

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 148 • 03/2012 www.naftikachronika.gr

6€

Ναυπηγική έρευνα και καινοτομία στο ΕΜΠ

Η επόμενη γενιά
ναυπηγών

Αλέξανδρος Μαράτος

Η αποστολή
του Διεθνούς
Υδρογραφικού
Οργανισμού

Απονομή βραβείων «Ευκράντη»

Η αιχμαλωσία
του ελληνικού
νπολογίου

ISSN 1106-7152



Βρείτε μας στο Facebook

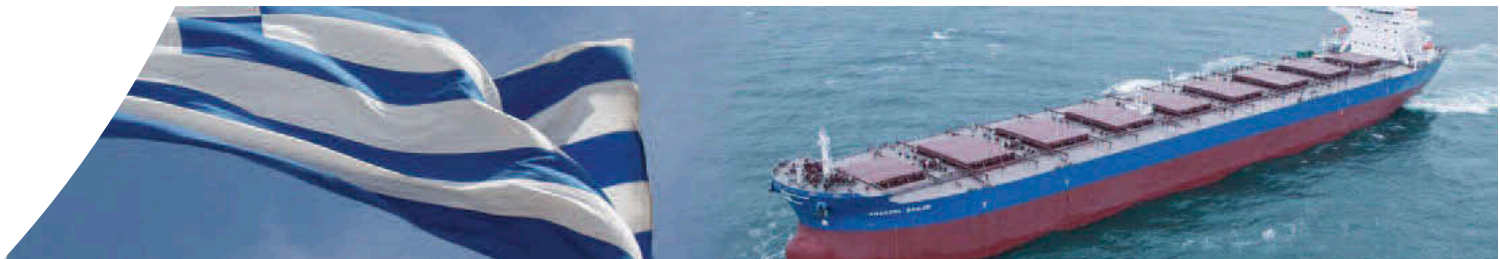
Ακολουθήστε μας στο Twitter



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



The City Law School
CITY UNIVERSITY LONDON

World-class legal education
in the heart of London

The best legal education in town

As one of London's major law schools we offer legal training for every step of your career. Our student focussed-approach and real-life experience ensures that you'll always be prepared for practice.



Undergraduate:

- > LLB Law

Postgraduate:

- > Graduate Entry LLB
- > Graduate Diploma in Law
- > LLM in EU Commercial Law
- > LLM in International Banking and Finance
- > LLM / M.Jur in International Commercial Law
- > LLM in International Competition Law
- > LLM in International Energy Litigation
- > LLM in Maritime Law (UK)
- > LLM in Maritime Law (Greece)
- > LLM in Public International Law
- > LLM in Criminal Litigation
- > LLM in Civil Litigation and Dispute Resolution
- > Masters in Innovation, Creativity and Leadership
- > PhD, MPhil or LLM by Research

Professional:

- > Legal Practice Course
- > Bar Professional Training Course
- > LLM in Professional Legal Practice
- > LLM in Professional Legal Skills
- > CPD courses

FOR MORE INFORMATION



+44 (0)20 7040 3309



www.city.ac.uk/law



law@city.ac.uk

When contacting us please quote the following reference: CLS 0112





Φωτογραφία εξωφύλλου: «Great Lady» της Eastern Mediterranean Maritime

ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ
Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης
Έτος Ιδρύσεως: 1931

- 4)** Editorial
- 8)** Τα σημαντικότερα γεγονότα του μήνα
- 12)** Εν πλώ
- 20)** 80 χρόνια «Ναυτικά Χρονικά»
Ευρισκόμεθα στο τέλος της εποχής των παχιών αγελάδων
- 24)** Οι τελευταίες εξελίξεις στο EEDI και οι ελληνικές τοποθετήσεις
Του Πάνου Ζαχαριάδη
- 28)** Χτύπησα πόρτες και πρότεινα ενέργειες, πήρα υποσχέσεις με μηδενικά αποτελέσματα
Συνέντευξη του Αλέξανδρου Μαράτου
- 32)** Επίσκεψη στο VLCC «Great Lady» της Eastern Mediterranean Maritime
- 36)** Βραβεία «ΕΥΚΡΑΝΤΗ»
- 42)** Στόχος μου να τακτοποιήσω, τροποποιήσω και να επιλύσω σωρεία προβλημάτων
Συνέντευξη του Νικολάου Μαυρίκου
- 47)** Αφιέρωμα: Ναυπηγική έρευνα και τεχνολογία
Υπό την αιγίδα της ΣΝΜΜ του ΕΜΓ
- 48)** Η απασχόληση των αποφοίτων μας ακολουθεί τη μοίρα της ναυτιλίας
Συνέντευξη του Γ. Τριανταφύλλου
- 50)** Βελτιστοποίηση στη σχεδίαση και λειτουργία πλοίων
Του Γρηγόρη Ι. Γρηγορόπουλου
- 54)** Βελτίωση κατανάλωσης καυσίμου σε υπάρχουσες μηχανές πλοίων
Των Νικολάου Π. Κυρτάτου και Ευστράτιου Τζάνου
- 58)** Πλοία με έντονο εξηλεκτρισμό και ηλεκτροπρόωση
Του Ιωάννη Προυσαλίδη
- 62)** Ολοκληρωμένο μοντέλο κινητήρα/γάστρας/έλικα για πρόβλεψη επιδόσεων πλοίων
Των Γεωργίου Παπαλάμπρου, Νικολάου Π. Κυρτάτου και Στέφανου Γληρού
- 64)** Νέες δραστηριότητες στο yachting
Του Πάνου Ζαχαριάδη
- 66)** Η επόμενη γενιά ναυπηγών
Του Θάνου Πάλλη και της Αιμιλίας Παπαχρήστου
- 72)** Νέα προϊόντα και υπηρεσίες
- 84)** Η διαχείριση της ενέργειας ως στρατηγική επιλογή στη ναυτιλία
Του δρος Σταύρου Μείντάνη
- 86)** Αχαρτογράφητη ξέρα μπροστά μας
Του Απόστολου Μπελόκα
- 88)** Νεότερες επιπρόσθετες διοικητικές διατάξεις και κυρώσεις αναφορικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος
Του Μιχαήλ Μαλέρμπα
- 92)** Το Hafencity ανοίγει τις πύλες του
Του Ηλία Μπίσια
- 94)** Τάδε Έφην



Ιδιοκτησία:
Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδότης:
Ιωάννα Μπίσια

Διευθυντής:
Ηλίας Γ. Μπίσιος
Διευθύντρια Σύνταξης:
Λίτσα Μαρέλλου
Creative Director:
Γιώργος Παρασκευάς
Διεύθυνση Διαφήμισης:
Χρήστος Καπάνταης
Υπεύθυνη Διαφήμισης:
Δήμητρα Τσάκου

Πρακτορείο Διανομής
Τύπου: Άργος Α.Ε.

Συνδρομές
(10 τεύχη):
Ιδιώτες: 60 €
Ναυτικοί & φοιτητές: 50 €
Εταιρείες-Οργανισμοί: 70 €
Χώρες Ε.Ε.: 120 €
Χώρες εκτός Ε.Ε.: 140 €

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδοτικές Επιχειρήσεις
Λεωφ. Συγγρού 132
176 71 Αθήνα
Τ: 210-92 22 501, 92 48 006
F: 210-92 22 640
editors@naftikachronika.gr

www.naftikachronika.gr
Web strategy development by IT

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



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

15 χρόνια (επαν)ερχόμαστε προς τη θάλασσα!

Φέτος τα «Ναυτικά Χρονικά» συμπληρώνουν 80 χρόνια ζωής. Παράλληλα, συμπληρώνουν 15 χρόνια από τη νέα πορεία τους στον εκδοτικό χώρο. Είναι διπλή η χαρά μας φέτος, αλλά και διπλός ο λόγος για να μοιραστούμε με το αναγνωστικό μας κοινό κάποιες σκέψεις, όπως ακριβώς διατυπώθηκαν και στους 300 παρευρισκόμενους κατά την πρόσφατη απονομή των Βραβείων «Ευκράντη».



Όταν το 1997 οι σημερινοί εκδότες των «Ναυτικών Χρονικών» ανέλαβαν την επανακυκλοφορία του περιοδικού, γνώριζαν ότι δεν παρέλαβαν το άψυχο σώμα κάποιου, κάποτε επώνυμης και απαστράπτουσας «γηραιάς κυρίας». Γνώριζαν καλά ότι η λαμπρή πορεία των «Ναυτικών Χρονικών» είχε εξασθενήσει, ή μάλλον ατονήσει, μετά την απουσία του ξεχωριστού εκδότη τους, του Δημήτρη Κωττάκη.

Οι σημερινοί εκδότες δεν υιοθέτησαν, λοιπόν, έναν παρηκμασμένο τίτλο, μια γηραιά κυρία, αλλά βάφτισαν με το ίδιο όνομα ένα νέο δημοσιογραφικό βρέφος.

Τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν επανακυκλοφόρησαν, αλλά επανιδρύθηκαν. Υπήρξε μια νέα αρχή χωρίς καμία εξάρτηση από το παρελθόν.

Πνευματικοί πατέρες στη σύγχρονη βάφτιση του περιοδικού ήταν η εφοπλιστική οικογένεια. Σε αυτούς οφείλει το βρέφος που αναλάβαμε την πρώτη θαλπωρή, την πρώτη ευχή. Χωρίς τον ελληνικό εφοπλισμό τα «Ναυτικά Χρονικά» δεν θα ήταν σήμερα εδώ, και εμείς, ως εκδοτική οικογένεια, δεν θα οργανώναμε τα

Βραβεία «Ευκράντη», τα οποία τιμούν επιφανή μέλη από την ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια.

Μαζί με τον εφοπλισμό, η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία, ο Έλληνας ναυτικός επικούρησαν ανελλιπώς τις προσπάθειές μας. Μας βοήθησαν μέσα στα 15 χρόνια να γιγαντωθούμε, να αναπτυχθούμε, καθώς και να αναζητήσουμε τη δική μας ξεχωριστή πορεία.

Θα λέγαμε, μάλιστα, ότι αυτή η ναυτική και ναυπηγική οικογένεια ήταν η σταθερή συντροφιά του νέου εκδοτικού εγχειρήματος, η παρέα του, τόσα χρόνια.

Τα τελευταία χρόνια επαναπροσδιόρισα τη συνολική στρατηγική μας. Η πορεία μας στηρίζεται ακόμα στην αντικειμενική πληροφόρηση, αλλά και στην ελευθεροτυπία, την οποία σεβόμαστε ως ύψιστη αξία. Όσο και αν τιμάμε τον Έλληνα πλοιοκτήτη για την υπερβατική του διάθεση, γνωρίζουμε ότι χωρίς τον Έλληνα ναυτικό η ελληνική ναυτιλία δεν θα έχει αίσιο μέλλον. Σίγουρα όχι για τον εκδοτικό χώρο και τον ναυτιλιακό Τύπο, που ήδη συρρικνώνεται δραματικά.

Σε μια περίοδο απαξίωσης της ναυτικής εκπαίδευσης, καθώς και γενικότερης απομάκρυνσης από τις επιθυμίες της νέας γενιάς, ήρθαμε κοντά στους νέους ναυτέλληνες: αυτός ήταν ένας από τους σημαντικούς στρατηγικούς μας στόχους.

Συνασπαστραφήκαμε τους δοκίμους που σπουδάζουν στις ΑΕΝ της χώρας και τους φοιτητές των ΑΕΙ ναυτιλιακής κατεύ-



Προτεραιότητά μας η ασφάλεια

- Μοντέρνος στόλος φορτηγών πλοίων μεγέθους supramax & panamax
- Μακρά παράδοση κύρους & αξιοπιστίας
- Σεβασμός στο περιβάλλον
- Υψηλή ποιότητα προσφερόμενων υπηρεσιών
- Εξελιξου μαζί μας ταξιδεύοντας την ελληνική σημαία

ATLANTIC BULK CARRIERS MANAGEMENT LTD

www.abcm1.com

Ακτή Μιαούλη 41, Πειραιάς, 18535 Τηλ: 210.4585700 Φαξ: 210.4292118 email: atlanticbulk@atlanticbulk.gr

Η κρίση της χώρας μας είναι ιστορικά δραματική. Ισοπεδωτική. Και η ναυτιλία χρειάζεται απάνεμες ακτογραμμές για να διοικηθεί επιτυχώς. Έχουμε τονίσει και στο πρόσφατο παρελθόν ότι πρέπει να δουλέψουμε όλοι μαζί για το καλό της. Σήμερα, κανείς δεν περισσεύει από τους ωκεανούς των εξορμήσεών μας.

θυνας. Σε αυτό το πλαίσιο αποφασίσαμε να διανέμουμε εντελώς δωρεάν 3.000 τεύχη σε όλες τις σχολές της χώρας. Σκοπός μας είναι η Ακτή Μισούλη να επικοινωνεί σταθερά και αμφίπλευρα με τα φυτώρια της ναυτοσύνης μας. Επιχειρήσαμε να ανοίξουμε έναν υγιή δίαυλο επικοινωνίας, και σε αυτή την προσπάθεια μάς στάθηκαν άξιοι επίκουροι οι καθηγητές τόσο των πανεπιστημίων όσο και των Ακαδημιών Ε.Ν. Η στενή συνεργασία μας με την ακαδημαϊκή κοινότητα ενόχλησε κάποιους, οι οποίοι θεώρησαν, μάλλον άστοχα, ότι ήταν η αχίλλειος πτέρνα μας. Έκαναν όμως λάθος.

Τα «Ναυτικά Χρονικά», ως βήμα ελεύθερης έκφρασης, που αποσκοπεί στην αποκρυπτογράφηση όλων των τάσεων και διαθέσεων της εποχής μας, θεωρήθηκαν από μεμονωμένους παράγοντες ενοχλητικά. Και πάλι όμως η ίδια η ναυτιλιακή οικογένεια υπήρξε η αδάμαστη δύναμή μας. Οι σχέσεις συνεργασίας με τους πρωταγωνιστές της ναυτιλίας της χώρας δεν επέτρεψαν σε κανέναν να μας μειώσει.

Είναι σαφές πως η ελληνική ναυτιλία θα μπορούσε να επιβιώσει χωρίς τον Έλληνα ακαδημαϊκό ή τον Έλληνα δημοσιογράφο. Το αντίθετο θα ήταν μάλλον αδύνατον. Εντούτοις, μια ναυτιλία χωρίς να διαθέτει στο πλάι της ανθρώπους των γραμμάτων και της ενημέρωσης θα ήταν μια αθέατη, σκοτεινή, μεσαιωνική δύναμη χωρίς κοινωνική συνοχή. Χωρίς ψυχή και εθνική συνείδηση, πράγμα αδιανόητο εάν το μυαλό μας πάει στον αείμνηστο Αντώνη Χανδρή.

Οι πανεπιστημιακοί δάσκαλοι συμβάλλουν ερευνώντας και μελετώντας ενδελεχώς σημαντικά ναυτιλιακά γνωστικά αντικείμενα, αλλά κυρίως δίνοντας την ψυχή τους στις αίθουσες



διδασκαλίας στους νέους Έλληνες αειναύτες.

Η δημοσιογραφική οικογένεια, στηρίζοντας την προσπάθεια της ελληνικής ναυτοσύνης και προσδοκώντας στη βελτίωση των σχέσεων της ναυτιλίας, της μεγάλης αγνώστου, όπως την ονόμαζε ο Ανδρέας Λαϊμός, με το ευρύ κοινωνικό σύνολο.

Η κρίση της χώρας μας είναι ιστορικά δραματική. Ισοπεδωτική. Και η ναυτιλία χρειάζεται απάνεμες ακτογραμμές για να διοικηθεί επιτυχώς. Έχουμε τονίσει και στο πρόσφατο παρελθόν ότι πρέπει να δουλέψουμε όλοι μαζί για το καλό της. Σήμερα, κανείς δεν περισσεύει από τους ωκεανούς των εξορμήσεών μας. Οφείλουμε να κρατήσουμε τα πλοία μας στις θάλασσες. Ας σταματήσουμε λοιπόν τα ανώνυμα «κατηγορώ», τους ομαδικούς λιθοβολισμούς και τις αθέατες συνωμοσίες, που είναι τόσο έντονα στην ιστορία του λαού μας.

Σε μια εποχή, που ακόμη και τώρα επιζήμια μικροσυμφέροντα επιθυμούν τη δική τους ευημερία εις βάρος του συνόλου, ας δράσουμε, κατ' αρχάς για το καλό του τόπου μας και εν συνεχεία για τα κοινά μας συμφέροντα στις διεθνείς θάλασσες.

Σε αυτή την ατομική βόμβα που ήδη έχει σκάσει μέσα στο σπίτι μας, στην πατρίδα μας, δεν χωρούν άκαιρες αψιμαχίες και κρυφές δολοπλοκίες. Κανείς σήμερα δεν μπορεί να σταθεί μόνος του, χωρίς τη συλλογική δράση και αφοσίωση.

Το θέμα μας παραμένει ένα: προς τα πού θέλουμε να στρέψουμε το καράβι το οποίο ονομάζουμε εθνική ναυτιλία; Το καράβι πρέπει μεν να ταξιδεύει, ανενόχλητα και απερίσπαστα, φορτωμένο με εμπορεύματα στη θάλασσα, αλλά ταυτόχρονα πρέπει να αποφεύγει τους ύφαλους.

Το ταξίδι μας συνεχίζεται... όσο (θα) υπάρχει ελληνική ναυτιλία και ναυτοσύνη στον τόπο μας.

Η.Γ.Μ.



EURONAV®

The ocean is our environment



Euronav Ship Management (Hellas) Ltd.

Ακτή Μιαούλη 69, 18537 Πειραιάς
T +30 210 455 8000 Φ +30 210 455 8010
email admin.gr@euronav.com
www.euronav.com

Τα σημαντικότερα γεγονότα του μήνα

Το σκάνδαλο των 32 υπογραφών (ή η τρέλα που αντιμετωπίζει ο Έλληνας πλοιοκτήτης που υποστηρίζει την ελληνική σημαία)

Του Σκάπουλου



Με αφορμή την πρόσφατη παραίτηση του υφυπουργού Ναυτιλίας, Αδώνιδος Γεωργιάδη, πέφτουν εκ νέου στο κενό οι προσπάθειες για την επίτευξη ενός σύγχρονου και ευέλικτου One stop shop για την ποντοπόρο ναυτιλία μας. Το μεγάλο στοίχημα του τ. υφυπουργού ήταν, πέρα από τη βελτίωση της ακτοπλοϊκής σύνδεσης των νησιών και την πλήρη απελευθέρωση της κρουαζιέρας στη χώρα μας, να βελτιωθούν οι διαδικασίες για νηολόγηση ενός πλοίου στην ελληνική σημαία. Σε πρόσφατη συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά» η προτεραιότητά του στο συγκεκριμένο ζήτημα παρουσιάστηκε ως άμεση και εξαιρετικά αναγκαία.

Είναι γεγονός ότι, σε αντίθεση με τους πλογάδες πολιτικούς-εθνοσωτήρες μας, που εξασφαλίζουν το μέλλον τους με καταθέσεις στην Ελβετία και σε ανώνυμες offshore εταιρείες, οι Έλληνες πλοιοκτήτες, σε πείσμα των καιρών, εξακολουθούν σήμερα να νηολογούν πλοία στην ελληνική σημαία.

Από συναισθηματισμό, φιλοπατρία ή καλοσχεδιασμένη στρατηγική, όπως οι ίδιοι ισχυρίζονται, ή από καθαρόαιμη τρέλα θα έλεγαν άλλοι. Την ίδια στιγμή που η τρόικα μας πιέζει για να γίνουμε ανταγωνιστικοί και να εξασφαλίσουμε επενδύσεις, για να νηολογηθεί ένα πλοίο στην ελληνική σημαία -κίνηση που χαρακτηρίζεται και είναι μια από τις ύψιστες προσφορές του Έλληνα εφοπλιστή στον τόπο του- απαιτούνται 32 υπογραφές. Δύο υπουργοί, ένας υφυπουργός, τρεις γενικοί γραμματείς και πολυάριθμοι διευθυντές και τμηματάρχες εξετάζουν με σπουδή εάν κάποιος επιθυμεί να επενδύσει στην ελληνική ναυτιλία!

Πολλοί μιλούν για γραφειοκρατία. Εμείς το ονομάζουμε οκνηρία, αδιαφορία, υπέρμετρη καχυποψία απέναντι στην επιχειρηματικότητα. Σίγουρα μια απίθανη σπατάλη χρόνου και δημιουργία ταλαιπωρίας του επενδυτή.

Οι διάφοροι καρεκλοκένταυροι κρατούν αιχμάλωτο το ελληνικό νηολόγιο για να εξασφαλίζουν τις θέσεις τους και να παί-

ζουν παιχνίδια εις βάρος της ταχύτητας και ευελιξίας που απαιτεί η ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, 24 από τις υπογραφές που απαιτούνται επιβάλλονται από διάφορες υπηρεσίες του υπουργείου Οικονομικών, ενώ τα πολυάριθμα φωτοαντίγραφα που χρειάζονται γνωρίζουμε καλά ότι στοιβάζονται σε παραμελημένες σακούλες σκουπιδιών στους διαδρόμους των διαφόρων υπηρεσιών του υπουργείου στην Καραγεώργη Σερβίας!

Ας αναλογιστούμε ότι στη Μάλτα, μια σημαία της Ε.Ε. που ανήκει στη Λευκή Λίστα του Paris MoU, η νηολόγηση γίνεται μέσω Διαδικτύου και ολοκληρώνεται σε μία εβδομάδα, ενώ στη χώρα μας απαιτεί 15 μήνες για την ολοκλήρωσή της, για μια εντελώς τυποποιημένη διαδικασία.

Η παρούσα χαστική κατάσταση στην Ακτή Βασιλειάδη είναι αποτέλεσμα των παράτολμων ανοησιών της κυβέρνησης Παπανδρέου. Αντιλαμβανόμαστε το απόλυτο χάος που επικρατεί στη ναυτιλιακή πολιτική της χώρας, αλλά να βραχυκυκλώνονται προσπάθειες επενδύσεων στη χώρα μας, είναι κάτι παραπάνω από αδιανόητο. Και ας μην παραμελούμε ότι κάθε νηολόγηση πλοίου στη ναυτική σημαία σημαίνει επιπλέον θέσεις εργασίας για Έλληνες ναυτικούς και σπουδαστές στις ΑΕΝ και έσοδα σε κράτος και ιδιώτες. Και μπορεί, τελικά, οι μεγάλοι εφοπλιστικοί όμιλοι να καταφέρουν να αντεπεξέλθουν με τα χίλια ζόρια σε αυτή τη δαιδαλώδη γραφειοκρατία, αλλά ο μικρός πλοιοκτήτης με τα λίγα πλοία για ποιο λόγο να υποστεί αυτόν τον τραγικό εξευτελισμό;

Τελικά, πρέπει να είσαι ή τρελός ή πολύ πατριώτης για να συνεχίζεις να επενδύεις σε αυτή τη χώρα και να προσφέρεις θέσεις εργασίας.

Δεν υπάρχει ένας υπεύθυνος στον ανεύθυνο κρατικό μηχανισμό να αντιγράψει τη διαδικασία νηολόγησης, π.χ. της Μάλτας (κρατίδιο-νησί με πληθυσμό 600.000 κατοίκους); Αν το κατορθώσει, θα τον θυμάται η ελληνική ναυτιλία.

Αποκρατικοποίηση ΟΛΠ Α.Ε.: είναι σωστό το μοντέλο;

Του **Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη**
Καθηγητή ΕΜΠ



Αντιγράφω από τις εφημερίδες:

Η ΟΛΠ Α.Ε. κοινοποίησε στο Χρηματιστήριο Αθηνών την ακόλουθη επιστολή: «Η ΟΛΠ Α.Ε. γνωστοποιεί σύμφωνα με το ν. 3556/2007 και την από 14/2/2012 σχετική γνωστοποίηση, τη μεταβίβαση από το ελληνικό Δημόσιο 5.775.000 μετοχών της εταιρείας, δηλαδή ποσοστό 23,1%, και ισάριθμων δικαιωμάτων ψήφου στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. Η μεταβολή στα δικαιώματα ψήφου επήλθε κατόπιν εκτέλεσης εξωχρηματοπιστηριακής συναλλαγής, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3986/2011 (ΦΕΚ 152 Α') και της υπ' αριθμ. 195/2011 (ΦΕΚ 2501/Β') απόφασης της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιарθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων.

Το ελληνικό Δημόσιο, ελέγχοντας 100% το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε., ελέγχει έμμεσα τα ανωτέρω δικαιώματα ψήφου.

Με βάση τα παραπάνω, α) το ποσοστό του ελληνικού Δημοσίου στο μετοχικό κεφάλαιο της ΟΛΠ Α.Ε. διαμορφώνεται στο 51,04% και β) το ποσοστό του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Α.Ε. στο 23,1%».

Ας κάνουμε κάποιες πράξεις. Η μετοχή της ΟΛΠ Α.Ε. από τον Δεκέμβριο του 2011 μέχρι σήμερα κυμάνθηκε μεταξύ 9 ευρώ και 12 ευρώ το τεμάχιο. Αν υποθέσουμε 12 ευρώ ανά μετοχή, οι 5.775.000 μετοχές που περιήλθαν στο Ταμείο Αξιοποίησης

Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου αποτιμώνται σε 69,3 εκατομμύρια ευρώ. Το υπόλοιπο 51,4% που κατέχει το ελληνικό Δημόσιο είναι 154,2 εκατομμύρια ευρώ, άρα το 74,5% (21,3+51,4) είναι 223,5 εκατομμύρια ευρώ. Η τρέχουσα χρηματιστηριακή αξία του 100% των μετοχών του ΟΛΠ είναι μόλις 300 εκατομμύρια ευρώ.

Υπόψη ότι η καθαρή παρούσα αξία (ΚΠΑ) της σύμβασης του ΟΛΠ με την Cosco Pacific είναι 664,7 εκατομμύρια ευρώ (για τη χρήση του Προβλήτα II και του μελλοντικού Προβλήτα III του ΣΕΜΠΟ), και αυτό με υποτιθέμενο επιτόκιο προεξόφλησης 9%. Εάν το επιτόκιο προεξόφλησης είναι χαμηλότερο, η ΚΠΑ είναι πιο μεγάλη. Αν, π.χ., το επιτόκιο είναι 5%, η ΚΠΑ ανεβαίνει περίπου στα 2,5 δισ. ευρώ.

Με βάση τα νούμερα αυτά, είναι ενδιαφέρον να πληροφορηθούμε τι ποσό τελικά προσδοκά να εισπράξει το ελληνικό Δημόσιο από την αποκρατικοποίηση του ΟΛΠ, εάν βέβαια αυτή γίνει πουλώντας μετοχές του, και πώς ακριβώς θα γίνει η πώληση του 23,1% των μετοχών.

Ο προβληματισμός είναι απλός: Μήπως είναι καλύτερα ο ΟΛΠ να μην πουλήσει καμία μετοχή, αλλά να προχωρήσει με άλλες παραχωρήσεις, π.χ. του Προβλήτα I, του car terminal, του cruise terminal, της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, ή και άλλων δραστηριοτήτων του, ακολουθώντας το μοντέλο land-lord όπως σε άλλες χώρες στην Ευρώπη;

Παρεμπιπτόντως, για όσους ενδιαφέρονται για μια πιο επιστημονική προσέγγιση, η παρακάτω εργασία μπορεί να είναι χρήσιμη: *Psaraftis, H.N and A. Pallis, «Concession of the Piraeus container terminal and the quest for competitiveness», Maritime Policy and Management, January 2012, Vol. 39, No. 1, 27-43. Βλ.επ. http://www.martrans.org/lprt.htm*

Κοινό υπουργείο ναυτιλίας και τουρισμός (;)

Στο τεύχος του Δεκεμβρίου 2011 δημοσιεύθηκε το άρθρο μου επί του θέματος στο οποίο και αναπτύσσεται ο «σκελετός» των ρυθμίσεων και αλλαγών που, κατά την ταπεινή γνώμη μου, επιβάλλονται προκειμένου το ΥΕΝ να επιτελέσει σωστά και αποτελεσματικά το πράγματι εθνικό έργο του.

Του **Γιώργου Μπάνου**

Είμαι πολύ ευτυχής διαπιστώνοντας ότι, σε όλες σχεδόν τις πρόσφατες εκδηλώσεις ναυτιλιακού ενδιαφέροντος, αυτό το καθολικό σχεδόν αίτημα του ναυτιλιακού κόσμου προβλήθηκε με επιμονή και έμφαση από όλους τους ναυτιλιακούς φορείς. Σε τέτοιο βαθμό, που θεωρώ ότι δεν είμαι υπερβολικά αισιόδοξος εάν πιστέψω ότι σύντομα θα έχουμε αποτελέσματα.

Με ανησυχία, όμως, ακούω να γίνεται λόγος για δημιουργία ενός κοινού υπουργείου, που θα καλύπτει ναυτιλία και τουρισμό! Θεωρώ μια τέτοια σκέψη τραγικά λανθασμένη ως μη επιτρέπουσα την ολοσχερή επικέντρωση του υπουργού στον τομέα της ναυτιλίας - και, μάλιστα, της ποντοπόρου, ως επαρκώς, νομίζω, εξέθεσα στο παραπάνω άρθρο μου, όπου, σημειωτέον, διεχώρισα ακόμη και τομείς που προφανώς και αυτοδικαίως εμπίπτουν στο χώρο της ναυτιλίας (επιβατηγός



Τα σημαντικότερα γεγονότα του μήνα

ναυτιλία, λιμένες, εκπαίδευση, σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων, ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα κ.λπ.) αναθέτοντας τους εν λόγω τομείς σε μόνιμους - κοινής αποδοχής γενικούς γραμματείς, πάντοτε υπό την υψηλή επιτήρηση και ευθύνη του ΥΕΝ.

Ο προβληματικός ισχυρισμός ότι η κρουαζιέρα εμπίπτει στην αρμοδιότητα του τουρισμού δεν είναι, κατά τη γνώμη μου, επαρκής λόγος συγχρωτισμού των δύο δραστηριοτήτων και, αργά ή γρήγορα, μέλλει να επιφέρει την αυτή με την παρούσα κατάσταση σύγχυση. Το ΥΕΝ δύναται να ρυθμίζει τα ζητήματα άφιξης και ασφαλούς παραμονής των επιβατών επί των πλοίων, ενώ η επίσκεψη σε δημόσια καταστήματα (μουσεία κ.λπ.) είναι θέμα διακανονισμού μεταξύ των πρακτόρων του πλοίου απευθείας με αυτά, χωρίς γραφειοκρατικές διατυπώσεις και αγκυλώσεις. Τυχόν στατιστικά στοιχεία τουριστικού ενδιαφέροντος μπορεί να παρέχονται στο υπουργείο Τουρισμού από τα αντίστοιχα μουσεία κ.λπ. και το ΥΕΝ.

Η ανησυχία μου εντείνεται με τη σκέψη ότι ο τουρισμός μπορεί να διατηρήσει μερικές από τις τρέχουσες αρμοδιότητές του, με έμφαση στα... αθλητικά(!), οπότε, ως ευκόλως αντιληπτό, η ναυτιλία θα συγχρωτίζεται με τη... θύρα 7!..

Όσον αφορά στο Λιμενικό Σώμα, χαίρω που η ενσωμάτωσή του στο ΥΕΝ αποτελεί πλέον κοινή παραδοχή και προσβλέπω στον διπλό ρόλο του, εκείνον της στελέχωσης των υπηρεσιών του ΥΕΝ και της φύλαξης ακτών και λιμένων - δύο λειτουργίες όχι κατ' ανάγκην στεγανοποιημένες μεταξύ τους.

Η παρούσα στιγμή είναι άκρως κατάλληλη, δεδομένης της επικείμενης αλλαγής στους υπουργικούς θώκους, πράγμα που θα επιτρέψει την αποφυγή σύγκρουσης ρόλων και αρμοδιοτήτων και την επανάληψη των πρόσφατων κωμικοτραγικών σκηνών.

Η ΝΕΖ στο έλεος της στιμωρησίας

Ζητήσαμε από τον κ. Θεόδωρο Πιτσιρίκο, πρόεδρο της ΚΥΜΗ ΑΒΕΕ, να μας σχολιάσει, για το μήνα Μάρτιο, την κατάσταση που επικρατεί σήμερα στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, για να ξαναθυμηθούν οι αναγνώστες την πολύπαθη πραγματικότητά της, αλλά και τις υποσχέσεις που δίνει αβίαστα η κάθε κυβέρνηση και ξεχνιούνται την επόμενη ημέρα.



Αντί για 4-5 ουσιαστικά προβλήματα της Ζώνης, ο κ. Πιτσιρίκος μας έστειλε μια επιστολή, η οποία απεικονίζει όχι μόνον την κατάσταση εκεί, αλλά και τη γενικότερη εικόνα της Ελλάδας, που όλοι βιώνουμε καθημερινά.

Σας την παραθέτουμε:

Η ναυπηγική βιομηχανία σε ομηρία

Επιθυμούμε να σας ενημερώσουμε για την απαράδεκτη κατάσταση που αντιμετωπίζουν όλες οι επιχειρήσεις της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης στον Πειραιά, αυτήν τη δύσκολη στιγμή. Το διοικητικό συμβούλιο του Συνδικάτου Μετάλλου, με μια μικρή ομάδα εργαζομένων, που λειτουργεί δυναμικά ως ομάδα κρούσης, έχουν καταλάβει και ελέγχουν με τη βία τις εγκαταστάσεις και τους χώρους επισκευής πλοίων σε ολόκληρη τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος και την ευρύτερη περιοχή των ναυπηγείων.

Επιζητούν να ακυρώσουν κάθε προγραμματισμένη εργασία επισκευής πλοίου και να εκβιάσουν τους επιχειρηματίες μέχρις ότου υπογραφεί μια σύμβαση εργασίας, με απαράδεκτους όρους και αμοιβές έξω από κάθε λογική.

Το φαινόμενο αυτό είναι επαναλαμβανόμενο τα τελευταία χρόνια, αλλά έχει ενταθεί, κατά περίεργο τρόπο, τους τελευταίους μήνες, σαν να γίνεται συστηματική προσπάθεια για τον ενταφιασμό της επισκευαστικής ζώνης.

Τα όργανα της Αστυνομίας και του Λιμεναρχείου αδυνατούν να επι-

βάλουν την τάξη και να κρατήσουν τους χώρους επισκευής ανοιχτούς, προκειμένου να εκτελεστούν οι εργασίες επί των πλοίων.

Μπροστά στην κρίση που βιώνουμε, με τα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά κλειστά για 36 μήνες και τα Ναυπηγεία Ελευσίνας υπό πτώχευση, δεχόμαστε τώρα τη χαριστική βολή απ' αυτούς που υποτίθεται πως προσπίζουν τα δίκαια των εργαζομένων και δίδουν τα τελευταία 2-3 πλοία, που επιμένουν ακόμη να επισκέπτονται τη Ζώνη για επισκευή.

Στην επισκευαστική ζώνη έχει καταλυθεί κάθε έννοια δικαίου και όλοι, επιχειρηματίες και εργαζόμενοι, είναι παγιδευμένοι στα δίχτυα μιας στρατευμένης συνδικαλιστικής ομάδας, που δέχεται κομματικές εντολές και εξυπηρετεί άγνωστα συμφέροντα.

Διαπιστώνουμε έντρομοι ότι όλες οι Αρχές επιβολής της τάξης αδυνατούν να παρέμβουν και το μόνο που συνιστούν είναι η προσφυγή στη Δικαιοσύνη για τη «μετά θάνατον» δικαίωση.

Η επιστολή απευθύνεται προς τα υπουργεία Προστασίας του Πολίτη, Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και κοινοποιείται προς το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά και Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Πειραιά. Την επιστολή υπογράφουν ο πρόεδρος της Ένωσης Βιοτεχνών -Εργοδοτών - Μηχανουργών Πειραιά Θεόδωρος Πιτσιρίκος και ο γενικός γραμματέας Δημήτριος Αρβανίτης.



MARMARAS NAVIGATION LTD

*Ταξιδεύουμε με Έλληνες
από το παρελθόν στο μέλλον
με προορισμό την ασφάλεια*

Σας περιμένουμε στα νέα ιδιόκτητα γραφεία μας στη διεύθυνση:

ΖΕΦΥΡΟΥ 58Β ΠΑΛΑΙΟ ΦΑΛΗΡΟ Τ.Κ. 175 64
Τηλ.: + 302104589000 - Fax: + 302104589037
Email: crew@marmaras-nav.gr

Εν πλώ

Ψίθυροι, σκιές και σκόπελοι
στην Ακτή Μιαούλη



Η νέα διοίκηση, τριετούς θητείας, της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, μετά τις πρόσφατες αρχαιρεσίες του περασμένου Φεβρουαρίου, αντικατοπτρίζει την ενωτική στάση του εφοπλισμού. Επιπλέον, οι αρχαιρεσίες απέδειξαν ότι η πλοιοκτησία όχι μόνο στηρίζει τον θεσμικό φορέα εκπροσώπησης της, αλλά και τις πρωτοβουλίες τόσο του προέδρου Θεόδωρου Βενιάμη όσο και του απερχόμενου Δ.Σ., που αντιμετώπισαν πρωτόγνωρες και ανατρεπτικές συγκυρίες τόσο από το εσωτερικό όσο και το εξωτερικό περιβάλλον του. Ο πύργος λόγος του κ. Βενιάμη στην πρόσφατη γενική συνέλευση είναι σημείο αναφοράς για τον νουνεχή παρατηρητή της ναυτιλιακής πολιτικής και οικονομίας, καθώς τόνισε τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει η εφοπλιστική οικογένεια σε ένα ασταθές παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον και από μια ιδιόμορφη, ίσως και εχθρική, αντιμετώπιση από την ελληνική Πολιτεία. Ο πολύ μεγάλος αριθμός των ψήφων που συγκέντρωσε ο κ. Βενιάμης αποτελεί απόδειξη πως οι πρωτοβουλίες του έχουν ευρεία αποδοχή.

-----//-----

Στο νέο προεδρείο της Ένωσης συμμετέχουν γνωστά και σημαντικά ονόματα του ελληνικού εφοπλισμού, με ουσιαστικά και ευρεία συμφέροντα στην ποντοπόρο ναυτιλία. Τα μέλη του Δ.Σ. αντικατοπτρίζουν ένα δυναμικό τονάζ, αλλά σε συνδυασμό με μια πολυεπίπεδη και πολυποικίλη επιχειρηματική δραστηριότητα, με πραγματικό όφελος για την ελληνική οικονομία και την κοινωνία της ασθενούς χώρας μας. Είναι εμφανές ότι στο νέο Δ.Σ. δεν συμμετέχουν εφοπλιστές της ποντοπόρου ναυτιλίας που δεν αντανακλούν το χαμηλό και ήπιο επιχειρηματικό προφίλ, που απαιτούν οι δύσκολες σημερινές συνθήκες.

Ιδιαίτερα ενθαρρυντική είναι η δυναμική παρουσία στο Δ.Σ. αξιόλογων εφοπλιστών όπως ο Ντίνος Μαρτίνος, ο Ντίνος Καρούσης, ο Λου Κολλιάκης κ.ά., με σημαντικό τονάζ και έντονη παρουσία στα ναυτιλιακά δρώμενα. Ενθαρρυντική επίσης είναι και η ευρεία παρουσία της νέας γενιάς των εφοπλιστών, όπως ο Κωνσταντίνος Κωνστα-

ντακόπουλος, η Μελίνα Τραυλού, ο Γιώργος Μακρυμιάχος κ.ά. Το νέο Δ.Σ. μετά τις αρχαιρεσίες έχει ως εξής:

Πρόεδρος: Θεόδωρος Βενιάμης

Αντιπρόεδροι: Χρήστος Κανελλάκης, Μιχαήλ Χανδρής

Γραμματείς: Παναγιώτης Λασκαρίδης, Κωνσταντίνος Μαρτίνος

Ταμίας: Δρ Ματθαίος Δημ. Λωξ

Αναπλ. ταμίας: Αναστάσιος Παπαγιαννόπουλος

Μέλη οι κ.: Αγγελάκης Γεώργιος, Αγγελικούσης Ιωάννης, Αγγελόπουλος Κωνσταντίνος, Γράτσος Γεώργιος, Δαλακούρας Γεώργιος, Ιωαννίδης Ιωάννης, Καρούσης Κωνσταντίνος, Κολλιάκης Παντελής-Ελευθέριος (Λου), Κουμάνταρος Γεώργιος, Κούστας Ιωάννης, Κωνσταντακόπουλος Κωνσταντίνος, Λαμύς Αντώνιος-Θωμάς, Λεκανίδης Στέφανος, Λιβανός Γεώργιος, Λύρας Κ. Ιωάννης, Ξυλάς Ιωάννης, Οικονόμου Γεώργιος, Πολέμης Σπυρίδων, Προκοπίου Γεώργιος, Τραυλού Μεληπομένη, Τσάκος Νικόλαος, Φαφαλιός Λουκάς.

-----//-----

Το συνέδριο των Financial Times με την ονομασία «World Shipping Congress» ήταν καινοτόμο και πρωτοποριακό ως προς τη συγκέντρωση τόσο πολλών εκπροσώπων διεθνών και εθνικών εφοπλιστικών ενώσεων.

Αμερικανοί, Ολλανδοί Κορεάτες Νορβηγοί, Ιταλοί κ.ά. ήρθαν στην Αθήνα να συνομιλήσουν με τους Έλληνες συναδέλφους τους στο πλαίσιο του συνεδρίου. Φευ! Στο παρευρεθέν κοινό, παρά τις άοκνες προσπάθειες των διοργανωτών, ελάχιστοι πλοιοκτίτες ανταποκρίθηκαν. Εκτός από τον Σπύρο Πολέμη, τον Γιάννη Λύρα και ορισμένους από εισηγμένες εταιρείες, ελάχιστοι προσήλθαν. Καλή η λογική του low profile, ιδιαίτερα στη σημερινή εποχή, αλλά όχι και σε τέτοιο βαθμό.

Ενδιαφέρον σημείο στις τοποθετήσεις των ομιλητών ήταν οι διαφοροποιημένες απόψεις της προέδρου των Ολλανδών εφοπλιστών και του εκπροσώπου της ΕΕΕ, Γιάννη Λύρα.

Η Ολλανδή πρώην υπουργός Μεταφορών και νυν επικεφαλής των Ολλανδών εφοπλιστών Tineke Netelenbos δήλωσε ότι, όταν ανέλαβε την προεδρία, πολλοί τη ρωτού-



σαν «τι πας να μπλεχτείς με αυτούς που ρυπαίνουν το περιβάλλον»;

Άρα, αναρωτήθηκε, μήπως η εφοπλιστική οικογένεια δεν έχει διαμορφώσει μια ικανοποιητική στρατηγική για τη βελτίωση της δημόσιας εικόνας του κλάδου;

Και μήπως πρέπει όλοι οι φορείς να προσπαθήσουν διεθνώς από κοινού;

Ο Γιάννης Λύρας εξέφρασε την παγιωμένη θέση στους χώρους του ελληνικού εφοπλισμού πως οι πολιτικοί είναι μάλλον εχθρικοί και δεν επικουρούν τις προσπάθειες της ναυτιλίας, διότι δεν επωφελούνται από ψήφους τους οποίους εισπράττουν από άλλους οικονομικούς κλάδους.

Μήπως, τελικά, η αλήθεια είναι κάπου στη μέση, και ότι η ίδια η ναυτιλία πρέπει να αναλάβει έναν πιο ενεργό και ουσιαστικό ρόλο; Στον σωστό δρόμο είναι πάντως η τηλεοπτική καμπάνια της ΕΕΕ για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Εν τούτοις στην Ελλάδα, η σύγχρονη πολιτική ιστορία μάς έχει διδάξει ότι οι περισσότεροι που ασχολήθηκαν με τη ναυτιλιακή πολιτική ήταν καιροσκόποι και περαστικοί και ότι η Ελλάδα δεν είναι Ολλανδία.

----//----

Στις συζητήσεις που είχαν οι πλοιοκτήτες μεταξύ τους στο πλαίσιο του προαναφερόμενου συνεδρίου παρατηρήθηκε διχογνωμία για το μέλλον της κινεζικής ναυτιλίας.

Ορισμένοι εξέφρασαν την ανησυχία τους για το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που θα 'χουν σύντομα ως πλοιοκτήτες, αφού θα διαθέτουν πολυάριθμο και φθινό εργατικό δυναμικό, σε συνδυασμό με τις οικονομικές αγορές πλοίων που έχουν εξασφαλίσει από τα ναυπηγεία τους.

Πιο σημαντικό, βέβαια, όπως επισήμαναν μερικοί, είναι το ότι οι Κινέζοι δεν τηρούν το λόγο και τη δέσμευσή τους, αγνοώντας το «word of honor» της ναυτιλιακής οικογένειας, με αποτέλεσμα να κάνουν ό,τι θέλουν, όπως και όταν το θέλουν.

Η αντίθετη άποψη που εκφράστηκε είναι πως οι Κινέζοι δεν έχουν ούτε την παράδοση ούτε την εμπειρία, αλλά

ούτε και την ευελιξία, στο χώρο της ανταγωνιστικής ποντοπόρου ναυτιλίας. Η αλήθεια είναι ότι δεν πρέπει να εφυσυχάζουμε, γιατί τα πρωτεία μας μπορεί να χαθούν από αναξίους συμπαίκτες.

----//----

Συνεχίζεται σε μικρούς αλλά σταθερούς ρυθμούς η μείωση του εμπορικού μας στόλου.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, μειώθηκε η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου, από πλοία 100 κοκ και άνω, κατά 3,9% τον Δεκέμβριο του 2011 σε σύγκριση με τον Δεκέμβριο 2010.

Ένα χρόνο πριν (το 2010 σε σχέση με το 2009) είχε σημειωθεί μείωση κατά 0,8%.

Αντιθέτως, η ολική χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου, από πλοία 100 κοκ και άνω, παρουσίασε μικρή αύξηση 0,7%, έναντι αύξησης 4,2% που σημειώθηκε στην αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2010 προς το 2009. Παρά τη μείωση του στόλου, οι υπεύθυνοι στο αρμόδιο υπουργείο δεν φαίνεται να δαμάζουν τη γραφειοκρατία που μαστίζει τη νηολόγηση ή τις επιθεωρήσεις, που τελικά βραχυκυκλώνουν τις όποιες προσπάθειες του εφοπλισμού από τις συνεχείς πολιτικές ανακατατάξεις και τρικλοποδιές στην Ακτή Βασιλειάδη. Αυτό το «one stop shop» της ναυτιλίας πολλοί (πολιτικοί) αγάπησαν, κανείς δεν το τίμησε...

----//----

Τι εννοούσε ο Σταύρος Νταϊφάς;

Στο λόγο του κατά την απονομή των Βραβείων «Ευκράντη», ο βραβευθείς για τη συνολική του προσφορά κ. Σταύρος Νταϊφάς εξέπληξε το παρειρισκόμενο κοινό. «Θα πω μία και μόνο ιστορία», είπε χαρακτηριστικά: «Τη δεκαετία του '80, στη μεγάλη κρίση της ναυτιλίας, όταν επινοήθηκε το σχέδιο για την ανακύκλωση των ναυτικών, εμείς πήγαμε στον Ανδρέα Παπανδρέου και του είπαμε να μην το κάνει αυτό η κυβέρνηση διότι οι εφοπλιστές θα φύγουν από την ελληνική σημαία. Ο Ανδρέας μάς άκουσε, αλλά

Εν πλώ

Ψίθυροι, σκιές και σκόπελοι
στην Ακτή Μιαούλη



άλλες δυνάμεις, κρυφές, στο ΠΑΣΟΚ δεν εισάκουσαν τις προτάσεις μας και εισήγαγαν το νέο μέτρο, με αποτέλεσμα από 3.000 πλοία με ελληνική σημαία να μείνουν λιγότερα από χίλια». Πολλοί απόρρησαν από την παρατήρηση του πρ. αντιπροέδρου της ΕΕΕ. Σε μια αίθουσα γεμάτη με (δυναμικούς) εκπροσώπους των δύο μεγάλων κομμάτων, το υπονοούμενο ήταν σαφές. Ο εφοπλισμός, όπως και τότε, ακόμη και σήμερα δεν επιθυμεί άτσαλες και πρόχειρες πολιτικές εκπλήξεις. Οι ανοησίες των πολιτικών και των... αθέατων συμβούλων τους δεν βλάπτουν μόνο τα συμφέροντα των επιχειρηματιών όσο -και κυρίως- των υπολοίπων, που ζουν από τη ναυτιλία. Διότι χωρίς (ελληνικό) πλοίο δεν επιζεί η (ελληνική) παραναυτιλιακή και ναυτική κοινότητα.

-----//-----

Εξαιρετικά ανήσυχoi είναι οι επιχειρηματίες στον ευρύτερο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού και της κρουαζιέρας. Δυσίωνα και απογοητευτικά είναι τα σημάδια για την επερχόμενη τουριστική σεζόν, ιδιαίτερα από την αμερικανική αγορά, που είναι και η σημαντικότερη γι' αυτόν τον κλάδο. Απαιτούνται άμεσα μέτρα, ριζοσπαστικές προσπάθειες και πρωτοβουλίες, αλλά από ποιον;

-----//-----

Εν τω μεταξύ, η ανεργία των ναυτικών που ναυτολογοούνται στα ελληνικά τουριστικά πλοία έχει χτυπήσει «κόκκινο». Τα ναυπηγεία Περάματος, όπου συντηρούνται όλα τα επαγγελματικά τουριστικά πλοία, είναι σε απόγνωση. Οι μαρίνες της Ελλάδας, αντί να είναι γεμάτες, προσπαθούν να πουλήσουν τις απώλειές τους εξαιτίας της αποχωρήσεως των ήδη ελλιμενιζόμενων σκαφών για τις ανταγωνίστριες χώρες, Τουρκία, Κροατία και Μαυροβούνιο. Οι απώλειες που παρουσιάζουν οι μαρίνες σε πληρότητα και τζίρο είναι της τάξεως 25%. Την ίδια στιγμή μεγάλος αριθμός τουριστικών πλοίων παροπλίζονται με αποτέλεσμα ένα ακόμα σημαντικό έσοδο από τον τουρισμό μας γίνεται βορά στα χέρια των κατηρητισμένων χωρών, οι οποίες γνωρίζουν τι σημαίνει τουρισμός και υποδέχονται τους επισκέπτες με παροχές - και όχι με συλλυπητήρια συνδικαλιστικών φορέων.

Επιστολή απόγνωσης προς το πρωθυπουργικό γραφείο έστειλε η Ένωση Ναυπηγοεπισκευαστών Πειραιά για να μην κάνει δεκτή την παραίτηση του υφυπουργού Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Αδώνιδος Γεωργιάδη, καθώς το έργο στην

κατεύθυνση της επίλυσης χρόνιων προβλημάτων που μαστιάζουν τη ναυπηγοεπισκευή, δεν έχει καταφέρει να ολοκληρωθεί και αυτό. Στην επιστολή επισημαίνεται ότι: «παρά το γεγονός της ολιγόμηνης παρουσίας του υφυπουργού, δρομολογήθηκε ένας ειλικρινής διάλογος και οι αναβολές δημιουργούν τραγικές συνέπειες για τον κλάδο, ο οποίος μαζί με τη ναυτιλία και τον τουρισμό μπορεί να αποτελέσουν την κινητήρια δύναμη επανεκκίνησης της ελληνικής οικονομίας και να ξαναγίνει ανταγωνιστικός, προσφέροντας συγχρόνως και χιλιάδες θέσεις εργασίας».

Όμως, οι πολιτικές εξελίξεις των τελευταίων εβδομάδων έχουν πάρει ήδη τον εκλογικό δρόμο. Οι παραιτήσεις έπεσαν βροχή, κομματικά στελέχη άλλαξαν στρατόπεδο, βουλευτές ξημεροβραδιάζονται στα τηλεοπτικά κανάλια εκσφενδονίζοντας αστραπές και κεραυνούς εκατέρωθεν για το ποιος φταίει για την κατάστασή μας, και όλα οδεύουν προς τον εκλογικό αγώνα του Απριλίου για τη συνέχιση της βουλευτικής τους έδρας. Ποιος θα κοιτάξει τώρα τη ναυπηγοεπισκευή; Εδώ «παίζεται» η επανεκλογή τους. Με αυτά θα ασχολούνται;

Για την ιστορία, η επιστολή προς τον πρωθυπουργό υπογράφεται από τον πρόεδρο της Ένωσης Ναυπηγοεπισκευαστών Πειραιά, Θανάση Πυρινή, τον α' αντιπρόεδρο Αντώνη Αθανασόπουλο και τον γενικό γραμματέα Ευάγγελο Βουδούρη.

-----//-----

Υπό πίεση βρίσκονται, λόγω της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης, οι μετοχές ορισμένων ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίες άγγιξαν χαμηλά επίπεδα, με αποτέλεσμα ορισμένες εξ αυτών να διαπραγματεύονται για μεγάλο διάστημα σε τιμές κάτω του ενός δολλαρίου. Τρεις από αυτές έλαβαν ειδοποίηση από τις χρηματιστηριακές αρχές για προσαρμογή στις απαιτήσεις της νομοθεσίας,

Στο ξεκίνημα 1975

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



M.V. KRITON

1985

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

Ένα από τα 6 αδελφά πλοία



C.V. EXPRESS

2000

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

Ένα από τα 8 αδελφά πλοία



(Sealand New York)

C.V. CARMEN

Σήμερα

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

Ένα από τα 5 αδελφά πλοία



C.V. COSCO HELLAS



COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A.

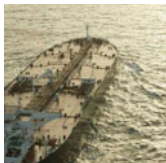
Ξεκίνησε από ναυτικό, την εξέλιξη και την προκοπή της
την οφείλει στους συνεργάτες της έλληνες ναυτικούς,
στη θάλασσα και στη στεριά.

Είναι η εταιρεία που αυτό δεν το ξέχασε ποτέ και
το αποδεικνύει με τις ενέργειές της.
Πάντα χρειαζόμαστε ικανούς νέους συνεργάτες
για να συνεχίσουμε
μαζί το έργο των παλαιότερων.

Εάν ενδιαφέρεστε να είστε ένας από αυτούς,
επικοινωνήστε μαζί μας στο τηλέφωνο 210 94.90.180 ή
στείλτε το βιογραφικό σας στο Fax: 210 94.09.051-2,
στο e-mail: info@costamare.com,
στη διεύθυνση: Ζεφύρου 60 & Λ. Συγγρού, 175 64 Π. Φάληρο, Αθήνα.

Εν πλώ

Ψίθυροι, σκιές και σκόπελοι στην Ακτή Μιαούλη



που σημαίνει ότι, αν στις 30 τελευταίες ημέρες η μετοχή διαπραγματεύεται σε τιμή χαμηλότερη του 1 δολαρίου, η εταιρεία έχει μπροστά της κάποιο διάστημα ώστε να λάβει όποια μέτρα κρίνει πρόσφορα, για να επανέλθει η τιμή της μετοχής πάνω από το 1 δολ.

Ειδικότερα, ο κανονισμός του χρηματιστηρίου δίνει περιθώριο 180 ημερών προκειμένου η εταιρεία να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του. Σε περίπτωση που η τιμή της μετοχής δεν μεταβληθεί ανοδικά, ενδεχομένως λόγω αρνητικών συνθηκών στη χρηματιστηριακή αγορά, οι εταιρείες προχωρούν συνήθως σε reverse split των μετοχών.

-----//-----

Η ναυτιλιακή κρίση χτύπησε την πόρτα των εισηγμένων εταιρειών. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της προσφυγής στα δικαστήρια από τους πιστωτές εταιρειών όπως η General Maritime και η Omega Navigation. Σύμφωνα με εκτιμήσεις του οίκου Fitch Ratings στους επόμενους δώδεκα μήνες θα αυξηθεί ο αριθμός των εταιρειών που θα αντιμετωπίσουν σοβαρά προβλήματα στην εξυπηρέτηση των προβληματικών δανείων. «Ο ναυτιλιακός κλάδος μαστίζεται από πλεονάζουσα παραγωγική δυναμικότητα και αδύνατες ταμειακές ροές από το 2009», σημειώνει στην ανακοίνωση που εξέδωσε ο οίκος.

«Ακόμη και εταιρείες που στηρίζονται σε μακροχρόνιες ναυλώσεις θα αντιμετωπίσουν προβλήματα, είτε γιατί οι ναυλωτές θα αθετήσουν τις συμφωνίες είτε γιατί θα ζητήσουν την επαναδιαπραγμάτευσή τους», υποστηρίζει η ανακοίνωση.

-----//-----

Τις παραπάνω δύο ειδήσεις ζητήσαμε να μας σχολιάσει ο κ. Χάρης Βαφειάς, με σημαντική προβολή και γνώση στις διεθνείς χρηματαγορές.

Είναι αυτονόητο και αναμενόμενο, λοιπόν, να δούμε πολλές εισηγμένες εταιρείες να διαπραγματεύονται σε πολύ χαμηλές τιμές, συχνά κάτω από το όριο του ενός δολαρίου. Αυτές οι χρηματιστηριακές κινήσεις, αν συνεχιστούν για μεγάλο χρονικό διάστημα, αυτομάτως τίθενται εκτός

NYSE και NASDAQ αντίστοιχα.

Ήδη πολλές, ελληνικές και μη, ναυτιλιακές εταιρείες έχουν ενημερωθεί από τα χρηματιστήρια για να κάνουν ό,τι μπορούν ώστε να ανακτήσουν την τιμή των μετοχών τους.

Όσον αφορά το chapter 11, δηλαδή το αντίστοιχο του άρθρου 99, όντως έχουμε δει πόλλι ελληνικές και μη ναυτιλιακές εταιρείες να κάνουν υπαγωγή στο άρθρο αυτό μέχρι να βρουν μια βιώσιμη λύση.

Ακόμα και η μεγαλύτερη εταιρεία δεξαμενοπλοίων, η Frontline του Fredriksen, παραλίγο να υπαχθεί στο άρθρο 11, αλλά την τελευταία στιγμή σώθηκε από τον κύριο μέτοχό της.

Το 2012 θα υπάρξει αύξηση αυτού του φαινομένου, δηλαδή, εταιρείες να βγαίνουν από τα χρηματιστήρια, εταιρείες να δηλώνουν πτώχευση, τράπεζες θα κατάσχουν πλοία για καθυστερημένες οφειλές, ναυλωτές να αποχωρούν ή να επαναδιαπραγματεύονται ναυλοσύμφωνα κ.λπ. Οι εταιρείες με χαμηλό δανεισμό και υψηλή ρευστότητα θα επιβιώσουν και θα είναι σε θέση να αυξήσουν το στόλο τους σε πολύ χαμηλές τιμές.

Οι τυχεροί του 2012 θα είναι οι παίκτες των LNG και LPG λόγω της αυξημένης ζήτησης και του μικρού orderbook!

Χάρης Βαφειάς

-----//-----

Το παράδειγμα των Σομαλών πειρατών ζήτησε μέρος του πληθυσμού της Νιγηρίας, με αποτέλεσμα να έχει

ξεσπάσει συναγερμός τις τελευταίες ημέρες στη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα λόγω των απαντων πειρατικών επιθέσεων και στην ανατολική Αφρική. Λέγεται, μάλιστα, ότι Νιγηριανοί πειρατές σε μια από τις τελευταίες επιθέσεις τους σκότωσαν τον πλοίαρχο και τον α' μηχανικό ενός bulker που έπλεε στα ανοιχτά του Λάγος.

Δυστυχώς, οι Νιγηριανοί πειρατές, σε αντίθεση με τους πειρατές από τη Σομαλία, χαρακτηρίζονται για τη βιαιότητά τους, αφού δεν συνηθίζουν να κρατούν ομήρους για λύτρα αλλά προτιμούν τις ένοπλες ληστείες στα πλοία με χρήση όπλων.

Σημειώνεται ότι για το 2011 στη Νιγηρία σημειώθηκαν 10 μόλις επιθέσεις, αλλά το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο επισημαίνει ότι οι αριθμοί δεν είναι αντιπροσωπευτικοί, αφού, σύμφωνα με τις ανεπίσημες πληροφορίες που διαθέτει, έχουν γίνει επιπλέον 34 επιθέσεις. Ακόμα 20 επιθέσεις από Νιγηριανούς πειρατές καταγράφηκαν το 2011 στο Μπενίν, ενώ τον Ιανουάριο του 2012 έχουν ανέλθει σε 46 - αριθμός αυξανόμενος κατά 29 επιθέσεις (επιπλέον) σε σχέση με τον Δεκέμβριο του 2011.

Η αύξηση αυτή, σύμφωνα με τα στοιχεία, οφείλεται στη βελτίωση των καιρικών συνθηκών στην ανατολική Αφρική, που επέτρεψε να πραγματοποιηθούν 21 επιθέσεις στη διάρκεια του Ιανουαρίου, οι περισσότερες καταγρα-

φείσες τους τελευταίους έξι μήνες.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις, ο αριθμός των επιθέσεων θα παραμείνει σε υψηλά επίπεδα το επόμενο διάστημα. Όμως, το ποσοστό των επιτυχημένων πειρατικών επιθέσεων βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα και πιο συγκεκριμένα στο 9,5%.

-----//-----

Καταδίκη της Ελλάδας

Σχεδόν ταυτόχρονα με την απόφαση του Δικαστηρίου Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, του Συμβουλίου της Ευρώπης, για την καταδίκη της Ελλάδας «για σεξουαλική παρενόχληση» Κούρδου οικονομικού μετανάστη από λιμενοφύλακα της ομάδας που τους περισυνέλεξε, ήλθε η δήλωση του Βρετανού πρωθυπουργού κ. Κάμερον, ο οποίος, μιλώντας σε εκδήλωση του δικαστηρίου, το κατηγορήσε ευθέως για παρεμβάσεις στα εσωτερικά των κρατών, πρακτική η οποία, όπως δήλωσε, μειώνει το κύρος του. Και όλα αυτά τη στιγμή που πρόεδρος του δικαστηρίου του Στρασβούργου είναι ο Βρετανός σερ Νίκολας Μπράτζα.

Ανεξάρτητα από το εάν η καταδίκη της πατρίδας μας επειδή το δικαστήριο αυτό διαφωνεί με την απόφαση του ελληνικού Αναθεωρητικού Στρατιωτικού Δικαστηρίου αποτελεί παρέμβαση στα εσωτερικά πράγματα, και μάλιστα στον ανεξάρτητο τομέα της Δικαιοσύνης, το γεγονός είναι ότι υφίσταται η καταδίκη.

Δύο είναι οι διαφορετικές απόψεις ως προς την ουσία της υποθέσεως:

Η πρώτη, η ανθρωπιστική θα λέγαμε. Ένα εξασθεωμένο και εξουθενωμένο άτομο, έκθετο στο έλεος της «εξουσίας», αντί της συμπόνιας και του οίκτου, αντιμετωπίζει τον απόλυτο εξευτελισμό.

Η δεύτερη, η «ρεαλιστική». Η πατρίδα μας έχει καταληφθεί από στίφη παράνομων μεταναστών, οι οποίοι έχουν ποσοστό συμμετοχής στη σημερινή άθλια οικονομική κατάσταση. Τεράστια ποσά ξοδεύονται για την επί 24ώρου βάσεως ετοιμότητα των αρμοδίων οργάνων και μέσων. Τρία και τέσσερα μερόνυχτα βρίσκονται συνεχώς στο πέλαγος, σε μικρά, ακατάλληλα εν πολλοίς σκάφη, οι άνδρες του Λ.Σ. Επιτέλους, άνθρωποι είναι, έχουν και αυτοί τα όριά τους και, όπως διαμαρτύρονται, οι μετανάστες ταλαιπωρούνται κατά τη διαδρομή που διαρκεί λίγες μέρες, ενώ τα όργανα για χρόνια ολοκληρω υποφέρουν τα πάνδεινα. Και όταν ο ίδιος ο φερόμενος ως παθών αρνήθηκε ότι παρενοχλήθηκε σεξουαλικά, καταθέτοντας στην Ένορκη Διοικητική Εξέταση που διενεργήθηκε αμέσως, αλλά και η ομάδα γιατρών, που τους στήριζε και τους υπερασπιζόταν επίσης κατέθεσε ότι δεν διεπράχθη η πράξη εκείνη, αλλά κατήγγειλε μόνο άσκηση ψυχολογικής βίας εις βάρος των μεταναστών, τότε, με ποια στοιχεία να καταδικαστεί και από το Αναθεωρητικό Δικαστήριο ο κατηγορούμενος με εξουθενωτική ποινή. Πρωτοδίκως, υπό την περιρρέουσα ατμό-



σφαιρα των φωνασκίων και των διαμαρτυριών διαφόρων ομάδων που βρήκαν ευκαιρία να κάνουν αισθητή την παρουσία τους, η ποινή ήταν βαριά. Στο Αναθεωρητικό όμως, επικράτησαν ωριμότερες σκέψεις και, με νομικά και μόνο κριτήρια, επεβλήθη η ποινή της φυλακίσεως 6 μηνών. Επιδόλαιη και ανεύθυνη ενέργεια η άσκηση ψυχολογικής βίας, ναι. Όχι όμως και σεξουαλική κακοποίηση. Αυτές είναι οι απόψεις των δύο πλευρών. Ότι και να μεσολάβησε, όμως, στην περίοδο αυτή δεν χρειαζόταν μία ακόμη καταδίκη της Ελλάδας.

-----//-----

Η οικονομική κρίση έχει πλήξει ακόμα και τις δημοτικές πισίνες και κλείνει η μία μετά την άλλη.

Πρόσφατα, λόγω έλλειψης χρημάτων για την αγορά πετρελαίου, το τουρνουά πόλο «Σαμαρτζίδης Καπ», το οποίο επρόκειτο να διεξαχθεί στην Κέρκυρα, αποφασίστηκε να διεξαχθεί στη Χίο γιατί η διοίκηση του ΕΑΚΚ δεν είχε χρήματα να αγοράσει πετρέλαιο, ώστε να θερμανθεί η πισίνα. Και, αφού όλα είχαν διευθετηθεί και οι συναντήσεις δημάρχων, αντιπεριφερειάρχων κ.ά. είχαν ολοκληρωθεί, έκλεισε για λίγες μέρες και η πισίνα της «ναυτομάνας» Χίου λόγω άδειων ταμείων.

Τελικά, το πρόβλημα ξεπεράστηκε -ευτυχώς- και οι αθλητές ξαναβούτηξαν στο θερμαινόμενο νερό! Κατά τ' άλλα είμαστε θαλασσινό έθνος.

-----//-----

Και ενώ η τουριστική κίνηση είναι μειωμένη κατά 30% στο δεκανοπέδιο Αττικής, με βασική αιτία τις

σχεδόν εβδομαδιαίες ταραχές στο κέντρο της πόλης, ο αερολιμένας Αθηνών ζει στη δική του στρατόσφαιρα και δεν φαίνεται να πτοείται και να αλλάζει σημαντικά την τιμολογιακή στρατηγική του.

Σε μια περίοδο σοβαρής οικονομικής κρίσης και κατακό-



Εν πλώ

Ψίθυροι, σκιές και σκόπελοι στην Ακτή Μιαούλη



ρυφης πτώσης της επιβατικής κίνησης των αερομεταφορών, τα τέλη του αεροδρομίου σε οποιαδήποτε πτήση από Αθήνα ξεπερνούν τα 30 ευρώ, πλουτίζοντας αποκλειστικά και μόνο τους Γερμανούς που εκμεταλλεύονται το αεροδρόμιο.

Ήδη, μάλιστα, εταιρείες με πολυετή και σημαντική παρουσία στο αεροδρόμιο αποχωρούν - η THAI, η Gulfair είναι ανάμεσα σε αυτές και με μεγάλη ναυτική επιβατική κίνηση.

-----//-----

Και κλείνοντας τα σχόλια του Σκάπουλου, σας μεταφέρουμε δύο ενδιαφέρουσες ειδήσεις που μετέδωσε ο διεθνής Τύπος.

Η πρώτη αφορά τον «ευρωπαϊκό χάρτη» του ελληνικού χρέους και η δεύτερη τη διαφθορά που μαστίζει τη χώρα μας. Αλληλένδετες ιστορίες, μια και η πρώτη είναι αποκύημα της δεύτερης.

Σύμφωνα με δημοσίευμα της γαλλικής εφημερίδας Le Figaro, μετά τη νέα δανειακή συμφωνία και την αναδιάρθρωση των ελληνικών ομολόγων που θα φέρει το PSI, ο «χάρτης» του ελληνικού χρέους θα έχει ως εξής:

Οι δύο μεγαλύτεροι πιστωτές - κράτη της Ελλάδας θα παραμείνουν η Γερμανία, με περίπου 30 δισ. ευρώ στο νέο πακέτο, και η Γαλλία, με εγγυήσεις που αγγίζουν τα 24 δισ. ευρώ.

Η συμμετοχή του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου στο δεύτερο πακέτο στήριξης αναμένεται να είναι μικρότερη απ' ό,τι στο πρώτο. Σύμφωνα με όλες τις πληροφορίες, η συμβολή του υπολογίζεται αυτή τη φορά στα 13 δισ. ευρώ (έναντι 30 δισ. που ήταν στο πρώτο πακέτο). Όπως είπε όμως η επικεφαλής του Ταμείου, Κριστίν Λαγκάρντ, το οριστικό ποσό θα καθοριστεί στα μέσα Μαρτίου.

Τράπεζες και ασφαλιστικά ταμεία (που εκπροσωπούνται από το lobby του IIF) κατέχουν περίπου 210.000.000.000 ευρώ σε τίτλους του ελληνικού Δημοσίου και αποφάσισαν να αποδεχτούν μειώσεις ύψους 107 δισ. ευρώ.

Η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, η οποία κατέχει ποσό μεταξύ 44 και 50 δισ. ευρώ σε τίτλους του ελληνικού Δημοσίου, αποφασίστηκε να αναδιανείμει στα κράτη-μέλη της Ευρωζώνης περίπου 12 δισ. ευρώ από τα κέρδη του κεφαλαίου που έχει επενδύσει στην Ελλάδα, κάτι που η Le Figaro χαρακτηρίζει «δώρο της ΕΚΤ», καθώς παραιτείται από τα επιτόκια των ελληνικών ομολόγων, που είχε αγοράσει στο 70-80% της αξίας τους από τη δευτερογενή αγορά κατά την κορύφωση της κρίσης.

Έτσι, για να ξέρουμε σε ποιον χρωστάμε και τι!

Πρωταθλήτρια χώρα στη διαφθορά είναι η Ελλάδα, σύμφωνα με τη γνώμη των ίδιων των Ελλήνων πολιτών.

Όπως προκύπτει από τα αποτελέσματα του Ευρωβαρόμετρου, που δόθηκαν στη δημοσιότητα από τις Βρυξέλλες, το 56% των πολιτών διαπιστώνει επιδείνωση των κρουσμάτων διαφθοράς στη χώρα μας, την τελευταία τριετία, όταν το αντίστοιχο ποσοστό στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι 47%.

Η ερώτηση που τέθηκε στους Ευρωπαίους πολίτες ήταν: «Η διαφθορά στη χώρα σας αποτελεί μείζον θέμα»;

Όπως προκύπτει από την κοινοτική δημοσκόπηση, η διαφθορά στην Ελλάδα συνιστά «μεγάλο πρόβλημα» για το 98% των πολιτών, όταν στους «27» το αντίστοιχο ποσοστό είναι 74%.

Δεύτερη στη λίστα είναι η Κύπρος με 97% και Τρίτη, με το ίδιο ποσοστό, η Πορτογαλία. Στην τέταρτη και πέμπτη θέση βρίσκονται η Ουγγαρία και η Ρουμανία, αντίστοιχα, με ποσοστό που αγγίζει το 96%, ενώ στις τελευταίες θέσεις, και πιο συγκεκριμένα στην 26η και 27η θέση, είναι η Ολλανδία με 34% και η Δανία με 19%.

Για τους Έλληνες, τα μεγαλύτερα κρούσματα δωροδοκίας και κατάχρησης εξουσίας για ίδιον όφελος είναι ιδιαίτερα διαδεδομένα μεταξύ των πολιτικών σε πανελλαδικό επίπεδο (78%), όσων εργάζονται στο χώρο της υγείας («φακελάκια»- 75%) και των πολιτικών σε τοπικό επίπεδο (68%). Επίσης, το 73% των πολιτών στην Ελλάδα (29% στην Ε.Ε.) δηλώνει ότι «επηρεάζεται προσωπικά» από τη διαφθορά στην καθημερινότητά του, ενώ 15% των συμπολιτών μας αναφέρουν ότι τον τελευταίο χρόνο τούς ζητήθηκε να δώσουν «φακελάκι» (8% στην Ε.Ε.).

Όσον αφορά τους λόγους που οδηγούν στη διαφθορά, το 57% των συμπολιτών μας θεωρεί πως οι πολιτικοί δεν κάνουν αρκετά για την καταπολέμησή της, το 43% ότι υπάρχει ανομία, το 40% ότι υπάρχουν «ισχυρές διασυνδέσεις» μεταξύ επιχειρηματιών και πολιτικών και το 37% ότι οι νόμοι δεν εφαρμόζονται. Παράλληλα, το 91% των Ελλήνων εκτιμά ότι δεν υπάρχει επαρκής διαφάνεια στον έλεγχο της χρηματοδότησης των πολιτικών κομμάτων (68% στην Ε.Ε.) και το 51% θεωρεί ότι η διαφθορά συνδέεται με το οργανωμένο έγκλημα (51% στην Ε.Ε.).

Ο Ξαπόουζος

Energy Efficiency Forum
Eugenides Foundation
Athens, March 8th 2012



QHSE Consulting

Shipboard Manuals

Training Courses

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



Safety4Sea is a PRO BONO initiative to enhance safety & environmental awareness.

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

www.Safety4Sea.com

A service provided by IBS Group

Safety Beyond Compliance

Με αφορμή τη συμπλήρωση των 80 χρόνων κυκλοφορίας, τα «Ναυτικά Χρονικά» αναδημοσιεύουν σκέψεις και επιστημονικές των σημαντικότερων Ναυτελλήνων που κατά καιρούς αρθρογραφούσαν στις σελίδες τους.

Ευρισκόμεθα στο τέλος της εποχής των παχιών αγελάδων

Το 1973 είναι μια σημαντική χρονιά για την ελληνική ναυτιλία. Μετά από μια θετική περίοδο για τη ναυλαγορά, παρατηρείται μια απότομη καθίζηση, που για τους περισσότερους φέρνει δυσοίωνες και απαισιόδοξες προβλέψεις για συρρίκνωση της παγκόσμια ζήτησης.

Στην Ελλάδα, η δικτατορία μεταστρέφεται σε μια ιδιότροπη πολιτική απέναντι στη ναυτιλία, καταργώντας το ΥΕΝ και ψαλιδίζοντας τις αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος, σε μια περίοδο που τα εφοπλιστικά κεφάλαια στην ελληνική στεριά ξεπερνούν κάθε προηγούμενο σε επενδύσεις, αποτέλεσμα του σταδιακού επαναπατρισμού των Ελλήνων πλοιοκτητών στη γενέθλια πατρίδα τους.

Την εποχή εκείνη η ελληνική ναυτιλία ξεπερνά τα 4.150 πλοία, χωρητικότητας 43.909.000 τόν. γκρος, ενώ καλύπτει το 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Παρά την αριθμητική γιγάντωση, ο Έλληνας πλοιοκτήτης αντιμετωπίζει, πέραν της δυσμενούς ναυλαγοράς, το κόστος επάνδρωσης των πλοίων του αλλά και τη δυσκολία εξεύρεσης ικανών πληρωμάτων. Για πρώτη φορά το φαινόμενο της λειψανδρίας θεωρείται σημαντικότερος παράγοντας προβληματισμού αλλά και ανησυχίας για τον Έλληνα πλοιοκτήτη, ενώ παράλληλα συζητείται ευρέως η ανάγκη για βελτίωση της δημόσιας εικόνας της ναυτιλίας, σε μια εποχή μάλιστα που τα ελληνικά ναυάγια είναι πολλαπλά και καταδικαστέα από τα ελληνικά και διεθνή ΜΜΕ. Παράλληλα, η ελληνική ναυτιλία αντιμετωπίζει την εχθρότητα από άλλα ναυτιλιακά κράτη, τα οποία προκαλούν εμπόδια στην ελληνική σημαία και πριμοδοτούν με διακρίσεις τη δική τους σημαία, παρεμποδίζοντας με εμπορικούς περιορισμούς άλλα νηολόγια, διαστρεβλώνοντας τη φιλελεύθερη διάσταση της διεθνούς ναυτιλίας. Για πρώτη φορά η ΕΕΕ επισημαίνει πως η ΕΟΚ θα μπορούσε να αναλάβει μια ουσιαστική πρωτοβουλία στο θέμα αυτό, αν και η Ελλάδα δεν ανήκε ακόμη στην ευρωπαϊκή οικογένεια.

«Δυσχερής εμφανίζεται η θέσις της ναυτιλίας μας. Παρά ταύτα ελπίζω ότι θα είναι δυνατόν να παρακάμψωμε τους υφάλους», γράφει σε επόμενο τεύχος ο πρόεδρος της ΕΕΕ, καθηγητής Στρ. Ανδρεάδης.



Ποιος ήταν ο Μανώλης Κουλουκουνθής (1898-1988)

Η σημερινή ναυτιλία των Ελλήνων χρωστάει πολλά στον Μανώλη Κουλουκουνθή. «Μεγάλη ηγετική φυσιογνωμία» τον περιγράφει ο Ανδρέας Γ. Λαϊμός, αφού υπήρξε

ο εμπνευστής και κύριος υποστηρικτής της αναγέννησης του ελληνικού στόλου μετά τη μεγάλη καταστροφή που υπέστη στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, με την αγορά των Liberties.

Ο Μανώλης Κουλουκουνθής, τρίτοτοκος γιος του πρωτοπόρου εφοπλιστή ιστιοφόρων και μετέπειτα ατμόπλοιων Ηλία Κουλουκουνθή, γεννήθηκε στην Κάσο και στη συνέχεια σπούδασε στη Σύρο. Το 1921, με την υποστήριξη των αδελφών του και του Μ. Ρεθύμνη ιδρύουν τη Rethimnis - Kulukundis Ltd. Οι μελετητές της ναυτιλιακής ιστορίας γνωρίζουν καλά ότι ο οίκος γνώρισε πολλές κρίσεις εξαιτίας του οικονομικού κραχ του '29 αλλά και του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Το ευρηματικό και υπερβατικό πνεύμα του Μ. Κουλουκουνθή πάντα γνώριζε ότι η κρίση γεννάει ευκαιρίες και οδήγησε τον οίκο σε διαρκείς προσαρμογές κατά τις περιστάσεις της εποχής. Κατάφερε μάλιστα, σε ένα πρωτοποριακό πλαίσιο για την εποχή, να συνδυάζει την οικογενειακή δομή της επιχείρησης με σύγχρονα πρότυπα διοίκησης για την εποχή. Η θεαματική ανανέωση του στόλου της εταιρείας το 1931 με σύγχρονα πλοία, αλλά και η σύλληψη της ιδέας της αγοράς των Liberties το 1945 με πρότασή του στην ΕΕΕ και στο Committee, ήταν μερικές από τις καινοτόμους πρωτοβουλίες του.

Επιστήθιος φίλος του ιδρυτή των «Ναυτικών Χρονικών», έγραφε ενυπόγραφα, σχεδόν σε μηνιαία βάση, από τη Νέα Υόρκη ή το Λονδίνο, σε ειδικές στήλες στο περιοδικό, αναλύοντας λεπτομερώς το οικονομικό περιβάλλον της

“ΚΛΕΒΕ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ”

ΜΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ κ. ΜΑΝΩΛΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Ήγαπητέ μου κ. Διευθυντά,

Σου γράφω δυο λόγια για να σου μετα-
διδώσω τās σκέψεις μου για τήν σημερι-
νήν κατάστασιν και τās προβλέψεις μου
διά τὸ μέλλον τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως.

Εύρισκόμεθα κατὰ τήν γνώμην μου
σὸ τέλος τῆς ἐποχῆς τῶν παχέων ἀγε-
λάδων και φρονῶ ὅτι εἶναι καιρὸς νὰ
προετοιμασθῶμε νὰ ἀντιμετωπίσωμε τās
ἀντιξόους περιστάσεις πού, ἀσφαλῶς, θὰ
ἐπακολουθήσουν.

Οἱ μεγάλοι ναῦλοι τῆς τελευταίας δι-
ετίας ἐδοθήσαν τοῦς ἐφοπλιστὰς νὰ ἐλα-
φρῶσουν τὰ χρέη των και πολλοὺς νὰ
δημιουργήσουν σοβαρὰ ἀποθέματα. Ἐ-
δωσαν, ἐπίσης, τήν εὐκαιρίαν εἰς πολλοὺς
νέους ἐφοπλιστὰς νὰ στερεοποιήσουν τήν
θέσιν των και νὰ γίνουν και αὐτοὶ μεγά-
λοι. Ἡ ἐπιτυχία των —ἀποτέλεσμα τῆς
πολιτικῆς τῆς ἐπεκτάσεως (Expansion),
πού ἔφερε τήν ἐλληνικὴν πλοιοκτησίαν
παγκοσμίως εἰς τήν πρώτην σειράν, ἐνέ-
πνευσεν αἰσιοδοξίαν ὡς μαρτυροῦν αἱ κα-
θημεριναὶ ἀγοραὶ μεταχειρισμένων σκα-
φῶν ὡς και αἱ παραγγελίαι εἰς τὰ ναυ-
πηγεία. Ἡδὴ μεγάλη χωρητικότης τό-
σον εἰς δεξαμενόπλοια ὥσον και εἰς μπάλλκ
κάρριερς εὐρίσκεται ὑπὸ κατασκευῆν με-
παράδωσιν κατὰ τὸ 1974 και 1975 και
ἀρκετὰ κατὰ τὸ 1976. Φοβοῦμαι ὅτι ὁ
ρυθμὸς τῆς ἐτησίως αὐξήσεως τῶν μετα-
φορικῶν ἀναγκῶν, πού ἐσημειώθη κατὰ
τὰ τελευταῖα ἔτη, ὅχι μόνον ἀπερρόφησε
τὴν παραγωγὴν τῶν ναυπηγείων τοῦ κό-
σμου ἀλλὰ ἐδημιούργησε και ἐλλείμματα,
δὲν ἔαξ ἀκολουθήσῃ. Διὰ τὰ δεξαμενό-
πλοια, ἰδίως, ἡ ζήτησις φαίνεται ὅτι θὰ
μειωθῇ ἐπικρατῶς.

Ἡ ἀπόφασις τῶν ἀραδικῶν χωρῶν νὰ
ὀλιγοστεύσουν τὴν παραγωγὴν και τὴν
ἐξαγωγὴν ἀκαθάρτου πετρελαίου με-
τὴν πρόφασιν τῆς ἀλληλεγγύης με-
τὰ ἀραδικὰ κράτη, πού εὐρίσκονται εἰς πόλε-
μον με-τὸ Ἰσραήλ, ἔχει ὡς δάσιν μάλ-
λον τὸν σκοπὸν των νὰ ἐπιτύχουν ὑψηλο-
τέραν τιμὴν διὰ τὸ προϊόν των. Ὁ πρα-
γματικὸς σκοπὸς των εἶναι νὰ κερδίσουν
ὅσα εἰσέπραττον τὴν θέσις, μετριάζοντες
τὴν διασπῆσιν τοῦ ἐθνικοῦ των πλούτου.
Ἄλλωστε ἔχουν τόσα τεράστια ἀποθέ-
ματα εἰς χρῆμα, ὥστε νὰ μὴ τοὺς ἐνδι-
φέρῃ πολὺ νὰ τὰ αὐξήσουν.

Ἄμεσον ἀποτέλεσμα τῆς ἀποφάσεώς
των ὑπῆρξεν ἡ ἐπιδεινωσις τῆς κρίσεως
τῆς ἐνεργείας τῶσον εἰς τās Ἠνωμένας
Πολιτείας και τās εὐρωπαϊκὰς βιομηχαν-
ικὰς χώρας ὥσον και εἰς τὴν Ἰαπωνίαν
και τὴν λήψιν δραστηκῶν μέτρων οἰκονο-
μίας ἀπὸ τās Κυβερνήσεις των ὅπως ἀντι-

μετωπίσουν τὴν κατάστασιν.

Ἐνθυμούμαι περιστατικῶν τοῦ παρελ-
θόντος, πού κάποτε μοῦ ἀνέφερεν ὁ πα-
τέρας μου. Μία χρονιά ἡ ἐσοδεία τῆς Ρω-
σίας ἀπέτυχε και πολὺ μικρὰ ποσότης
ἦτο διαθέσιμος πρὸς ἐξαγωγὴν. Ἡ Ρω-
σία τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἦτο ὁ σιτοβολῶν
τῆς Εὐρώπης. Τὸ ἐμπόριον τῶν σιτηρῶν
ἦτο συγκεντρωμένον εἰς χεῖρας τῶν με-
γάλων Ἑλλήνων ἐμπόρων τοῦ Ταϊγανίου.
Ὁ ἀρχηγὸς των Μαρῆς Βαλλιάνος ἐκά-
λεσε τοὺς συναδέλφους του εἰς σύσκεψιν
εἰς τὸ γραφεῖον του διὰ νὰ λάβουν ἀπο-
φάσεις κοινῆς πολιτικῆς. Εἰς τὸν παρι-
σταμένον ἐξεφράσε τοὺς φόβους του: «Τὶ
θὰ γίνῃ ἡ Εὐρώπη, εἶπε, θὰ πεινάσῃ». Φίλε
μου, τοῦ ἀπήντησεν ὁ Βαλλιάνος,
«ἂν νομίζῃς ὅτι τὰ χρήματα πού κερδίζο-
με ὀφείλονται εἰς τὸ σιτάρι πού τρώγει
ἡ Εὐρώπη, ἀπατάσαι. Τὰ κέρδη μας ἔρ-
χονται ἀπὸ τὴν ποσότητα πού σπαταλᾷ.
Ὀλιγότερα ψωμι θὰ ἔχῃ και ὀλιγότερο
θὰ φάγῃ, ἀλλὰ θὰ ἐπιζήσῃ».

Κατὰ παρόμοιον θὰ συμβῆ και εἰς τὴν
παρούσαν περίστασιν ἀλλὰ με κάποιαν
σοβαρὰν διαφορὰν. Ἡ παγκόσμιος «κρί-
σις ἐνεργείας» εἰς τὸ σιτάρι πού τρώγει
ἡ Εὐρώπη, ἀπατάσαι. Τὰ κέρδη μας ἔρ-
χονται ἀπὸ τὴν ποσότητα πού σπαταλᾷ.
Ὀλιγότερα ψωμι θὰ ἔχῃ και ὀλιγότερο
θὰ φάγῃ, ἀλλὰ θὰ ἐπιζήσῃ.

Κατὰ παρόμοιον θὰ συμβῆ και εἰς τὴν
παρούσαν περίστασιν ἀλλὰ με κάποιαν
σοβαρὰν διαφορὰν. Ἡ παγκόσμιος «κρί-
σις ἐνεργείας» εἰς τὸ σιτάρι πού τρώγει
ἡ Εὐρώπη, ἀπατάσαι. Τὰ κέρδη μας ἔρ-
χονται ἀπὸ τὴν ποσότητα πού σπαταλᾷ.
Ὀλιγότερα ψωμι θὰ ἔχῃ και ὀλιγότερο
θὰ φάγῃ, ἀλλὰ θὰ ἐπιζήσῃ.

Κατὰ παρόμοιον θὰ συμβῆ και εἰς τὴν
παρούσαν περίστασιν ἀλλὰ με κάποιαν
σοβαρὰν διαφορὰν. Ἡ παγκόσμιος «κρί-
σις ἐνεργείας» εἰς τὸ σιτάρι πού τρώγει
ἡ Εὐρώπη, ἀπατάσαι. Τὰ κέρδη μας ἔρ-
χονται ἀπὸ τὴν ποσότητα πού σπαταλᾷ.
Ὀλιγότερα ψωμι θὰ ἔχῃ και ὀλιγότερο
θὰ φάγῃ, ἀλλὰ θὰ ἐπιζήσῃ.

Και ἡ ἐπάρκεια θὰ ἐπιτευχθῇ σὺν τῷ
χρόνῳ με-μῖαν ὁμοῦ διαφορὰν σημαντι-

κὴν: ἡ λιτότης εἰς τὸν τρόπον τῆς ζωῆς
μας θὰ ἐπικρατήσῃ. Ὀλιγότερα καύσιμα,
μικρότερα και ἡ αὐξήσις τῆς βιομηχανι-
κῆς παραγωγῆς. Αὐτὴν τὴν φρονήρη αὐ-
ξήσιν τοῦ 1973 δὲν θὰ τὴν ξαναδοῦμε.

Και τὰ φορητὰ και τὰ μπάλλκ κάρρι-
ερς θὰ ἔχουν ὀλιγότερα φορτία νὰ μετα-
φέρουν ἂν, ὡς προβλέπεται, θὰ μετριά-
σθῃ ἡ βιομηχανικὴ παραγωγή τῶν κρα-
τῶν. Ἐδῶ φοβοῦνται οἰκονομικὴν κρίσιν.
Τὸ Χρηματιστήριον ἐσημείωσε σοβαρὰν
πτώσιν τῶν ἀξιῶν. Παράλλῃως ἡ Ἰαπω-
νικὴ Οἰκονομία ἀρχίζει νὰ ὑποφέρει. Ὅχι
μόνον δὲν σχεδιάζουν αὐξήσιν τῆς παρα-
γωγῆς των, ἀλλ’ ἀμφιβάλουν ἂν θὰ εἶ-
ναι εἰς θέσιν νὰ τὴν διατηρήσουν εἰς τὰ
ὑψηλὰ ἐπίπεδα ὅπου τὴν ἔφεραν.

Ὡς ἐκ τῆς ἀνάγκης καυσίμων ηὔξη-
θησαν αἱ εἰσαγωγαὶ γαιανθράκων και
μεγάλοι ναῦλοι ἐπληρώθησαν εἰς μεμο-
νωμένα σκάφη, ἀλλὰ δὲν πρόκειται νὰ
ὑπάρξῃ ζήτησις χωρητικότητας διὰ με-
γαλύτερας ποσότητας μεταλλευμάτων, ὅ-
πως πρὸ μηνῶν προσβλέπετο.

Οἱ μεγάλοι ναῦλοι τῶν δεξαμενοπλοῖ-
ων δὲν θὰ ἐπαναληφθοῦν. Ἄν διατηροῦν-
ται ἀκόμη ὑψηλὰ οἱ ναῦλοι τῶν φορη-
τῶν τοῦτο ὀφείλεται μάλλον εἰς τὴν δυ-
σκολίαν ἐξευρέσεως καυσίμων και ἐξ αὐ-
τῆς ἡ ἀκίνητοποίησις πολλῶν σκαφῶν εἰς
διάφορα λιμάνια τοῦ Κόριου. Ἐκατὸν
πεντήκοντα περίπου εὐρίσκονται ἀραγιμέ-
να στὴν Ἰαπωνία, ἐρημιζόντα τὴν δυ-
νατότητα ἀνθρακεύσεως. Ἡ τιμὴ τῶν
καυσίμων ἐφθασε σὲ ὑψηλὸν δυσθέωρητον.
Και εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον ἀκόμη ζη-
τοῦν πλέον τῶν \$ 100 κατὰ τόννον.

Με-τὴν προοπτικὴν αὐτὴν ποταὶ εἶναι
αἱ πιθανότητες προσπορίσεως κερδῶν ἀπὸ
τὰ ἀκριβότατα σκάφη πού προσφέρονται
πρὸς πώλησιν εἰς τὴν ἀγορὰν και τās
ὑψηλὰς τιμὰς πού ζητοῦν τὰ ναυπηγεία;
Δὲν θὰ εἶναι καλύτερα νὰ ἀπόσχωμεν,
προσωρινῶς τουλάχιστον, ἀπὸ περαιτέρω
ἐπεκτάσεως τῆς ἐπιχειρήσεώς μας;

Ἡ πεῖρα μου πηγάζει πίσω πενήντα
χρόνια. Ἡ σημερινὴ ἐποχὴ μοῦ ἐνθυμι-
ζει ἀνάλογον κατάστασιν εἰς τὸ 1919-
20. Οἱ ὑψηλοὶ ναῦλοι πού ἐπικηλοῦθη-
σαν τὸ τέλος τοῦ πολέμου ἀνέβησαν τās
ἀξίας των πλοίων τῶσον των μεταχειρι-
σιμένων ὥσον και τās τιμὰς των ναυπη-
γείων. Ἐφθασα εἰς τὸ Λονδίνον τὸν Μάρ-
τιον τοῦ 1920 και ἐπικηλοῦθον τὴν ἀ-
γορὰν διὰ νὰ πληροφορῶ τὸν πατέρα
μου πού εὐρίσκετο στὴν Ἀθήνα. Ἐίχαμε
χάσει τὸ βαπόρι μας κατὰ τὸν πόλεμον
και μὴ μέρη θὰ ἔπερε νὰ τὸ ἀντικα-
ταστήσωμε. Ἐπρότεινα εἰς τὸν πατέρα

μου ένα φορτηγό ανάλογο με εκείνο που έχασαμε. Η τιμή του ήτο £ 175.000 και δεν είχε και πολύ ανάγκη επισκευών. Ήτο μόλις 200 τόνους μεγαλύτερο από το «ΑΙΑΠ» και μόνον ένα χρόνο νεότερο. Αναφέρω την απάντησιν του πατέρα μου, που νομίζω ότι θα είναι και τώρα χρήσιμος. «Μου συστήνεις να αγοράσω για 175.000 λίρες ένα βαπόρι αδελφόν εκείνου που έχασαμε, το όποιον όταν το ήγοράσαμεν εις τὸ 1912 ήτο 12 ἐτῶν, με παραμένο τὸ Νο. 3 Σερβέ. Τὸ πληρώσαμε τότε £ 22.000. Ὅταν ἐτορπιλλίσθη ἐπήραμε £ 90.000 ἀσφάλειαν πολέμου. Ἐκερδίσαμε ἄλλα τόσα με τὴν ἐκμετάλλευσίν του και αἰσθανόμεθα κάπως εὐκατάστατοι. Ἄν τὰ δώσωμε ὅλα γιὰ νὰ ἀγοράσωμε τὸ ἴδιο βαπόρι ἡλικίας 19 ἐτῶν, ὅχι μόνον δὲν ἐκερδίσαμε, ἀλλὰ ἐχάσαμε 8 χρόνια ἐργασίας και δὲν θὰ ἔχωμε στὰ χέρια μας παρὰ παληοσίδηρα. Αἱ σημερινὰ ὑψηλαί τιμαὶ μᾶς ἀναγκάζουν νὰ περιμένουμε».

Ἐνα χρόνο ἀργότερα ἔπεσαν οἱ ναῦλοι και αἱ ἀξίαι τῶν μεταχειρισμένων κατηλθον κάτω ἀπὸ τὸ δέκατον. Μεγάλα ποσὰ ἔχασαν ὅσοι τῶν Ἑλλήνων —και ἦσαν πολλοὶ πὺν προέβησαν σὲ ἀγορὰς και παραγγελίαις. Ὁ μακκάρτης Ν. Κυριακίδης, ὡς και ὁ Μ. Λιβανὸς ἐπλήρωσαν ἀπὸ £ 100.000 ἕκαστος διὰ νὰ ἀκυρώσουν τὰς παραγγελίας των. Καὶ αἱ τιμαὶ τῶν ναυπηγείων ἐκατέβησαν ἀπὸ £ 38 κατὰ d.w. τόννον σὲ 7,5 και ἐπίσης τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν. Τὸ «ΙΟΝΤΟΣ» τοῦ Ι. Β. Κουλουκουνητῆ ἐξώδευσε £ 55.000 τὸ 1920 στὸ Ρότερνταμ διὰ μερικὸν σερβέ, ἐνῶ τρία χρόνια ἀργότερα £ 2.000 ἦσαν ὑπερπαρακατά. Ἰσως τὴν φορὰν αὐτὴν ἡ μείωσις τῶν τιμῶν νὰ μὴ ὑπάρξῃ ἀνάλογος, πάντως ὑπὸ κρίσιν θὰ εἶναι σημαντικὴ. Θὰ ὑπάρξουν εὐ-

καιρία δι' ἐκείνους, πὺν δὲν θὰ σπαταλήσουν τὰ μετρητὰ των. Οἱ μεγάλοι τόκοι τοὺς ὁποίους δύνανται νὰ κερδίσουν σήμερα τοὺς ἐξασφαλίζουν ἀπὸ τὴν μείωσιν τῆς ἀξίας τοῦ χρήματός των ἀπὸ τὸν πληθωρισμὸν και τοὺς δίδουν τὴν εὐκαιρίαν νὰ καιροφυλακτοῦν με τὸ «τουφέκι γεμάτο». Ἄλλωστε, ἂς μὴ ξεχνᾶμε ὅτι ὁ μεγάλος στόλος, πὺν ἐδημιουργήθη μᾶς ἔφερε σοβαρὸν πρόβλημα ἐπανδρώσεως και ἔλλειψιν κατηριτισμένων στελεχῶν. Ἄν πρὸ 35 ἐτῶν ταξιδεύαμε κρυφὰ ἀπὸ τὸν Θεόν, διότι εἰχάμεν ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον παληοβάπορα και σήμερα πράττομεν τὸ ἴδιον, διότι δὲν ἔχομε καταλλήλους ἀνθρώπους νὰ τὰ ταξιδεύσουν. Δὲν ἐλάβαμεν μέτρα νὰ δημιουργήσωμε κίνητρα διὰ νὰ ἐλκύσωμε νέους νὰ εἰσέλθουν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Ἄποτομος ἐξόγκωσις τῆς χωρητικότητος δὲν ἔδωσαν εὐκαιρίαν εἰς τὰς ναυτικὰς σχολὰς νὰ καταρτίσουν μηχανικοὺς και ἀξιοματικοὺς διὰ νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας μας. Ἄν σταματήσωμε ἐπ' ὀλίγον τὸν ρυθμὸν τῆς αὐξήσεως τοῦ στόλου μας και μειώσωμε τὴν ζήτησιν νέων πληρωμάτων θὰ βοηθήσωμε τὰς σχολὰς νὰ πληρώσουν τὰ κενά.

Ἐπιστρέφωμ τώρα εἰς τὸ ζήτημα τῆς μεταχειρίσεως τῶν κεφαλαίων τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἐκτὸς ἀπὸ νέας παραγγελίας εἰς τὰ ναυπηγεία ἢ ἀγορὰς μεταχειρισμένων σκαφῶν, ἔχω νὰ παρατηρήσω ὅτι εἴμεθα ἀκόμη μακρὰν ἀπὸ τὴν δημιουργίαν τῆς ἀναγκαίας ὑποδομῆς τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως.

Ἡ ἑλληνικὴ χωρητικότης διατηρεῖ τὰς ἀγγλικὰς ἀλληλασφαλείας. Εἶναι τεράστια τὰ ποσὰ πὺν εἰσπράττουν ἀπὸ τὰ ἑλληνικὰ σκάφη εἰς εἰσφορὰς. Ἡ ἐπιτυχία τοῦ ἑλληνικοῦ WAR RISK CLUB μᾶς δίδει μίαν ιδέαν τῆς μεγάλης δυνά-

μεῶς μας, πὺν μένει ἀχρησιμοποίητος.

Ἐδιάβασα κάπου ὅτι ὁμιλος Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν δημιουργεῖ CAPTIVE —γιατί CAPTIVE;— ἀσφαλιστικὸν ὄργανισμὸν εἰς τὸ Νασσάου, διὰ τὰς ἀσφαλίσεις τῶν σκαφῶν των. Καλὸν και φρόνιμον, ὡς ἐπίσης ἢ προσπάθεια πολλῶν τῶν ἐφοπλιστῶν μας νὰ ἰδρῦσουν ἐπισκευαστικὰ κέντρα, κυρίως διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἰδικῶν των ἀναγκῶν. Δὲν ἐλπίζομεν ποτὲ νὰ κάμωμεν ἀρκετὰ εἰς τὸν τομέα αὐτόν, νὰ καλύψωμε οὐτε τὸ 15% τοῦ στόλου μας. Αἱ βάσεις αὐταὶ εἶναι ζωτικὸς παράγων διὰ τὴν Ἑθνικὴν Οἰκονομίαν και ἐλπίζω ὅτι ἡ Κυβέρνησις θὰ βοηθήσῃ διευκολύνουσα τὴν δημιουργίαν των.

Τελευτῶν συστῆνω πρὸς τὸ παρὸν ἀποχὴν τόσον ἀπὸ περαιτέρω ναυπηγήσεις ὅσον και ἀγορὰς μεταχειρισμένων σκαφῶν εἰς τὰς σημερινὰς ὑψηλὰς τιμὰς. Καὶ πάλιν συνιστῶ εἰς ἐκείνους πὺν εἶναι ἀποφασισμένοι νὰ προχωρήσουν εἰς ἀγορὰς μεταχειρισμένων, νὰ προτιμήσουν ἑλληνικὰ σκάφη, διὰ νὰ μὴ ἐπιδεινώσουν τὴν ἔλλειψιν πληρωμάτων.

Ἄλλὰ περισσότερο παρὰ ἄλλοτε τὸ γνωμικὸν τοῦ Χατζηγλία «ΚΑΕΒΕ ΤΗΣ Θάλασσης» πρέπει νὰ εἶναι τὸ σύνθημα. Εἶναι πιστεῦ ὁ μόνος τρόπος νὰ διατηρήσωμε τὴν πρωτεύουσαν θέσιν εἰς τὴν ὁποίαν εὐρισκόμεθα.

Εὔχομαι εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» και τοὺς συνεργάτας των, εἰς τοὺς ἀναγνώστας των και εἰς ἕλην τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτικὴν Οἰκονομίαν, τὸ νέον ἔτος αἴσιον και εὐτυχές.

Με ἀγάπην

ΜΑΝΩΛΗΣ ΗΑ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

Νέα Ὑόρκη, Δεκέμβριος 1973

ναυτιλίας, ἀλλὰ και προτείνοντας στρατηγικὰς λύσεις για τους συναδέλφους του, σε περιόδους κρίσης. Στην αρθρογραφία του ασχολήθηκε αποκλειστικὰ με θέματα ναυτιλιακῆς οικονομικῆς ἀλλὰ και ναυτιλιακῆς χρηματοδότησης, ἐνῶ, σε ἀντίθεση με τους συγχρόνους του πλοιοκτῆτες και τακτικούς αρθρογράφους στα «Ν.Χ.» Ἀνδρέα Λαιμό, Μ. Περαιτικὸ ἢ Μ. Καραγιώργη, σπάνια ἔγραφε για θέματα ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἢ κοινωνιολογίας.

Ασπαζόταν ιδιαίτερα τὸ δόγμα «κλέβε ἀπὸ τὴ θάλασσα» και πρότεινε τὴ διαρκὴ ἀνανέωση τοῦ στόλου και τὴν τεχνολογικὴ καινοτομία ὡς ἀπαραίτητες και αἰσθηθεῖς λύσεις για ἐπιβίωση μίας ναυτιλιακῆς εταιρείας, συνιστώντας ὁμῶς

συντηρητικὰ «ανοίγματα» σε θέματα δανειοδοτήσεων. Ἦταν ἐπίσης ἀπὸ τους πλοιοκτῆτες πὺν υποστήριζαν τὴ συνετὴ αριθμητικὴ αὐξηση τοῦ ἐλληνικοῦ στόλου και σε πολλὰς περιόδους υπῆρξε προφητικὸς και μετέπειτα οὐξὺς στις ματαιώδεις και ἀσταθεὺς προσπάθειες γιγάντωσης συγκεκριμένων πλοιοκτῆτῶν. Ἡ πλοῦσια αρθρογραφία του στα «Ναυτικὰ Χρονικὰ» δὲν εἶναι ἀπλῶς ἕνας ἐξαιρετικὸς πλοῦτος γνώσης για τὸν λάτρη τῆς σύγχρονης ναυτιλιακῆς ιστορίας, ὅσο κυρίως μίαν ουσιαστικὴ ἀνάλυση για ὅσους ἐπιθυμοῦν νὰ κατανοήσουν τὸ πλαίσιο δράσης ἀλλὰ και τὴν ἐπιχειρηματικὴ λογικὴ τοῦ Ἑλλήνου πλοιοκτῆτῆ τῆς ἐποχῆς. Οἱ περισσότερες ἐπισημάνσεις του Μ. Κουλουκουνητῆ παραμένουν ἀκόμη ἐπίκαιρες και ὀρθολογικὺς για τὸν σύγχρονο πλοιοκτῆτη.

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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

Οι τελευταίες εξελίξεις στο EEDI και οι ελληνικές τοποθετήσεις



Του **Πάνου Ζαχαριάδη**
Technical Director
Atlantic Bulk Carriers Management Ltd

Στις αρχές Ιανουαρίου συνεδρίασε ομάδα εργασίας του IMO με σκοπό τη διευθέτηση πολλών επιμέρους θεμάτων σχετικά με το δείκτη EEDI που παραμένουν ανοικτά. Ήταν μια από τις μεγαλύτερες ομάδες εργασίας που είχαν ποτέ συσταθεί στον IMO, με πάνω από διακόσιους συμμετέχοντες, πράγμα που δείχνει τη σημασία που αποδίδουν τα μέλη του IMO στο δείκτη EEDI.

Παρόλο που το EEDI υιοθετήθηκε ως κανονισμός το καλοκαίρι του 2011, συνοδεύεται από δύο οδηγίες. Η μία καθορίζει πώς πρέπει να υπολογίζεται το EEDI κάθε πλοίου (calculation guideline) και η άλλη πώς να επιβεβαιώνεται κατά τις δοκιμές του πλοίου (sea trials - verification guideline). Οι οδηγίες αυτές χρειάζονται ακόμη αρκετή δουλειά για να τελειοποιηθούν, καθώς περιέχουν πολλά ασαφή δεδομένα, μερικά από τα οποία περιγράφονται πιο κάτω.

Επειδή το πώς εφαρμόζεται κάθε κανονισμός το καθορίζουν οι οδηγίες εφαρμογής του, είναι προφανές πως το ενδιαφέρον και οι προσπάθειες της ελληνικής αποστολής παραμένουν αμείωτα, ώστε τελικά ο κανονισμός EEDI να εξελιχθεί σε έναν σωστότερο και, προπαντός, ασφαλή κανονισμό. Δίδεται έμφαση στο «ασφαλή», διότι ο κανονισμός ευνοεί τα ελαφρά κατασκευής πλοία με μικρές μηχανές. Τα θέματα, λοιπόν, η οποία ελληνική αποστολή εστίασε τις

προσπάθειές της και που πρώτη αυτή είχε αναδείξει ως προβληματικά στον κανονισμό, είναι τα εξής:

α) Αποφυγή ικανοποίησης του κανονισμού απλώς και μόνο με τη μείωση της σχεδιαστικής ταχύτητας και της ιπποδύναμης της κύριας μηχανής, ιδίως για τα πλοία «καμηλών» ταχυτήτων όπως είναι τα φορτηγά και δεξαμενόπλοια.

Η Ελλάδα από την πρώτη στιγμή έκρουσε τον κώδωνα του κινδύνου, υποστηρίζοντας ότι, εφόσον ο πιο εύκολος τρόπος για να ικανοποιηθεί ο κανονισμός είναι να μειωθούν η ταχύ-

τητα και η ιπποδύναμη του πλοίου σε σχεδιαστική βάση (design speed/power), αυτό θα προτιμηθεί από τα ναυπηγεία και τους σχεδιαστές. Ο σκοπός όμως του EEDI είναι να σχεδιάζονται σωστότερα τα πλοία, δηλαδή

με καλύτερες γραμμές και μικρότερη αντίσταση, όχι απλώς με μειωμένη ταχύτητα. Η μείωση ταχύτητας και ιπποδύναμης σε φορτηγά πλοία και δεξαμενόπλοια, χωρίς κάποια κατώτατη δικλίδα ασφαλείας, εγκυμονεί μεγάλους κινδύνους ασφαλείας ναυσιπλοΐας σε άσχημο καιρό, αλλά επίσης και η λειτουργία τέτοιων πλοίων θα είναι αντιοικονομική. Ήδη ένα ναυπηγείο διαφημίζει ότι ικανοποιεί το EEDI (και δήθεν εξοικονομεί κατανάλωση καυσίμου) τροποποιώντας παλαιό του «design» με βασική αλλαγή τη μείωση της ιπποδύναμης και ταχύτητας του πλοίου. Η νέα μειωμένη ταχύτητα στο θεωρητικό βύθισμα σχεδιασμού (design draft) θα είναι χαμηλότερη στο πραγματικό μέγιστο βύθισμα και ακόμα χαμηλότερη σε πραγματικές συνθήκες θαλάσσης. Ο δε πλοιοκτήτης, για να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις ή την γκρίνια των ναυλωτών, θα «φουλάρει» μονίμως τις μηχανές, καίγοντας πολύ περισσότερο καύσιμο από ό,τι προηγουμένως. Και μπορεί μια μικρή μείωση της ταχύτητας σχεδιασμού να μην είναι ανασφαλής, αλλά τίποτα δεν εμποδίζει κάποιο άλλο ναυπηγείο να μειώσει την ταχύτητα και την ιπποδύναμη περισσότερο για να πει ότι



«το δικό μου EEDI είναι καλύτερο», και ούτω καθεξής... Μετά τις αρχικές ελληνικές επιφυλάξεις, η Διεθνής Ένωση Ναυπηγών (IACS) ανέλαβε μελέτη για να καθορίσει τα ελάχιστα επιτρεπτά όρια ιπποδύναμης στα πλοία ώστε να μην έχουν πρόβλημα ασφαλούς ναυσιπλοΐας σε άσχημο καιρό. Όμως, στην επιτροπή εργασίας του IMO, παρουσιάζοντας την αρχή της μελέτης τους, ανέφεραν ότι θα χρειαστούν έως και ένα - δύο χρόνια για τα τελικά αποτελέσματα. Έτσι η ελληνική αντιπροσωπεία πρότεινε, στο μεσοδιάστημα, να καθοριστεί κάποια ελάχιστη επιτρεπτή ταχύτητα σχεδιασμού δεδομένου ότι ούτε ο κανονισμός ούτε οι σχεδιαστές πλοίων μπορούν να περιμένουν τα αποτελέσματα της μελέτης. Η πρόταση είχε απήκηση και θα συζητηθεί το Φεβρουάριο στη σύνοδο MEPC. Ένα δεύτερο μέτρο που έχει προτείνει η Ελλάδα είναι -τουλάχιστον για τα μεγάλα φορτηγά και δεξαμενόπλοια άνω των 100.000 τόνων ωφέλιμου φορτίου- ο κανονισμός EEDI να μην είναι τόσο απαιτητικός σε πρώτη φάση όπως είναι για τα μικρότερα πλοία. Ο λόγος είναι ότι τα μεγάλα πλοία που κτίζονται τώρα έχουν συνήθως αρκετά μεγαλύτερο EEDI από αυτό που καθορίζει ο κανονισμός (ο οποίος δεν διαφοροποιεί μεγάλα και μικρά πλοία) και συνεπώς μειώσεις της σχεδιαστικής ταχύτητας και ιπποδύναμης αυτών των πλοίων είναι σίγουρες. Και αυτό το μέτρο παραμένει υπό συζήτηση.

Β) Εθελοντικές βελτιώσεις στην κατασκευαστική αντοχή του πλοίου δεν πρέπει να επιδρούν αρνητικά στο δείκτη EEDI.

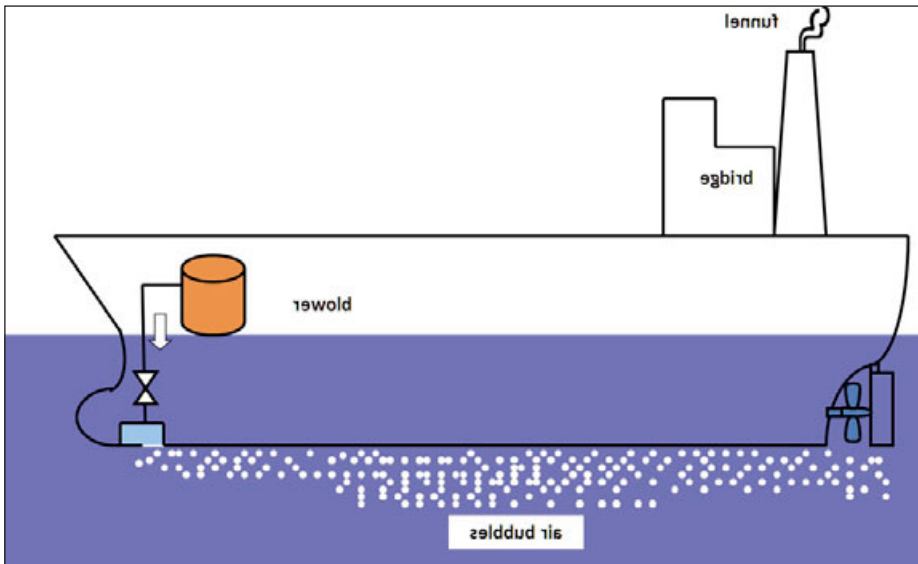
Με το σκεπτικό ότι οι διεθνείς κανονισμοί κατασκευών πλοίων ικανοποιούν μια ελάχιστη αποδεκτή ασφάλεια, κάθε προσπάθεια για δυνατότερη κατασκευή δεν θα έπρεπε να συνεισφέρει σε αρνητικό EEDI. Για παράδειγμα, εάν ένας πλοιοκτήτης ζητάει τα κύττα του πλοίου του να πληρούν τις προϋποθέσεις χρήσεως αρπαγών βαρέος τύπου, δεν θα έπρεπε το έξτρα βάρος του ατσαλιού που συνεπάγεται στην κατασκευή των κύτων να μειώνει το ωφέλιμο φορτίο (dwt) που χρησιμοποιείται στον τύπο EEDI. Το ίδιο για πλείστες άλλες εφαρμογές που αυξάνουν την κατασκευαστική ασφάλεια του πλοίου πέραν των ελάχιστων απαιτήσεων των κανονισμών. Στην αντίθετη περίπτωση, το EEDI όχι μόνο θα ενεργούσε ως απαγόρευση κάθε κατασκευαστικής βελτίωσης, αλλά και θα

ωθούσε σε συνεχώς φθίνουσα (σε ποσότητα ατσαλιού και ασφάλεια) κατασκευή. Και πάλι μόνη η Ελλάδα εντόπισε και ανέδειξε το θέμα πριν από ένα χρόνο και τελικώς επέτυχε τη συμφωνία των μελών του IMO, παρά τις έντονες αντιδράσεις των Ιαπώνων και των Βορειοευρωπαϊκών χωρών.

γ) Σωστός δείκτης EEDI για κάθε συγκεκριμένο πλοίο προϋποθέτει σωστές δοκιμές του μοντέλου του πλοίου στη δεξαμενή και σωστή μέτρηση της ταχύτητας, της ιπποδύναμης και της κατανάλωσης καυσίμου στις δοκιμές παραλαβής (sea trials).

Όπως όλοι γνωρίζουν, στα ανωτέρω θέματα (δοκιμές μοντέλων και sea trials) αυτή τη στιγμή επικρατεί χάος και αδιαφάνεια. Κάθε ναυπηγείο χρησιμοποιεί ότι δείκτης θέλει για την επαγωγή των αποτελεσμάτων του μοντέλου στο πραγματικό πλοίο, ενώ μετράει την ταχύτητα του πλοίου στις δοκιμές με όποιον τρόπο θέλει (ή το συμφέρει) χωρίς να μετράει σωστά την αντίστοιχη ιπποδύναμη. Φυσικά, για μέτρηση της κατανάλωσης δεν γίνεται ούτε λόγος. Το αποτέλεσμα είναι τα ναυπηγεία να παρουσιάζουν ότι το πλοίο πάντα ικανοποιεί την ταχύτητα συμβολαίου και πολλές φορές ο πλοιοκτήτης ανακαλύπτει αργότερα ότι το πλοίο είτε «δεν πιάνει» την ταχύτητα σχεδιασμού είτε καίει πολύ παραπάνω από το αναμενόμενο καύσιμο.

Το απίστευτο ήταν ότι την ίδια αδιαφάνεια προσπάθησαν να περάσουν και στον υπολογισμό του EEDI, που έλεγε ότι τα ναυπηγεία μπορούν να χρησιμοποιούν τις δικές τους μεθόδους δοκιμών μοντέλων ή υπολογισμού ταχύτητας στις δοκιμές. Και ακόμα πιο απίστευτο είναι το ότι και πάλι η μόνη χώρα ή οργανισμός που αντέδρασε ήταν η Ελλάδα. Όχι μόνο θα συνέχιζαν οι πλοιοκτήτες να έχουν αμφιβολίες για την πραγματική ταχύτητα και κατανάλωση του πλοίου που παραγγέλνουν αλλά ακόμα και το EEDI του πλοίου τους θα ήταν τελείως τεχνητό, βασισμένο στο ποιο ναυπηγείο μπορεί να «μαγειρέψει» καλύτερα τις μετρήσεις στις δοκιμές. Και πάλι μετά από προσπάθειες ενός έτους η Ελλάδα κατάφερε να συμφωνηθεί ο IMO να αναθέσει στη Διεθνή Ένωση Δεξαμενών (ITTC - International Towing Tank Coalition) να



εκπονήσει μια μέθοδο για δοκιμές σε δεξαμενές και sea trial που όλοι θα είναι υποχρεωμένοι να εφαρμόζουν. Και τούτο παρά τις αντιδράσεις όλων των ναυπηγικών χώρων αλλά και την αρχική απάθεια των πλοιοκτητικών οργανισμών (BIMCO, Intertanko κ.λπ.), που δεν είχαν αντιληφθεί τη χρυσή ευκαιρία που παρουσιάστηκε για, επιτέλους, αληθινές μετρήσεις στις δοκιμές των πλοίων.

δ) Απόδοση του πλοίου σε πραγματικές συνθήκες καιρού - EEDI weather

Το EEDI είναι δείκτης που υπολογίζεται στις ιδανικές συνθήκες δοκιμών (sea trial). Η Ελλάδα και εδώ υποστήριζε ότι τέτοιος δείκτης θα είναι παραπλανητικός, καθώς κάποια πλοία θα μπορούν να έχουν καλές επιδόσεις στις δοκιμές, αλλά, ανάλογα με τον καλό ή όχι σχεδιασμό τους, η απόδοσή τους σε πραγματικές θάλασσες (δηλαδή, για όλη τη ζωή του πλοίου) θα είναι τελείως διαφορετική. Εκτός αυτού, οι σχεδιαστές γνωρίζοντας ότι το EEDI θα κριθεί στις δοκιμές θα βελτιώσουν τις γραμμές και την απόδοση του πλοίου για τις συνθήκες δοκιμών και όχι για την πραγματικότητα. Και εδώ, μετά από αντιρρήσεις των ναυπηγικών χώρων, τελικώς επετεύχθη συμφωνία να υπολογίζεται και το EEDI weather, ενσωματώνοντας τη μείωση της ταχύτητας του

πλοίου σε καιρό 6-7 μποφόρ. Εκτός του ότι έτσι θα υπάρχει μια πιο αξιόπιστη ένδειξη στους αγοραστές για την πραγματική επίδοση του πλοίου, οι σχεδιαστές θα είναι αναγκασμένοι τουλάχιστον να το λαμβάνουν υπόψη και να μη σχεδιάζουν τα πλοία μόνο για την κατάσταση των ιδεωδών συνθηκών των δοκιμών. Και φυσικά θα είναι δύσκολο να κρύψουν τώρα

κάποιο ατυχές «design», παρουσιάζοντας μόνο τις επιδόσεις του πλοίου στις δοκιμές παραλαβής.

ε) Συστήματα εξοικονόμησης ενέργειας

Τέλος, ένα μεγάλο θέμα που, όπως πολλά άλλα στο EEDI, πρώτη ή Ελλάδα ανέδειξε, είναι το θέμα των συστημάτων εξοικονόμησης ενέργειας, τα περισσότερα των οποίων διαφημίζονται ως πανάκεια ενώ στην πραγματικότητα είναι «φούσκες». Για ένα σύστημα, μάλιστα, το οποίο οι Ιάπωνες τείνουν να το κάνουν σημαία της «πράσινης» τεχνολογίας, θα μπορούσε να πει κάποιος ότι είναι στην κυριολεξία φούσκα εφ' όσον το σύστημα διοχετεύει φούσκες (φουσαλίδες) αέρα στη γάστρα του πλοίου και θεωρητικά με τον τρόπο αυτό μειώνει την αντίσταση της γάστρας, μια που αυτή «πετάει» πάνω σε ένα υπόστρωμα αέρα. Το σύστημα επινοήθηκε τη δεκαετία του '60 και, αφού οι «πατέντες» έληξαν, ο καθένας μπορεί να το εφαρμόσει. Κατά

Ένα δεύτερο μέτρο που έχει προτείνει η Ελλάδα είναι, τουλάχιστον για τα μεγάλα φορτηγά και δεξαμενόπλοια άνω των 100.000 τόνων ωφέλιμου φορτίου, ο κανονισμός EEDI να μην είναι τόσο απαιτητικός σε πρώτη φάση όπως είναι για τα μικρότερα πλοία.



καιρούς έχει δοκιμαστεί σε πρωτότυπα χωρίς πιστοποιημένη επιτυχία. Παρ' όλα αυτά, οι Ιάπωνες διαφημίζουν μείωση κατανάλωσης κατά 10-15% ακόμα και σε επίσημες καταθέσεις στον IMO (παρόμοιες μειώσεις ισχυρίζονται και για πλήθος άλλων εφευρέσεων, π.χ. αντιστροφόμενες διπλές προπέλες κ.λπ.).

Είναι προφανές πως το EEDI αποτέλεσε μια νέα ευκαιρία ώθησης γι' αυτά τα συστήματα, πολλά εκ των οποίων έμειναν για δεκαετίες απούλητα στα ράφια. Και τούτο διότι θα μειώνουν το δείκτη EEDI του πλοίου. Από την πρώτη στιγμή, όμως, η Ελλάδα αντέδρασε λέγοντας ότι, αν πράγματι τα συστήματα αυτά επέφεραν τέτοιες μειώσεις στις καταναλώσεις καυσίμου, όλοι οι πλοιοκτήτες θα τα είχαν τοποθετήσει στα πλοία τους. Συνεπώς, για να αποφευχθεί το χάος των υπέρογκων ισχυρισμών των κατασκευαστών και για να μπορούν οι πλοιοκτήτες να κρίνουν με σωστά κριτήρια, η Ελλάδα επέμενε ότι τα συστήματα αυτά πρέπει να δοκιμάζονται σε πραγματικές συνθήκες στο συγκεκριμένο πλοίο πριν να πιστοποιηθούν. Επιπλέον, υπενθύμιζε ότι, αν ένα τέτοιο σύστημα επιφέρει μείωση κατανάλωσης σε κάποιο πλοίο, αυτό δεν σημαίνει ότι το ίδιο σύστημα θα δουλέψει σε πλοίο διαφορετικού σχεδιασμού (συνήθως τα συστήματα αυτά βελτιώνουν την απόδοση μόνο των κακοσχεδιασμένων πλοίων). Υπενθυμίζουμε ότι τα συστήματα αυτά είναι συνήθως πανάκριβα και δεν θα είναι προς το συμφέρον των πλοιοκτητών να τοποθετούνται στα πλοία με παραπλανητικούς ισχυρισμούς μείωσης κατανάλωσης.

Ευτυχώς, οι αντιδράσεις της Ελλάδας εισακούστηκαν από άλλους, οι οποίοι και αυτοί θα... πλήρωναν τη νύφη, κι έτσι η Ένωση Εταιρειών Πετρελαίου (OCIMF) ανέτρεξε στα μέλη της και πρόσφατα κατέθεσε μελέτη στον IMO που επιβεβαίωσε πλήρως την Ελλάδα, αναφέροντας ότι τα περισσότερα από αυτά τα συστήματα επιφέρουν ανεπαίσθητες μειώσεις. Διά δε τις φούσκες στη γάστρα του πλοίου, τα στοιχεία της OCIMF λένε ότι στην καλύτερη των περιπτώσεων το όφελος ίσως είναι 2%, αλλά συνήθως θα υπάρξει χειρότερη απόδοση από ό,τι πριν.

Αυτό είχε ισχυριστεί και η Ελλάδα στις συζητήσεις της ομάδας εργασίας όταν οι Ιάπωνες πρότειναν να αποδεικνύεται η αξία του συστήματος στις δοκιμές παραλαβής (sea trials). Θα μετρήσουμε, είπαν, την ιπποδύναμη της μηχανής όταν το σύ-

στημα δουλεύει (ON) και όταν δεν δουλεύει (OFF) και θα υπολογίσουμε τη διαφορά. Η Ελλάδα τότε ρώτησε πώς νομίζουν ότι θα κρατηθούν οι φυσσαλίδες κάτω από τη γάστρα όταν το πλοίο έχει λίγο φυσιολογικό «μπότζι» -όπως στην πραγματική θάλασσα αντί στις συνθήκες «λήιμνης» των δοκιμών- τι επίδραση θα έχουν οι φυσσαλίδες στην προπέλα (cavitation) και πόσο θα είναι το παραπάνω καύσιμο στις ηλεκτρομηχανές για τη λειτουργία των τεράστιων φουστέρων που χρειάζονται.

Επειτα από αυτές τις συζητήσεις αποφασίστηκε ότι ομάδα αλληλογραφίας θα επιληφθεί του θέματος με σκοπό να προτείνει αξιόπιστες μεθόδους αξιολόγησης τέτοιων συστημάτων.

Τη συνεδρίαση απασχόλησε επίσης το πώς το EEDI θα εφαρμοστεί σε πλοία που τώρα δεν καλύπτει, δηλαδή τα Ro-Ro και επιβατηγά πλοία, καθώς και πώς θα εφαρμοστεί σε μη συμβατικές μηχανές (όπως η ηλεκτροπρόωση ή οι τουρμπίνες) και μη συμβατικά καύσιμα (π.χ. φυσικό αέριο).

Όλα αυτά τα θέματα σε εξέλιξη θα συζητηθούν περαιτέρω στη σύνοδο MEPC, στις αρχές Μαρτίου.

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



Συνέντευξη του **Αλέξανδρου Μαρατόου**
Προέδρου Διεθνούς Υδρογραφικού Οργανισμού (ΔΥΟ)

Στην αποκλειστική συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά», ο επικεφαλής του Διεθνούς Υδρογραφικού Οργανισμού (ΔΥΟ), ναύαρχος Αλέξανδρος Μαρατός, μας αναλύει, μέσα από την πολυετή εμπειρία του στη σημαντικότερη αυτή θέση, τους σκοπούς και τις πρωτοβουλίες του Οργανισμού. Συγκλονιστική στιγμή της συνέντευξης, η εξομολόγηση του προέδρου για το ότι η Ελλάδα δεν επωφεληθήκε από τη θέση του, παρά τις συνεχείς οχλήσεις του σε αρμοδίους, αφήνοντας έτσι μια μοναδική ευκαιρία ανεκμετάλλευτη.

«Χτύπησα πόρτες και πρότεινα ενέργειες, πήρα υποσχέσεις με μηδενικά αποτελέσματα»

Ποια είναι η αποστολή του Διεθνούς Υδρογραφικού Οργανισμού (ΔΥΟ) και πόσο υποστηρικτικά είναι τα κράτη-μέλη προς τις δραστηριότητες και τη χρηματοδότησή του;

Η αποστολή του Διεθνούς Υδρογραφικού Οργανισμού (ΔΥΟ), όπως καθορίζεται από το καταστατικό του, είναι η υποστήριξη της ασφάλειας στη θάλασσα, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη, η υποστήριξη των ναυτικών και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, η συνδρομή των κρατών για τη δημιουργία και βελτίωση των υδρογραφικών και χαρτογραφικών υποδομών τους, η παροχή στοιχείων, πληροφοριών και χαρτών για τη μελέτη των τσουνάμι, τη δημιουργία κέντρων ενημέρωσης και την προστασία των ακτών, η παροχή τεχνικής και εκπαιδευτικής υποστήριξης ειδικά σε αναπτυσσόμενες χώρες. Ο ΔΥΟ, που δημιουργήθηκε το 1921, είναι ο πρώτος διεθνής/διακυβερνητικός οργανισμός που δημιουργήθηκε σε παγκόσμιο επίπεδο για θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια και το θαλάσσιο περιβάλλον. Όλα τα κράτη-μέλη του Οργανισμού συνδράμουν και υποστηρίζουν το έργο και τις δραστηριότητές του. Ειδικά για τη χρηματοδότηση του Οργανισμού μπορούμε να πούμε ότι τα κράτη-μέλη καταβάλλουν έγκαιρα κάθε χρόνο τη συνδρομή που τους αναλογεί.

Αυτό έχει αποτέλεσμα την απρόσκοπτη εκτέλεση του προγράμματός του, όπως εγκρίνεται από τα κράτη-μέλη. Υπάρχει στενή συνεργασία μεταξύ ΔΥΟ και ΔΝΟ σε θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια στη θάλασσα και στο περιβάλλον. Δεν υπάρχουν επικαλύψεις αρμοδιοτήτων αλλά εξαιρετη συνεργασία, που βελτιστοποιεί τις διαδικασίες, τις μεθόδους και την υποστήριξη στα πλοία, για να αποφεύγονται ατυχήματα που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των ναυτικών, επιβατών, φορτίων και πλοίων. Θα πρέπει να τονίσουμε ότι η υδρογραφία και η ναυτιλία είναι οι δύο όψεις του ίδιου νομίσματος όταν μιλάμε για ασφάλεια στη θάλασσα. Η παροχή έντυπων και ηλεκτρονικών χαρτών, η διάθεση υδρογραφικών μελετών (πλοηγοί, φαροδείκτες, προγνώσεις παληρροιών κ.λπ.), η μετάδοση υδρογραφικών και ναυτιλιακών πληροφοριών για κινδύνους στο πλαίσιο του παγκόσμιου συστήματος έγκαιρης ενημέρωσης των ναυτιλλομένων, τα προγράμματα εκπαίδευσης είναι μερικά από τα θέματα συνεργασίας και αλληλοϋποστήριξης των δύο οργανισμών.

Με ποιους τρόπους θεωρείτε ότι επωφελείται η εμπορική ναυτιλία από τις δραστηριότητες του συγκεκριμένου οργανισμού;

Τα στοιχεία, οι πληροφορίες, τα προϊόντα και οι μελέτες του Οργανισμού καλύπτουν και υποστηρίζουν σημαντικούς τεχνικούς, ναυτιλιακούς και εκπαιδευτικούς τομείς, που έχει ανάγκη η εμπορική και όχι μόνο ναυτιλία. Ο ναυτιλιακός χάρτης σε έντυπη ή και ηλεκτρονική μορφή είναι ένα από τα προϊόντα του ΔΥΟ που χρειάζεται η ναυτιλία. Χωρίς ναυτιλιακό χάρτη κανένα πλοίο δεν μπορεί να κινηθεί. Η συνεχής ενημέρωση των ναυτιλλομένων, μέσω επίγειων και δορυφορικών μεθόδων, για την ύπαρξη κινδύνων στις περιοχές όπου κινούνται, συμβάλλει στην αποφυγή ατυχημάτων που θέτουν σε κίνδυνο, ζωές, το περιβάλλον, πλοία και εμπορεύματα.

Ποια είναι τα κυριότερα ζητήματα που θα απασχολήσουν στο μέλλον τον ΔΥΟ;

Η ολοκλήρωση της παγκόσμιας κάλυψης με ηλεκτρονικούς χάρτες, η συλλογή πρωτογενών υδρογραφικών στοιχείων και πληροφοριών, ειδικά σε ευαίσθητες και περιορισμένες περιοχές, όπως δίαυλοι, λιμάνια, στενά, αγκυροβόλια κ.λπ., η επανεξέταση των κανόνων και προτύπων (standards) που

χρησιμοποιούνται για συλλογή στοιχείων και την κατασκευή ναυτιλιακών χαρτών, η επανεξέταση των διαδικασιών εκπομπής και λήψης επειγόντων ναυτιλιακών, υδρογραφικών και μετεωρολογικών πληροφοριών είναι ορισμένα από τα ζητήματα που θα απασχολήσουν τον ΔΥΟ. Σε αυτά θα πρέπει να προστεθεί η δημιουργία τράπεζας υδρογραφικών, ναυτιλιακών και άλλων θαλασσιών στοιχείων και πληροφοριών, που θα είναι προσβάσιμη σε οποιονδήποτε ενδιαφερόμενο χρήστη, σε εθνικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο. Θα είναι, με άλλα λόγια, η δημιουργία εθνικών θαλάσσιων κτηματολογίων, που θα συνδέονται μεταξύ τους με τις κατάλληλες τεχνικές και τεχνολογικές υποδομές, ώστε τα στοιχεία να συλλέγονται μία φορά, να χρησιμοποιούνται πολλές φορές και από πολλούς χρήστες. Με αυτόν τον τρόπο περιορίζονται οι σημαντικές οικονομικές επιβαρύνσεις που απαιτούνται για τη συλλογή στοιχείων από το θαλάσσιο περιβάλλον και γίνεται εύκολη, προσίτη και ομοιόμορφη η χρήση τους.

Γνωρίζοντας ότι είσαστε ο πρώτος Έλληνας πρόεδρος, τι θα συνιστούσατε μελλοντικά ως προς την πολιτική του ελληνικού κράτους έναντι του ΔΟΥ; Πόσο επηρεάζει η ελληνική κρίση την παραγωγική συμμετοχή και προβολή των εθνικών συμφερόντων στα διεθνή ναυτιλιακά fora;

Νομίζω ότι θα πρέπει να υπάρξει μεγαλύτερη συμμετοχή στις εργασίες του Οργανισμού, όπου συζητούνται και λαμβάνονται αποφάσεις όχι μόνο σε θέματα τεχνικά αλλά και σε θέματα που σχετίζονται με ανάληψη αρμοδιοτήτων σε ευαίσθητους εθνικά τομείς και σε δραστηριότητες που αφορούν την εφαρμογή του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο ΔΥΟ αναγνωρίζεται από το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας ως ο αρμόδιος και επίσημος οργανισμός σε υδρογραφικά θέματα και συνεργάζεται στενά με την επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για τον καθορισμό της υφαλοκρηπίδας, το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης και το Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας, που εδρεύει στο Αμβούργο της Γερμανίας. Αντιλαμβάνομαι πως η κρίση είναι ένας παράγων που πιθανόν επηρεάζει μεγαλύτερη και πιο ενεργητική συμμετοχή στις δραστηριότητες του Οργανισμού.

Πρόσφατα, ο κ. Ευθύμιος Μητρόπουλος σε συνέντευξή του στα «Ναυτικά Χρονικά» εκμυστηρεύτηκε ότι η Ελλάδα

Είναι η πρώτη φορά που ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός και ο Διεθνής Υδρογραφικός Οργανισμός, οι δύο διεθνείς οργανισμοί που έχουν αρμοδιότητα σε ναυτιλιακά και όχι μόνο θέματα, να έχουν προϊσταμένους Έλληνες και μάλιστα αυτό να συμβαίνει συγχρόνως. Πώς επωφελήθηκε από αυτό η Ελλάδα; Δεν επωφελήθηκε.





Το Π.Ν. προσφέρει μια ενδιαφέρουσα, ξεχωριστή και επωφελή σταδιοδρομία. Υπάρχει κατ' αρχάς η επαγγελματική αποκατάσταση, με όλα τα θετικά πλεονεκτήματα ειδικά σε στιγμές δύσκολες όπως οι παρούσες.

Δεν επωφεληθήκατε από τη θέση του στον συγκεκριμένο οργανισμό. Θεωρείτε ότι κάτι τέτοιο συνέβη και με εσάς;
 Συμφωνώ απόλυτα με τον κύριο Μητρόπουλο. Η Ελλάδα δεν επωφεληθήκατε ούτε από τη δική μου θέση. Είναι η πρώτη φορά που ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός και ο Διεθνής Υδρογραφικός Οργανισμός, οι δύο διεθνείς οργανισμοί που έχουν αρμοδιότητα σε ναυτιλιακά και όχι μόνο θέματα, να έχουν προϋπαρξόντες Έλληνες και μάλιστα αυτό να συμβαίνει συγχρόνως. Τέτοια περίπτωση δεν έχει συμβεί ποτέ για κανένα κράτος στην ιστορία των οργανισμών. Πώς επωφεληθήκατε από αυτό η Ελλάδα; Δεν επωφεληθήκατε. Απλώς δεν έκανε τίποτε. Είναι κρίμα, μια τόσο μεγάλη, και θα μου επιτραπεί να πω μοναδική, ευκαιρία να μείνει ανεκμετάλλευτη για τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα. Είναι κρίμα, οι Έλληνες να μη γνωρίζουν τι είναι αυτοί οι οργανισμοί και ότι διοικούνται από Έλληνες. Προσωπικά, χτύπησα πόρτες, ενημέρωσα και πρότεινα ενέργειες που θα μπορούσαν να αναληφθούν ώστε η Ελλάδα να επωφεληθεί και ωφεληθεί από την παρουσία δύο Ελλήνων στους δύο αυτούς σημαντικούς διεθνείς οργανισμούς. Υποσχέσεις με μηδενικά αποτελέσματα.

Επιπροσθέτως, ποιες ήταν οι σχέσεις σας με τους ναυτιλιακούς φορείς της Ελλάδας; Υπήρξε ενδιαφέρον από τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας;

Δυστυχώς, δεν υπήρξε κανένα ενδιαφέρον από τους ναυτιλιακούς φορείς στην Ελλάδα. Πολλά θα μπορούσαν να γίνουν ώστε οι ναυτιλιακοί φορείς, αλλά και οι ναυτιλλόμενοι, να ενημερωθούν άμεσα για τις εξελίξεις στα ναυτικά δρώμενα. Η ναυτιλία βρίσκεται σε μια φάση επανεξέτασης και επαναπροσδιορισμού των διαφόρων διαδικασιών που σχετίζονται με την ασφάλεια στη θάλασσα και την υιοθέτηση νέων μεθόδων σε θέματα πλοήγησης, επικοινωνιών, εκπαίδευσης και υποστήριξης. Το σύστημα απεικόνισης ηλεκτρονικών χαρτών και πληροφοριών (Electronic Chart Display and Infor-

mation System - ECDIS), που βασίζεται σε προηγμένη τεχνολογία, κάνει χρήση δορυφορικών συστημάτων προσδιορισμού θέσεως, χρησιμοποιεί ηλεκτρονικούς ναυτιλιακούς χάρτες που παράγονται από τα κράτη-μέλη του ΔΥΟ και γίνεται, σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση SOLAS, σταδιακά υποχρεωτικό στα πλοία από την 1η Ιουλίου 2012, είναι ένα παράδειγμα των ναυτιλιακών εξελίξεων.

Τι θα συνιστούσατε σε έναν νέο σήμερα που θα ήθελε να ακολουθήσει σε αυτήν τη δύσκολη και αβέβαιη περίοδο μια καριέρα στο πολεμικό ναυτικό;

Νομίζω ότι είναι μια πολύ καλή επιλογή. Το Π.Ν. προσφέρει μια ενδιαφέρουσα, ξεχωριστή και επωφελή σταδιοδρομία. Υπάρχει κατ' αρχάς η επαγγελματική αποκατάσταση, με όλα τα θετικά πλεονεκτήματα ειδικά σε στιγμές δύσκολες όπως οι παρούσες. Υπάρχει επίσης η μεγάλη ικανοποίηση για το περιβάλλον μέσα στο οποίο εργάζεται κάποιος, η μεγάλη και ένδοξη ιστορία του Π.Ν. και η συνεισφορά του σ' αυτήν με τις πράξεις, την εργασία και την προσωπικότητά του. Θα πρέπει επιπλέον να επισημανθεί ότι το Π.Ν. προσφέρει πολλές ευκαιρίες για εξειδικευμένες μεταπτυχιακές εκπαιδεύσεις σε μερικά από τα καλύτερα πανεπιστήμια στον κόσμο. Θα πρέπει όμως να αναφερθεί και τονιστεί ότι η σταδιοδρομία στο Π.Ν. δεν θα πρέπει να εξεταστεί μόνο σαν ευκαιρία επαγγελματικής αποκατάστασης. Θα πρέπει κάποιος να αγαπά το Ναυτικό, τη θάλασσα και να αισθάνεται περήφανος γι' αυτό που κάνει και συνεισφέρει.

Πιστεύετε ότι η ανησυχνητική άνοδος της ανεργίας στην Ελλάδα θα οδηγήσει περισσότερους νέους στη θάλασσα και στο εμπορικό ναυτικό; Με γνώμονα τη διεθνή σας εμπειρία, ποιες κινήσεις θα έπρεπε ίσως να υποστηρίξει η Πολιτεία, αλλά και ο ιδιωτικός τομέας, για την ορθότερη προβολή των ναυτικών επαγγελματιών;

Οι Έλληνες πάντα αγαπούσαν τη θάλασσα και θα συνεχίσουν

να την αγαπούν. Η ιστορία μας είναι συνυφασμένη με τη θάλασσα και το εμπορικό ναυτικό και οι ναυτικοί μας έχουν δώσει πολλά. Η θάλασσα ως απασχόληση ήταν, είναι και θα είναι ένας τομέας που θέλγει τους νέους μας και πιστεύω πως θα συνεχίσει να αποτελεί βασικό πόλο επαγγελματικής σταδιοδρομίας. Αν και οι διεθνείς στατιστικές ομιλούν για έλλειψη ενδιαφέροντος των νέων για τα ναυτικά επαγγέλματα και σημαντική μείωση της ζήτησης, πιστεύω ότι οι νέοι, και ειδικά στην παρούσα οικονομική κατάσταση, θα συνεχίσουν να αναζητούν την επαγγελματική αποκατάσταση στη θάλασσα, που πάντα αγαπούν. Οι νέοι θα πρέπει νωρίς να ενημερώνονται για τις επαγγελματικές δυνατότητες που τους προσφέρει. Ομιλίες και παρουσιάσεις στα σχολεία και γυμνάσια, για να γνωρίσουν τι είναι πλοίο, πώς ταξιδεύει, ποια είναι τα ναυτικά επαγγέλματα, τι προσόντα απαιτούνται και με ποιους τρόπους κάποιος τα αποκτά, αλλά και επισκέψεις σε διάφορα πλοία, είναι κάποιες ενέργειες που πιστεύω πως θα συνεισφέρουν σημαντικά στο να φέρουν τα παιδιά κοντά στο

ναυτικό επάγγελμα. Επίσης, διάφοροι διαγωνισμοί στα σχολεία και γυμνάσια υποστηριζόμενοι από τον ιδιωτικό τομέα, θα προσφέρουν στο να αντιληφθούν καλύτερα οι νέοι τις δυνατότητες που προσφέρει η θάλασσα. Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και ο ναυτιλιακός ιδιωτικός τομέας πρέπει να συνεργαστούν και να καθορίσουν απλές ενέργειες, που θα βοηθήσουν έγκαιρα τους νέους να αντιληφθούν τις δυνατότητες που προσφέρει η θάλασσα.

Ποια είναι τα μελλοντικά σχέδιά σας προκειμένου να αξιοποιήσετε τη 10ετή εμπειρία σας στον Οργανισμό;

Τον Σεπτέμβριο του 2012 συμπληρώνω δέκα χρόνια ως πρόεδρος του ΔΥΟ. Τα κράτη-μέλη με εξέλεξαν πρόεδρο του Οργανισμού δύο φορές, το 2002 και το 2007, και μου εμπιστεύτηκαν αυτή τη σημαντική διεθνή θέση. Επιστρέφοντας στην Ελλάδα, δεν έχω συγκεκριμένα σχέδια για το μέλλον. Θα είμαι διαθέσιμος να συνεισφέρω με τις γνώσεις, γνωριμίες και εμπειρία μου σ' οποιονδήποτε χρειαστεί τη βοήθειά μου.



SSP

SHIPS SPARE PARTS LTD

www.ships-parts.com

Ships Spare Parts Ltd. has over 25 years of experience in the marine industry. We stock major parts like Cylinder Liners, Cylinder Heads, Cylinder Covers, Piston Crowns etc. for main and auxiliary engines such as MAN, B&W, SULZER, MITSUBISHI, PIELSTICK, WARTSILA, YANMAR, MAK and more in our transit warehouse located in Piraeus, Greece. We can also supply spare parts for almost any marine equipment in cooperation with reputable manufacturers from all over the world.





Επίσκεψη στο VLCC «**GREAT LADY**» της EASTERN MEDITERRANEAN MARITIME





Η ναυτιλιακή εταιρεία Eastern Mediterranean Maritime ιδρύθηκε το 1991. Προέρχεται από την εταιρεία Thenamaris, η οποία έχει μια ιστορία πάνω από 40 χρόνια. Διαχειρίζεται αυτή τη στιγμή 33 πλοία, από τα οποία τα 19 είναι δεξαμενόπλοια, τα 14 ξηρού φορτίου και ένα container, με συνολική χωρητικότητα 3.420.000 MT. Σε εξέλιξη βρίσκεται ένα πρόγραμμα νέων κατασκευών για 9 πλοία, από τα οποία τα 7 είναι container, 1.700 TEU, και τα 2 δεξαμενόπλοια MR 52.000 dwt.

Οι βασικές αρχές της εταιρείας είναι η αξιοπιστία, η ασφάλεια των ναυτικών, των πλοίων και των φορτίων, και η προστασία του περιβάλλοντος. Γι' αυτό έχει υιοθετήσει υψηλής ποιότητας πρότυπα για τη λειτουργία της, όπως ISM, ISO9001, ISO14001, OHSAS18001. Με αυτόν τον τρόπο έχει δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για συνεχή ανάπτυξη και βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχει.

Δίνει πρωτεύουσα σημασία στο ανθρώπινο δυναμικό των πλοίων και του γραφείου. Έχει δημιουργήσει ένα pool από έμπειρους και καλά καταρτισμένους ναυτικούς, οι περισσότεροι των οποίων εργάζονται στην εταιρεία για πάρα πολλά χρόνια. Στα πλοία της εταιρείας απασχολούνται περισσότεροι από 1.200 ναυτικοί. Το ποσοστό των αξιωματικών με μακροχρόνια συνεχή παραμονή στην εταιρεία είναι πάνω από 90%.





VLCC «GREAT LADY» Χαρακτηριστικά του πλοίου

Category	VLCC
Type	Crude Oil Carrier
Flag	Greek
Built	Samsung Heavy Industries
Year Built	2005
SDWT (MTS)	308,930
Draft (MTRS)	22.525
LOA / BEAM (MTRS)	333.277 M/58.000 M
Double Hull	Yes
VECS	Yes
Classification	DNV





Οι προσωπικότητες του 2011 των Βραβείων «Ευκράντη».



Ταξίδι προς την Ευκράντη

Πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 9 Φεβρουαρίου, στο Ίδρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη, η ετήσια απονομή των Βραβείων «Ευκράντη» από τα «Ναυτικά Χρονικά» και την Ένωση Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδος (ΕΝΟΕ).

Παρουσία 300 και πλέον επιφανών προσκεκλημένων από τον ευρύτερο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, οι οικοδεσπότες της εκδήλωσης, δρ Θάνος Πάλλης, πρόεδρος της ΕΝΟΕ, και Ηλίας Μπίσιος, διευθυντής των «Ναυτικών Χρονικών», συνόδευσαν τα μέλη της 39μελούς κριτικής επιτροπής στην ανακοίνωση των αποτελεσμάτων της ετυμηγορίας τους, καθώς και στη σεμνή απονομή των τιμητικών βραβείων, που δίδονται για τέταρτη συνεχή χρονιά στον Πειραιά.

Αποκλειστικός χορηγός των Βραβείων «ΕΥΚΡΑΝΤΗ»:



Την τελετή άνοιξε ο διευθυντής των «Ναυτικών Χρονικών», Ηλίας Μπίσιος, ο οποίος σημείωσε μεταξύ άλλων ότι «φέτος τα Ναυτικά Χρονικά συμπληρώνουν 80 χρόνια ζωής. Παράλληλα, συμπληρώνουν 15 χρόνια από τη νέα πορεία τους στον εκδοτικό χώρο».

Στην ομιλία του, ο πρόεδρος της ΕΝΟΕ, Θάνος Πάλλης, τόνισε ότι «στόχος της Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδος ήταν και παραμένει η προώθηση της ναυτιλιακής οικονομικής και τρόπος για να την υπηρετήσουμε ήταν το άνοιγμα του διάλογου σε σημαντικά θέματα, όπως οι ναύλοι, η χρηματοδότηση, τα λιμάνια, η έρευνα στη ναυτιλία, η διοίκηση των ανθρώπινων πόρων.

»Μας ενδιαφέρει και υποστηρίζουμε το ελληνικό παράδειγμα της ναυτιλίας και το υπηρετούμε. Το κάνουμε με τη συμπαράσταση της ναυτιλιακής κοινότητας και την ευχαριστούμε. Είναι όμως γεγονός ότι σε αρκετές περιπτώσεις συναντάμε την αμφίθυμη στάση ορισμένων απέναντι στην ελληνική επιστημονική κοινότητα. Καταβάλλουμε προσπάθεια να τους πείσουμε για το σημαντικό της προσπάθειάς μας.

»Τέταρτη χρόνια Βραβεία "Ευκράντη". Η προσπάθεια των "Ναυτικών Χρονικών" είναι σημαντική. Σκοπός δεν είναι να βραβεύσουμε τον καλύτερο, σκοπός είναι να βραβεύσουμε το παράδειγμα, είναι ιδιαίτερα σημαντικό τη σημερινή εποχή, καθώς η χώρα μας βρίσκεται σε μια σημαντική καμπή, να παραδειγματιστούμε από τους καλύτερους της ελληνικής ναυτιλίας που τόσο επιτυχημένα συνεχίζει την πορεία της. Το έχουμε ανάγκη».

Η CEO της Carbon Positive, Έλενα Αθουσάκη, σημείωσε ότι «ως πρεσβευτές της περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης στον κλάδο μας, βοηθάμε και στηρίζουμε την ελληνική ναυτιλία, ώστε να είναι και πάλι πρωτοπόρος στις εξελίξεις των εκπομπών ρύπων.

»Κύριος στόχος μας είναι να τη βοηθήσουμε να προσαρμοστεί στο σύγχρονο περιβάλλον, όπου απαιτούνται πλοία όλο και πιο καθαρός κλάδος μεταφορών. Με υπευθυνότητα, λοιπόν, ο κλάδος μας οφείλει να παραμείνει έτσι, αφού διακινεί σχεδόν το 90% του παγκόσμιου εμπορίου».

Χαιρετισμό απύθυνε και ο πρόεδρος του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη, κ. Πάνος Λασκαρίδης, ο οποίος τόνισε την υψηλή προτεραιότητα που δίνει το Ίδρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη στην υποστήριξη της ναυτιλιακής μας παράδοσης και σε αυτό το πλαίσιο σύντομα θα εγκαινiasτούν σεμινάρια της ναυτιλιακής μας ιστορίας, ενώ χαρακτήρισε θεσμό τα Βραβεία «Ευκράντη» και χαιρέτισε την πρωτοβουλία των «Ν.Χ.» και της ΕΝΟΕ.

Η οργανωτική επιτροπή των Βραβείων επέλεξε φέτος 6 κατηγορίες αριστείας και απονεμήθηκαν τα ακόλουθα:

- **Βραβείο κοινωνικής προσφοράς από ναυτιλιακή προσωπικότητα ή φορέα:**

Βραβεύτηκε το Ναυτικό Μουσείο Πειραιά. Το βραβείο παρέλαβε η διευθύντρια του Μουσείου, Α. Αναγνωστο-



Ο κ. Σπύρος Ποπέλης με τους κ. Αντ. Αντάπση και Νικ. Μπαρδούλια.



Οι κ. Θ. Πάλλης, Άδ. Γεωργιάδης, Π. Λασκαρίδης, Ηλ. Μπίσιος και Λ. Μαρέλου.

πούλου Παλούμνη, από τις κ. Ελένη Θανοπούλου και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου.

Η κ. Παλούμνη, παραλαμβάνοντας το βραβείο, δήλωσε μεταξύ άλλων: «Η αναγνώριση του κοινωνικού έργου και η απονομή της τιμητικής διάκρισης στο μουσείο αποτελεί φόρο τιμής στον ανιδιοτελή εθελοντισμό των αιμνήστων προέδρων αυτού.

»Το μουσείο μας και πάλι, χάρις στον εθελοντισμό, συνεχίζει και θα συνεχίσει την πορεία του, διαφυλάσσοντας και αναδεικνύοντας τα τεκμήρια της ναυτικής μας παράδοσης.

Στα δίσεκτα χρόνια που περνάει ο ελληνισμός, το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδος εξακολουθεί να στηρίζεται στη γενναιοδωρία στόμων που αγαπούν την πατρίδα και τον πολιτισμό μας.

Ιδιαίτερη αναφορά θέλω να κάνω στον πρόεδρο του Ιδρύματος που φιλοξενεί αυτή την εκδήλωση, κύριο Πάνο Λασκαρίδη, ο οποίος έχει στηρίξει ποικιλοτρόπως τη λειτουργία του μουσείου».

ΒΡΑΒΕΙΑ «ΕΥΚΡΑΝΤΗ»

Αποκλειστικός χορηγός

carbonpositive



Οι κ. Στ. Νταϊφάς, Μ. Λεκάκου και Λία Αθανασίου.

• Βραβείο για τη διεθνή προβολή της ελληνικής ναυτιλίας:

Βραβεύτηκαν ο καθηγητής του ΕΜΠ Χαρίλαος Ψαραύτης και ο Πάνος Ζαχαριάδης, Technical Director της Atlantic Bulk Carriers Management Ltd. Τα βραβεία τους τα παρέλαβαν από τους κ. Βασ. Τσελέντη και Κων. Χλωμούδη.

Στην ομιλία του ο κ. Ψαραύτης αναφέρθηκε στη δημιουργική συνεργασία του με τον κ. Ζαχαριάδη, η οποία ξεκίνησε το 2006, περιγράφοντας σημαντικά περιστατικά από την εκπροσώπηση της χώρας μας στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό. Ο κ. Ψαραύτης κλείνοντας την ομιλία του τόνισε: «Νομίζω ότι η εκπροσώπηση της Ελλάδας σε οργανισμούς όπως ο IMO, η Ευρωπαϊκή Ένωση, χρειάζεται σοβαρή προετοιμασία, ανάλογη εκείνης που κάνουν οι άλλες χώρες. Τι από τα δύο θέλουμε: να τρέχουμε πίσω από τις εξελίξεις, τις οποίες διαμορφώνουν οι άλλοι και οι οποίες μπορεί και να μη μας αρέσουν; Ή να τρέχουν οι άλλοι πίσω από τις εξελίξεις, τις οποίες διαμορφώνουμε εμείς (ή, τουλάχιστον, να συμμετέχουμε στη διαμόρφωσή τους); Εάν υπάρχει σοβαρή προετοιμασία, τα αποτελέσματα θα είναι θετικά. Σοβαρή προετοιμασία σημαίνει συστηματική δουλειά, της οποίας τα αποτελέσματα θα φανούν σε βάθος χρόνου. Νομίζω ότι στο χέρι μας είναι να το πράξουμε».

Στη συνέχεια, ο κ. Ζαχαριάδης παραλαμβάνοντας το βραβείο του περιέγραψε τις «μάχες» που δίνουν στον IMO για την προώθηση ή διατήρηση των συμφερόντων της ελληνικής πλοι-

Η κ. Ελ. Αθυσάκη και ο κ. Εμμ. Καβουσανός.



Η κ. Α Παλούμνη παραλαμβάνει το βραβείο εκ μέρους του ΝΜΠ από τις κ. Ελ. Θανοπούλου και Κατ. Παπακωνσταντίνου.



Οι κ. Κ. Κέρτσιωφ και Ν. Μακρής.



οκτησίας. Σας μεταφέρουμε ένα χαρακτηριστικό απόσπασμα της ομιλίας του: «...Και για να σας δώσω μια εικόνα, να πω ότι η Ιαπωνία συνήθως έρχεται στον IMO με αντιπροσωπεία 40-50 ανθρώπων και εμείς με μια χούφτα ανθρώπων. Όμως, παραδόξως, ο Δαβίδ νικάει τον Γολιάθ, τουλάχιστον ως τώρα. Αυτό βέβαια δεν είναι τυχαίο. Οι γνώσεις, η τεχνική κατάρτιση και εμπειρία κάθε Έλληνα που ασχολείται με τα ναυτιλιακά είναι τις περισσότερες φορές πολύ μεγαλύτερη των ξένων, οι οποίοι συνήθως ειδικεύονται σε έναν στενό τομέα. Αλλά, βέβαια, χρειάζονται ώρες μελέτης των θεμάτων και πολλή δουλειά σε βάθος. Οι μάχες δεν κερδίζονται σε επίπεδο IMO με προετοιμασία στο "πόδι".

»Και να μην ξεχνάμε ότι οι επιτυχίες είναι πάντα συλλογικές. Δεν θα υπήρχαν χωρίς τα άξια προεδρεία και τις επιτροπές της ΕΕΕ και του ΝΕΕ, που συνεχώς παρακολουθούν τις εξελίξεις και καθορίζουν τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν, καθώς και τους "αφανείς ήρωες", το υπεύθυνο και άριστα καταρτισμένο προσωπικό της γραμματείας τους, που προετοιμάζει και ενεργά λαμβάνει μέρος στις αποστολές».



▲ Ο κ. Απ. Πουλοβασιλής με τους κ. Αν. Μερικά και Δ. Λυρίδη.



▲ Οι κ. Γ. Θεοτοκάς και Αθ. Κορρές δίδουν το βραβείο στον κ. Ν. Μακρή (Eletson Corporation).



▲ Η απονομή των κ. Χαρ. Ψαραύτη και Π. Ζαχαριάδη από τους κ. Κων. Χλωμούδη και Βασ. Τσελέντη.

• **Βραβείο καλύτερου Manager:**
Βραβεύτηκε ο Απόστολος Πουλοβασιλής, Lloyd's Register Regional Marine Manager for Europe, Middle East & Africa (EMEA). Το βραβείο στον κ. Πουλοβασιλή παρέδωσαν οι κ. Ανδρέας Μερικάς και Δημήτρης Λυρίδης.

• **Βραβείο καλύτερης Στρατηγικής Επικοινωνίας:**
Βραβεύτηκαν τα Marshall Islands. Το βραβείο στον γενικό διευθυντή του νηολογίου, Θεόφιλο Ξενακούδη, παρέδωσαν η κ. Νατάσα Βασιλάκη και ο κ. Μηνάς Τσαμόπουλος. Παραλαμβάνοντας το βραβείο του, ο κ. Ξενακούδης υπογράμμισε, μεταξύ άλλων, στην ομιλία του: «Ευχαριστώ πολύ τα "Ναυτικά Χρονικά", την Ένωση Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδος και βέβαια την κριτική επιτροπή, για την τιμή που έκαναν στο νηολόγιο των Marshall Islands με τη βράβειυσή μας σχετικά με την καλύτερη στρατηγική επικοινωνίας. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό, σε μια εποχή που όλα αποτιμώνται σε χρήματα και υλικές αξίες γενικότερα, να έρχεται η ηθική αναγνώριση, η οποία επειδή ακριβώς είναι και πιο σπάνια, έχει και μεγαλύτερη αξία. Θέλω να ευχαριστήσω όλους τους συνεργάτες της εταιρείας, γιατί χωρίς την πολύτιμη βοήθεια και συμβολή όλων δεν θα παραλαμβάναμε σήμερα ένα τόσο τιμητικό βραβείο».

▼ Οι κ. Μιχ. Λάμπρος και Ευ. Κούζιλος.



• **Βραβείο για την αρωγή στη Ναυτική Εκπαίδευση:**
Βραβεύτηκε η ναυτιλιακή εταιρεία Eletson Corporation.

Το βραβείο από τους κ. Ιωάννη Θεοτοκά και Αθηνά Κορρέ παρέλαβε ο Chief operating officer Νικόλαος Μακρής, ο οποίος, αναφερόμενος στη συμβολή της Eletson στη ναυτική εκπαίδευση και την προσέλευση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα, υπογράμμισε: «Τα τελευταία πέντε χρόνια, η εταιρεία μας προσέλαβε 426 δοκίμους για τη στελέχωση του στόλου της, ανάμεσα στους οποίους και Ελληνίδες, που από δόκιμοι είναι τώρα ανθυποπλοίαρχοι και Γ' μηχανικοί.

»Η συμβολή μας αρχίζει από τη "γένεση" του ναυτικού, δηλαδή από την επιλογή νέων μέσα από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού. Όμως, πολλές φορές ερχόμαστε αντιμέτωποι με διάφορα προβλήματα.

»Η Eletson Corporation επιμένει στην ανάδειξη του ταλέντου

Ο κ. Θ. Ξενακούδης με την κ. Ν. Βασιλάκη και τον κ. Μ. Τσαμόπουλο.



ΒΡΑΒΕΙΑ «ΕΥΚΡΑΝΤΗ»

Αποκλειστικός χορηγός

carbonpositive

των νέων μας στο ναυτικό επάγγελμα. Προσπαθεί με κάθε τρόπο να αφομοιώνει τους προβληματισμούς τους και να βελτιώνει σημεία που οι ίδιοι οι νέοι ζητούν, όπως είναι η προσαρμογή τους στο ναυτικό επάγγελμα και η επιπλέον εκπαίδευσή τους, έτσι ώστε να μπορούν να αντεπεξέλθουν στις ανάγκες του σύγχρονου ναυτικού επαγγέλματος».

• Βραβείο συνοδικής προσφοράς στη ναυτιλία:

Βραβεύτηκαν οι Σταύρος Νταϊφάς και Σπύρος Πολέμης.

Το βραβείο στον κ. Νταϊφά απένειμαν οι κυρίες Ιωάννα Μπίσια, Λία Αθανασίου και Μαρία Λεκάκου. Ενώ ο κ. Σπύρος Πολέμης παρέλαβε το βραβείο του από τους κ. Αντώνη Αντάπαση, Θάνο Πάλλη και Νίκο Μπαρδούνια.

Στην απονομή των Βραβείων «Ευκράντη», μεταξύ άλλων, παρευρέθησαν ο υφυπουργός Ναυτιλίας Άδωνις Γεωργιάδης, οι βουλευτές ΠΑΣΟΚ Δημήτρης Καρύδης και Ν.Δ. Απόστολος Νεράντζης, ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ Γεώργιος Βλάχος, ο αντιπρόεδρος της Ενώσεως Εφοπλιστών Κρουαζιεροπλοίων και Φορέων Ναυτιλίας Μιχάλης Λάμπρος, ο πρόεδρος της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιά Γεώργιος Γουρ-



▲ Από αριστερά, οι κ. Δ. Καρύδης, Θ. Ξενακούδης, Σ. Πολέμης και Ειρ. Νταϊφά.



▲ Οι κ. Γ. Πλασιδάκης και Χαρ. Ψαραύτης



▲ Ο τέως και ο νυν πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ: Ευ. Κούζιλος και Γ. Βλάχος, αντίστοιχα.



▲ Η κ. Μαριλένα Λασκαρίδου συνομιλεί με την κ. Α. Παλούμνη.



▲ Οι κ. Ιω. Μπίσια, Στ. Νταϊφάς, Ειρ. Νταϊφά.



▲ Οι κ. Ελ. Αθουσάκη και Α. Παλούμνη με τον κ. Απ. Νεράντζη. Διακρίνονται οι κ. Γ. Γουρδομικάλης και Ευρ. Σαπουνάς.

δομικάλης, η πρόεδρος της WISTA Άννα Μαρία Μονογιούδη, ο αντιπρόεδρος της Intercargo Γιάννης Πλασιδάκης, ο πρόεδρος του Ελληνικού Δικτύου Μικρών Νησιών, Ελευθέριος Σ. Κεχαγιόγλου, ο αντιπλοίαρχος του Λ.Σ. Ευ. Σαπουνάς. Στην απονομή παρέστησαν, επίσης, εκπρόσωποι φορέων της ναυτιλίας, πλοιοκτήτες, επιχειρηματίες του ναυτιλιακού κλάδου, στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων, μέλη του δικαστικού και νομικού σώματος κ.ά.



ΣΥΝΟΡΟ

Cabernet Franc, Merlot, Αγιωργίτικο.

Ένα σύνορο χωρίς σύνορα...

Τρεις χαρισματικές ποικιλίες, μια εκλεπτυσμένη ετικέτα,
ένα μοντέρνο κόκκινο κρασί.
Από τον Γιώργο Σκούρα με ηλεκτρική οξύτητα, ζωντάνια και βάθος.

ΣΚΟΥΡΑΣ

DOMAINE SKOURAS

«Στόχος μου να τακτοποιήσω, τροποποιήσω και επιλύσω σωρεία προβλημάτων»

Ο Πανελλήνιος Σύλλογος Εφοδιαστών Πλοίων ιδρύθηκε το 1975 και αποτελείται από 178 μικρές και μικρομεσαίες επιχειρήσεις, που δραστηριοποιούνται στο εφοδιασμό πλοίων και το εξαγωγικό εμπόριο. Αυτές οι επιχειρήσεις απασχολούν περί τα 1.500 άτομα και συμβάλλουν σημαντικά στην εισροή συναλλάγματος. Πρωταρχικός στόχος του είναι η επαναδραστηριοποίηση του ΠΣΕΠ και η παροχή άμεσων, υγιών και σύγχρονων υπηρεσιών στα μέλη του.



Συνέντευξη του **Νικόλαου Μαυρίκου**
Προέδρου Πανελληνίου Συλλόγου Εφοδιαστών Πλοίων (ΠΣΕΠ)

Ποιοι είναι οι κύριοι στόχοι που έχετε θέσει ως πρόεδρος του ΠΣΕΠ;

Είναι γνωστό ότι την τελευταία δεκαετία ο ΠΣΕΠ είχε πέσει σε πλήρη αδράνεια, με αποτέλεσμα να μην τηρεί ούτε τις βασικές αρχές και το σκοπό όπως ορίζεται στο καταστατικό του. Όσον αφορά τα οικονομικά, δυστυχώς, ο σύλλογος είναι υπερχρεωμένος.

Την προεδρία ανέλαβα μόλις στις 12.12.2011 έπειτα από την προτροπή ορισμένων μελών του Δ.Σ.

Η θητεία μου λήγει στις 28.2.2012 λόγω εκλογών. Μέσα σε αυτό το μικρό χρονικό διάστημα των μόλις δύομισι μηνών καλούμαι να τακτοποιήσω, τροποποιήσω και επιλύσω αρκετά θέματα που αφορούν τη λειτουργία του ΠΣΕΠ, τη διαφάνεια και ακρίβεια των οικονομικών στοιχείων, και σωρεία προβλημάτων που απασχολούν και αντιμετωπίζουν, σε καθημερινή βάση, τα μέλη μας.

Έτσι, λοιπόν, η επαναδραστηριοποίηση του ΠΣΕΠ και η παροχή στα μέλη του άμεσων, υγιών και σύγχρονων υπηρεσιών είναι πρωταρχικός μου στόχος και προσωπικό μου στοίχημα. Οι στόχοι αυτοί έχουν υιοθετηθεί και από τα υπόλοιπα μέλη του προεδρείου, οι οποίοι άμεσα ενεργοποιήθηκαν και συμβάλλουν καθημερινά στην προσπάθεια αυτήν.

Ποια πολιτική ακολουθείται από το κράτος για τους εφοδιασμούς των πλοίων;

Δεν υπάρχει πολιτική όσον αφορά στους εφοδιασμούς πλοίων έτσι ώστε να εκμεταλλευτούμε οικονομικά τη γεωγραφική θέση και τη ναυτιλιακή παράδοση που έχει η χώρα

Οι κοινοτικές διατάξεις θα έπρεπε να εφαρμόζονται ομοιόμορφα όπως και στα υπόλοιπα 26 κράτη, όμως, με τις παρερμηνείες που κατά καιρούς έχουν δοθεί με διάφορες εγκυκλίους, θέτουν εκτός εμπορικής μάχης τον Έλληνα εφοδιστή και τον καθιστούν απλό θεατή τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο.



.....

μας. Παρά την υποβολή, την τελευταία δεκαετία, σωρείας υπομνημάτων μας προς το υπουργείο Οικονομικών με δίκαια αιτήματα, σχεδόν κανένα δεν έχει τύχει αποδοχής. Και ουσιαστικά δεν έχει γίνει κανένα βήμα, αφήνοντας τον κλάδο να μαραζώσει. Να σημειωθεί ότι, τα αιτήματά μας στην πλειονότητά τους δεν απαιτούν κάποια οικονομική ενίσχυση ούτε επιβαρύνουν τον κρατικό προϋπολογισμό, απλώς αφορούν στην λήψη διοικητικών μέτρων.

Πώς θα χαρακτηρίζατε το περιβάλλον στο οποίο κινούνται οι Έλληνες εφοδιστές; Ποιες δυνατότητες σας παρέχει το κοινοτικό πλαίσιο;

Υπάρχει άνισο επιχειρηματικό περιβάλλον, όπως αναλυτικά εκτίθεται παρακάτω, μεταξύ Ελλήνων εφοδιστών και των εφοδιστών άλλων κρατών-μελών, π.χ. Ολλανδία, Ιταλία, ή τρίτων χωρών, όπως Τουρκία, Ισραήλ, Αίγυπτος, το οποίο όμως επηρεάζει άμεσα και άλλες πολλές επαγγελματικές ομάδες που εμπλέκονται στην αλυσίδα του εφοδισμού (εκτελωνιστές, μεταφορείς, εταιρείες logistics κτλ.).

Ενώ υπάρχουν αρκετές δυνατότητες στο κοινοτικό πλαίσιο, δυστυχώς, από έλλειψη ενδιαφέροντος και ευθυνοφοβία, δεν υιοθετούνται στο εθνικό δίκαιο, σε αντίθεση με τις άλλες χώρες. Επιπλέον, οι κοινοτικές διατάξεις θα έπρεπε να εφαρμόζονται ομοιόμορφα όπως και στα υπόλοιπα 26 κράτη, όμως, με τις παρερμηνείες που κατά καιρούς έχουν δοθεί με διάφορες εγκυκλίους, θέτουν εκτός εμπορικής μάχης τον Έλληνα εφοδιστή (καθώς και πολλούς άλλους επαγγελματίες που εμπλέκονται στην εφοδιαστική αλυσίδα, π.χ. εκτελωνιστές, μεταφορείς κ.ά.) και τον καθιστούν απλό θεατή τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, αφού πολλά κρουαζιερόπλοια εφοδιάζονται στον Πειραιά από ξένους εφοδιστές.

Για να αναπτυχθεί μια στοχευόμενη εξωστρέφεια των Ελλήνων εφοδιστών στο εξωτερικό, χρειάζονται κίνητρα (χρημα-

τοδότηση μέσω ΕΣΠΑ) και συντονισμός από τα υπουργεία Ανάπτυξης, Ναυτιλίας, και Εξωτερικών.

Μπορείτε να μας απαριθμήσετε τα κίνητρα που ζητεί ο κλάδος σας για τη βιωσιμότητά του;

Το φορολογικό σύστημα (άμεση φορολογία) όπως έχει διαμορφωθεί είναι διδαλώδες και υπέρμετρα αυξημένο σε σχέση με τις ανταγωνίστριες χώρες. Θα μπορούσε, προκειμένου να εξομαλυνθεί η ανισότητα αυτή: α) Τα αδιανέμητα κέρδη που προέρχονται από εξαγωγική δραστηριότητα να φορολογούνται με χαμηλότερο συντελεστή, με σκοπό αυτά να διατεθούν για αύξηση επενδύσεων, εκσυγχρονισμό των επιχειρήσεων κ.λπ., β) να υπαχθεί σε χαμηλότερο συντελεστή η φορολόγηση μερισμάτων κερδών από εξαγωγική δραστηριότητα.

Ταχύτερη επιστροφή ΦΠΑ. Με δεδομένη και την περαιτέρω αύξηση των συντελεστών ΦΠΑ, το όριο των επιστροφών που είχε τεθεί (πριν από την αύξηση των συντελεστών) έως 30.000 ευρώ ανά μήνα, είναι εξαιρετικά χαμηλό και πρέπει να αυξηθεί τουλάχιστον αναλογικά, όσο δηλαδή αυξήθηκαν οι συντελεστές, διότι ουσιαστικά τιμωρεί όσους πραγματοποιούν αυξημένες εξαγωγές - εφοδιασμούς.

Κατάργηση της εισφοράς 0,6% του ν. 128/75, που επιβαρύνει τα χορηγούμενα δάνεια των εφοδιστών πλοίων και των εξαγωγέων.

Παροχή φορολογικών κινήτρων για την περαιτέρω ανάπτυξη των εφοδιαστικών επιχειρήσεων και τη διατήρηση θέσεων εργασίας.

Δεν έχουν προβλεφθεί εγκαταστάσεις για τους αποθηκευτικούς χώρους των εφοδιστών εντός του λιμένα, έτσι ώστε οι εφοδισμοί να γίνονται με αμεσότερο - οικονομικότερο τρόπο, με υπεραπλουστευμένες διατυπώσεις, πράγμα που θα απαιτούσε πολύ λιγότερο προσωπικό του υπουργείου Οικονομικών απ' ό,τι συμβαίνει σήμερα.



.....

Η γραφειοκρατία και η τήρηση των διατυπώσεων που επικρατεί στα τελωνεία, προκειμένου να εφοδιαστεί ένα πλοίο, πολλές φορές υπερκαλύπτει την αξία όχι μόνο των δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων, αλλά και την αξία του προϊόντος.

.....

Η ύπαρξη του περίπλοκου ΚΒΣ δημιουργεί και αυτή αντικίνητρα, κι ενώ αυτό είναι γνωστό κι έχει εξαγγελθεί επισήμως η τροποποίησή του εδώ και πολλά χρόνια, δυστυχώς μέχρι στιγμής δεν έχει υλοποιηθεί. Αυτό που επισημαίνουμε είναι ότι ειδικά για τις εξαγωγικές - εφοδιαστικές επιχειρήσεις πρέπει να προβλεφθούν υπεραπλουστευμένες διατυπώσεις, όπως εφαρμόζουν και οι άλλες ανταγωνίστριες χώρες.

Αναθεώρηση των χορηγούμενων εγγυήσεων ΕΦΚ τουλάχιστον για φορολογικά συνεπείς επιχειρήσεις, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18 της κοινοτικής οδηγίας 2008/118 /2008, οι οποίες, να μιν έχουν εναρμονιστεί στο εθνικό μας δίκαιο με το άρθρο 85 του ν. 3842/10, και τροποποίησαν το άρθρο 112 του Ν. 2960/01 Τελ. Κώδικα, εντούτοις, ουδέποτε εκδόθηκαν οι σχετικές αποφάσεις του υπουργού Οικονομικών έτσι ώστε να επωφεληθούν οι επιχειρήσεις.

Η παράταση της προθεσμίας παραμονής των διερχόμενων πλοίων (in transit) από 24 ώρες (που προέρχεται απ' το ν. 1165/1918 και επαναλαμβάνεται στο ν. 2960/2001) σε 72, θα δώσει αναμφίβολα θετικά αποτελέσματα στην εθνική οικονομία, ενώ κατ' επέκταση θα μειωθεί αντίστοιχα η γραφειοκρατία στα ΤΕΠ των κατά τόπους τελωνειακών αρχών. Παρά το γεγονός ότι έχουν υποβληθεί στο υπουργείο Οικονομικών σχετικά υπομνήματα για το θέμα αυτό απ' όλους τους εμπλεκόμενους φορείς (Πανελλήνιος Σύλλογος Εφοδιαστών Πλοίων, Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εξαγωγέων, Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ναυτικών Πρακτόρων και Επαγγελματιών Χρηστών Λιμένα) και το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς από τον Οκτώβριο του 2010, εντούτοις, ούτε αυτό έχει ικανοποιηθεί.

Η γραφειοκρατία πλήττει όλους τους κλάδους της ελληνικής επιχειρηματικότητας. Ποια προβλήματα εντοπίζετε στη λειτουργία των τελωνείων;

Η γραφειοκρατία και η τήρηση των διατυπώσεων που επικρατούν στα τελωνεία προκειμένου να εφοδιαστεί ένα πλοίο πολλές φορές υπερκαλύπτουν την αξία όχι μόνο των δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων, αλλά και την αξία του προϊόντος, οι δε εξαγγελίες για πάταξη παραμένουν εξαγγελίες.

Ακόμα και με τη θέσπιση του κοινοτικού κανονισμού 2008/118/2008, ο οποίος εναρμονίστηκε στο εθνικό δίκαιο με το ν. 3842/2010, με τον οποίο έχουν υποχρεωτικά καθιερωθεί σύγχρονες μέθοδοι διακίνησης των κοινοτικών εμπορευμάτων μέσω πανευρωπαϊκού ηλεκτρονικού συστήματος EMCS, τόσο εντός της Ελλάδας όσο από και προς τα άλλα 26 κράτη-μέλη, η τήρηση σωρείας περιττών γραφειοκρατικών διατυπώσεων και ενεργειών που γίνονταν πριν από την εφαρμογή του κανονισμού και του νόμου συνεχίζονται να υφίστανται με την ανοχή της κεντρικής υπηρεσίας του ΥΠΟΙΚ, δημιουργώντας έτσι εμπόδια στη διακίνηση των κοινοτικών προϊόντων και επιβάρυνση των επιχειρήσεων με κόστος χωρίς καμία ανταπόδοση.

Αν και έχει εγκατασταθεί μεγάλο μέρος της μηχανογράφησης ΟΠΣΤ στα τελωνεία (EMCS και ICIS), εντούτοις, πολλές διαδικασίες τελωνειακών αρχών δεν μπορούν και δεν θέλουν να τη χρησιμοποιούν, άλλες πάλη επιβάλλουν αυθαίρετα επιπρόσθετες διαδικασίες, οι οποίες αυξάνουν το κόστος της εκάστοτε συναλλαγής, χωρίς φυσικά αυτές να προσφέρουν κάτι θετικό ούτε στη διευκόλυνση του εμπορίου αλλά ούτε και στη διασφάλιση των συμφερόντων του Δημοσίου και της ΕΕΜ, με συνέπεια να μην υπάρχει ομοιόμορφη εφαρμογή των δια-



δικασιών μεταξύ των τελωνειακών αρχών της χώρας και έτσι ο συναλλασσόμενος να θεωρεί, όταν συναλλάσσεται με δύο ελληνικά τελωνεία, ότι αυτά ανήκουν σε διαφορετικές χώρες. Δεν αξιοποιούνται από τη διοίκηση της τελωνειακής υπηρεσίας οι δυνατότητες της πληροφορικής για την υποβολή δηλώσεων (εξαγωγής κτλ.), την καταβολή των δασμοφορολογικών επιβαρύνσεων στα τελωνεία (ΕΦΚ-ΦΠΑ) όπως συμβαίνει εδώ και πολλά χρόνια με την καταβολή ΦΠΑ στις ΔΟΥ.

Η συναλλαγή σας με τα στελέχη και τους υπαλλήλους των τελωνειακών αρχών είναι συχνή. Πώς σας αντιμετωπίζουν;

Τα στελέχη επιλέγονται πρωτίστως με κομματικά κριτήρια και κατόπιν βάσει τυπικών προσόντων, χωρίς όμως να λαμβάνονται υπόψη η επάρκεια των γνώσεων του νομικού πλαισίου και η εμπειρία τους για τη θέση που τους ανατίθεται. Έτσι, λοιπόν, δεν μπορούν να επιλύσουν τα προβλήματα τρεχούσης φύσεως ούτε να λάβουν πρωτοβουλίες. Στην υποβολή αιτημάτων, είτε δεν απαντούν καθόλου είτε, κατόπιν επανειλημμένων υπομνήσεων, υπογράφουν ως επί το πλείστον αρνητικές εισηγήσεις, αδιαφορώντας για τις



συνέπειες στην εθνική οικονομία. Επιπλέον, δεν τους δίνονται κίνητρα και δεν υπάρχουν στόχοι, πολύ δε περισσότερο δεν παρακολουθεί κανείς την παραγωγικότητά τους. Είναι καθημερινό φαινόμενο να συναντάμε υπαλλήλους αρνητικούς και αδιάφορους ενώπιον του άγχους μας να προλάβουμε τον εφοδιασμό, οι οποίοι αντί να συμβάλουν στην προσπάθειά μας, δημιουργούν καθυστερήσεις και προσχώματα, με αποτέλεσμα ο εφοδιστής να καθίσταται ευάλωτος.

Η πλειονότητα των προστίμων (100-300 ευρώ) που επιβάλλονται για δήθεν απλές τελωνειακές παραβάσεις, στερούνται τεκμηριωμένης αιτιολογίας και νομικής βάσης, αλλά οι συναλλασσόμενοι αναγκάζονται να τα πληρώσουν, λαμβάνοντας υπόψη ότι τα έξοδα κατάθεσης προσφυγής υπερβαίνουν το ποσό των 500 ευρώ.

Ο αριθμός των «υπό συνταξιοδότηση» εφέδρων από τον στενό και τον ευρύτερο δημόσιο τομέα έχει δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στους εφοδισμούς των πλοίων;

Οι εφεδρείες και οι συνταξιοδοτήσεις των τελωνειακών υπαλλήλων έχουν προκαλέσει σοβαρά προβλήματα στους εφοδισμούς των πλοίων. Οι εφοδιστές αδυνατούν πλέον να προβούν στον εφοδιασμό πλοίων τις καθημερινές, πέραν των εργασιμών ωρών και τα Σαββατοκύριακα, λόγω της μη ύπαρξης τελωνειακών υπαλλήλων στις πύλες που εποπτεύονται από το Ε΄ και ΣΤ΄ Τελωνείο Πειραιά.

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να ματαιώνονται εφοδιασμοί και τα πλοία να επιλέγουν άλλα γειτονικά λιμάνια, οπότε οι ανταγωνιστές μας βρίσκουν την ευκαιρία να υπαρπάζουν και τους εφοδισμούς των υπόλοιπων ημερών.

Είναι αδιανόητο, όταν η κυβερνητική πολιτική θεωρεί ότι η συνταγή για την έξοδο από την οικονομική κρίση είναι η ανάπτυξη των εξαγωγών και η εξωστρέφεια των ελληνικών επιχειρήσεων και ενώ οι επιχειρήσεις μας προσπαθούν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους, να επιβιώσουν μέσα σ' ένα άνισο/γραφειοκρατικό φορολογικό σύστημα σε σχέση με ανταγωνιστές μας στις γειτονικές χώρες και να κρατήσουν αμετάβλητες τις θέσεις εργασίας, η πολιτική και υπηρεσιακή ηγεσία του υπουργείου Οικονομικών να αδιαφορεί πλήρως. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι τόσο οι τελωνειακές όσο και οι

.....

Η πλειονότητα των προστίμων (100-300 ευρώ) που επιβάλλονται για δήθεν απλές τελωνειακές παραβάσεις, στερούνται τεκμηριωμένης αιτιολογίας και νομικής βάσης, αλλά οι συναλλασσόμενοι αναγκάζονται να τα πληρώσουν, λαμβάνοντας υπόψη ότι τα έξοδα κατάθεσης προσφυγής υπερβαίνουν το ποσό των 500 ευρώ.

.....

φορολογικές αρχές είναι αυτές που φέρνουν τα έσοδα (αιμοδότες) και κατά κύριο λόγο είναι επιφορτισμένες και με τον εντοπισμό και την πάταξη του οικονομικού εγκλήματος. Οπότε, τυχόν κενά πρέπει να καλυφθούν από μετατάξεις υπαλλήλων άλλων υπηρεσιών.

5 1



Πόλοι για να ταξιδέψετε με Premium Economy

Η Olympic Air εγκαινιάζει την Premium Economy στα προηγμένας τεχνολογίας οικολογικά αεροσκάφη Bombardier Q400. Μία νέα κατηγορία θέσης που σας προσφέρει ξεχωριστά προνόμια:

- ✓ Διακριτό τμήμα καμπίνας στο μπροστινό μέρος του αεροσκάφους.
 - ✓ Ταχύτητα εξυπηρέτησης με ξεχωριστό check-in / επιβίβαση και προτεραιότητα στον έλεγχο ασφαλείας (fast lane).
 - ✓ Πρόσβαση στα CIP Lounges.*
 - ✓ Βραβευμένη εξυπηρέτηση κατά την πτήση με πρόσθετα προνόμια.
 - ✓ Περισσότερα μίλια στο πρόγραμμα επιβράβευσης τακτικών επιβατών Travelair Club.
- + Προσγειωμένες τιμές.

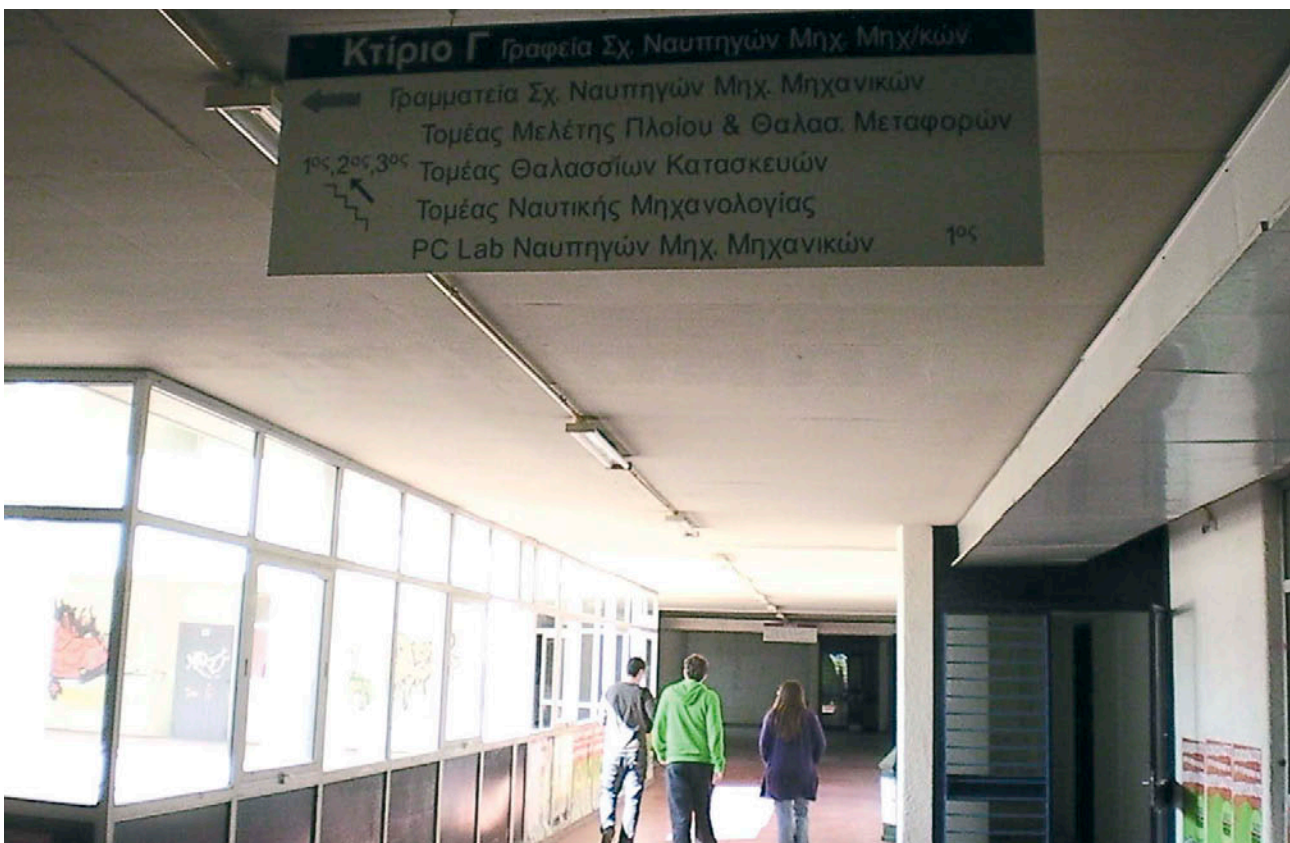
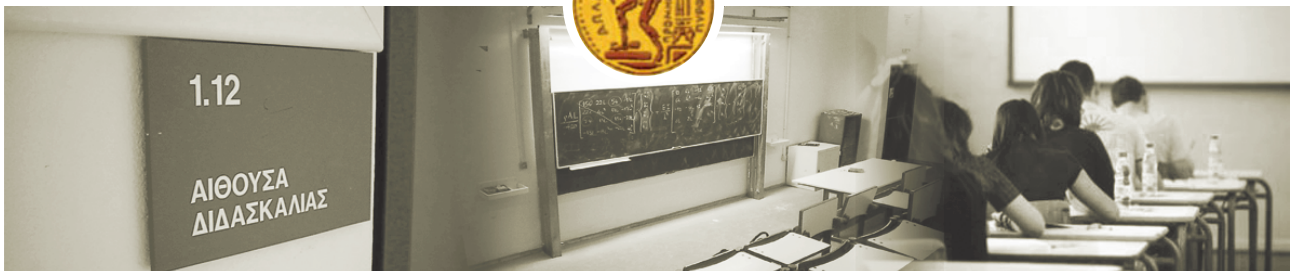
* Υπόκειται σε περιορισμούς.

Για περισσότερες πληροφορίες και κρατήσεις θέσεων:
www.olympicair.com, 801 801 0101 - 2103550500
ή στα ταξιδιωτικά γραφεία.

Ναυπηγική έρευνα και τεχνολογία

Στο παρόν αφιέρωμα δημοσιεύονται οι τρέχουσες ερευνητικές δραστηριότητες και οι εφαρμογές τους στον ευρύτερο επιστημονικό τομέα της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του ΕΜΠ. Παράλληλα δημοσιεύονται τα αποτελέσματα της ετήσιας καταγραφής με τίτλο «η επόμενη γενιά ναυπηγών» που πραγματοποιήθηκε με τη χρήση ερωτηματολογίου στους πρωτοετείς φοιτητές της ΣΝΜΜ στο πλαίσιο της έρευνας «Επιλέγω Ναυτιλία». Παράλληλα καταχωρούμε και σας παρουσιάζουμε τις τελευταίες αξιόπιστες όσο και καινοτόμες προτάσεις των νέων προϊόντων στην υπηρεσία του πλοίου.

Το αφιέρωμα είναι υπό την αιγίδα της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του ΕΜΠ και με την επιστημονική συμβολή του καθηγητή ΕΜΠ, Χαρίλαου Ψαραύτη.



«Η απασχόληση των αποφοίτων μας ακολουθεί τη μοίρα της ναυτιλίας»

Ο πρόεδρος της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, Γ. Τριανταφύλλου, στη συνέντευξη που μας παραχώρησε σχολιάζει τη σχέση των ελληνικών ΑΕΙ με την εγχώρια αγορά, το φλέγον πρόβλημα της μη χρηματοδότησης της ερευνητικής δραστηριότητας και κατά πόσον αυτή καλύπτεται από ιδιώτες ή από ευρωπαϊκούς οργανισμούς, και μας αναλύει τους λόγους που τα ελληνικά ΑΕΙ δεν είναι ανταγωνιστικά στους διεθνείς πίνακες κατάταξης των πανεπιστημίων.



Συνέντευξη του **Γ. Τριανταφύλλου**
Προέδρου Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών ΕΜΠ

Στους κόλπους της ναυτιλιακής κοινότητας υπάρχει έντονα η δυσαρέσκεια για τα ελληνικά ΑΕΙ, τα οποία δεν διατηρούν στενές σχέσεις με την εγχώρια αγορά, κάτι που έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τα αντίστοιχα ΑΕΙ της αλλοδαπής. Ποια είναι η άποψή σας σε αυτό το θέμα;

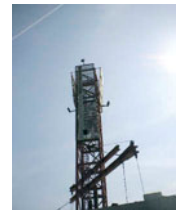
Θα απαντήσω φυσικά μόνο για τη Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών (ΣΝΜΜ) του ΕΜΠ, την οποία υπηρετώ από το 1997 και γνωρίζω πολύ καλά. Η ΣΝΜΜ έχει σχέσεις με την εγχώρια αγορά, που θα μπορούσαν όμως να είναι καλύτερες. Το γιατί δεν είναι καλύτερες σπκώνει πολλές συζητήσεις, και θα μπορούσε από μόνο του να αποτελέσει αντικείμενο άρθρου (παραπέμπω και σε παλιότερη συνέντευξη του εκλεκτού συναδέλφου κ. Ψαραύτη στα «Ν.Χ.»).

Υπάρχει όμως διάθεση για συνεργασία της σχολής με τη ναυτιλιακή κοινότητα. Αναφέρω ενδεικτικά ότι έχουμε υπογράψει (ως σχολή) μνημόνια συνεργασίας στο ερευνητικό επίπεδο με δύο παγκοσμίου φήμης οργανισμούς, το LRET και το DNV. Τα μνημόνια αυτά έχουν σκοπό την αμοιβαία ωφέλεια, αφού και οι οργανισμοί εξυπηρετούνται από τη διεξαγωγή έρευνας υψηλού επιπέδου, αλλά και η σχολή μας έρχεται σε επαφή με τα τρέχοντα ενδιαφέροντα της ναυτιλίας. Στα δύο μνημόνια πρέπει να προσθέσει κανείς πολλές συνεργασίες με φορείς της ναυτιλίας που έχουν κάνει ή πραγματοποιούνται τώρα από μεμονωμένα μέλη ΔΕΠ της σχολής. Η εμπειρία από τις συνεργασίες αυτές πιστεύω ότι μπορεί να ενισχύσει την οργάνωση του προγράμματος σπουδών, ώστε οι απόφοιτοι



Η ποιότητα οποιουδήποτε ακαδημαϊκού ιδρύματος κρίνεται από δύο παράγοντες: (α) Την ποιότητα των αποφοίτων του και (β) την ποιότητα του προσωπικού του, όπως αυτή αποτυπώνεται από την έρευνα και τη διδασκαλία που κάνει. Πιστεύω ότι με βάση αυτά τα κριτήρια η σχολή μας πηγαίνει πολύ καλά.

Η απασχόληση των αποφοίτων της σχολής ακολουθεί τη μοίρα της ναυτιλίας. Η κατάσταση δεν είναι τόσο καλή όσο πριν από το 2008, όμως, ανεργία σαν αυτή που παρατηρείται σε άλλα επαγγέλματα δεν υπάρχει, για την ώρα.



της σχολής να είναι καλύτερα προετοιμασμένοι για την εγχώρια αγορά. Φυσικά, πάντα υπάρχει πολύς χώρος για βελτίωση των σχέσεων, και είμαστε ανοιχτοί και σε άλλες συνεργασίες.

Η δύσκολη οικονομική κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει ο οικονομικός προϋπολογισμός του υπουργείου Παιδείας έχει αντίκτυπο και πόσο έχει επηρεάσει το ερευνητικό πρόγραμμα και το διδακτικό έργο της σχολής σας; Υπάρχουν μορφές οικονομικής αρωγής από ιδιώτες που καλύπτουν αυτό το κενό;

Η δύσκολη οικονομική κατάσταση έχει πράγματι αντίκτυπο εκπαιδευτικά και ερευνητικά λόγω περικοπών κονδυλίων, που κάλυπταν βασικές ανάγκες της σχολής. Στο ερευνητικό κομμάτι, ερευνητικά προγράμματα από ιδιώτες ή από ευρωπαϊκούς οργανισμούς καλύπτουν εν μέρει τις ανάγκες της σχολής, στο εκπαιδευτικό μέρος, όμως, δεν υπάρχει κάτι τέτοιο, και η κατάσταση γίνεται ανησυχητική.

Υπάρχει ανεργία στους κόλπους των αποφοίτων σας;

Η απασχόληση των αποφοίτων της σχολής ακολουθεί τη μοίρα της ναυτιλίας. Η κατάσταση δεν είναι τόσο καλή όσο πριν από το 2008, όμως, ανεργία σαν αυτή που παρατηρείται σε άλλα επαγγέλματα δεν υπάρχει, για την ώρα.

Πιστεύετε ότι θα μπορούσε να υπάρξει κάποια μορφή συνεργασίας με τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού Μηχανικών της χώρας;

Δεν βλέπω γιατί όχι. Πρόσφατα ξεκινήσαμε μια συνεργασία με τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, οπότε κάτι αντίστοιχο θα μπορούσε να γίνει και με τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού Μηχανικών.

Η υπουργός Παιδείας είχε αναφέρει πρόσφατα ότι τα ελληνικά ΑΕΙ δεν είναι ανταγωνιστικά στους παγκόσμιους

πίνακες κατάταξης των πανεπιστημίων.

Σε ποια γνωστικά αντικείμενα διεθνώς θεωρείτε ότι διαπρέπει η σχολή σας;

Κατά τη γνώμη μου, η ποιότητα οποιουδήποτε ακαδημαϊκού ιδρύματος κρίνεται από δύο παράγοντες: (α) Την ποιότητα των αποφοίτων του και (β) την ποιότητα του προσωπικού του, όπως αυτή αποτυπώνεται από την έρευνα και τη διδασκαλία που κάνει. Πιστεύω ότι, με βάση αυτά τα κριτήρια, η σχολή μας πηγαίνει πολύ καλά. Απόφοιτοί μας κατέχουν πολλές σημαντικές θέσεις στην εγχώρια και διεθνή ναυτιλία, αλλά και σε ΑΕΙ του εξωτερικού - κάποια από αυτά κορυφαία στον κόσμο. Τα μέλη ΔΕΠ της σχολής μας είναι πολύ ενεργά στη διεξαγωγή έρευνας, έχουν πολλά ερευνητικά προγράμματα, που έχουν αποκτηθεί μετά από διεθνείς ανταγωνισμούς όπου συμμετέχουν ΑΕΙ του εξωτερικού, και κάνουν πολλές δημοσιεύσεις σε επιστημονικά περιοδικά και συνέδρια (ποσοτικά στοιχεία μπορούν να τεθούν υπόψη παντός ενδιαφερομένου). Το αποτέλεσμα των προσπαθειών αυτών είναι ότι η σχολή έχει καταφέρει να διατηρήσει υψηλό επίπεδο σε όλα τα γνωστικά αντικείμενα τα οποία καλλιεργεί. Τέλος, συμφωνώ ότι κάποια ΑΕΙ στην Ελλάδα μπορεί να μην έχουν ικανοποιητικό επίπεδο, αλλά δεν θα πρέπει να τα ισοπεδώνουμε και να τα μηδενίζουμε όλα.

Πολλή συζήτηση γίνεται για το αν θα πρέπει ή όχι να καταργηθεί το πανεπιστημιακό άσυλο. Ποια είναι η προσωπική σας άποψη για το ρόλο του πανεπιστημιακού ασύλου;

Για εμάς που περνάμε το μεγαλύτερο μέρος της ημέρας μας στα ΑΕΙ, η αξία κάθε νόμου κρίνεται από το πώς επηρεάζει τη λειτουργία των ΑΕΙ. Ως γνωστόν, με τον καινούργιο νόμο έχει καταργηθεί το πανεπιστημιακό άσυλο. Για την ώρα, δεν έχουμε δει κάποια αλλαγή στη λειτουργία των ΑΕΙ προς το καλύτερο ή προς το χειρότερο. Μάλλον, όμως, είναι ακόμη νωρίς για να εξαγάγουμε συμπεράσματα.



Βελτιστοποίηση στη σχεδίαση και λειτουργία πλοίων

Του **Γρηγόρη Ι. Γρηγορόπουλου**
Καθηγητή ΕΜΠ

Η σχεδίαση των πλοίων γίνεται παραδοσιακά από μελετητικά γραφεία με βάση τις απαιτήσεις του πλοιοκτήτη, που ουσιαστικά αντανακλούν τις εκτιμήσεις του για την πορεία της αγοράς και την τοποθέτησή του σε αυτή. Πάνω στη βάση αυτή οι σχεδιαστές χρησιμοποιούν την εμπειρία τους, την υπάρχουσα τεχνογνωσία (υπολογιστικές μεθόδους, κώδικες Η/Υ, σχεδιαστικά εργαλεία) μέσα από μια επαναληπτική διαδικασία σχεδίασης (design spiral) για να καταλήξουν σε ένα ανταγωνιστικό πλοίο. Κατά την τελευταία δεκαετία, μεγάλα τμήματα της διαδικασίας αυτής έχουν αυτοματοποιηθεί. Όπως περιγράφεται με αρκετή λεπτομέρεια σε σχετικό άρθρο του υπογράφοντος στο περιοδικό (Βελτιστοποίηση της γάστρας πλοίου ως προς την απόδοσή της σε ήρεμο νερό και σε κυματισμούς, Γ. Γρηγορόπουλου, «Ναυτικά Χρονικά», 2010), η χρήση γενετικών και εξελικτικών αλγορίθμων επιτρέπει τη βελτιστοποίηση της μορφής της γάστρας του πλοίου.

Η βελτιστοποίηση ξεκινάει συνήθως από μια πατρική γάστρα, που αντιστοιχεί σε μια επιτυχημένη σχεδίαση, την οποία αναπαριστούμε παραμετρικά. Η παραμετρική αναπαράσταση επιτρέπει την αυτόματη παραγωγή γαστρών με τροποποιημένες μία ή περισσότερες παραμέτρους. Τα περιθώρια μεταβολής των παραμέτρων προσδιορίζονται από τον χρήστη. Έτσι παράγουμε αυτόματα μερικές εκατοντάδες (μέχρι 2.000-3.000) παραλλαγές της πατρικής γάστρας. Τις παραλλαγές αυτές, οι οποίες αντιστοιχούν σε ρεαλιστικές μορφές πλοίου, τις αποτιμούμε ως προς ορισμένα χαρακτηριστικά (π.χ. υδροστατικές

καμπύλες, συμπεριφορά σε ήρεμο νερό και σε κυματισμούς) και με τη βοήθεια του αλγορίθμων επιλέγουμε τις καλύτερες από αυτές, ως προς τα επιλεγέντα χαρακτηριστικά.

Στον τομέα αυτό οι πιο πρόσφατες εξελίξεις αναφέρονται στην ένταξη περισσότερων χαρακτηριστικών των πλοίων στη διαδικασία βελτιστοποίησης. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι ετερόκλητα και ο υπολογισμός τους, για κάθε παραλλαγή της γάστρας, βασίζεται σε τελείως διαφορετικές μεθοδολογίες (αριθμητικές ή πειραματικές) από την αντίσταση σε ήρεμο νερό ή τις δυναμικές αποκρίσεις στους θαλάσσιους κυματισμούς που αφορούν τα αντικείμενα του

προ διετίας άρθρου.

Πιο συγκεκριμένα, γίνεται προσπάθεια να περιλαμβάνονται:

- Τα χαρακτηριστικά του προωστήριου συστήματος
- Η μεταφορική ικανότητα
- Το βάρος της μεταλλικής κατασκευής

Η βελτιστοποίηση ξεκινάει συνήθως από μια πατρική γάστρα, που αντιστοιχεί σε μια επιτυχημένη σχεδίαση, την οποία αναπαριστούμε παραμετρικά. Η παραμετρική αναπαράσταση επιτρέπει την αυτόματη παραγωγή γαστρών με τροποποιημένες μία ή περισσότερες παραμέτρους.

- Οι ελκτικές ικανότητες
- Η ευστάθεια του άθικτου πλοίου και μετά από βλάβη
- Η αντοχή της μεταλλικής κατασκευής

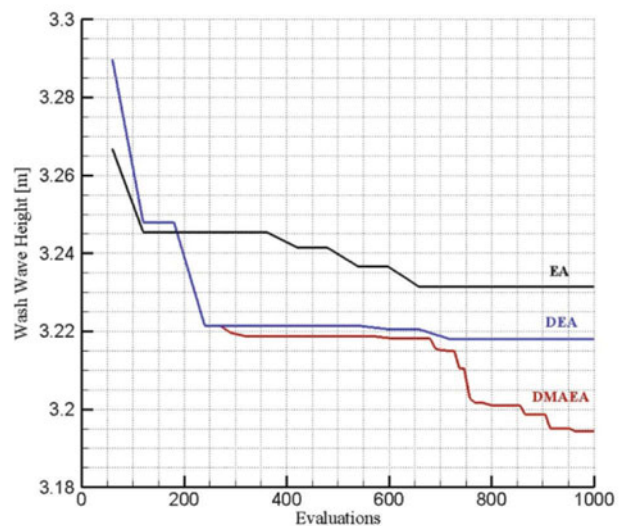
Από τα παραπάνω χαρακτηριστικά εξαρτώνται και άλλα χαρακτηριστικά, που πρόσφατα έχουν αποκτήσει ιδιαίτερη σημασία για την αποδοτική λειτουργία και την επιτυχημένη εκμετάλλευση του πλοίου στο σημερινό, ιδιαίτερα ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον στο οποίο λειτουργεί. Στα χαρακτηριστικά αυτά εντάσσονται, μεταξύ των άλλων:

- Η κατανάλωση καυσίμων και λιπαντικών
- Η ρύπανση του περιβάλλοντος σε περίπτωση ατυχήματος
- Οι εκπομπές ρύπων και καυσαερίων (CO_x, NO_x, SO_x)
- Η άνεση των επιβατών

- Η ευχέρεια του πληρώματος να εκτελεί την αποστολή του
- Η ασφάλεια του φορτίου σε αντίξοες καιρικές συνθήκες και καταστάσεις θάλασσας

Είναι γεγονός ότι, όσο περισσότερα χαρακτηριστικά του πλοίου επιδιώκεται να βελτιστοποιηθούν ταυτόχρονα, τόσο περισσότερες ελεύθερες παραμέτροι αναστάσης της γάστρας εμπλέκονται στη διαδικασία βελτιστοποίησης, με συνέπεια τη μεγάλη αύξηση του αριθμού των παραλλαγών που πρέπει να παραχθούν, πριν καταλήξουμε σε κάποιες επιτυχημένες σχεδιάσεις. Ως γνωστόν, οι γενετικοί αλγόριθμοι και οι εξελικτικές στρατηγικές που χρησιμοποιούνται, διερευνούν τις περιοχές τιμών των παραμέτρων διατηρώντας τελικά τους καλύτερους συνδυασμούς παραμέτρων. Η μεθοδολογία είναι ανάλογη με τη βιολογική εξέλιξη των ειδών, όπου επιβιώνουν τα ικανότερα (ισχυρότερα, ανθεκτικότερα). Οι αλγόριθμοι αυτοί χειρίζονται άνετα αρκετές παραμέτρους και κριτήρια. Η διαδικασία επαναλαμβάνεται όταν διαπιστωθεί ότι τα όρια μεταβολής των παραμέτρων είναι πολύ ευρέα, οδηγώντας σε μη αποδεκτές λύσεις, ή πολύ στενά, περιορίζοντας το αποτέλεσμα. Οι αλγόριθμοι αυτοί έχουν αναπτύξει πρόσθετες ειδικές τεχνικές για τη διαχείριση πολλών παραμέτρων και την παράλληλη βελτιστοποίηση του πλοίου ως προς πολλούς στόχους. Η όλη διαδικασία χαρακτηρίζεται βελτιστοποίηση πολλοπλών τομέων ενδιαφέροντος (Multi-Disciplinary Optimization, MDO) και όχι απλώς βελτιστοποίηση πολλών στόχων ή πολυ-κριτηριακή βελτιστοποίηση (Multi-Objective Optimization, MOO). Στα εργαλεία που μεταχειρίζεται η MDO περιλαμβάνονται:

- Η χρήση μετα-μοντέλων ή υποκατάστατων μοντέλων, που περιλαμβάνουν προσεγγιστικά μοντέλα, μοντέλα πολυωνυμικής παλινδρόμησης (regression), μοντέλα με βάση τεχνητά νευρωνικά δίκτυα, βαρυτική παρεμβολή (Kriging) για τοπική βελτιστοποίηση κατά προσέγγιση με μεγάλη ταχύτητα (Meta-model Assisted Evolutionary Algorithms, MAEA). Οι παράμετροι των μετα-μοντέλων επιλέγονται με εκπαίδευση εκ των προτέρων για όλο το πεδίο έρευνας (off-line) ή κατά τη διάρκεια της βελτιστοποίησης τοπικά με βάση ένα μέλος μιας γενιάς παραλλαγών και τα γειτονικά του (on-line). Τα μοντέλα αυτά χρησιμοποιούνται στη συνέχεια για τη σύντομη προσεγγιστική αποτίμηση γαστρών (Inexact Pre-Evaluation, IPE), οι καλύτερες από τις οποίες τελικά αποτιμώνται και με το ακριβές μοντέλο.
- Η χρήση κατανεμημένων σχημάτων αναζήτησης (Distributed Evolutionary Algorithms, DEA). Σε έναν τυπικό γενετικό ή εξελικτικό αλγόριθμο, ξεκινώντας από ένα αρχικό τυχαίο δείγμα N ατόμων που ονομάζουμε γενιά (deme), παράγουμε διαδοχικά γενιές με βελτιωμένα χαρακτηριστικά μελών όσον αφορά τις ιδιότητες που επιδιώκουμε να βελτιστοποιήσουμε. Στους κατανεμημένους εξελικτικούς αλγόριθμους διασπούμε τη γενιά σε υποομάδες (υπο-γενιές), οι οποίες εξελίσσονται ημιαυτόνομα, ανταλλάσσοντας με-



Σχήμα 1. Σύγκριση της εξέλιξης της βελτιστοποίησης χωρίς (EA) και με τη χρήση κατανεμημένων σχημάτων (DEA) καθώς και συνδυασμού των DEA με μετα-μοντέλα (DMAEA).

ταξύ τους άτομα με καλές προοπτικές εξέλιξης.

Συνήθως, εφαρμόζεται η συνδυασμένη χρήση των παραπάνω τεχνικών (Distributed Meta-model Assisted Evolutionary Algorithms, DMAEA). Επιπλέον, οι υπολογισμοί αποτίμησης των ιδιοτήτων των μελών κάθε γενιάς ή υπο-γενιάς διεξάγονται ταυτόχρονα (παράλληλα) σε πολλούς υπολογιστές με πολλούς πυρήνες επεξεργασίας ο καθένας, μειώνοντας έτσι ακόμη περισσότερο τον συνολικό χρόνο αποτίμησης του μεγάλου αριθμού παραλλαγών πριν καταλήξουμε στις πιο επιτυχημένες υποψήφιες λύσεις. Όπως φαίνεται και στο **Σχήμα 1**, που χάριν απλότητας αναφέρεται σε βελτιστοποίηση ενός στόχου (ύψος κύματος απόνευρων που σχετίζεται με την αντίσταση του πλοίου στην υπηρεσιακή του ταχύτητα και, επομένως, στην κατανάλωση), τα δύο αυτά πρόσθετα χαρακτηριστικά όχι μόνο βελτιώνουν το τελικό αποτέλεσμα, αλλά και μειώνουν τον αριθμό των παραλλαγών (evaluations) που αποτιμώνται πριν να καταλήξουμε στο τελικό αποτέλεσμα.

Η διαδικασία βελτιστοποίησης στην περίπτωση των περισσότερων του ενός κριτηρίων καταλήγει προτείνοντας τις πιο αποτελεσματικές γάστρες όσον αφορά τα εξεταζόμενα κριτήρια. Οι γάστρες αυτές στην περίπτωση δύο



στόχων βελτιστοποίησης βρίσκονται σε μια καμπύλη γραμμή, το μέτωπο Pareto. Το μέτωπο Pareto μεταπίπτει σε μια καμπύλη επιφάνεια στον τρισδιάστατο χώρο για τρεις στόχους, ενώ η αναπαράσταση είναι πιο δύσκολη για περισσότερους στόχους. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, πάντως, ορίζονται τα αντίστοιχα μέτωπα Pareto όταν εξετάζονται οι στόχοι ανά δύο. Δεδομένου όμως ότι οι στόχοι που τέθηκαν παραπάνω δεν είναι γενικά συμβατοί μεταξύ τους, η μεταβολή μιας μεταβλητής σχεδίασης μπορεί να είναι ευνοϊκή ως προς ένα στόχο και δυσμενής ως προς έναν άλλο. Επομένως, οι βέλτιστες σχεδιάσεις που αντιστοιχούν σε κάθε στόχο δεν συμπίπτουν.

Ο σχεδιαστής, μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας βελτιστοποίησης, καλείται να προκρίνει κάποιες λύσεις έναντι άλλων, ανάλογα

και με τις προτεραιότητες που δίνει η επίτευξη κάποιων στόχων έναντι άλλων, ή να επιλέξει τελικά μια ενδιάμεση συμβιβαστική λύση που εμφανίζει ικανοποιητικά, αλλά όχι τα βέλτιστα χαρακτηριστικά ως προς όλους τους στόχους. Ουσιαστικά, λοιπόν, το σύστημα της βελτιστοποίησης μεταλλάσσεται σε ένα Σύστημα Υποστήριξης Αποφάσεων, ΣΥΑ (Decision Support System, DSS). Η χρήση ενός συστήματος είναι επιβεβλημένη σε κάθε νέα σχεδίαση ή εκτεταμένη μετασκευή πλοίου, αποδίδοντας πολλαπλά οφέλη τόσο με τη μείωση του λειτουργικού κόστους και των εκπομπών ρύπων, όσο και με την ασφαλέστερη πλεύση του πλοίου σε δυσμενείς συνθήκες.

Επιπλέον, αντίστοιχα συστήματα υποστήριξης αποφάσεων έχουν αναπτυχθεί και χρησιμοποιούνται σε θέματα που αφορούν τη λειτουργία πλοίων. Έτσι, στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο αναπτύχθηκαν τα παρακάτω ΣΥΑ:

- Σύστημα για τη φόρτωση πλοίων υγρού φορτίου. Το σύστημα αυτό υπερβαίνει σε δυνατότητες τα συμβατικά συστήματα φόρτωσης πλοίου (Loadmasters), ιδιαίτερα σε πλοία μεταφοράς χημικών, όπου μια ποικιλία υγρών φορτίων, με αρκετές ασυμβατότητες γειννίας μεταξύ τους

(βλέπε π.χ. κώδικα μεταφοράς επικινδύνων φορτίων του IMO) και προτεραιότητες προτίμησης για φόρτωση, πρόκειται να φορτωθούν σε πολλές μικρές και μεγάλες δεξαμενές. Το σύστημα ενσωματώνει κανόνες «καλών πρακτικών φόρτωσης», έτσι ώστε τόσο η τελική κατάσταση φόρτωσης του πλοίου όσο και η διαδικασία φόρτωσης να πληρούν τους κανονισμούς ασφαλείας, ενώ η φόρτωση τελικά να οδηγεί σε ικανοποιητικό οικονομικό αποτέλεσμα όσον αφορά την εκμετάλλευση του πλοίου.

- Αντίστοιχο σύστημα για τη φόρτωση πλοίων ξηρού φορτίου (bulk carriers).
- Σύστημα βέλτιστης πορείας ποντοπόρων πλοίων. Το κριτήριο βελτιστοποίησης του συστήματος είναι κατ' επιλογήν ο ελάχιστος χρόνος ταξιδιού ή το ελάχιστο κόστος λειτουργίας. Σήμερα, βέβαια, το δεύτερο κριτήριο είναι καθοριστικό για την οικονομική λειτουργία του πλοίου.
- Αντίστοιχο σύστημα βέλτιστης πορείας Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων που εξυπηρετούν την ακτοπλοΐα μικρών αποστάσεων (Short-Sea Shipping) με έμφαση στο κόστος λειτουργίας και στην άνεση των επιβατών.

Ο σχεδιαστής, μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας βελτιστοποίησης, καλείται να προκρίνει κάποιες λύσεις έναντι άλλων, ανάλογα και με τις προτεραιότητες που δίνει η επίτευξη κάποιων στόχων έναντι άλλων, ή να επιλέξει τελικά μια ενδιάμεση συμβιβαστική λύση, που εμφανίζει ικανοποιητικά, αλλά όχι τα βέλτιστα χαρακτηριστικά ως προς όλους τους στόχους.

- Σύστημα παρακολούθησης της ικανοποίησης των κανονισμών από τα λειτουργικά δεδομένα του πλοίου και προτεινόμενα μέτρα για την αντιμετώπιση παραβίασής των.

Ήδη η ομάδα του υπογράφοντος, επεξεργάζεται ΣΥΑ για τη βέλτιστη διαχείριση πλοίου, που θα περιλαμβάνει τον προγραμματισμό των κυκλικών ταξιδιών με την επιλογή ταχύτητας και πορείας λειτουργίας λαμβάνοντας υπόψη και τις καιρικές συνθήκες, τον προγραμματισμό των δεξαμενισμών σε συνδυασμό με την επιλογή κατάλληλων υφαστοχρωμάτων κ.λπ. Το σύστημα θα λαμβάνει υπόψη του και τους δείκτες EEDI και EEOI για την αποτελεσματική σχεδίαση και λειτουργία πλοίων όσον αφορά την κατανάλωση ενέργειας, καθώς και τον προγραμματισμό για την αποτελεσματική ενεργειακή διαχείριση πλοίων SEEMP, που έχουν υιοθετηθεί από τον IMO. Εκτεταμένη χρήση των μεθόδων βελτιστοποίησης που αναπτύχθηκαν στα προηγούμενα γίνεται στα περισσότερα από τα προαναφερθέντα συστήματα.

Σε κάθε περίπτωση, τα ΣΥΑ είναι υποστηρικτικά των αποφάσεων του μελετητή στο ζήτημα της σχεδίασης πλοίων και της ναυτιλιακής εταιρείας και του πλοιάρχου στην περίπτωση της λειτουργίας του. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται, όμως, με τη βοήθεια των ΣΥΑ είναι πολύ πιο ορθολογικές από αυτές που βασίζονται μόνο στην εμπειρία του αποφασίζοντος.

UK P&I CLUB



24

7

Our ability to provide local knowledge and response is unmatched. In 350 ports around the world on-the-spot help and local expertise is always available to members.

365

Βελτίωση κατανάλωσης καυσίμου σε υπάρχουσες μηχανές πλοίων

Των **Νικολάου Π. Κυρτάτου**

Καθηγητή ΕΜΠ, δ/ντή, Εργ. Ναυτικής Μηχανολογίας και **Ευστράτιου Τζάνου**

Επιστ. συνεργάτη, Εργ. Ναυτικής Μηχανολογίας ΕΜΠ



Τα μεγαλύτερα προβλήματα στην αξιολόγηση καλής λειτουργίας των εγκαταστάσεων πρόωσης πλοίου είναι:

- Η συλλογή αξιόπιστων μετρήσεων παραμέτρων λειτουργίας
- Η ύπαρξη στοιχείων αναφοράς για σύγκριση με τις μετρήσεις και εξαγωγή συμπερασμάτων

Οι δυνατότητες βελτιστοποίησης της απόδοσης υπάρχοντος κινητήρα πλοίου, που λειτουργεί κανονικά χωρίς βλάβη, είναι σχετικά μικρές (2-3%).

Άρα η ακρίβεια των μετρήσεων και των στοιχείων σύγκρισης πρέπει να είναι της ίδιας τάξης μεγέθους.

Υπάρχουν διάφορα συστήματα μετρήσεων επί πλοίου σε διάφορα επίπεδα περιπλοκότητας (**Σχήμα 1**).

Στην πράξη προκύπτουν προβλήματα αξιοπιστίας των αισθητήρων καθώς και δυσκολίες στη συλλογή και διαχείριση των μετρήσεων. Είναι απαραίτητο τα στοιχεία να περάσουν από διαδικασία λογικής διήθησης (data filtering) πριν χρησιμοποιηθούν για την αξιολόγηση.

Τα στοιχεία αναφοράς (reference data), που συνήθως προ-υπάρχουν για την κύρια μηχανή, είναι οι δοκιμές κατασκευαστή (shop tests) και οι δοκιμές παραλαβής πλοίου (sea trials). Αν θεωρηθεί ότι τα στοιχεία αυτά είναι αξιόπιστα, στο **Σχήμα 2** φαίνεται ότι το πλοίο συνήθως δεν λειτουργεί κοντά σε αυτά τα σημεία αναφοράς. Έτσι η παρεμβολή και αναγωγή στις συνθήκες λειτουργίας (ISO correction) εμπεριέχει σφάλμα.

Οι επιδόσεις της μηχανής εξαρτώνται επίσης από:

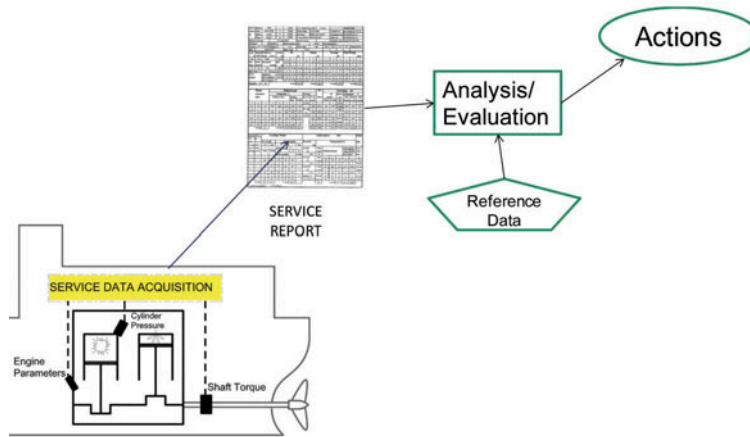
- Συνθήκες περιβάλλοντος
- Φορτίο
- Σύσταση καυσίμου

Το Εργαστήριο Ναυτικής Μηχανολογίας ΕΜΠ αναπτύσσει εξειδικευμένο λογισμικό θερμοδυναμικής προσομοίωσης για τη λεπτομερή πρόβλεψη επιδόσεων κινητήρων πλοίων και για την πρόταση ρυθμίσεων βελτιστοποίησης κατανάλωσης καυσίμου. Παράλληλα, αναπτύσσονται μέθοδοι αξιολόγησης καλής λειτουργίας και προσομοίωσης βλαβών κινητήρων πλοίων, που επιτρέπουν λεπτομερή διάγνωση.

Άρα η σύγκριση με παρεμβολή μεταξύ διαφορετικών καταστάσεων λειτουργίας δεν μπορεί να είναι αξιόπιστη.

Υπάρχουν δύο τρόποι για να παραχθούν στοιχεία αναφοράς κοντά στις πραγματικές συνθήκες λειτουργίας, ώστε να γίνει

Σχήμα 1. Καταγραφή των παραμέτρων λειτουργίας της μηχανής για αξιολόγηση της απόδοσης



σύγκριση με καταμετρημένα:

- 1) Στατιστική ανάλυση μετρήσεων από πολλά (>150) πλοία για αρκετό διάστημα
- 2) Χρήση θερμοδυναμικού μοντέλου για πρόβλεψη-παραγωγή στοιχείων επιδόσεων υπό οποιοσδήποτε συνθήκες

Το Εργαστήριο Ναυτικής Μηχανολογίας ΕΜΠ αναπτύσσει εξειδικευμένο λογισμικό θερμοδυναμικής προσομοίωσης για τη λεπτομερή πρόβλεψη επιδόσεων κινητήρων πλοίων και για την πρόταση ρυθμίσεων βελτιστοποίησης κατανάλωσης καυσίμου. Παράλληλα, αναπτύσσονται μέθοδοι αξιολόγησης καλής λει-

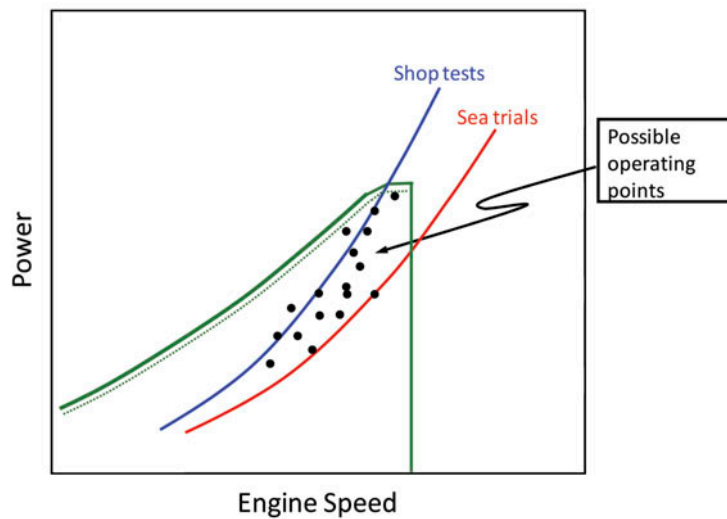
τουργίας και προσομοίωσης βλαβών κινητήρων πλοίων, που επιτρέπουν λεπτομερή διάγνωση.

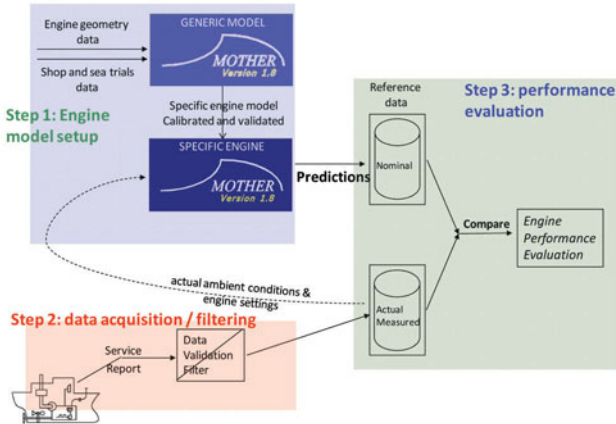
Η διαδικασία για την αξιολόγηση επιδόσεως συγκεκριμένου κινητήρα συγκεκριμένου σκάφους είναι η εξής:

Βήμα 1: Γεωμετρικά στοιχεία του συγκεκριμένου κινητήρα (Σχ. 3) χρησιμοποιούνται για δημιουργία του προσομοιωτή του συγκεκριμένου κινητήρα. Ο προσομοιωτής ρυθμίζεται με βάση τις δοκιμές κατασκευαστή (shop tests).

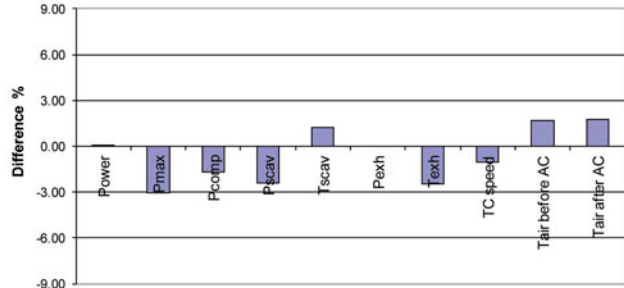
Βήμα 2: Στοιχεία από το σύστημα παρακολούθησης μηχανής πλοίου, που περιέχονται στο δελτίο λειτουργίας (service report),

Σχήμα 2. Τα σημεία λειτουργίας του πλοίου διαφέρουν από τα σημεία αναφοράς



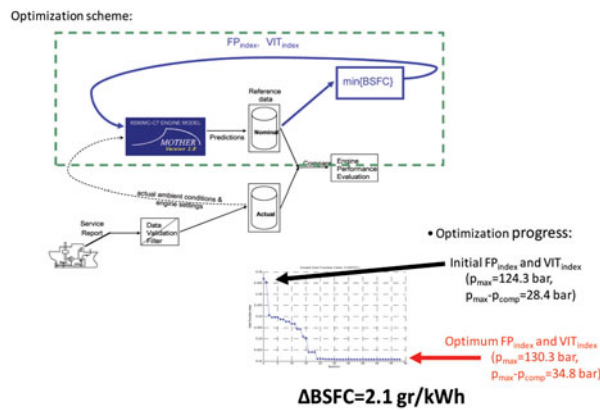


Σχήμα 3. Διάγραμμα ροής διαδικασίας αξιολόγησης της απόδοσης κινητήρα



Σχήμα 4. Σύγκριση μετρημένων τιμών με τιμές αναφοράς από τον προσομοιωτή

Target: Optimum VIT_{index} and FP_{index} that minimize BSFC, at same engine power and speed



Σχήμα 5. Βελτιστοποίηση χρονισμού έγχυσης για μείωση ειδικής κατανάλωσης

ελέγχονται για αξιοπιστία. Οι συγκεκριμένες συνθήκες λειτουργίας της μηχανής, όπως φορτίο, στροφές, καύσιμο, περιβάλλον, χρησιμοποιούνται στον προσομοιωτή ώστε να παραχθούν στοιχεία αναφοράς για τη συγκεκριμένη μηχανή στη συγκεκριμένη κατάσταση (δηλαδή πώς θα έπρεπε να λειτουργεί).

Βήμα 3: Οι μετρημένες τιμές συγκρίνονται με τις τιμές αναφοράς από τον προσομοιωτή.

Σε σωστή λειτουργία μηχανής πρέπει να προκύπτει απόκλιση (πώς λειτουργεί εν συγκρίσει με το πώς θα έπρεπε να λειτουργεί) κάτω από 2% σε όλες τις μετρημένες παραμέτρους (Σχ. 4). Αν η διαφορά σε οποιαδήποτε παράμετρο ξεπερνά το 3%, τότε πρέπει να γίνει έλεγχος. Συχνά η διαφορά προέρχεται από προ-

βλήματα στη μέτρηση (αισθητήρας, καταγραφή κ.λπ.).

Επίσης, πρέπει να ελεγχθεί η διακύμανση απόκλισης τιμών της συγκεκριμένης παραμέτρου για αρκετό χρονικό διάστημα, για τυχόν ύπαρξη προδιάθεσης που πιθανόν να οδηγήσει βλάβη. Εκτός από τον έλεγχο ορθής λειτουργίας, το μοντέλο προσομοίωσης μπορεί να χρησιμοποιηθεί για βελτιστοποίηση ρυθμίσεων των παραμέτρων έγχυσης καυσίμου, ώστε να επιτευχθεί μείωση κατανάλωσης (~1-3% εφόσον υπάρχει περιθώριο μέγιστης πίεσης), εξασφαλίζοντας συγχρόνως ότι οι προτεινόμενες ρυθμίσεις δεν επηρεάζουν την καλή λειτουργία του κινητήρα (Σχ. 5). Σημειώνεται ότι σε κινητήρα 30 MW, μείωση της κατανάλωσης καυσίμου κατά 2% σημαίνει ημερησίως περίπου USD 1.500 χαμηλότερο κόστος καυσίμου.

Germanischer Lloyd

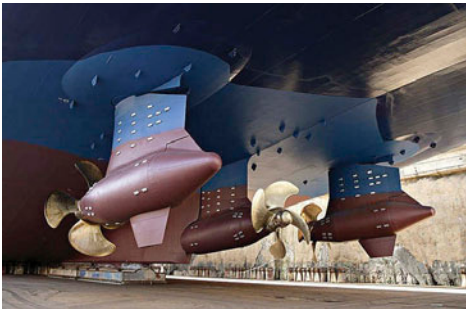


YOU CAN COUNT ON US!

The GL-classed fleet has exceeded the 100 million GT mark. Our formula for your success is based on technical expertise, client proximity and business understanding. Our clients count on their partnership with us. You can, too.

Germanischer Lloyd SE
www.gl-group.com/100million-gt
gl-piraeus@gl-group.com

Πλοία με έντονο εξηλεκτρισμό και ηλεκτροπρόωση: Σύγχρονες προκλήσεις και το έργο MARINELIVE



Του **Ιωάννη Προυσαλίδη**,
Επίκουρου καθηγητή Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών ΕΜΠ

Οι πρώτες εφαρμογές εξηλεκτρισμού των συστημάτων πλοίου εμφανίστηκαν στις αρχές του εικοστού αιώνα, με αφητηρία τα βοηθητικά συστήματα, επεκτεινόμενες σε συστήματα κύριας πρόωσης. Η ηλεκτροπρόωση (δηλαδή η χρησιμοποίηση ηλεκτρικού κινητήρα ως κύρια προωστήρια μηχανή του πλοίου) αποτέλεσε μια εναλλακτική λύση στο σχεδιασμό των προωστήριων συστημάτων έως τη δεκαετία του 1950, επανεμφανίστηκε δε δυναμικά λίγο πριν από το 2000, κυρίως λόγω σημαντικών τεχνολογικών εξελίξεων στην επιστημονική περιοχή των ηλεκτρονικών ισχύος και των τεχνικών ελέγχου ροπής-στροφών των ηλεκτρικών κινητήρων. Οι πρώτες εφαρμογές ηλεκτροπρόωσης νέας γενιάς ξεκίνησαν από τα πολεμικά πλοία, για να ακολουθήσουν εμπορικά πλοία, με αντιπροσωπευτικά παραδείγματα, αρχικά, επιβατηγά-κρουαζιερόπλοια και πιο πρόσφατα υγραεριοφόρα LNG. Επιπλέον, τα τελευταία 15 χρόνια, οπότε και το σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας καλύπτει το σύνολο των ενεργειακών αναγκών του πλοίου (δηλαδή βοηθητικά και ηλεκτροπρόωση σύμφωνα με την αρχή λειτουργίας Integrated Full Electric Propulsion - IFEP) υπάρχει αυξανόμενο ενδιαφέρον για πλήρως εξηλεκτρισμένα πλοία (All Elec-

Τα τελευταία 15 χρόνια, οπότε και το σύστημα ηλεκτρικής ενέργειας καλύπτει το σύνολο των ενεργειακών αναγκών του πλοίου, υπάρχει αυξανόμενο ενδιαφέρον για πλήρως εξηλεκτρισμένα πλοία.

tric Ships), στα οποία όλα τα επιμέρους συστήματα να είναι εξηλεκτρισμένα. Τα πλοία αυτά, εφόσον σχεδιαστούν κατάλληλα, χαρακτηρίζονται από πλεονεκτήματα όπως η αυξημένη δυνατότητα ελιγμών, ο ακριβής έλεγχος της ταχύτητας και της θέσης του πλοίου, η εξοικονόμηση χώρου (λόγω μειωμένων διαστάσεων του πρωστηρίου και του αξονικού συστήματος, ειδικά εάν χρησιμοποιούνται αξιμουθιακοί προωστήρες, βλ. σχήμα 1), καθώς και τα χαμηλότερα επίπεδα εκπομπών θορύβου και αέριων ρύπων. Τα παραπάνω συνοδεύονται από χαμηλότερα επίπεδα κόστους λειτουργίας και συντήρησης.

Στα πλήρως εξηλεκτρισμένα πλοία, οι κινητήρες Diesel, οι αεριοστρόβιλοι και οι ατμοστρόβιλοι εξακολουθούν να υπάρχουν ως κινητήριες μηχανές, αλλά, αντί να κινούν μέσω του αξονικού συστήματος την έλικα, κινούν ηλεκτρικές γεννήτριες, οι οποίες με τη σειρά τους

τροφοδοτούν τους ηλεκτρικούς κινητήρες πρόωσης.

Ο υπογράφων το παρόν άρθρο δραστηριοποιείται ως μέλος της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (ΣΝΜΜ/ΕΜΠ), τόσο εκπαιδευτικά όσο και ερευνητικά, στην ευρύτερη επιστημονική περιοχή της Ναυτικής Ηλεκτρολογίας, στην

οποία περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, οι μελέτες σχεδίασης και λειτουργίας συστημάτων ηλεκτρικής ενέργειας πλοίων καθώς και συστημάτων ηλεκτροπρόωσης πλοίων:

- Ισολογισμός αναγκών σε ηλεκτρική ενέργεια πλοίων (ενεργός και άεργος ισχύς)
- Ηλεκτρολογική εγκατάσταση δικτύου διανομής ηλεκτρικής ενέργειας (λειτουργία με χαμηλή ή υψηλή τάση, με εναλλασσόμενο ή συνεχές ρεύμα)
- Μελέτη βραχυκυκλωμάτων
- Δίκτυο γείωσης λειτουργίας
- Προβλήματα ποιότητας ηλεκτρικής ισχύος (αρμονική παραμόρφωση, βυθίσεις και ανυψώσεις τάσης, αιχμές υπέρτασης, ασυμμετρίες κ.λπ.)
- Συνεργασία μηχανικού φορτίου (π.χ. έλικας) και ηλεκτρικού κινητήρα με ηλεκτρονικές διατάξεις ρύθμισης στροφών.
- Τα εξηλεκτρισμένα πλοία και οι νέοι κανονισμοί του IMO Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (International Maritime Organization - IMO), στην προσπάθεια περιορισμού της ατμο-

σφαιρικής ρύπανσης που προκαλούν τα μέσα θαλασσίων μεταφορών και λαμβάνοντας υπόψη τις επιταγές του Πρωτοκόλλου του Κιότο, έχει προχωρήσει στη δημιουργία ενός κανονιστικού πλαισίου για την ποσοτική αποτίμηση της ενεργειακής απόδοσης κάθε νεοαναυπηγούμενου πλοίου. Η αξιολόγηση αυτή γίνεται μέσω του Σχεδιαστικού Δείκτη Ενεργειακής Απόδοσης πλοίου (Energy Efficiency Design Index - EEDI)¹, ο οποίος αντανακλά το ποσό του παραγόμενου διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) ανηγμένου στην ονομαστική ωφέλιμη μεταφορική ικανότητα του πλοίου. Ειδικότερα, όσον αφορά στα συστήματα ηλεκτρικής ενέργειας των πλοίων:

- Σε πλοία με συμβατική (μη ηλεκτρική) πρόωση, ο δείκτης EEDI λαμβάνει υπόψη τη συνεισφορά του συστήματος παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, με την απλοποιητική παραδοχή ότι οι ηλεκτρογεννήτριες εργάζονται σταθερά στο 75% της ονομαστικής τους ισχύος.
- Σε πλοία με ηλεκτρική πρόωση, ο δείκτης EEDI δεν εφαρμόζεται, προς το παρόν, και έτσι τα πλοία αυτά δεν υπόκεινται σε συναφείς περιορισμούς.



NAYTIKA XRONIKA

NAFTIKA CHRONIKA

since 1931

We cross **seas** and **oceans**
to bring you
the most reliable **information** around

Visit our renewed website
www.naftikachronika.gr
since 2002



G R A T I A Publications Ltd.

132 Syngrou Avenue
176 71 Athens
T: 210-92 22 501
F: 210-92 22 640



Find us at Facebook

Follow us on Twitter





Στα πλήρως εξηλεκτρισμένα πλοία, οι κινητήρες Diesel, οι αεριοστρόβιλοι και οι ατμοστρόβιλοι εξακολουθούν να υπάρχουν ως κινητήριες μηχανές, αλλά, αντί να κινούν μέσω του αξονικού συστήματος την έλικα, κινούν ηλεκτρικές γεννήτριες, που με τη σειρά τους τροφοδοτούν τους ηλεκτρικούς κινητήρες πρόωσης.

Ο ρόλος του ΕΜΠ στις σύγχρονες προκλήσεις για το πλήρως εξηλεκτρισμένο πλοίο

Η ΣΝΜΜ/ΕΜΠ επέτυχε τη χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση του έργου MARINE ELectrical Initiative - MARINELIVE², στο αναπτυξιακό πλαίσιο του οποίου θα δημιουργηθεί στο ΕΜΠ ένα κέντρο αριστείας στην περιοχή του πλήρως εξηλεκτρισμένου πλοίου. Το έργο έχει εκκινήσει εδώ και περίπου ένα έτος, με συμμετοχή και υποστήριξη από ευρωπαϊκούς φορείς (ερευνητικά ιδρύματα, πανεπιστήμια και εταιρικά σχήματα) με σχετική τεχνογνωσία και δραστηριότητα:

- Από τη Γαλλία: DCNS, IFPEN
- Από το Ηνωμένο Βασίλειο: UCL, Convertteam
- Από την Ελβετία: Wärsilä Switzerland, ETH-Zurich
- Από τη Γερμανία: VALMARINE, EXA Corporation

Μέσα από τις δράσεις του έργου, θα δοθεί η δυνατότητα στη ΣΝΜΜ/ΕΜΠ να αναπτύξει περαιτέρω τεχνογνωσία, τόσο στην περιοχή των ηλεκτρικών μηχανών (γεννητριών και προωστήριων ηλεκτρικών κινητήρων) και δικτύων διανομής ηλεκτρικής ενέργειας, όσο και στην περιοχή των θερμικών κινητήριων μηχανών (που κινούν τις γεννήτριες), ώστε να καταστεί ένα Διεθνές Κέντρο Αριστείας στην περιοχή του πλήρως εξηλεκτρισμένου πλοίου. Στο πλαίσιο αυτό, η ΣΝΜΜ/ΕΜΠ θα μπορέσει να συνδράμει την επιστημονική κοινότητα σε θέματα σχετιζόμενα με το σχεδιασμό ηλεκτροκίνητων πλοίων και την αξιολόγηση μεθόδων αποτίμησης της ενεργειακής απόδοσης αυτών. Επί παραδείγματι, οι υπό εξέλιξη ερευνητικές δραστηριότητες περιλαμβάνουν την ανάπτυξη ενός κεντρικού συστήματος παρακολούθησης των ροών ενεργού και αέργου ισχύος στο ηλεκτρικό δίκτυο, καθώς και συμβάντων κακής ποιότητας

ηλεκτρικής ισχύος, με στόχο ένα σχέδιο διαχείρισης της ενεργειακής απόδοσης πλοίου (Ship Energy Efficiency Management Plan - SEEMP) σε συμφωνία με τις επιταγές του IMO.

Για την επίτευξη των στόχων του προγράμματος MARINELIVE έχει συγκροτηθεί μια επιστημονική ομάδα αποτελούμενη από μέλη ΔΕΠ της ΣΝΜΜ/ΕΜΠ και μεταδιδασκτορικούς ερευνητές, με σημαντική ενίσχυση εξοπλισμού (με το κυριότερο στοιχείο εξοπλισμού έναν εξομοιωτή δικτύου πλήρως εξηλεκτρισμένου πλοίου, βλ. εικόνα 1 και σχήμα 2) για την υποστήριξη της σχετικής έρευνας.

Τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων του προγράμματος MARINELIVE προγραμματίζεται να δημοσιοποιηθούν στο πλαίσιο μιας σειράς εκδηλώσεων· για το 2012, οι σημαντικότερες από αυτές είναι οι ακόλουθες:

- Συμμετοχή στη Διεθνή Έκθεση Ποσειδώνια 2012 (4-8 Ιουνίου 2012, περίπου 1422), με συνέντευξη Τύπου εντός της έκθεσης στις 6 Ιουνίου 2012.
- Διοργάνωση διεθνούς συνεδρίου στην ευρύτερη θεματολογία του πλήρως εξηλεκτρισμένου πλοίου (3-5 Ιουνίου 2012).
- Διοργάνωση ανοικτής στο ευρύ κοινό ημερίδας (Open-Day) στις εγκαταστάσεις της ΣΝΜΜ/ΕΜΠ στην Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου στις 7 Ιουνίου 2012.
- Συναντήσεις εργασίας (Workshops) με αντικείμενα κινητήριες μηχανές ηλεκτρογεννητριών και συστήματα αυτοματισμών και ελέγχου πλοίου (22-24 Νοεμβρίου 2012).

Συναφείς δράσεις προγραμματίζονται και για το υπόλοιπο (εντός του 2013) χρονικό διάστημα εκτέλεσης του έργου MARINELIVE (βλ. σχετικές ανακοινώσεις στην ιστοσελίδα του έργου, www.marinelive.org).

1. Ο αντίστοιχος δείκτης απόδοσης λειτουργίας των ενεργειακών συστημάτων του πλοίου, ο επονομαζόμενος Energy Efficiency Operation Index - EEOI, είναι ακόμη σε διαβούλευση και εθελοντική εφαρμογή.
2. Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. www.marinelive.org.

Towmar Baltic, UAB



Ship assistance | Salvage | Outerroad service | Icebreaking | FiFi



Klaipeda / Lithuania

Tel.: +370 46 303427

Fax.: +370 46 303428

Marketing department

Tel.: +370 686 39612

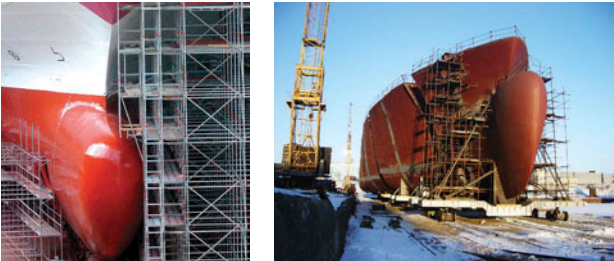
Operations department

Tel.: +370 614 68388

E-mail: info@towmar.lt

Webpage: www.towmar.lt

Ολοκληρωμένο μοντέλο κινήτρια / γάστρας / έλικα για πρόβλεψη επιδόσεων πλοίων



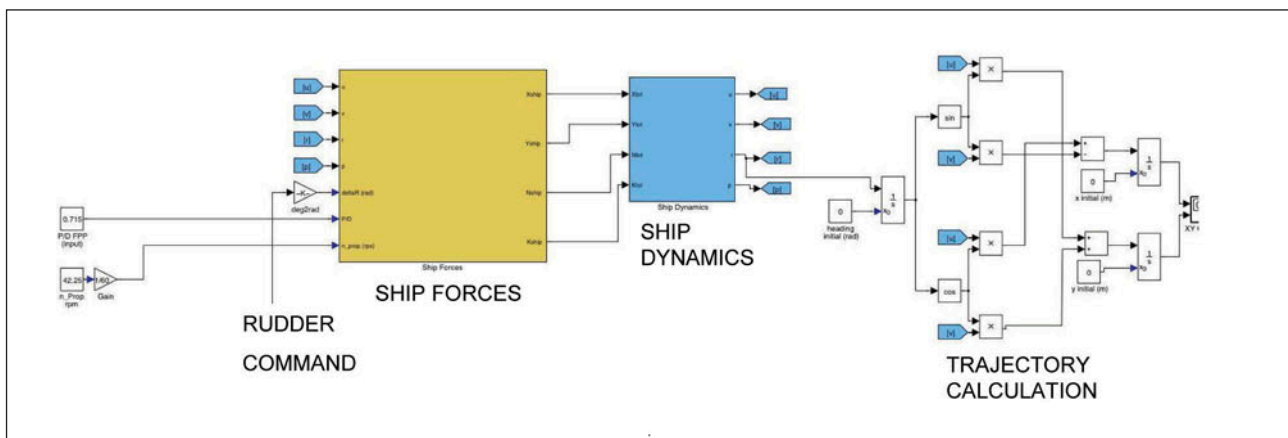
Των **Γεωργίου Παπαλάμπρου**,
Λέκτορα ΕΜΠ, Εργ. Ναυτικής Μηχανολογίας ΕΜΠ
Νικολάου Π. Κυρτάτου,
Καθηγητή ΕΜΠ, δ/ντή Εργ. Ναυτικής Μηχανολογίας ΕΜΠ
και **Στέφανου Γηαρού**,
Υποψήφιου διδάκτορος ΕΜΠ, Εργ. Ναυτικής Μηχανολογίας ΕΜΠ

Το Εργαστήριο Ναυτικής Μηχανολογίας (ΕΝΜ) αναπτύσσει ολοκληρωμένο μοντέλο αριθμητικής προσομοίωσης εγκαταστάσεως πρόωσης πλοίων, με σκοπό την πρόβλεψη επιδόσεων κινήτριων σε αλληλεπίδραση με τις κινήσεις πλοίου.

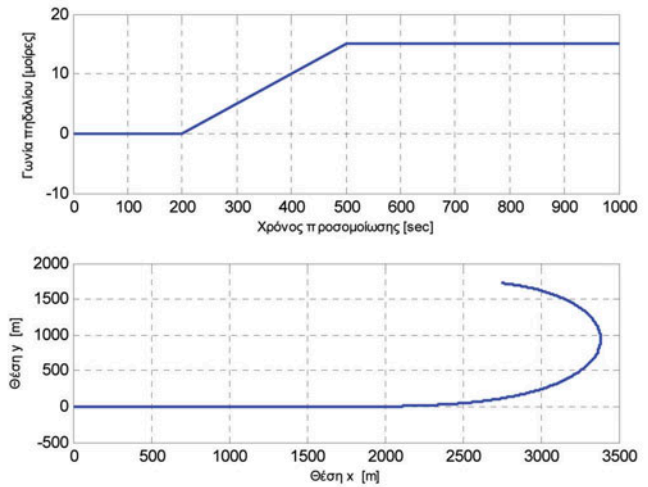
Η πλατφόρμα προσομοίωσης αποτελείται από δύο βασικά υποσυστήματα: μαθηματικό μοντέλο γάστρας-έλικας και μαθηματικό μοντέλο κινήτρια. Η ανάπτυξη έχει σπονδυλωτή μορφή (modules) και υλοποιείται στο περιβάλλον MATLAB/Simulink με χρήση γραφικού προγραμματισμού.

Το μοντέλο γάστρας-έλικας επιλύει δυναμικά τις εξισώσεις που περιγράφουν την κίνηση του πλοίου με τους τρεις βαθμούς ελευθερίας: surge, sway, yaw (**Σχ. 1**). Επιπλέον, υπολογίζονται η αντίσταση της γάστρας και οι δυνάμεις του

Σχήμα 1: Μοντέλο γάστρας, έλικα



Σχήμα 2: Γωνία πηδαλίου και αντίστοιχη πορεία πλοίου



πηδαλίου. Στο μοντέλο της έλικας περιλαμβάνεται ο υπολογισμός της παραγόμενης ώσης και απαιτούμενης ροπής, σύμφωνα με τη σειρά ελίκων Wageningen B.

Η προσομοίωση του κινητήρα πραγματοποιείται μέσω μοντέλου μέσης τιμής (Mean Value Model), που συνδυάζει απλότητα και ταχύτητα εκτέλεσης. Το μοντέλο κινητήρα περιλαμβάνει υποσυστήματα συμπιεστή, σχετό εισαγωγής, κυλίνδρων, οχετών εξαγωγής, στροβίλου, στροφαλοφόρου άξονα και άξονα υπερπληρωτή. Επιλύει τις διαφορικές εξισώσεις ταχυτήτων αξόνων και εφαρμόζει ισολογισμούς ενέργειας και μάζας στα επιμέρους υποσυστήματα.

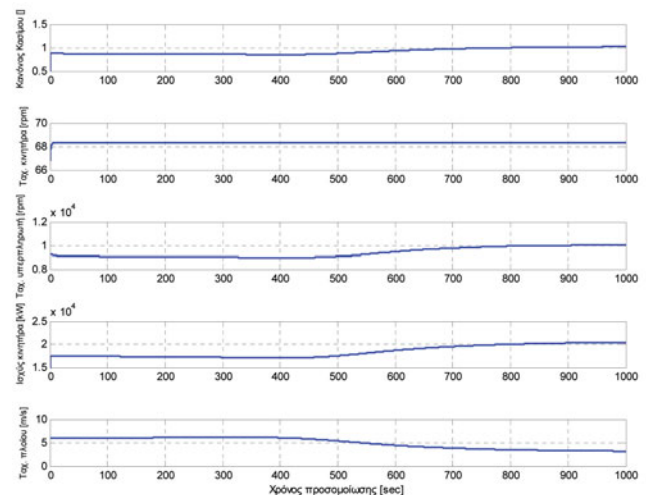
Το μοντέλο πλοίου-έλικας είναι διασυνδεδεμένο με το μοντέλο κινητήρα, έτσι ώστε αυτά να αλληλεπιδρούν μεταξύ τους. Ως αποτέλεσμα, η πορεία του πλοίου (στροφές, ελιγμοί

κτλ.) (Σχ. 2) προκαλεί αντίστοιχες μεταβατικές φορτίσεις στον κινητήρα, ενώ η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα επιδρά στην ταχύτητα πλεύσης του πλοίου (Σχ. 3).

Η υπολογιστική πλατφόρμα συμπληρώνεται από μοντέλα περιβαλλοντικών διαταραχών (άνεμος, κύμα, πάγος) καθώς και από μαθηματικό μοντέλο αυτόματου πιλότου, ο οποίος διατηρεί την επιθυμητή πορεία του πλοίου.

Επιπλέον, υπάρχει η δυνατότητα εφαρμογής αλγορίθμων βελτιστοποίησης διαφόρων παραμέτρων της πλατφόρμας προσομοίωσης, π.χ.. προσδιορισμός των ρυθμίσεων του κινητήρα με στόχο την ελαχιστοποίηση της κατανάλωσης καυσίμου και περιορισμό, η ταχύτητα πλοίου να διατηρείται πάνω από προκαθορισμένα όρια, για συγκεκριμένο σενάριο πλεύσης υπό γνωστές περιβαλλοντικές συνθήκες.

Σχήμα 3: Φόρτιση κινητήρα και ταχύτητα πλοίου



Νέες δραστηριότητες στο yachting



Του **Πάνου Ζαχαριάδη**

Technical Director

Atlantic Bulk Carriers Management Ltd

Μια από τις συνέπειες της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα είναι η διαρκώς αυξανόμενη μετανάστευση των νέων σε ξένες χώρες, με το επιστημονικό και το εργατικό δυναμικό να αποδυναμώνονται και, παράλληλα, να εξανεμίζονται οι όποιες ελπίδες για οικονομική σταθερότητα ή ακόμα και για ανάπτυξη.

Η Ελλάδα, ούσα ένας χώρος γεωγραφικά ισχυρός και με ιδιαίτερη έφεση στη ναυτιλία, θα μπορούσε να εξελίξει πολλές δραστηριότητες στον τομέα αυτόν. Το ερώτημα έγκειται στο αν οι προσπάθειες που γίνονται από Έλληνες νέους, στηρίζοντας και προβάλλοντας τη χώρα τους στο εξωτερικό, μέσω των δραστηριοτήτων τους, θα μπορέσουν στο μέλλον να αποδώσουν. Για να προκύψει κάτι τέτοιο ίσως χρειάζεται μια συλλογική εργασία ανεξάρτητα από την κυβέρνηση αλλά ως ελληνική αλληλεγγύη.

Παρατηρώντας τη ραγδαία εξέλιξη της γειτονικής μας χώρας, της Τουρκίας, στη βιομηχανία των σκαφών, αναρωτιέμαι ποιοι ήταν οι παράγοντες που συντέλεσαν σε αυτό, και συγχρόνως

Η πρώτη ιδέα ήταν να δημιουργηθεί ένα σχέδιο με ισχυρά χαρακτηριστικά γνωρίσματα και στην πορεία, καθώς η ιδέα εξελισσόταν, άρχισε να λαμβάνει τη μορφή μιας δυναμικής κίνησης.

δεν υφίστανται στην ελληνικό χώρο.

Μήπως αυτό είναι η αρχή για μια νέα ιδέα και πράξη στο μέλλον;

Την ίδια άποψη συμμερίζεται και η Ήρα Πετρομα-

νωλάκη, αρχιτέκτονας και yacht designer. Αφού τελείωσε τις σπουδές της στην αρχιτεκτονική, συνέχισε στο Politecnico di Milano, Yacht design. Παρ' όλες τις ευκαιρίες που της δόθηκαν για εργασία στο εξωτερικό, προτίμησε να εδραιώσει το studio της IP.YD στην Ελλάδα (www.ipyd.gr) και να προσπαθήσει στον τομέα του yachting παρά τις δυσκολίες και αντιξοότητες που συναντά κανείς στις μέρες μας, ειδικά σε έναν τομέα όπως ο σχεδιασμός και η κατασκευή σκαφών, ο οποίος έχει χτυπηθεί ίσως περισσότερο από οποιονδήποτε άλλο λόγω της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα.

Η προσωπική ανάπτυξη και κατά συνέπεια και η συλλογική είναι στα χέρια μας, υποστηρίζει η Ήρα και, αν θέλουμε να



συντελέσουμε σε αυτό, πρέπει να σταθούμε και να δραστηριοποιηθούμε ο καθένας μας στο βαθμό που μπορεί, ενισχύοντας ο ένας τον άλλον.

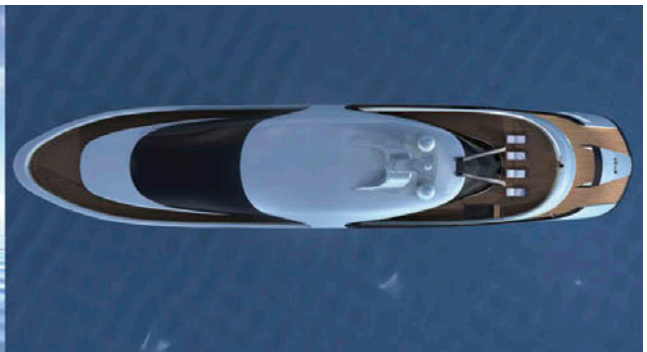
Πρόσφατα, δημιούργησε ένα ιδιαίτερο design για το οποίο υπήρξε έντονο ενδιαφέρον από Έλληνα πελάτη, που όμως δεν προχώρησε στην κατασκευή λόγω της οικονομικής κρίσης. Παρ' όλα αυτά, το συγκεκριμένο σκάφος έχει ήδη δημοσιευθεί από ξένα websites όπως superyachts.com, superyachtdesign.com, charterworld.com, superyachttimes.com κ.ά. και θα ήταν ενδιαφέρον να παρακολουθήσουμε τη δομή της σκέψης όσον αφορά το σχεδιασμό πίσω από το εικονιζόμενο σκάφος «i41», το οποίο πρόκειται για ένα σύγχρονο design 40,5 μέτρων του IP.YD studio.

Οι αρμονικές καμπύλες του και η μινιμαλιστική προσέγγιση δίνουν κομψότητα και δυναμική εμφάνιση. Ταυτόχρονα είναι μια διαχρονική σχεδίαση, που καθιστά αυτό το σκάφος μοναδικό. Η κάθετη γυάλινη επιφάνεια στο μέσο του σκάφους

δίνει την εντύπωση ότι χωρίζει και ξαναενώνει το σκάφος την ίδια στιγμή, και μέσω αυτού η έννοια της κίνησης ολοκληρώνεται. Η σχεδιάστρια Έρα Πετρομανωλάκη εξηγεί: «Η πρώτη ιδέα ήταν να δημιουργηθεί ένα σχέδιο με ισχυρά χαρακτηριστικά γνωρίσματα και στην πορεία, καθώς η ιδέα εξελισσόταν, άρχισε να λαμβάνει τη μορφή μιας δυναμικής κίνησης. Τα σχέδια ακολουθούν την ίδια κατεύθυνση, με πρωταρχική σκέψη πάντα την άνεση και την ευελιξία των χώρων, ώστε να μπορούν να καλυφθούν όλες οι ανάγκες του πελάτη».

Επιπλέον, τα καινοτόμα πρότυπα μαζί με την υψηλή ποιότητα μπορούν να πετύχουν την παροχή άνεσης και χαλάρωσης στους εξωτερικούς χώρους των δύο καταστρωμάτων. «Η ομορφιά και η άνεση ενός ταξιδιού πάνω σε ένα σκάφος εξαρτώνται από τις λεπτομέρειες του σχεδίου σε κάθε υπάρχουσα επιφάνεια», υποστηρίζει κλείνοντας η Έρα Πετρομανωλάκη.

Ας ευχηθούμε, λοιπόν, τέτοιες νέες και άξιες προσπάθειες να ευδοκιμήσουν.



Η επόμενη γενιά ναυπηγών



Του δρος **Θάνου Πάλη**
και της **Αιμιλίας Παπαχρήστου**

Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Η έρευνα του κοινωνιολογικού προφίλ των νέων που επιλέγουν να σπουδάσουν στα ναυτικά και ναυτιλιακά εκπαιδευτικά ιδρύματα, συνεχίζεται για τρίτη συνεχή χρονιά. Στο πλαίσιο αυτό, πραγματοποιήθηκε έρευνα με τη χρήση ερωτηματολογίου στους πρωτοετείς φοιτητές της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, με 70 φοιτητές, σε σύνολο 75 εισερχομένων το ακαδημαϊκό έτος 2011-2012, να απαντούν στο ερωτηματολόγιο της έρευνας.

Η τάση προς αύξηση του αριθμού των θηλών που παρακολουθούν το πρόγραμμα σπουδών δεν επαληθεύτηκε. Μάλιστα, φέτος εμφανίζεται το χαμηλότερο ποσοστό θηλών που φοιτούν στο τμήμα, 14,3%, έναντι 28,9% την ακαδημαϊκή χρονιά 2010-11. Οι άρρενες αντίστοιχα είναι το 85,7% των πρωτοετών φοιτητών.

Η συντριπτική πλειοψηφία των πρωτοετών φοιτητών, το 77,1%, κατάγεται από την Αττική (65%, το 2010-11, 91%, 2009-10). Το 61,4% των πρωτοετών φοιτητών κατάγεται από πόλη με ναυτιλιακή παράδοση (68%, 2010-11), ενώ το 68,6% από πόλη με θέσεις εργασίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία (84,2%, 2010-11).

Μόνο το 11,4% των πρωτοετών φοιτητών της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών έχει εργασιακή εμπειρία

(10% μερικής απασχόλησης, 1,4% πλήρους απασχόλησης), η οποία είναι στο σύνολό της σε τομείς εκτός της ναυτιλίας. Το 94,1% δεν εργάζεται σήμερα, αλλά οι περισσότεροι από τους μισούς (51,7%) θα επιδιώξουν να εργαστούν κατά τη διάρκεια των σπουδών τους.

Οι πρωτοετείς φοιτητές της σχολής προέρχονται από οικογένειες με υψηλό μορφωτικό επίπεδο τόσο του πατέρα όσο και της μητέρας. Οι πατέρες είναι απόφοιτοι ΑΕΙ σε ποσοστό 39,1% (26,3%, 2010-11) ενώ το 15,9% (23,7%, 2010-11) είναι κάτοχοι μεταπτυχιακού. Τα ποσοστά στις μητέρες είναι

Μόνο το 11,4% των πρωτοετών φοιτητών της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών έχει εργασιακή εμπειρία, η οποία είναι στο σύνολό της σε τομείς εκτός της ναυτιλίας. Το 94,1% δεν εργάζεται σήμερα, αλλά οι περισσότεροι από τους μισούς θα επιδιώξουν να εργαστούν κατά τη διάρκεια των σπουδών τους.

αντίστοιχα υψηλά, με το 40,3% (35,1%, 2010-11) να είναι απόφοιτοι ΑΕΙ και το 14,9% κάτοχοι μεταπτυχιακού. Το ποσοστό είναι χαμηλότερο σε σχέση με τη χρονιά 2010-11 (21,6%), αλλά εξακολουθεί να είναι αρκετά υψηλό με τη χρονιά 2009-10 (5%). Αξίζει να σημειωθεί ότι τα ποσοστά συνεχίζουν να είναι υψηλά από πέρυσι, συγκρινόμενα με τον μέσο όρο της Ελλάδας στις ηλικίες 45-64, ο οποίος ισοδυναμεί με 4,3%. Μόλις 15,7% των πρωτοετών φοιτητών προέρχονται από οικογένειες που έχουν σχετική με τη ναυτιλία επαγγελματική δραστηριότητα.

Συνολικά αποτελέσματα Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του ΕΜΠ (Α΄ έτος)

Το 80,3% των πρωτοετών φοιτητών που απάντησαν στην ερώτηση (56 από τους 70) έχουν ετήσιο οικογενειακό εισόδημα πάνω από €20.000, ενώ στο 35,7% το ετήσιο οικογενειακό εισόδημα ξεπερνά τις €45.000. Τα ποσοστά είναι τα υψηλότερα που έχουν καταγραφεί στα τρία χρόνια της έρευνας. Το 2010-11 το 51,6% είχε ετήσιο οικογενειακό εισόδημα πάνω από €20.000 και το 16,1% πάνω από €45.000. Αντίστοιχα, τη χρονιά 2009-10, 56% των οικογενειών είχαν εισόδημα €20.000-45.000 ετησίως, ενώ το 32% άνω των €45.000. Για συγκριτικούς λόγους να αναφερθεί ότι το μέσο ετήσιο διαθέσιμο εισόδημα των νοικοκυριών ανέρχεται σε €23.394,73, σύμφωνα με τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας.

Συνεχίζουν να είναι συνειδητοποιημένοι για την επιλογή τους οι πρωτοετείς φοιτητές. Το 56,5% απαντά ότι το τμήμα είναι η πρώτη του επιλογή. Το πρόγραμμα προπτυχιακών σπουδών ήταν πρώτη επιλογή για το 56,8% το έτος 2010-11 και για το 41% το 2009-2010.

Η συντριπτική πλειοψηφία των γονέων είναι πολύ θετική στη φοίτηση των παιδιών τους στη Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, σε ποσοστό 71%. Παράλληλα, το 95,7% των πρωτοετών φοιτητών θα συνεχίσει τις σπουδές του στη σχολή.

Στην απόφασή τους αυτή σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν, οι καλές προοπτικές επαγγελματικής αποκατάστασης (98,4%), το ενδιαφέρον περιεχόμενο των μαθημάτων (96,8%) και το προσωπικό ενδιαφέρον να αποκτήσουν γνώσεις στη ναυτιλία (96,7%). Άλλοι σημαντικοί παράγοντες είναι η ποιότητα του εκπαιδευτικού δυναμικού (94,2%) και η φήμη του τμήματος στην αγορά εργασίας (93,5%). Τα ποσοστά και οι λόγοι που επηρεάζουν τους πρωτοετείς φοιτητές στην απόφασή τους να συνεχίσουν τις σπουδές τους στη σχολή δεν έχουν αλλάξει σημαντικά και στα τρία χρόνια της έρευνας.

Πρώτη φορά κατά τη διάρκεια της τριετούς έρευνας, η οικογένεια αποτελεί τη σημαντικότερη πηγή πληροφόρησης για το σχολή (83,3%). Ακολουθούν η προσωπική έρευνα μέσω Ιντερνετ (80,4%) και οι επαγγελματίες στην αγορά εργασίας (73,3%).

Η συντριπτική πλειοψηφία (92,9%) απαντά ότι ιδανικός τομέας για εργασία είναι η ναυτιλία, ενώ η ναυπηγική βιομηχανία είναι δεύτερη πιο επιθυμητή επιλογή με 86,4%. Μειωμένο σε σχέση με τις άλλες χρονιές της έρευνας είναι το ποσοστό των ερωτηθέντων που δεν γνωρίζουν ακόμη ποιος είναι ο πιο επιθυμητός τομέας απασχόλησης (44%).

Από το 92,9% που απαντά ότι θέλει να απασχοληθεί στη ναυτιλία, το 35,7% θέλει να ασχοληθεί με τα tankers, το 26,8% με την κρουαζιέρα και το 14,3% με τα containers. Πολύ χαμηλό είναι το ποσοστό που θέλει να απασχοληθεί στον κλάδο των LPGs/LNGs, μόλις 1,8%.

Τέλος, το 64,3% δηλώνει ότι έχει μέτριες γνώσεις σχετικά με την ελληνική ναυτιλία, ενώ ένα 15,7% ελάχιστες και μόνο το 7,1% δεν έχει καθόλου γνώσεις για τη ναυτιλία.

Φύλο	%
Άρρεν	85,7
Θήλυ	14,3
Σύνολο	100

Από ποιο νομό της Ελλάδας προέρχεσθε;	%
Αττική	77,1
Αν. Μακεδονία / Θράκη	1,4
Βόρειο Αιγαίο	1,4
Ήπειρος	1,4
Ιόνια Νησιά	2,9
Κρήτη	1,4
Νότιο Αιγαίο	1,4
Πελοπόννησος	5,7
Στερεά Ελλάδα	4,3
Κύπρος	1,4
Ξένοι υπήκοοι	1,4
Σύνολο	100,0

Στην πόλη όπου μεγαλώσατε υπάρχει ναυτιλιακή παράδοση και ιστορία;	%
Ναι	61,4
Όχι	28,6
Δεν γνωρίζω	10,0
Σύνολο	100,0

Στην πόλη σας υπάρχουν θέσεις εργασίας που σχετίζονται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία;	%
Ναι	68,6
Όχι	27,1
Δεν γνωρίζω	4,3
Σύνολο	100,0

Έχετε επαγγελματική εμπειρία;	(%)
Ναι-πλήρη Απασχόληση	1,4
Ναι-μερική Απασχόληση	10
Όχι	88,6
Σύνολο	100

Συνολικά αποτελέσματα Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του ΕΜΠ

Παρούσα εργασιακή κατάσταση	(%)
Ναι-μερική Απασχόληση	5,9
Όχι	94,1
Σύνολο	100

Εργασία κατά τη διάρκεια των σπουδών (%)	
Ναι	51,7
Όχι	48,3
Σύνολο	100

Ποιο είναι το μορφωτικό επίπεδο του πατέρα σας;	%
Απόφοιτος Γυμνασίου	1,4
Απόφοιτος Λυκείου	13
Απόφοιτος Τεχνικών Σχολών/ΙΕΚ/ΤΕΙ	20,3
Απόφοιτος ΑΕΙ	39,1
Κάτοχος Μεταπτυχιακού	15,9
Απόφοιτος ΑΕΝ	5,8
Άλλο	4,3
Σύνολο	100

Ποιο είναι το μορφωτικό επίπεδο της μητέρας σας;	%
Απόφοιτος Δημοτικού	3
Απόφοιτος Γυμνασίου	3
Απόφοιτος Λυκείου	19,4
Απόφοιτος Τεχνικών Σχολών/ΙΕΚ/ΤΕΙ	17,9
Απόφοιτος ΑΕΙ	40,3
Κάτοχος Μεταπτυχιακού	14,9
Άλλο	1,5
Σύνολο	100

Οι γονείς σας έχουν κάποια συναφή επαγγελματική δραστηριότητα με τη ναυτιλία;	%
Ναι	15,7
Όχι	84,3
Σύνολο	100

Πόσο θετικοί ήταν οι γονείς σας ως προς την εισαγωγή σας στη συγκεκριμένη σχολή (%)	
Πολύ	71,0
Αρκετά	26,1
Καθόλου	2,9
Σύνολο	100

Πώς μάθατε για το συγκεκριμένο τμήμα; %

	Συμφωνώ αρκετά	Συμφωνώ	Μάλλον συμφωνώ	Μάλλον διαφωνώ	Διαφωνώ	Διαφωνώ αρκετά	Σύνολο
Φίλοι	18,8	20,8	12,5	16,7	10,4	20,8	100
Καθηγητές στο σχολείο	10,9	32,6	8,7	10,9	8,7	28,3	100
Απόφοιτοι τμήματος	14,3	14,3	11,9	19,0	11,9	28,6	100
Μέλος της οικογένειας	42,6	31,5	9,3	5,6	3,7	7,4	100
Εκθέσεις με θέμα την εκπαίδευση	2,4	17,1	26,8	0	14,6	39	100
Διαφημίσεις και άρθρα στα ΜΜΕ	0	7,3	7,3	22	19,5	43,9	100
Επαγγελματίες στην αγορά εργασίας	24,4	31,1	17,8	4,4	4,4	17,8	100
Προσωπική έρευνα (πλην internet)	26,1	26,1	8,7	10,9	8,7	19,6	100
Internet	37,0	37,0	6,5	6,5	6,5	6,5	100
Άλλο	29,4	0	5,9	0	29,4	35,3	100

Συνολικά αποτελέσματα Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του ΕΜΠ

Ποιο είναι το ετήσιο εισόδημα της οικογένειάς σας;	%
<12.000€	7,1
12.000-20.000€	12,5
20.001-45.000€	44,6
45.001-75.000€	25,0
>75.000€	10,7
Σύνολο	100

Σκοπεύετε να συνεχίσετε τις σπουδές σας στο τμήμα;	%
Ναι	97,1
Όχι	2,9
Σύνολο	100

Ήταν το ΕΜΠ (Σχολή Ναυπηγικής) η πρώτη σας επιλογή στο μηχανογραφικό;	%
Ναι	56,5
Όχι	43,5
Σύνολο	100

Εάν επιθυμείτε να σταδιοδρομήσετε στον τομέα της ναυτιλίας σε ποιό κλάδο θα θέλατε να εξειδικευτείτε;	(%)
Tankers	35,7
Bulk Carriers	5,4
Containers	14,3
Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων	3,6
LPGs/LNGs	1,8
Κρουαζιέρα	26,8
Ακτοπλοΐα	12,5
Σύνολο	100



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

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



Συνολικά αποτελέσματα Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του ΕΜΠ

Για την απόφαση να συνεχίσετε τις σπουδές σας στο συγκεκριμένο τμήμα, είναι σημαντικοί οι παρακάτω παράγοντες: (%)

	Συμφωνώ αρκετά	Συμφωνώ	Μάλλον συμφωνώ	Μάλλον διαφωνώ	Διαφωνώ	Διαφωνώ αρκετά	Σύνολο
Δεν έχω άλλες εναλλακτικές	1,9	5,8	11,5	13,5	23,1	44,2	100
Προσωπικό ενδιαφέρον να αποκτήσω γνώσεις στη ναυτιλία	45	31,7	20	1,7	1,7	0	100
Προσωπικό ενδιαφέρον να αποκτήσω γνώσεις στις Μεταφορές	15,1	26,4	32,1	11,3	11,3	3,8	100
Ναυτιλιακή παράδοση της χώρας μας	23,6	30,9	25,5	9,1	5,5	5,5	100
Καλές προοπτικές επαγγελματικής αποκατάστασης	46,9	35,9	15,6	0	0	1,6	100
Καλή φήμη τμήματος στην αγορά εργασίας	48,4	35,5	9,7	1,6	0	4,8	100
Καλή φήμη τμήματος στους αποφοίτους/φίλους μου	23,1	21,2	36,5	11,5	0	7,7	100
Ενδιαφέρον περιεχόμενο μαθημάτων	54	27	15,9	1,6	0	1,6	100
Ποιότητα υποδομών τμήματος	21,8	32,7	38,2	3,6	1,8	1,8	100
Ποιότητα εκπαιδευτικού προσωπικού	19,2	26,9	48,1	3,8	0	1,9	100
Πόλη στην οποία βρίσκεται το τμήμα	32,1	30,4	14,3	12,5	7,1	3,6	100
Άλλος	0	0	7,7	0	46,2	46,2	100

Μετά την αποφοίτησή μου θα ήθελα να σταδιοδρομήσω στον παρακάτω κλάδο (%):

Σχέδια μετά την αποφοίτηση	Επιθυμώ αρκετά	Επιθυμώ	Μάλλον επιθυμώ	Μάλλον δεν επιθυμώ	Δεν επιθυμώ	Δεν επιθυμώ καθόλου	Σύνολο
Ποντοπόρος ναυτιλία	51,8	28,6	12,5	1,8	1,8	3,6	100
Λιμενική βιομηχανία	12,2	18,4	44,9	10,2	8,2	6,1	100
Βιομηχανία των Μεταφορών	6,3	22,9	39,6	14,6	8,3	8,3	100
Στην ευρύτερη Δημόσια Διοίκηση	10,2	8,2	24,5	18,4	18,4	20,4	100
Θαλάσσιος τουρισμός	8,2	16,3	30,6	18,4	14,3	12,2	100
Λιμενικό Σώμα	4,2	10,4	10,4	27,1	18,8	29,2	100
Ναυπηγική βιομηχανία	64,4	22	10,2	0	1,7	1,7	100
Τράπεζες	14,0	2	26	24	14	20	100
Άλλη βιομηχανία	4,9	7,3	26,8	22	9,8	29,3	100
Δεν γνωρίζω ακόμα	24	24	8	8	16	20	100

Πόσο ενημερωμένος/η είστε για την ελληνική ναυτιλία σήμερα (%):

Πολύ	12,9
Μέτρια	64,3
Ελάχιστα	15,7

Καθόλου	7,1
Σύνολο	100



ASHLEY & HOLMES ATHENS



PHYSICAL SUPPLIER

For over 40 years we have been sailing the seas.

The sea holds no secrets for us. We sail across and over it with respect and responsibility. We provide the most reliable services offering refuelling locations across the country's biggest ports, rapid and friendly services, consistency, safety, top quality fuels and high environmental consciousness.

For over 40 years now, we and the sea have become one!

Στο πλαίσιο της ετήσιας έρευνας των «Ν.Χ.» για νέα προϊόντα στην υπηρεσία του πλοίου, σας παρουσιάζουμε τις τελευταίες, αξιόπιστες, όσο και καινοτόμους προτάσεις.

DISCOVERY MARINE LTD

Ολοκληρωμένες λύσεις απαιτήσεων του IMO σχετικά με Fire Fighting Systems

Η εταιρεία DISCOVERY MARINE LTD, δίνοντας έμφαση στο After Sales Service και πάντα σε εναρμόνιση με τις απαιτήσεις του IMO, παρέχει μια διευρυμένη γκάμα ετοιμοπαράδοτων προϊόντων και ολοκληρωμένων υπηρεσιών Fire Fighting. Η εταιρεία αναλαμβάνει την εγκατάσταση σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου, σε γυάρδα ή εν πλω. Η πιστοποίηση της εργασίας έρχεται με το Commissioning.

Τηλ.: 210-72.4 2.700

E-mail: info@discovery-marine.com

www.discovery-marine.com



CO₂ Flexible Discharge Hoses in accordance with IMO Resolution MSC.1/CIRC.1318

«CO₂ Flexible discharge hoses should be replaced at the intervals recommended by the manufacturer and not exceeding every 10 years.»

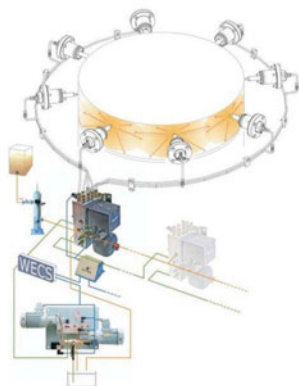


CO₂ Fixed Systems Upgrades in accordance with IMO Resolution MSC.256(84)

«Two Separate Controls shall be provided for releasing Carbon Dioxide into a protected space, One Control shall be used for opening the valve and a second to discharge the gas from its storage containers...»

WARTSILA GREECE S.A.

Μείωση της κατανάλωσης κυλινδρελαίου των δίχρονων κύριων μηχανών Wärtsilä



Τηλ.: 210-41.35.450

E-mail: wartsila-greece@wartsila.com

www.wartsila.com

Το Pulse Lubrication System (PLS) είναι αποτέλεσμα έρευνας και ανάπτυξης της Wärtsilä Switzerland Ltd και εγκαθίσταται στις περισσότερες δίχρονες κύριες μηχανές Wärtsilä των νέων πλοίων υπό ναυπήγηση. Η λειτουργία του στηρίζεται στον ηλεκτρονικά ελεγχόμενο χρονισμό της έγχυσης δοσομετρικών ποσοτήτων του κυλινδρελαίου. Με αυτόν τον τρόπο αποφεύγεται η άσκοπη κατανάλωση του κυλινδρελαίου και επιτυγχάνεται μείωσή της έως και 60%, στα 0,8 gr/kWh.

Το Pulse Lubrication System έχει δοκιμαστεί ήδη με περισσότερες από τριακόσιες χιλιάδες αθροιστικά ώρες λειτουργίας σε περισσότερα από πενήντα πλοία από το 2007, με εξαιρετικά αποτελέσματα όσον αφορά την εξοικονόμηση κυλινδρελαίου. Σημαντικό πλεονέκτημα του συστήματος είναι ότι το μεγαλύτερο μέρος της εγκατάστασης μπορεί να γίνει με το πλοίο σε λειτουργία.

Η Wärtsilä με το Retrofit Pulse Lubrication System, όπως και με τα υπόλοιπα προϊόντα και υπηρεσίες της, αυξάνει την κερδοφορία των πελατών της, παρέχοντας ενεργειακές λύσεις στα πλοία, ενώ παράλληλα συμβάλλει στη μείωση της μόλυνσης του περιβάλλοντος.

ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΤΡΑΔΗΣ

Sirius: κάβος υψηλής τεχνολογίας

Sirius είναι το όνομα του κάβου νέας γενιάς, που κατασκευάζεται από το υψηλής τεχνολογίας νήμα Spectra® (Ultra High Molecular Weight Polyethylene - UHMWPE ή High Modulus Polyethylene - HMPE), το οποίο παράγεται αποκλειστικά από την πολυεθνική εταιρεία Honeywell στην Αμερική. Ο όμιλος εταιρειών Κατράδης, πιστός στη συνεχή του προσπάθεια για καινοτομία και διεύρυνση των προϊόντων του,



έχει συνάψει συνεργασία με την αμερικανική εταιρεία Honeywell, που εξασφαλίζει σταθερή ποιότητα σε όλα τα στάδια της παραγωγής του νήματος αυτού και υπερυψηλή αντοχή σε εφελκυσμό και τριβή. Το Spectra® είναι 40% δυνατότερο του αντίστοιχου αραμιδικού νήματος, τρεις φορές πιο δυνατό από τον πολυεστέρα και το νάιλον και 10 φορές δυνατότερο από το τσάιλι, φέρει δε υψηλό δείκτη ασφαλείας και προστασίας, σύμφωνα

πάντοτε με τις οδηγίες του OCIMF, ο οποίος αποδέχεται το σχοινί αυτό για την πρόσδεση των δεξαμενοπλοίων. Οι μεγάλες διεθνείς ναυτιλιακές εταιρείες, ελληνικές και μη, εμπιστεύονται τα σχοινιά Sirius διότι παρέχουν:

- Ευκολότερη πρόσδεση με λιγότερα άτομα και με μηδενικές επιπτώσεις στην υγεία τους, λόγω του κατά πολύ μειωμένου βάρους τους.
- Γρηγορότερη πρόσδεση, άρα μεγάλα οικονομικά οφέλη στις πλοιοκτήτριες/διαχειρίστριες εταιρείες.
- Μεγάλη διάρκεια ζωής λόγω της ειδικής μοριακής σύνθεσής τους, άρα ακόμη μεγαλύτερη οικονομία.
- Σημαντικά μικρότερο κόστος συντήρησης αναφορικά με τα συρματόσχοινα που αντικαθιστούν, καθαρότερο κατάστρωμα και οικολογικό χαρακτήρα.
- Υψηλή ασφάλεια.

Τα παραπάνω χαρακτηριστικά του νήματος Spectra®, σε συνάρτηση με την εμπειρία, την τεχνογνωσία και τον έλεγχο ποιότητας της εταιρείας Κατράδης στην παραγωγή και την έρευνα και εξέλιξη των κάβων και σχοινιών ναυτιλίας, συνιστούν μια εποικοδομητική αμφίδρομη σχέση ασφαλείας, εμπιστοσύνης και μια ιδιαιτέρως επιτυχή σύνθεση.

Τηλ.: 210-40.60.300, E-mail: info@katradis.com, www.katradis.com, www.honeywell.com

ERMA FIRST ESK ENGINEERING SOLUTIONS S.A.

Erma First - Ballast Water Treatment System



Η εταιρεία ERMA FIRST ESK Engineering Solutions S.A. ιδρύθηκε με σκοπό την έρευνα, ανάπτυξη, σχεδίαση, πιστοποίηση και παραγωγή του συστήματος επεξεργασίας θαλασσίου έρματος Erma First BWTS. Το σύστημα αποτελείται από δύο στάδια επεξεργασίας. Το πρώτο στάδιο περιλαμβάνει ένα μηχανικό διαχωρισμό με σκοπό την απομάκρυνση τόσο των οργανικών (ζωντανοί οργανισμοί, φυτοπλαγκτόν κτλ.) όσο και των αδρανών (άμμος, ιζήματα κτλ.) με μέγεθος μεγαλύτερο των 20 μm από το υγρό. Για το διαχωρισμό χρησιμοποιείται ένα προ- φίλτρο συνοδευόμενο από μια συστοιχία κυκλώνικών διαχωριστήρων. Στο δεύτερο στάδιο, κάνοντας χρήση της ηλεκτρόλυσης των αλάτων που υπάρχουν στο νερό, παράγει ελεύθερο χλώριο για την εξολόθρευση των ζωντανών οργανισμών.

Το σύστημα έχει αποδείξει την υψηλή του απόδοση τόσο κατά τη διάρκεια των δοκιμών επί ξηράς όσο και σε αυτές επί πλοίου. Ο σπονδυλωτός του σχεδιασμός προσφέρει ελάχιστη απαίτηση χώρου και η χρήση προηγμένων ηλεκτρολυτικών κελιών εξασφαλίζει υψηλή ενεργειακή απόδοση. Το σύστημα Erma First αναμένεται να λάβει την τελική πιστοποίηση (Type Approval) τον Μάρτιο του 2012.

Τηλ.: 210-40.93.000
E-mail: info@ermafirst.com
www.ermafirst.com

ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΙΣΧΥΟΣ ΕΠΕ

Νέοι αισθητήρες ανέμου - Στατικός αισθητήρας ανέμου (WSS)



Η εταιρεία Αυτοματισμός και Έλεγχος Ισχύος ΕΠΕ, που εισάγει και αντιπροσωπεύει στην Ελλάδα τα προϊόντα του οίκου DEIF Δανίας, διαθέτει στην αγορά τους νέους αισθητήρες ανέμου Wind Sensor Static (WSS).

Ο WSS είναι ένας αισθητήρας που στηρίζεται στη μέτρηση ανέμου με υπερήχους και συγκεκριμένα σε τρεις μορφοτροπίες υπερήχων, τοποθετημένους σε σχήμα τριγώνου ίσης απόστασης ο ένας από τον άλλον. Οι μορφοτροπίες στέλνουν και λαμβάνουν σήματα σε ένα σταθερό μοτίβο, που ελέγχεται από τον ενσωματωμένο μικροεπεξεργαστή και το λογισμικό. Καθώς η διάδοση των παλμών (impulse spread) επηρεάζεται από τον άνεμο, ο πομπός, στέλνοντας ερεθίσματα σε ούριο άνεμο, θα φθάσουν στο δέκτη (receiving transmitter) γρη-

γορότερα από αυτόν που στέλνει σε αντίθετο άνεμο. Όταν συγκριθούν όλες οι μετρήσεις, ο μικροεπεξεργαστής μπορεί να καθορίσει την κατεύθυνση του ανέμου και την ταχύτητα με πολύ μεγάλη ακρίβεια.

Ο WSS είναι κατάλληλος για όλες τις κύριες εφαρμογές και εγκαταστάσεις. Ο IP66

- εγκεκριμένος αισθητήρας είναι διαθέσιμος σε δύο εκδόσεις, έναν αθέρμαντο και έναν που θερμαίνεται με ηλεκτρισμό (για να αποφευχθεί η δημιουργία πάγου).

Η ίδια η ισχυρή μηχανική και στατική (υπέρηχοι) αρχή μέτρησης παρέχει μια μακράς διάρκειας λύση, που δεν θα φθαρεί. Ανά τα χρόνια, σε πλοία που χρησιμοποιούσαν δυναμικούς αισθητήρες, λόγω της μεγάλης ταχύτητάς τους, οι αισθητήρες φθείρονταν πολύ γρήγορα, με αποτέλεσμα τη συχνή αντικατάσταση αυτών. Οι στατικοί αισθητήρες της DEIF δεν έχουν κινούμενα μέρη και, επομένως, δεν υπόκεινται σε οποιαδήποτε από τα παραδοσιακά προβλήματα φθοράς, προφανώς είναι και μια επιλογή χαμηλού κόστους συντήρησης.

Ως αποτέλεσμα, ο WSS είναι η βέλτιστη λύση για το τραχύ θαλάσσιο περιβάλλον στα πλοία, ανεξάρτητα από το πού πηγαίνουν.

Τηλ.: 210-53.13.111, E-mail: info@apc.com.gr

C&A ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΣΙΔΙΑΡΗΣ Α.Ε.

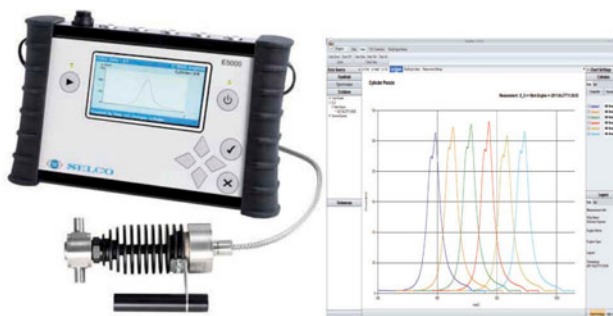
Συσκευή ρύθμισης και παρακολούθησης μηχανών

• Ανάλυση δεδομένων κινητήρα • Βελτιστοποίηση επιδόσεων • Ελαχιστοποίηση εκπομπών

Με το ENGINE EYE, του οίκου SELCO, ο τεχνικός μπορεί να ρυθμίσει, να συγχρονίσει και να παρακολουθήσει την απόδοση μιας μηχανής. Να μετρήσει εύκολα παραμέτρους, όπως συμπίεση, θερμοκρασία, χρονισμό, ταχύτητα περιστροφής. Είναι κατάλληλο για όλες τις μηχανές, ανεξάρτητα από το υλικό καύσης, HFO, MDO, LPG κτλ. Όλοι οι αισθητήρες είναι αντικρηκτικού τύπου, ανοξείδωτοι, με μονωμένα καλώδια.

Πλεονεκτήματα

- Ρύθμιση της μηχανής κατά τη λειτουργία της
- Προληπτική μείωση του κόστους συντήρησης
- Έλεγχος βαθμονόμησης στο πλοίο
- Εύκολη τοποθέτηση του κάθε αισθητήρα, ανεξάρτητα από τη διάμετρο του άξονα της μηχανής.
- On-line μεταφορά πληροφοριών
- Φορητή οθόνη ενδείξεων



Τηλ.: 210-46.36.000 (10 γρα.)

E-mail: info@kassidiaris.gr

www.kassidiaris.gr

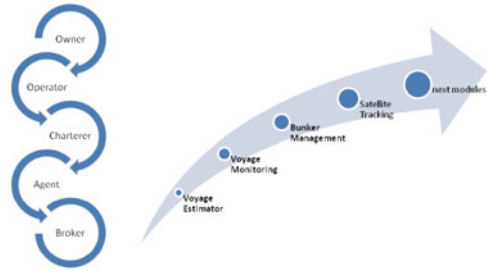
TOTAL VIEW INNOVATIVE TECHNOLOGIES Follow My Ship

Η Total View είναι μια νέα και δυναμική ατομική επιχείρηση, που δραστηριοποιείται στο χώρο της τηλεπισκόπησης, των γεωγραφικών πληροφοριακών συστημάτων αλλά και έργων πληροφορικής που σχετίζονται με αυτόν. Τα γραφεία της επιχείρησης βρίσκονται στην Αθήνα, ενώ διατηρεί μόνιμες συνεργασίες στη Θεσσαλονίκη, την Κρήτη και τη Θράκη. Η δραστηριότητα που αφορά στον τομέα της τηλεπισκόπησης σχετίζεται κυρίως με τις ιδιοκτήτριες εταιρείες των δορυφόρων, οι οποίες προγραμματίζουν το δορυφόρο για τη συλλογή δορυφορικών εικόνων από τη Γη.

Η Total View έχει δημιουργήσει και εγκαταστήσει ήδη σε πιλοτικό πελάτη την εφαρμογή FMS (FollowMyShip). Η εφαρμογή στην παρούσα μορφή της περιλαμβάνει τα παρακάτω modules:

Voyage Estimator (διαχείριση των προτάσεων ναύλωσης)

Voyage Monitoring (ενημέρωση της πορείας του πλοίου, με τη χρήση μηνυμάτων email, καταχώριση, web services κ.λπ.



και απεικόνιση σε χάρτη)

Bunker Management (καταγραφή και επαλήθευση της κατανάλωσης καυσίμων, δημιουργία βέλτιστου πλάνου ανεφοδιασμού καυσίμων)

Satellite Tracking (δυνατότητα άμεσης συλλογής δορυφορικών εικόνων ανάλυσης 50 cm -όχι απλώς στίγματος- και απεικόνισής τους στην περίπτωση κρίσεων και εκτάκτων αναγκών, π.χ. ατύχημα ή δημιουργία κάποιας πετρελαιοκηλίδας, ή συνδρομητικής παρακολούθησης με πολύ χαμηλό κόστος)

Σταδιακά, τους επόμενους μήνες θα ενσωματωθούν νέα modules, ώστε η χρήση της να ολοκληρώνεται από όσον το δυνατόν περισσότερα εμπλεκόμενα μέρη που αφορούν σε ναυτιλιακές λειτουργίες.

Η χρήση της εφαρμογής γίνεται αποκλειστικά μέσω web browser χωρίς να χρειάζεται εγκατάσταση στον τελικό χρήστη, και το μοντέλο διάθεσής της είναι με τη συνδρομητική μορφή SaaS, που σημαίνει τελικά πολύ μικρό συνολικό κόστος.

Τηλ.: 210-59.12.644, E-mail: info@totalview.gr, www.totalview.gr

MALIOS

Υποστηρίζοντας κάθε θαλάσσιο έργο - Νέα συνεργασία



Η εταιρεία μας δραστηριοποιείται στον σχεδιασμό και στην παραγωγή ηλεκτρικών φωτιστικών σωμάτων καθώς και στο εμπόριο ηλεκτρολογικού υλικού για πλοία πληρώντας όλες τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές. Η συνεργασία μας με τον όικο Kayse επικεντρώνεται σε μια ευρεία γκάμα μαγνητικών πλωτήρων και μαγνητικών συστημάτων ελέγχου στάθμης (Level control equipments). Τα προϊόντα είναι υψηλών προδιαγραφών εξαιτίας της πρώτης ποιότητας υλικών που χρησιμοποιούνται με κύρια ύλη τον ανοξείδωτο χάλυβα. Η εφαρμογή τους είναι σε δεξαμενές πλοίων, διηλιστηρίων, βιομηχανικών εγκαταστάσεων, σε υδραυλικά συστήματα και σε συστήματα εξαερισμού.

Βασικά χαρακτηριστικά:

- Ακριβής έλεγχος με αναλογική έξοδο 0-10V ή 4-20 mA
- Απεικόνιση των ενδείξεων σε ψηφιακή ή αναλογική οθόνη
- Κατάλληλη χρήση με υγρά διαφορετικής περιεκτικότητας
- Χρήση σε συστήματα αυτοματοποίησης
- Λειτουργία με υψηλή δόνηση
- Δυνατότητα κατασκευής διαφορετικών μοντέλων και τύπων κατόπιν παραγγελίας
- Εύκολη εγκατάσταση
- Μεγάλη διάρκεια ζωής και με διαβρωτικά υγρά
- Πιστοποίηση Bureau Veritas και άλλων φορέων

Τηλ.: 210-40.82.208-9

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

METRICA S.A.

Υπηρεσίες μετρήσεων στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη



Τηλ.: 210-28.15.440
E-mail: info@metrica.gr
www.metrica.gr

Ακρίβεια και παραγωγική διαχείριση των διαθέσιμων πόρων. Με εφόδια τον υψηλής τεχνολογίας εξοπλισμό που διαθέτει και τη βαθιά τεχνολογία του ανθρώπινου δυναμικού της, η METRICA A.E. παρέχει υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, καλύπτοντας ένα ευρύ φάσμα ναυπηγοεπισκευαστικών εφαρμογών.

Αποτυπώσεις πλοίου. Αποτύπωση των υφάλων πλοίου σε εφαρμογές επισκευών από grounding για έλεγχο παραμορφώσεων και στρεβλότητας κατά τη διάρκεια επισκευής.

Γεωμετρικός έλεγχος κατά το δεξαμενισμό σκάφους για τη σωστή επισκευή των αξονικών. Bend και twist σύγκριση μεταξύ επιπλεύουσας κατάστασης και δεξαμενισμού, προκει-

μένου να καταγραφούν όλες οι πιθανές μορφές παραμόρφωσης (απόκλιση κεντρικού άξονα, στρέψη πλήρους, κλίση inclination, διαγωγή-trim, συστροφή-twisting, κύρτωση-hogging) για την καταγραφή της έκτασης της ζημιάς.

Χάρση σημείων υφαλογραμμής και βυθισμάτων. Χάρση σημείων για τον προσδιορισμό της υφαλογραμμής, χάρση των γραμμών βυθισμάτων, προσδιορισμός της θέσης των βυθισμάτων στο πηδάλιο και στην πλήρη του σκάφους.

Αποτύπωση As build με τη χρήση σαρωτή 3D. Εφαρμογή που μπορεί να επιταχύνει μήνες ολόκληρους την ανακαίνιση yacht και superyacht, καθώς παράγονται ακριβέστατα σχέδια CAD για κάθε χώρο.

ATLAS COPCO

Συστήματα της Atlas Copco στη ναυτιλία

Τα συστήματα **Atlas Copco Marine** καλύπτουν κάθε ανάγκη του πλοίου, από την εκκίνηση και λειτουργία μέχρι τον αέρα οργάνων και τη συμπίεση αερίων (LNG).

Ειδικά σχεδιασμένοι για να λειτουργούν στις δυσμενέστερες συνθήκες, οι αεροσυμπιεστές Atlas Copco της σειράς Marine προσφέρουν την αξιοπιστία και την απόδοση που χρειάζονται τα λειτουργικά συστήματα ενός πλοίου. Αναλυτικά, περιλαμβάνονται:

- Πιστοποιημένος αέρας εκκίνησης (παροχής FAD από 11m³/h έως 400 m³/h)
- Αέρας βοηθητικών λειτουργιών
- Πιστοποιημένος Oil-Free αέρας οργάνων (από 100% oil-free αεροσυμπιεστές)
- Συμπιεστές αερίων LNG
- Εξοπλισμός επεξεργασίας αέρα (ξηραντές και φίλτρα)

Η προσφορά της Atlas Copco επεκτείνεται και στην τεχνική

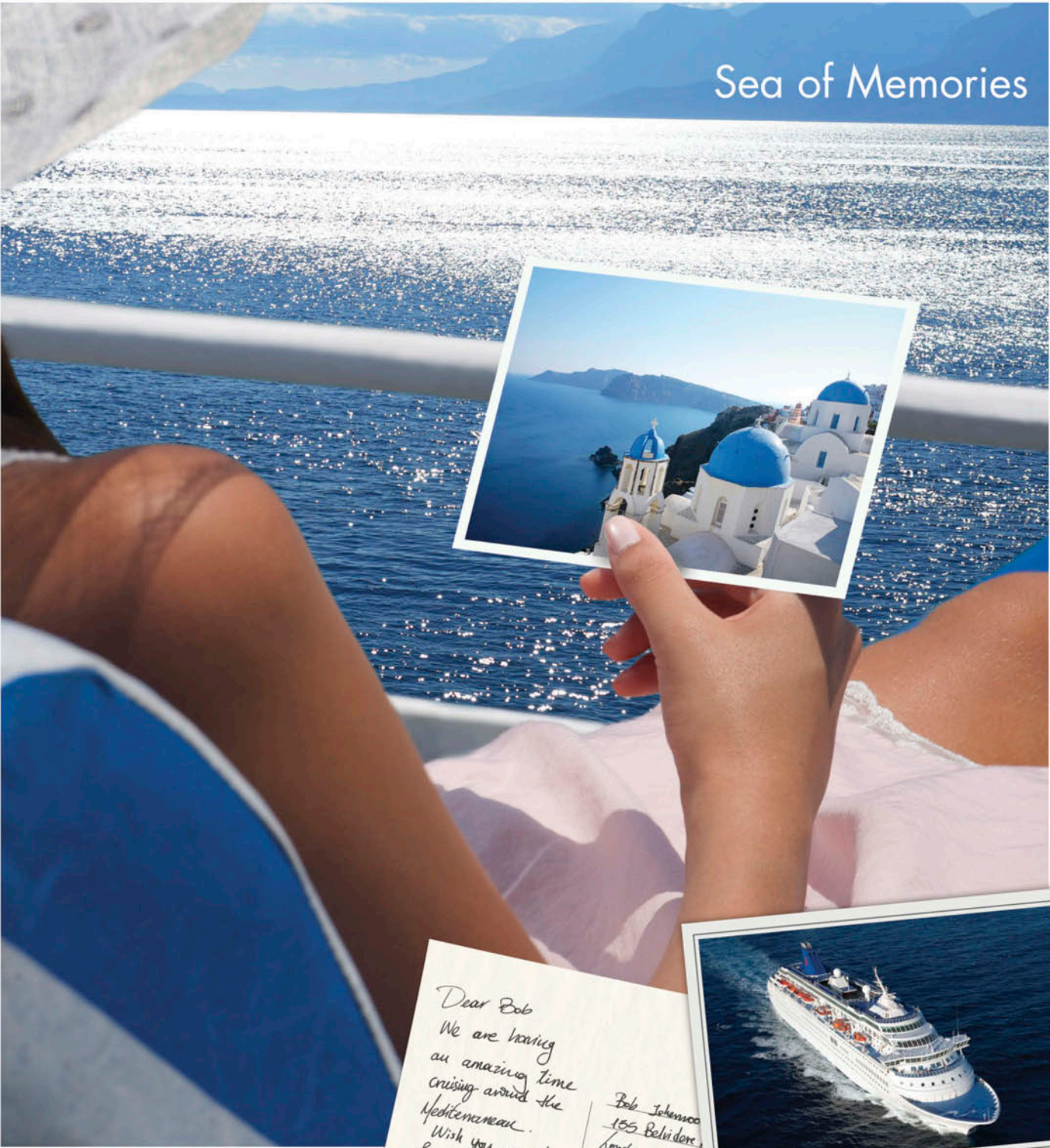


υποστήριξη, από το Ρότερνταμ μέχρι τη Σιγκαπούρη και σε κάθε άλλο μεγάλο λιμάνι της υδρογείου.

Υπάρχει η δυνατότητα αποστολής ανταλλακτικών σε κάθε λιμάνι, από το κέντρο διανομής του Βελγίου, καθώς και η δυνατότητα άμεσης τεχνικής υποστήριξης από τη θυγατρική εταιρεία της εκάστοτε χώρας. Το δίκτυο Marine της Atlas Copco είναι οργανωμένο με σκοπό να παρέχει υποστήριξη στα πλοία σε οποιαδήποτε γωνιά της Γης και αν βρίσκονται.

Τηλ.: 210-34.99.600
E-mail: : info.grc@gr.atlascopco.com, www.atlascopco.com/marine

Sea of Memories



Dear Bob
We are having
an amazing time
cruising around the
Mediterranean.
Wish you were here!
Sincerely
Bob Johnson
155 Belvidere
Kenosha WI 53138



Welcome to the Mediterranean ...
Welcome to Louis Hellenic Cruises.

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

Ask for our new 2012 brochure. www.louis cruises.com



LOUIS HELLENIC CRUISES
www.louis cruises.com

INMARSAT Inmarsat Xpresslink



Inmarsat XpressLink meets the increasing need for high-speed global communications today, while building a bridge to better and faster communications in the future. For a fixed low cost, XpressLink provides vessels around the globe with access to both Ku-band VSAT and L-band FleetBroadband services in a bundled package - with a guaranteed free upgrade to the 50Mbps capability of Inmarsat's Ka-band Global Xpress™.

The Global Xpress service launching in 2014 will deliver seamless global coverage and unprecedented mobile broadband speeds. It will meet the growing demand for data in the government, maritime and energy sectors. With XpressLink's internet and voice services, communications onboard will be greatly enhanced, support operations and improve overall efficiency

E-mail: maritime.merchant@inmarsat.com

BECKER MARINE SYSTEMS GMBH & CO.KG Becker Marine Systems

The Hamburg-based Becker Marine Systems is the market leader for high-performance rudders and manoeuvring solutions for all types of ships. Becker's reliable rudder systems are first choice for luxury yachts and super tankers as well as mega container ships, passenger ferries and large cruise vessels.

A particular focus is on the development of energy-saving devices for new buildings as well as retrofits.

The Becker Mewis Duct®, for example, is an unparalleled CO₂ saver, which saves up to 8% of energy. It underlines the enormous company's efforts to create environmentally friendly shipping solutions and to become the market leader for marine energy-saving systems.

Τηλ.: +49-40-24199-0

E-mail: info@becker-marine-systems.com

www.becker-marine-systems.com



The Becker Mewis Duct® installed on the Bow Flora.



Becker Marine Systems' products



CHEVRON MARINE PRODUCTS HELLAS A.E.

Reliability Based on Lubrication with Chevron Marine Lubricants.



Chevron Marine Lubricants is one of the largest suppliers of marine lubricants and is recognized in the marine market for its quality products and services — while focusing on safety, reliability, efficiency and respect for the environment.

Our blend of industry expertise, and leading edge products and solutions has created a new service and support model that is focused on what you need most: reliability-based lubrication.

Recently, Chevron has launched its Clarity® lubricants line which strikes a perfect balance between environmental responsibility, premium performance and operational cost. They are non-toxic to aquatic species and inherently biodegradable, minimizing long-term environmental concerns.

We also offer DOT.FAST®, a complete service for onboard testing of used cylinder drain oil samples and regular laboratory analysis with expert advice from experienced engineers.

Tηλ.: 210-94.73.000, E-mail: gmpgrelub@chevron.com

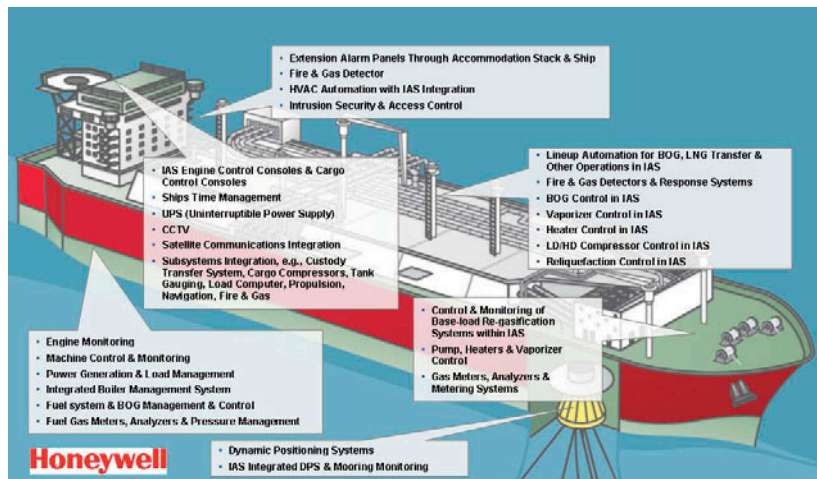
www.chevronmarineproducts.com

FRANMAN LTD

Honeywell Automation & Control Solutions

Honeywell's innovative Experion PKS® technology is a state-of-the-art automation solution that improves the overall effectiveness of the vessel in terms of reliability, safety and efficiency. Around the world, large Oil & Gas facilities and over 100 LNGC installations use this solution for critical applications. Additionally, Honeywell offers a perfect integration of CCTV system, DP system, safety system, wireless instruments with proper consideration for aspects like cyber security and remote access.

As a financially stable company with a global project organization of over 2,300 project engineers, and a services organization with dedicated marine support centres around



the world, Honeywell has delivered on large, complex automation solutions on-schedule and on-budget.

Franman is representing Honeywell Co., Ltd. in Greek Marine Market.

Tηλ.: 210-95.32.350

E-mail: nbequipment@franman.gr, www.franman.gr



INTERNAFTIKI S.A.

Bridge navigational watch alarm system (BNWAS)

Internaftiki distributes and supports bridge navigation watch alarm system supplied by Imtech Marine Germany (former HDW-Hagenuk). The latest, supplies BNWAS according to MSC128(75) requirements. The new Le Guardian BNWAS, provides an easy and comfortable use on bridge area. Its main unit has 2 x 16 character display with blue night illumination which generates maximum of information and comfort. The system is compact, easy to install and fully complies with all major classification societies, with IEC 62616 standards.

Special Features:

- Key switch for lock unlock
- Rotary encoder-allow highest operating comfort
- Guarantee 36 months
- Worldwide Network"



Τηλ.: 210-41.26.997

E-mail: info@internaftiki.gr

www.internaftiki.gr

TRANSAS

Wave

Wave is the first generation of fuel efficiency monitoring systems from Transas. It is installed as a standalone system together with Emmerson flow meter. The system is ideal for anybody who wants to save fuel and put efforts towards saving the environment.



The system is aimed at Commercial shipping where there is a need/demand to monitor and decrease fuel consumption and/or

change to a "Green" mind set during planning the vessels voyages and maneuvers.

Awareness of how speed, trim, draught and other parameters affect the fuel consumption is crucial if consumption shall be decreased. Wave is installed on the bridge and uses information from the vessels navigation sensors, flow meter, engine data and emission sensors.

Τηλ.: +46-31-76.95.600

E-mail: info@transas.com

www.transas.com

CHEMO HELLAS S.A.

Chemo potable water test kit (complies with the MLC 2006)



The most versatile package for potable water analysis, fulfilling and complying with the ILO MLC 2006. It constitutes a complete set for measuring all crucial chemical and microbiological parameters of drinking water, whether supplied from shore side or produced on board.

The kit provides a means to ensure the protection of the seafarers' health, since coliforms/E.coli is measured, so that the water can be biologically acceptable by the human organism. It comes with a precise digital colorimeter with all the relative reagents for easily detecting the essential chemical parameters of water quality: pH level, total and free chlorine (Cl₂) and chlorine dioxide (ClO₂).

This handy, battery-driven instrument comes with a carrying case and is designed for in-process and field work.

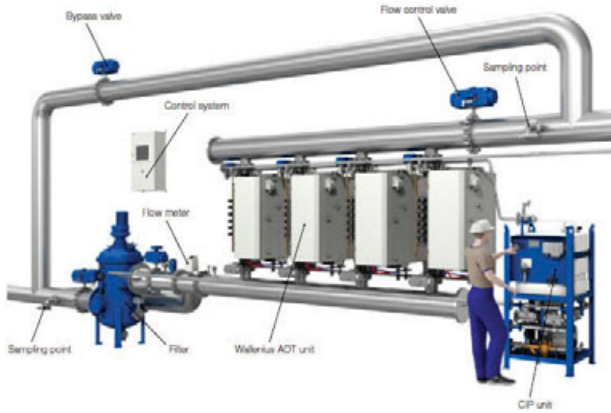
Τηλ.: 210-55.72.022

E-mail: info@chemomarine.com

www.chemomarine.com

ALFA LAVAL A.E.B.E

PureBallast from Alfa Laval



Tηλ.: 210-66.83.500/10

E-mail: greece.info@alfalaval.com, www.alfalaval.gr

PureBallast is an easy-to-use ballast water treatment system that ensures full compliance with the requirements of IMO and Port State Control.

Why PureBallast?

PureBallast is today's market-leading ballast water treatment system and possesses an extensive global reference list, ranging from container vessels and tankers to offshore supply ships and drill ships. Likewise, PureBallast has been installed at major shipyards all over the world, with new shipyards added to the list each month.

PureBallast is the first choice when looking for a chemical-free, UV-based ballast water treatment system that is globally supported by a leading supplier – a supplier with an uncompromising focus on robust design, with high quality in both components and process.

MARICHEM MARIGASES

Environmental sensitivity

During 2011, a series of new readily biodegradable products were produced and distributed globally from MARICHEM MARIGASES Worldwide Services.

Electroclean Enviro, Electroclean Eco, Marichem CR - LT and ACC NG are some of these products.

Electroclean Enviro and Electroclean Eco are consisting of non-chlorinated and powerful degreasing solvents. They are formulated to remove grease, oil, carbon deposits and other residues from electric parts and equipment without damaging painted metal surfaces, insulating materials and cables. They are non-dangerous for the user and the environment.

Marichem CR - LT is an advanced product specifically made to attack, penetrate and efficiently remove completely carbonized soils, grease, oil, varnishes and other heavy deposits from diesel engine blocks, gear boxes, pistons, rings,



valves, atomizers, pipes, burner tips, coolers and other engine parts. It does not contain any chlorinated solvents, phenolic compounds and corrosive ingredients.

ACC NG (Air Cooler Cleaner New Generation) is a powerful cleaning product that contains substances not toxic to the environment. It is used to clean air coolers and turbochargers. It replaces the use of cleaning products containing toxic hydrocarbons, chlorinated solvents and nonyl phenol ethoxylates, without affecting its cleaning ability at all.

Tηλ.: 210-41.48.800, E-mail: mail@marichem-marigases.com www.marichem-marigases.com

CARBON POSITIVE

Carbon Positive Programme for Ships (CPPS)



Carbon Positive, the leading carbon management consultancy for the maritime sector, has launched its Carbon Positive Programme for Ships (CPPS).

Designed to support ship owners, managers and operators, the CPPS enables CO₂ emissions reduction through a tailored carbon strategy; future proofing against impending

regulations whilst exploiting immediate commercial benefits, as reduced carbon invariably means lower fuel burn and costs. Key stakeholders including financiers are increasingly linking CSR with bankability, using CSR initiatives as a key criterion for future funding. At a critical commercial and reputational time for shipping, demonstrating action and meaningful emissions reduction delivers real competitive advantage.

Encompassing three main phases: 'Measure', 'Reduce' and 'Offset', the programme begins with a comprehensive diagnostic of each vessel, measuring, monitoring and recording its carbon emissions to generate a baseline for improvement. Once this foundation is laid, the appropriate technical and operational measures are identified and a bespoke action plan is developed with pre-agreed targets set. After reducing carbon emissions, members can move to the 'offset' phase, based on Carbon Positive's unparalleled off-setting knowledge.

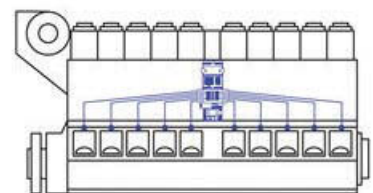
As programme members achieve their emissions reductions targets, they will receive Carbon Positive certificates, independently verified to improve industry best practice. Carbon Positive will also support member shipowners in marketing their progress.

Τηλ.: 210-36.42.482, E-mail: info@carbonpositive.com, www.carbonpositive.com

MANTANOVITCH-KATSAROS S.A.

Schaller Automation

Our company "Mantanovitch-Katsaros S.A." represents Schaller Automation, maker of Oil Mist Detectors Visatron. OMDs protect large diesel gas & dual fuel engines of all applications from heavy consequential damage as a result of overheating of bearings or other moving parts. With the Visatron Omd a pipe sampling system is used for suction extraction of the crankcase atmosphere from each crankcase compartment. The sample flow is guided through an optical channel for measuring turbidity. The turbidity of the sample flow is measured by the absorption of infrared light.



Τηλ.: 210-46.11.010, E-mail: info@mantanovitch.gr, www.mantanovitch.gr

INTERNATIONAL PAINT

New silyl acrylate technology



International Paint have introduced Intersmooth®7465Si SPC and Interswift®6900Si silyl acrylate antifouling coatings.

Designed for deep sea vessels at newbuilding and maintenance and repair, Intersmooth®7465Si SPC features 55% volume solids. Compared to lower volume solids products, this results in shipyard benefits of faster application, reduced wastage and pail consumption and lower solvent emissions to the atmosphere. Reduced overspray leads to lower contamination levels in dock and reduced applicator exposure. For the vessel operator, the product delivers predictable, high performance fouling control for up to 90 months and its inherent self-smoothing action potentially reduces fuel use by 4%, cutting operational costs and lowering carbon dioxide emissions.

Interswift®6900Si incorporates patented silyl acrylate polymer technology. Also designed for vessels at newbuilding and maintenance and repair, the product offers 61% volume solids, surface tolerance and in-service periods of up to 60 months with potential fuel savings of 1.5%.

Tηλ.: 210-42.95.140

E-mail: ip.hellas@akzonobel.com

www.international-marine.com/silyl

- NAYTIKA 83 XPONIKA -



DISCOVERY MARINE Ltd.
FIRE & SAFETY

A Global Provider of Fire Safety Solutions

- FIRE FIGHTING SYSTEMS
- LIFE SAVING
- ANNUAL INSPECTIONS
- WORLDWIDE SERVICE



Representatives of

**Heien
Larsen**

89 Ymittou & Almiridos Str., 185 40 Piraeus, Hellas

Phone: +30 210 724 2700, Fax: +30 210 724 3800,

e-mail : info@discovery-marine.com

www.discovery-marine.com

Η διαχείριση της ενέργειας ως στρατηγική επιλογή στη ναυτιλία

Του Δρος **Σταύρου Μείντάνη**
LRQA/ Marine Business Manager
Lloyd's Register



Στη σημερινή εποχή, περίπου τα 2/3 της μεταφοράς αγαθών διεξάγονται μέσω θαλάσσης. Τα επόμενα χρόνια, οι ακόμα αυστηρότεροι κανονισμοί που δρομολογούνται και αφορούν στο περιβάλλον, αναμένεται να επηρεάσουν άμεσα τον τομέα της ναυτιλίας. Αυτό το πλαίσιο θα οδηγήσει αναπόφευκτα στην επικέντρωση όλων των ενδιαφερόμενων μερών στην κατεύθυνση της μείωσης των ρύπων και της βελτίωσης της περιβαλλοντικής επίδοσης.

Η διαχείριση της ενέργειας - energy management. Αποτελεί τη λογική εξέλιξη και απάντηση στις νέες συνθήκες. Η ολιστική προσέγγιση για τη συστηματικότερη διαχείριση της ενέργειας, τόσο στα πλοία όσο και στις εταιρείες, έρχεται να ανταποκριθεί και να δώσει λύσεις στις νέες απαιτήσεις.

Η περιβαλλοντική διαχείριση και τα περιβαλλοντικά θέματα βρίσκονται ψηλά στις ατζέντες όλων όσοι ασχολούνται με τη ναυτιλία, όπως πλοιοκτησία, διαχειριστές πλοίων, ναυλωτές.

Ζητήματα όπως η κατανάλωση καυσίμων, το κόστος αυτών, όπως επίσης και η βελτίωση της αποδοτικότητάς τους, αποτελούν σημαντικούς παράγοντες για την εν γένει περιβαλλοντική μέτρηση και επίδοση.

Αποτέλεσμα των ανωτέρω και ως

φυσικό επακόλουθο είναι η διαχείριση της ενέργειας - energy management. Αποτελεί τη λογική εξέλιξη και απάντηση στις νέες συνθήκες. Η ολιστική προσέγγιση για τη συστηματικότερη διαχείριση της ενέργειας, τόσο στα πλοία όσο και στις εταιρείες, έρχεται να ανταποκριθεί και να δώσει λύσεις στις νέες αυτές απαιτήσεις. Το πρόσφατα εκδοθέν Πρότυπο Διαχείρισης Ενέργειας ISO 50001 - Energy Management System (EnMS) προσφέρει μια αξιόπιστη λύση και βέλτιστη πρακτική για το σκοπό αυτό. Η βασική του δομή στηρίζεται πάνω σε υφιστάμενα διεθνή πρότυπα (όπως το ISO 14001), παρέχοντας, αφενός, τη δυνατότητα της εφαρμογής πολιτικών για τη

διαχείριση της ενέργειας και την αναγνώριση των διεργασιών και των λειτουργιών εκείνων με τη μεγαλύτερη κατανάλωση ενέργειας και, αφετέρου, τη θέσπιση στόχων με σκοπό τη μείωση της κατανάλωσης.

Η βασική δομή του ISO 50001 ακολουθεί τη θεμελιώδη αρχή του κύκλου του Deming (Plan-Do-Check-Act) και περιλαμβάνει όλες εκείνες τις απαιτήσεις ενός συστήματος διαχείρισης. Ιδιαίτερη προτεραιότητα έχει δοθεί σε θέματα ανασκόπησης της διαχείρισης της ενέργειας (energy review), αναγνωρίζοντας και αναλύοντας τη χρησιμοποίησή της. Στη συνέχεια, η οριοθέτηση μιας βάσης μέτρησης της κατανάλωσης ενέργειας (energy baseline), χρησιμοποιώντας τα αποτελέσματα της ανασκόπησης, έτσι ώστε να υπάρχει ένα



Η ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται μπροστά σε νέες προκλήσεις. Στη μετά την κρίση εποχή, η διαχείριση της ενέργειας θα αποτελέσει το βασικό στοιχείο διαφοροποίησης και στρατηγικού πλεονεκτήματος για τις ναυτιλιακές εταιρείες.



σημείο εκκίνησης σε ποσοτικοποιημένη πλέον μορφή - της ανάλυσης και της σύγκρισης δεδομένων για συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

Ο απώτερος στόχος ενός Συστήματος Διαχείρισης Ενέργειας (EnMS) μπορεί να ερμηνευθεί με ποικίλους τρόπους. Ο ευρύτερα διαδεδομένος αφορά στη μεγιστοποίηση των κερδών ή, σε διαφορετική ανάγνωση, ελαχιστοποίηση του κόστους, με ταυτόχρονη ωφέλεια στο περιβάλλον. Το αποτέλεσμα, όμως, παραμένει το ίδιο, αφού και οι δύο προσεγγίσεις καταλήγουν στο ίδιο ζητούμενο: το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί με μια σειρά από επιμέρους ενέργειες.

Ενδεικτικά αναφέρονται:

- Ελαχιστοποίηση του κόστους μέσω της βελτίωσης της αποδοτικότητας της ενέργειας.
- Ανάπτυξη αποδοτικών στρατηγικών για τη μέτρηση, ανάληψη και διαχείριση της κατανάλωσης ενέργειας.
- Αναγνώριση βέλτιστων μοντέλων για την αύξηση των κερδών, μέσω της επένδυσης σε νέες τεχνολογίες (R&D developments).

Είναι πλέον κοινώς αποδεκτό ότι οι όροι «ενέργεια» (energy) και «ενεργειακή αποδοτικότητα» (energy efficiency) αποτελούν μέρος της καθημερινής ρουτίνας στη ναυτιλιακή κοινότητα. Αναγνωρίζοντας και εφαρμόζοντας μια σειρά από μέτρα

για την εξοικονόμηση ενέργειας (energy saving measures), τα οικονομικά οφέλη που προκύπτουν είναι πραγματικά σημαντικά. Τα μέτρα αυτά μπορεί να περιέχουν στοιχεία στρατηγικού χαρακτήρα ή και λειτουργικού. Αυτά μπορεί να περιλαμβάνουν μεμονωμένα πλοία, ολόκληρο το στόλο, τον προγραμματισμό για νέες κατασκευές, την καθημερινή παρακολούθηση και λειτουργία των πλοίων ή, τέλος, συνδυασμό όλων αυτών.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται μπροστά σε νέες προκλήσεις. Στη μετά την κρίση εποχή, η διαχείριση της ενέργειας θα αποτελέσει το βασικό στοιχείο διαφοροποίησης και στρατηγικού πλεονεκτήματος για τις ναυτιλιακές εταιρείες. Η αγορά, σε όλες τις εκφάνσεις της, από την κατασκευή, τη λειτουργία έως και το τέλος της ζωής των πλοίων (vessel lifecycle), θα διέπεται από νέες νομοθεσίες και κανονισμούς, οι οποίοι θα καθορίζουν και θα μετατρέπουν τις επενδύσεις της πλοιοκτησίας σε οικονομικά βιώσιμες.

** Ο Σταύρος Μειντάνης, είναι υπεύθυνος για την ανάπτυξη και εφαρμογή των Συστημάτων Διαχείρισης στη Ναυτιλία για το Lloyd's Register.*



Αχαρτογράφητη ξέρα μπροστά μας

Το νομοθετικό έργο του IMO για τα αέρια θερμοκηπίου (GHG) και οι κίνδυνοι που ελλοχεύουν



Του **Απόστολου Μπελόκα**
Principal Consultant & CEO IBS Marine Consulting Group
Managing editor, www.safety4sea.com

Όπως είναι γνωστό, ο IMO έχει σε εξέλιξη ευρύ νομοθετικό έργο που αφορά τα αέρια θερμοκηπίου (GHG), το οποίο μπορεί να ταξινομηθεί σε τρεις ευρείες θεματικές ενότητες

- 1. Τεχνικά μέτρα:** Energy Efficiency Design Index (EEDI) αφορά νέα πλοία μόνο και μπαίνει σε εφαρμογή από 1/1/2013, αν και κάθε χώρα θα μπορούσε να παρατείνει την εφαρμογή του μέτρου έως και τέσσερα χρόνια.
- 2. Λειτουργικά μέτρα:** Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) και Energy Efficiency Operational indicator (EEOI), το οποίο ήταν επίσης γνωστό και με το όνομα CO₂ Index.
- 3. Μέτρα παρέμβασης στην αγορά:** Υπάρχουν στην παρούσα φάση εννέα προτάσεις μέτρων που επεξεργάζεται η αρμόδια επιτροπή του IMO (MEPC), από τα οποία τα δύο επικρατέστερα και για τα οποία έχει κυθεί πολύ μελάνι είναι ο φόρος στα καύσιμα και η αγορά δικαιωμάτων εκπομπής ρύπων.

Δυστυχώς, η αγορά καλείται να κινηθεί υπό την απειλή δρακόντειων μέτρων κυρίως από την Ευρωπαϊκή Ένωση με πιθανή τη νομοθετική επιβολή της αγοράς δικαιωμάτων εκπομπής ρύπων (Emissions Trading Scheme) και την επακόλουθη δημιουργία χάους.

Είναι γνωστό ότι ο δρόμος για την κόλπηση είναι στρωμένος με καλές προθέσεις και, στην περίπτωση μας, η αχαρτογράφητη ξέρα έχει πληθώρα τέτοιων αβεβαιοτήτων και γκρίζων περιοχών, ειδικότερα όσον αφορά:

Το **Design Index** για τα newbuildings, το οποίο:

- Ουσιαστικά θέτει όριο ταχύτητας για κάθε πλοίο.

- Εξωθεί τα ναυπηγεία στην κατασκευή πλοίων με μικρή εγκατεστημένη ισχύ (εκκρεμούν οι οδηγίες του IMO για την ελάχιστη ισχύ/ταχύτητα για κάθε τύπο πλοίου) ή σε ελαφριές κατασκευές (MIN EEDI = MAX DWT = Min Light-ship) και σε καμία περίπτωση στην ανάπτυξη και εφαρμογή βέλτιστων ενεργειακών πρακτικών.
- Με το δικαίωμα παράτασης στην εφαρμογή του, θα επιφέρει αλλοίωση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος για κάθε πλοίο, μια και όλοι οι οργανισμοί εντός της αγοράς συνιστούν να αποφευχθεί.
- Έχει ανοίξει την όρεξη σε διάφορους οργανισμούς (Right-ship), οι οποίοι έχουν προχωρήσει στον υπολογισμό του για τα υπάρχοντα πλοία, κάτι το οποίο στρεβλώνει πλήρως τον ανταγωνισμό ανάμεσα στα πλοία.
- Έχει ακόμη πολύ δρόμο μέχρι την οριστικοποίησή του (λεπτομέρειες και συντελεστές για τον υπολογισμό του) και οδηγίες που εκκρεμούν για το πώς ακριβώς θα γίνονται τα sea trials για την επιβεβαίωσή του.

Το **Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)**, το οποίο περιλαμβάνει βέλτιστες πρακτικές για κάθε πλοίο χωρίς ελάχιστα προσπατούμενα και σε εθελοντική βάση.

- Είναι ένα εργαλείο ενεργειακής διαχείρισης, θα χρησιμοποιηθεί ως τέτοιο;
- Δεν χρειάζεται πιστοποίηση βάσει IMO, θα το σεβαστούν αυτό οι σημαίες και οι νηογνώμονες όσο πλησιάζει η ώρα εφαρμογής;

Το **Energy Efficiency Operational indicator (EEOI)**, το οποίο:

- Περιλαμβάνεται μέσα στο SEEMP και η καταγραφή του είναι προαιρετική - θα μείνει έτσι ή θα χρησιμοποιηθεί ως

- δείκτης από την αγορά;
- Θα χρησιμοποιηθεί ως μέτρο επιβολής κυρώσεων σε όσους ενδεχομένως είναι πάνω από τον μέσο όρο για κάθε τύπο πλοίου;
 - Στην περίπτωση υποχρεωτικής καταγραφής και παρακολούθησης, ποιος θα βεβαιώσει τα καταναλωθέντα καύσιμα και τα μίλια των ταξιδιών, διότι χωρίς επιβεβαίωση ο καθένας μπορεί να κατεβάξει τα νούμερα από το κεφάλι του!

Τα μέτρα παρέμβασης στην αγορά:

- Ποιο από αυτά θα επικρατήσει, με τι όρους και τι χρονοδιάγραμμα;
- Είναι ξεκάθαρο ότι το μόνο μέτρο που δεν θα αλλοιώσει τον ανταγωνισμό και είναι συμβατό με το χαρακτήρα της αγοράς είναι η επιβολή φόρου στα καύσιμα. Πώς θα μπορούσε να εφαρμοστεί μια και δεν υπάρχει Αρχή που θα βεβαιώσει ότι έχουν καταναλωθεί συγκεκριμένες ποσότητες καυσίμων, έχει πληρωθεί ο φόρος και έχουν τα χρήματα αυτά φθάσει στην αρμόδια Αρχή;

- Αν επιβληθεί κάποιου είδους Emissions Trading Scheme, ποια θα είναι η αντίδραση της αγοράς;

Όπως γίνεται αντιληπτό, οι προκλήσεις είναι πολλές μπροστά μας και η βιομηχανία συνολικά βρίσκεται σε πυρετώδεις διαβουλεύσεις για τον καθορισμό της στάσης της απέναντι στα μέτρα τα οποία συζητούνται ή έχει αποφασιστεί να μπουν σε εφαρμογή.

Στην προσπάθεια συμβολής μας στη διερεύνηση κοινών πολιτικών, σχεδιάζουμε το Safety4Sea Energy Efficiency Forum στο Ευγενίδειο, την **Πέμπτη 8 Μαρτίου του 2012 (συμμετοχή δωρεάν, λεπτομέρειες στο www.safety4sea.com)**. Θα θέλαμε να σας καλέσουμε να μοιραστείτε τις απόψεις σας μαζί μας και να συζητήσουμε τα θέματα αυτά, αλλά και πολλά ακόμη τα οποία θα έχουν προκύψει από τη ΜΕΡC 63 (27/2 - 2/3/2012).

Η ξέρα είναι αχαρτογράφητη, λοιπόν, αλλά είναι στο χέρι μας να την αποφύγουμε!

ΟΜΙΛΟΣ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΩΝ



ΦΕΓΓΟΥΔΑΚΗ

Διακριτική πολυτέλεια



Για τον Όμιλο Φεγγουδάκη Hotels & Resorts η εξυπηρέτηση, η ποιότητα και η φιλοξενία είναι διαχρονικές αξίες.

Fegoudakis Hotels & Resorts Chios island - Greece
Karfis 82100, tel.: 22710 32080
www.fegoudakis.com • info@fegoudakis.com

Νεότερες επιπρόσθετες διοικητικές διατάξεις και κυρώσεις αναφορικά με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Νομική Βάση: Οδηγία 2005/35/ΕΚ της 7-9-2005

(τροποποίηση με οδηγία 2009 123/ΕΚ της 21-10-2009) και νόμος 4037/2012 (Α΄ 10).



Του **Μιχαήλ Μαλέρμπα**
Υποναύρχου Λ.Σ. (ε.α)

■ Α. Εισαγωγή

1. Το γε νυν έχον οι νομικές βάσεις, ένθα εδράζονται οι προβλεπόμενες διοικητικές και λοιπές διαδικασίες καθώς και οι επιβαλλόμενες, επί του προκειμένου, ποινικές και διοικητικές κυρώσεις για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από ρυπάνσεις πλοίων συνεπεία εκβολής ή διαφυγής στον εν γένει θαλάσσιο χώρο οιασδήποτε επιβλαβούς ρυπογόνου ουσίας, εστιάζονται:

α) Στον κωδικοποιημένο νόμο 743/77 (Α΄ 319) (Π.Δ. 55/98- Α΄ 58) «Για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τη ρύθμιση συναφών θεμάτων¹», όπως οι διατάξεις αυτού νυν ισχύουν.

β) Στον κυρωτικό νόμο 1269/82 (Α΄ 89) «Για την κύρωση της διεθνούς σύμβασης περί προλήψεως της ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία του 1973 και του πρωτοκόλλου του 1978, που αναφέρεται σ΄ αυτή τη σύμβαση»² όπως νυν ισχύει στην ενημερωμένη του έκδοση με τις τροποποιήσεις που κατά καιρούς επήλθαν στα πρωτόκολλα, στις προσθήκες και στους κανονισμούς με τα προσαρτήματα που διαλαμβάνονται στα έξι παραρτήματα της Δ.Σ.

γ) Στον προσφάτως ψηφισθέντα νόμο 4037/2012 (Α΄ 10) «Για την προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Σεπτεμβρίου 2005 σχετικά με τη ρύπανση από πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων, για αδικήματα ρύπανσης (L255), η οποία τροπο-

ποιήθηκε με την οδηγία 2009/123/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2009 (L280) και άλλες διατάξεις».

2. Επισημαίνεται, επί του προκειμένου, ότι ισχύουν και εφαρμόζονται συγχρόνως, παράλληλα και ανεξάρτητα και τα τρία ως άνω νομικά καθεστάτα με τις διακρίσεις και διαφοροποιήσεις επί των τηρουμένων από τις ημενικές αρχές διαδικασιών.

3. Ανεξαρτήτως των ανωτέρω διαλαμβανομένων, δέον επισημανθεί επιπροσθέτως ότι, πλην των τριών ως άνω βασικών νομοθετημάτων, έχουν θεσμοθετηθεί κατά καιρούς με νόμους και άλλες πρόσθετες συναφείς διατάξεις, ιδίως κυρώσεις διεθνών συμβάσεων, που αποσκοπούν στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος ειδικά από ρυπάνσεις πλοίων. Ειδικότερα:

α) Ν. 855/78 (Α΄ 235/78) «Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Βαρκελώνην το 1976 Δ.Σ. περί προστασίας της Μεσογείου Θαλάσσης εκ της ρυπάνσεως».

β) Ν. 3497/2006 (Α΄ 219) «Κύρωση του πρωτοκόλλου περί συνεργασίας για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και, σε περιπτώσεις επείγουσας ανάγκης, στην καταπολέμηση της ρύπανσης της Μεσογείου Θάλασσας».

γ) Ν. 1147/81 (Α΄ 110) «Περί κυρώσεως της υπογραφείσης το 1972 Δ.Σ. περί προλήψεως ρυπάνσεως της θαλάσ-



σης εξ απορρίψεως καταλοίπων και άλλων υλών». Και στους τρεις ως άνω κυρ. νόμους προβλέπονται ποινικές και διοικητικές κυρώσεις κατά των υπαίτιων παραβατών.

4. Σημειούται ότι ο ν. 4037/2012 (Α' 10) ουδόλως αναφέρεται στους ως άνω τρεις κυρωτικούς διεθνών συμβάσεων νόμους, ενώ ρητά αναφέρεται και επικαλείται προς εφαρμογή, περιπτώσεως συντρεχούσης, πρωτίστως με το άρθρο 2 αυτού και το επισυναπτόμενο παράρτημά του, α) το ν. 1269/82 που κυρώνει τη Δ.Σ. MARPOL 73/78 και β) το ν. 743/73 όπως κωδικοποιήθηκε και ισχύει με το Π.Δ. 55/98.

■ Β. Το νεότερο επιπρόσθετο νομικό καθεστώς για την πρόληψη του θαλασσίου περιβάλλοντος από ρυπάνσεις πλοίων

! Βασικά δεδομένα στοιχεία

1. Αναφορικά με τον προσφάτως ψηφισθέντα ν. 4037/2012 (Α' 10) σημειούται πρωτίστως ότι στην αιτιολογική έκθεση αυτού διαλαμβάνονται με σαφήνεια και επεξηγηματικά οι λόγοι που επέβαλαν την ενσωμάτωση εφαρμογής της οδηγίας 2005/35/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε, και την ψήφιση αυτού, ο επιδιωκόμενος σκοπός, το πεδίο εφαρμογής, η δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων, οι επιβαλλόμενες κατά παραβατών ποινικές και διοικητικές κυρώσεις καθώς και οι ευθύνες των υπευθύνων, επί του προκειμένου, νομικών προσώπων. Προσαρτάται δε στο νόμο αυτό, και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος αυτού παράρτημα, το οποίο χρησιμοποιείται ως πλαίσιο αναφοράς των συγκεκριμένων κανόνων της MARPOL 73/78 για την εφαρμογή των διατάξεων του νόμου.
2. Ειδικότερα επισημαίνουμε ότι:
- α) Αποτελεί νομικό προϊόν της οδηγίας 2005/35/ΕΚ και του Συμβουλίου της 7/9/2005, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει (οδηγία 2009/123/ΕΚ).
- β) Εισάγει πρόσθετες ειδικές νομοθετικές ρυθμίσεις διοικητικής και δικονομικής φύσεως που είναι απαραίτητες για

την εφαρμογή τους στη χώρα μας και, βεβαίως, για υλοποίηση της ως άνω οδηγίας.

- γ) Γίνεται σαφής διάκριση και ανεξαρτησία από τις διατάξεις τόσο του ν. 1269/82 (MARPOL 73/78) όσο και του Π.Δ. 55/98 (εθνικές διατάξεις) και ειδικά:
- i) ως προς τις έννοιες του ρυπαίνοντος πλοίου
 - ii) το πεδίο εφαρμογής
 - iii) τις προβλεπόμενες ποινικές και διοικητικές κυρώσεις και
- iv) τα υπεύθυνα νομικά πρόσωπα

II Υλοποίηση του νόμου, έννοιες και πεδίο εφαρμογής

1. Ο νόμος αυτός εφαρμόζεται (άρθρο 2, πργ. 1) σε παραβάσεις των διατάξεων της MARPOL 73/78 όπως ορίζονται στο επισυναπτόμενο παράρτημα αυτού, περι του οποίου γίνεται μνεία κατωτέρω:
2. Ως προς τις έννοιες σημειούται ότι:
- α) Ως «**ρυπογόνες ουσίες**» νοούνται μόνον οι οριζόμενες στα παραρτήματα I και II της MARPOL 73/78 (μνημονεύονται σαφώς στο παράρτημα του νόμου 4037/2012).
- β) Ως «**απόρριψη**» νοείται κάθε έκχυση από πλοίο κατά τον ορισμό του άρθρου 2 της MARPOL 73/78, ήτοι διαφυγή, που προεκλήθη από οιαδήποτε αιτία από πλοίο, επιβαλλόμενων ουσιών ή αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένων της διασκόρπισης, της διαρροής, της απάντησης, της έκχυσης ή εκκένωσης.
- γ) Ως «**πλοίο**» νοείται **μόνον το ποντοπόρο σκάφος** ανεξαρτήτως σημαίας, οιαδήποτε τύπου. Ως ποντοπόρο δε πλοίο, άλλως ωκεανοπόρο, θεωρείται το πλοίο που πλέει στους ωκεανούς, ανεξαρτήτως του ότι μέρος του ταξιδιού και γενικότερα της δραστηριότητάς του δύναται να εκτείνεται και σε άλλες θάλασσες. Διακρίνεται δε από το ακτοπλοϊκό ή εσωτερικών υδάτων πλοίο. Ο εν λόγω ορισμός διαφοροποιείται από τους αντιστοίχους που διαλαμβάνονται στο Π.Δ. 55/98 [άρθρο 1 (1β) και στο ν. 1269/82 άρθρο 2 (4)].
- δ) Ως «**νομικό πρόσωπο**» νοείται κάθε οντότητα με νομική προσωπικότητα, πλην των ιδίων κρατών.
3. Αναφορικά με το **πεδίο εφαρμογής** (άρθρο 3) σημειούται



ότι ο νόμος, με την επιφύλαξη των «εξαιρέσεων» του άρθρου 4, εφαρμόζεται:

- α) Στα εσωτερικά και χωρικά ύδατα καθώς και στους λιμένες Κ.Μ.
 - β) Στα θαλάσσια στενά σύμφωνα με το Μέρος ΙΙΙ τμήμα 2 της Δ.Σ. του ΟΗΕ του 1982 για το Δίκαιο της Θάλασσας.
 - γ) Στην Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) Κ.Μ.
 - δ) Στην ανοιχτή θάλασσα.
4. Επισημαίνεται ότι το ως άνω καθοριζόμενο πεδίο εφαρμογής διαφοροποιείται από τα αντίστοιχα συναφή οριζόμενα στο νόμο 1269/82 (άρθρο πέμπτο «Εφαρμογή») και το Π.Δ. 55/98 (άρθρο 2 «Έκταση εφαρμογής»).

ΙΙΙ Δικαιοδοσία επί των συναφών εγκλημάτων

1. Σύμφωνα με το άρθρο 5, τα ελληνικά δικαστήρια έχουν, επί του προκειμένου, την αποκλειστική δικαιοδοσία για εγκλήματα που προβλέπονται στο άρθρο 6 «Ποινικά αδικήματα» εφ' όσον αυτά τελέστηκαν από ποντοπόρα πλοία εντός του πεδίου εφαρμογής, όπως αυτό προσδιορίζεται στο άρθρο 3.
2. Επιπροσθέτως, σύμφωνα με το άρθρο 9, τα ελληνικά δικαστήρια έχουν επίσης δικαιοδοσία για συναφή εγκλήματα τελεσθέντα στα εσωτερικά ύδατα και στους λιμένες τρίτης χώρας καθώς και για τα πλοία με ξένη σημαία όταν καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες.
3. Σημειούται, επί του προκειμένου, ότι το μεν Π.Δ. 55/98 (Α' 58, ουδέν αναφέρει περί δικαιοδοσίας δικαστηρίων, ο δε ν. 1269/82 (Α' 89) κυρώνει το Πρωτόκολλο ΙΙ που αναφέρεται στη διαιτησία, σύμφωνα με το άρθρο 10 της συμβάσεως.

ΙV Ποινικές και διοικητικές κυρώσεις

1. Η έννοια της «υποβάθμισης»

- α. Ο καθορισμός της υποβάθμισης της ποιότητας του θαλασσιού χώρου που μνημονεύεται στην πργ. 1 των άρθρων 6 και 7 και δεν συμπεριλαμβάνεται στους «ορισμούς» του άρθρου 2 του ν. 4037/2012 (Α' 10) προσδιορίζεται

σαφώς στην πργ. (αβ) του άρθρου 1 «Ορισμοί» του κωδ. νόμου 743/77 (Π.Δ. 55/78), ένθα ορίζεται ότι «υποβάθμιση» είναι: «Η πρόκληση από ανθρώπινες δραστηριότητες ρύπανσης ή οποιαδήποτε άλλη μεταβολή στο περιβάλλον, η οποία είναι πιθανόν να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην οικολογική ισορροπία, στην ποιότητα ζωής και στην υγεία των κατοίκων, στην ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά και στις αισθητικές αξίες».

- β. Το μέγεθος, η σοβαρότητα και η επικινδυνότητα της υποβάθμισης, τα οποία θα επηρεάσουν το ύψος των επιβαλλόμενων κυρώσεων, θα προσδιοριστούν κατά περίπτωση από το έργο της προανακρίσεως των λιμενικών αρχών στις περιπτώσεις διαπράξεως παραβάσεων του νόμου.

2. Ποινικές κυρώσεις

Με τις διατάξεις του άρθρου 6 κολάζεται ποινικώς και μάλιστα με αυστηρότατες ποινές ο υπαίτιος (αυτουργός) απόρριψης ρυπογόνων ουσιών από πλοίο στις περιοχές που ορίζονται στο άρθρο 3 εφ' όσον η παράβαση έγινε εκ δόλου, από αμέλεια και για κατ' επανάληψη μικρής σημασίας απορρίψεις. Γίνεται, επί του προκειμένου, επίκληση του άρθρου 83 του Π.Κ. περιπτώσεως συντρεχούσης κατά τα οριζόμενα στην πργ. 6. Σημειούται, επιπροσθέτως, ότι οι διατάξεις για την επιβολή ποινικών κυρώσεων που προβλέπονται στο Π.Δ. 55/98 [άρθρο 13 πργ. 1 (α)] και το ν. 1269/82 (άρθρο ένατο πργ. 1) είναι διαφοροποιημένες ως προς την επιβολή ποινής φυλάκισης.

3. Διοικητικές κυρώσεις³

α. Χρηματικά πρόστιμα

Με τις διατάξεις του άρθρου 8 (πργ. 1 έως 4 και 6) επιβάλλονται αυστηρά χρηματικά πρόστιμα:

- i) Στους πραγματικά υπαίτιους αυτουργούς υποβάθμισης του θαλασσιού ύδατος
- ii) Στα νομικά φυσικά πρόσωπα όταν το έγκλημα διαπράττεται προς όφελός τους, δηλαδή είναι ηθικοί αυτουργοί.

Αναφορικά δε με την άσκηση προσφυγής επί του επιβληθέντος προστίμου, με την πργ. 6 γίνεται επίκληση των διατάξεων του ΚΔΔ (ν. 2717/99 όπως ισχύει). Σημειούται, επιπροσθέτως, ότι οι διατάξεις για τα επιβαλλόμενα χρηματικά πρόστιμα

που προβλέπονται στο Π.Δ. 55/98 [άρθρο 13 πργ.1 (β)] και το ν. 1269/82 (άρθρο ένατο πργ. 1) είναι διαφοροποιημένες ως προς το ύψος αυτών.

Β. Πειθαρχικές κυρώσεις

- i) Σύμφωνα με την πργ. 5 του άρθρου 8, εφ' όσον οι υπάιτιοι δράστες είναι Έλληνες ναυτικοί, κανονικά εννοείται ναυτολογημένοι στο πομπούρο σκάφος, υπόκεινται σε πειθαρχική δίωξη, ήτοι προσωρινή στέρηση του Ν.Φ., ως ορίζουν οι διατάξεις του ΚΔΝΔ, άρθρα 249 πργ. 1 (η) 4 245, 248, 253 επ.
- ii) Με τη δε πργ. 9, αρμόδιες Αρχές για την εφαρμογή του άρθρου 8 είναι οι λιμενικές αρχές της χώρας. Η πργ. 9 δεν μνημονεύει και τα προξενικά Λ/Χ, ως θα έδει, αρμόδια επί του προκειμένου καθ' ύλην. Η έλλειψη αυτή καλύπτεται από το άρθρο έκτο «Αρμόδιες Αρχές» του ν. 1269/82.
- iii) Η επίκληση διατάξεων του ν. 743/77 (Π.Δ. 55/98) ορίζεται στην πργ. 10 του εν λόγω άρθρου 8, στην οποία ορίζεται ότι «Κατά τα λοιπά» ισχύουν περιπτώσεως συντρεχούσης οι οικείες διατάξεις του ν. 743/77. Δεδομένου όμως ότι η διάταξη της πργ. 10 εντάχθηκε στο άρθρο 8 και όχι ως ανεξάρτητο άρθρο, εκτιμάται ότι η επισήμανση αυτού «Κατά τα λοιπά» δέον να αναφέρεται στο άρθρο 14 του Π.Δ. 55/98 «Διαδικασία» διαπίστωσης παραβάσεων για την επιβολή διοικητικών κυρώσεων και άσκηση ενδίκων μέσων» και στο άρθρο 18 «Είσπραξη και διάθεση εσόδου από πρόστιμα», επί του προκειμένου στην αιτιολογική έκθεση του νόμου ουδέν σχετικό αναφέρεται.

V Το επισυναπτόμενο παράρτημα

Το παράρτημα του νόμου χαρακτηρίζεται ως «Σύνοψη» για την εφαρμογή των συγκεκριμένων κανόνων της MARPOL 73/78 περί απορρίψεως πετρελαίου και επιβλαβών υγρών ουσιών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2.

Ειδικότερα, επικαλείται:

- α) Το Μέρος I: Πετρέλαιο (MARPOL 73/78, Παράρτημα I που εστιάζεται μόνο στους κανονισμούς:
 - i Κανονισμό 9: Έλεγχος της απόρριψης πετρελαίου
 - ii Κανονισμό 10: Μέθοδοι για την πρόληψη ρύπανσης από πλοία που ταξιδεύουν σε ειδικές περιοχές
 - iii Κανονισμό 11: Εξαίρεσεις
- β) Το Μέρος II: Επιβλαβείς υγρές ουσίες (MARPOL) 73/78, Παράρτημα II, που εστιάζεται στους κανονισμούς:
 - i Κανονισμό 3: Κατηγορίες και κατάλογος επιβλαβών υγρών ουσιών
 - ii Κανονισμό 5: Απόρριψη επιβλαβών υγρών ουσιών

γ. Ειδικές επισημάνσεις

1. Η αρμοδιότητα κύρωσης της οδηγίας

- α. Δέον επισημανθεί ότι ο εν λόγω νόμος 4037/2012 (Α' 10) εισήχθη προς ψήφιση στη Βουλή για την εναρμόνιση στο εθνικό δίκαιο των οδηγιών 2005/35/ΕΚ και 2009/123

/ΕΚ, μετά των λοιπών διατάξεων από το υπουργείο Δικαιοσύνης, προφανώς διότι περιελάμβανε και ποινικές διατάξεις και όχι το καθ' ύλην αρμόδιο υπουργείο Προστασίας του Πολίτη ως θα έδει σύμφωνα με το Π.Δ. 67/2011 (Α' 149) άρθρο 25 και ν. 3922/2011 (Α' 35) άρθρο 2 πργ. 8. Επιπροσθέτως, σε μια συνεδρίαση ψηφίστηκε επί της αρχής, των άρθρων και στο σύνολο, διάρκειας 4 ωρών, εκ των οποίων μία ώρα για τον εν λόγω νόμο και τρεις για άσχετες με αυτόν τροπολογίες, οι οποίες μετά τρεις ώρες είτε απεσύρθησαν είτε δεν ψηφίστηκαν.

- β. Ανεξαρτήτως των ανωτέρω, το πρώην ΥΕΝ όφειλε από το 2005 να ενσωματώσει την εν λόγω οδηγία και δεν το έπραξε, ενώ, τουναντίον, κύρωσε συναφείς με την προστασία θαλασσιού περιβάλλοντος συμβάσεις, θεσμοθετώντας ποινικές κυρώσεις για την εφαρμογή τους.

2. Οδηγίες προς λιμενικές αρχές

Η αρμόδια Διεύθυνση του υπουργείου Προστασίας του Πολίτη λόγω του επείγοντος και της σοβαρότητας του θέματος και δεδομένου ότι υπάρχει εμπλοκή πολλαπλών διατάξεων των αναφερόμενων στην εισαγωγή νόμων, οφείλει αμελητέα να εκδώσει λεπτομερή εγκύκλιο οδηγία προς λιμενικές αρχές, αποσαφηνίζοντας τα θέματα που μνημονεύονται ανωτέρω Β, I, II, IV ως προς την εφαρμογή των επιμέρους συναφών νόμων κατά περίπτωση ρυπάνσεως.

3. Η ρύθμιση του θέματος De lege ferenda

Η επιβολή των αυστηρών κυρώσεων (ποινικών - διοικητικών) για θαλάσσια μεγάλη και επικίνδυνη ρύπανση ιδίως διεθνών χωρικών υδάτων αλλά και εθνικών υδάτων και ακτών πρέπει να εξεταστεί από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα στο πνεύμα και το γράμμα των διαλαμβανόμενων στη μελέτη μου «Ίδρυση διεθνούς οργάνου για την επιβολή κυρώσεων σε περιπτώσεις μεγάλων και επικινδύνων ρυπάνσεων διεθνών χωρικών υδάτων καθώς και εθνικών υδάτων και ακτών», η οποία συμπεριελήφθη από τον ΔΣΠ και την ΕΕΝΔ στον τιμητικό τόμο που εξέδωσε ο ΔΣΠ για το 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου 2004 με θέμα: Θαλάσσια ρύπανση: Το πρόβλημα της αποζημίωσης και των κυρώσεων⁵.

Σημειώσεις - Βιβλιογραφία

1. Μαλέρμπα Μ. Δίκαιο Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος Τόμος Α1 Εθνικές και Διεθνείς Διατάξεις, σελ. 229
2. Μαλέρμπα Μ. Διεθνής Σύμβαση MARPOL 73/78 Αναθεωρημένα Παράρτημα Ι - VI, σελ. 37, επ.
3. Μαλέρμπα Μ. Πειθαρχικό Δίκαιο Εμπορικού Ναυτικού, σελ. 145, επ.
4. Μαλέρμπα Μ. Δίκαιο Διοικητικών Κυρώσεων Εμπορικής Ναυτιλίας, σελ. 63, επ.
5. Δικηγορικός Σύλλογος Πειραιώς 5ο Διεθνές Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου 2004. Θαλάσσια ρύπανση, σελ. 399, επ.

Αποστολή: Το Hafencity ανοίγει τις πύλες του

Το μεγαλύτερο σχέδιο αξιοποίησης και ανάπλασης λιμενικής ζώνης στην Ευρώπη ολοκληρώνεται



Οι εγκαταλεημμένες λιμενικές ζώνες και οι βαλτώδεις παραθαλάσσιες περιοχές, για μας τους νότιους, αποτελούσαν ανέκαθεν νοκοκέφαλο για την Τοπική Αυτοδιοίκηση και έναυσμα για υποσχολογία του κάθε αιθεροβάμωνος πολιτικού. Στη Γερμανία, όμως, τα δεδομένα είναι αλλιώς. Η δέσμευση ενός δημάρχου για μετάπλαση και αξιοποίηση μιας νεκρής, πλέον, λιμενικής ζώνης και των γύρω άψυχων νησίδων, που την περιέβαλλαν, έφερε νέα πνοή στο πολύβουο και εξαιρετικά πλούσιο λιμάνι του Αμβούργου.

Του **Ηλία Μπίσια**



μούσε την αξιοποίηση της ζώνης που είχε εγκαταλειφθεί λόγω μετεγκατάστασης των αποθηκευτικών χώρων του λιμανιού σε πιο σύγχρονες εγκαταστάσεις, μακρύτερα του εμπορικού κέντρου της πόλης. Παράλληλα, η ανάπτυξη του Αμβούργου ως τουριστικού προορισμού, αλλά και ως κομβικού σημείου εκκίνησης και επιβατικής αφητηρίας για κρουαζιέρες στη Βόρεια Ευρώπη και τη Βαλτική, αποτέλεσε την κινητήρια δύναμη για το μεγαλύτερο σχέδιο δράσης που υλοποιείται σε αστική περιοχή της Ε.Ε.

Όταν ολοκληρωθούν τα έργα ανάπλασης της νέας περιοχής, του Porthafen, όπως αποκαλείται η νέα περιοχή του Αμβούργου, θα έχει συμβάλει στην ανάπτυξη κατά 40% της συνολικής περιφέρειας της πόλης, ενώ οι νέες κτιριακές εγκαταστάσεις θα απλώνονται σε 2,32 εκατ. τ.μ. Ήδη ολοκληρώθηκαν ή κατασκευάζονται 5.800 οικίες, ενώ, επιπροσθέτως, θα δημιουργηθούν, σε μια εποχή μεγάλης ανεργίας και οικονομικής συρρίκνωσης για τη Γηραιά Ήπειρο, 45.000 θέσεις εργασίας.

Το Porthafen θα είναι στην κυριολεξία μια «θαλασσινή πόλη» αφού θα διαθέτει 10,5 χλμ.

Από το 1990, όταν η πόλη του Αμβούργου αντιμετώπισε ραγδαία γιγάντωση του πληθυσμού της λόγω μετεγκατάστασης κατοίκων από την πρώην Ανατολική Γερμανία, οι τοπικές αρχές αναζητούσαν λύσεις για μια λειτουργική επέκταση της πόλης. Επιπλέον, η Τοπική Αυτοδιοίκηση επιθυ-

παραλιακών οδών, υπερσύγχρονο σταθμό για κρουαζιερόπλοια, αλλά και αρκετές μαρίνες, όπου οι κάτοικοι και επισκέπτες θα έχουν τη δυνατότητα να περπατούν και να ψυχαγωγούνται στις πολυάριθμες προβλήτες που θα έχουν δημιουργηθεί. Ήδη 47 projects έχουν ολοκληρωθεί επιτυχώς, ενώ 37 επιπλέον έργα κατασκευάζονται ή σχεδιάζονται. Σε αυτά ξεχωρίζουμε τα δύο νέα τμήματα του πανεπιστημίου της πόλης, το Μέγαρο της νέας Λυρικής Σκηνής, καθώς και τα υπερπολυτελή κτίρια γραφείων, όπου θα μετεγκατασταθούν κολλοσιαίες πολυεθνικές εταιρείες.

Οι σχεδιαστές της νέας «πόλης μέσα στην πόλη» απέφυγαν το μάλλον ατυχές παράδειγμα των Docklands του Λονδίνου και σχεδίασαν τη συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή όχι αποκλειστικά ως επιχειρηματικό κέντρο ή πολυτελή μεγαλοαστική γειτονιά, αλλά ως μια σύγχρονη πόλη με πολυεπίπεδες δυνατότητες αξιοποίησης: σχεδιάστηκαν κατ' αυτόν τον τρόπο υπερμοντέρνα κτίρια γραφείων όσο και πολυτελείς κατοικίες, που θα δένουν άριστα με πιο αστικές γειτονίες και κέντρα ψυχαγωγίας, εκπαίδευσης αλλά και εμπορικά τετράγωνα.

Ήδη, Γερμανοί όλων των βαλκανίων, αλλά και αρκετοί Ρώσοι, Κινέζοι και Αμερικανοί αγοράζουν διαμερίσματα ή κατοικίες στη νέα περιοχή, αφού η Τοπική Αυτοδιοίκηση μέσω μιας αυτόνομης εταιρείας διαχείρισης της συγκεκριμένης περιοχής προωθήει την πώληση γης, διαμερισμάτων, κατοικιών ή γραφείων. Πριν από την πώληση το 99% της γης ανήκε στο Δημόσιο, το οποίο εκμεταλλεύτηκε επιτυχώς και με ταχύτητα τη μοναδική ευκαιρία που συνέλαβε.

Σήμερα οι ιδιωτικές επενδύσεις στην περιοχή είναι της τάξεως των € 8 δισ., ενώ οι δημόσιες επενδύσεις ξεπερνούν τα € 2,4 δισ., οι οποίες με τη σειρά τους χρηματοδοτήθηκαν κυρίως από την πώληση γης στην περιοχή (€ 1,5 δισ. εισπράχθηκαν ήδη από τις συγκεκριμένες πωλήσεις). Οι επισκέπτες της πόλης του Αμβούργου έχουν τη δυνατότητα πλέον να περπατήσουν σε ένα μέρος της σύγχρονης πόλης που αναπτύσσεται, αφού το 30% της συνολικής περιοχής έχει ήδη ολοκληρωθεί, ενώ οι εργασίες για την υλοποίηση του υπόλοιπου σχεδίου προσχωρούν με γρήγορους ρυθμούς προς την πλήρη ολοκλήρωσή τους. Ιδιαίτερης λάμπης θα είναι το Μέγαρο της Λυρικής Σκηνής, που κατασκευάζεται πάνω από παλαιές αποθήκες και θα αποτελέσει το νέο σύμβολο της πόλης, στα πρότυπα της Όπερας του Σίδνεϊ, ενώ παράλληλα είναι το πιο υψηλό κτίριο του κρατιδίου.

Επιπλέον, ο τρόπος κατασκευής και αξιοποίησης του νέου επιβατικού σταθμού για τα κρουαζιερόπλοια θα επιτρέπει άμεση πρόσβαση των επιβατών προς τις νέες γειτονίες της περιοχής, ενώ θα απαγορεύονται οι μετακινήσεις τους με λεωφορεία, προκειμένου να περπατούν στο Hafencity ανενόχλητοι και να απολαμβάνουν τις εγκαταστάσεις και τα μαγαζιά ή να χρησιμοποιούν προς το κέντρο της πόλης το νέο μετρό, που ήδη ολοκληρώνεται.

Καινοτομία, σωστή εκμετάλλευση γνώσεων και εμπειριών από παρόμοιες δράσεις σε άλλες πόλεις, αλλά και ταχύτητα σχεδιασμού και κατασκευής, είναι οι βασικές συνιστώσες



που χαρακτηρίζουν την πνοή υλοποίησης του μεγάλου έργου στη γερμανική πόλη του Βορρά.

Το σημαντικότερο όραμα, όμως, που «κρύβεται» πίσω από τις δράσεις στον στρατηγικό σχεδιασμό των εμπνευστών του έργου είναι η ικανοποίηση των σύγχρονων αναγκών του συνόλου των κατοίκων και επισκεπτών της πόλης. Εκεί πετυχαίνει να διαφοροποιείται η συγκεκριμένη πρόταση αστικής ανάπτυξης των Γερμανών, σε σχέση με τα μεγαλόσχημα projects των Κινέζων ή τα υπερπολυτελή και ακριβοθώρητα των Αράβων. Όλοι οι δημότες θα έχουν με κάποιον τρόπο την ευκαιρία να απολαύσουν ή να εκμεταλλευτούν τις τεράστιες ευκαιρίες που ανοίγονται γι' αυτούς στη νέα πόλη μέσα στην πόλη: είτε ως κάτοικοι, είτε ως εργαζόμενοι, είτε ως επισκέπτες ή επιχειρηματίες.

Ας παίρνουν μαθήματα στρατηγικής οι υπεύθυνοι αξιοποίησης του δικού μας, εγκαταλεημένου, Ελληνικού...

** Η Lufthansa είναι ο ιδανικός αερομεταφορέας για τις πτήσεις σας προς Αμβούργο. Με έξι καθημερινές πτήσεις μέσω Μονάχου ή Φρανκφούρτης, αποτελεί την ιδανική επιλογή.*



Τάδε έφη...

Τι «ειπώθηκε» το μήνα που πέρασε



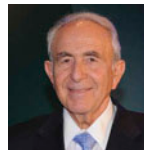
■ «Για το εθνικό περιβάλλον, όπου καθημερινά πραγματοποιείται η διαχείριση του μεγαλύτερου μέρους της ελληνόκτητης ναυτιλίας, τα πράγματα ήταν από δύσκολα μέχρι ανησυχητικά. Ακούστηκε στην πατρίδα μας το παράδοξο: Αν νομίζουν οι εφοπλιστές, μπορούν να αλλάξουν τη σημαία στα πλοία τους. Δηλαδή, ο τόπος δεν χρειάζεται έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους του κόσμου; Ή μήπως, τελικά, είναι τόσο μεγάλος, που κάποιοι καταλαβαίνουν ότι δεν επαρκούν για να τον διαχειριστούν και να χαράξουν και να εφαρμόσουν ναυτιλιακή πολιτική;»
...Είναι λοιπόν να διερωτάται κανείς πώς η χώρα μας έφτασε στη σημερινή της κατάντια; Έτσι, η ναυτιλία βρέθηκε να αντιμετωπίζει συγχρόνως δυσκολίες και έξω, στο πεδίο της παραγωγικής της δραστηριότητας, αλλά και μέσα, στο πεδίο των υπηρεσιών και της εν γένει εθνικής στήριξης στο έργο της, όταν υπουργός χαρακτηρίζει τη συνεργασία μεταξύ κράτους και αντιπροσωπευτικής οργάνωσης του εφοπλισμού ως εμπλοκή της ναυτιλίας στο νομοθετικό έργο».

Θόδωρος Βενιάμης, πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, στην ομιλία του στην έκτακτη Γ.Σ.

■ «Είχαμε πολλά πλοία που έκαναν κρουαζιέρες με ελληνική σημαία. Η αγορά άλλαξε και οι αλλαγές που έπρεπε να κάνουμε δεν τις κάναμε, οπότε έπαψε και η ελληνική σημαία να είναι ανταγωνιστική. "Σκοτώσαμε" τις ελληνικές εταιρείες κρουαζιέρας, γιατί οργήσαμε να κάνουμε αυτά που έπρεπε.

Το ίδιο θα συμβεί και στην ελληνική ακτοπλοΐα, αν δεν λάβουμε μέτρα. Θα έρθουν ξένες εταιρείες, θα απαιτήσουν όλες τις αλλαγές που πρέπει να γίνουν, και τότε θα τις κάνουμε όλες όπως συνέβη στην κρουαζιέρα. Όσο το δυνατόν πιο γρήγορα το καταλάβουμε στην πατρίδα μας, τόσο καλύτερα», **είχε δηλώσει στην προτελευταία συνέντευξη Τύπου ο μέχρι πρότινος υφυπουργός Ναυτιλίας, Άδωνις Γεωργιάδης. Λίγες ημέρες πριν, ο πρόεδρος ΣΕΕΝ, Απόστολος Βεντούρης, είχε επισημάνει:**

«Η ακτοπλοΐα αντιμετωπίζεται εχθρικά. Είναι σαν κάποιος να θέλει να καταστραφεί. Όπως έγινε με την κρουαζιέρα. Ο κ. Γεωργιάδης προσπαθεί να βρει λύση, γιατί φοβάται μη σκάσει το πρόβλημα στα χέρια του».



■ «Η παγκόσμια ναυτιλία "ξορκίζει" τις πολιτικές λιτότητας που υιοθετούν οι ανεπτυγμένες οικονομίες, καθώς, όπως εκτιμούν κορυφαίοι παράγοντες του κλάδου, συνιστούν κίνδυνο για την παγκόσμια ανάπτυξη. Άλλο μείωση της σπατάλης και άλλο προσήλωση στη λιτότητα. Μια τέτοια πολιτική μπορεί να αποβεί καταστροφική».

Σπύρος Πολλέμης, πρόεδρος του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου (ICS), στο διεθνές συνέδριο «World Shipping Congress» που οργάνωσαν στην Ελλάδα οι Financial Times.

■ «Γεγονός είναι, όπως όλα δείχνουν αλλά και σύμφωνα με τους περισσότερους αναλυτές, ότι το 2012 δεν αναμένεται να δούμε κάτι ιδιαίτερα συνταρακτικό λόγω της παγκόσμιας οικονομικής επιβράδυνσης και της υπερπροσφοράς τανάζ, αλλά, δειλά-δειλά, μηνύματα αισιοδοξίας αρχίζουν να διαφαίνονται για το 2013, οπότε υπολογίζεται ότι η προσφορά τανάζ θα έχει εκλογικευθεί και η ζήτηση θα έχει αυξητικές τάσεις.

Οι τελευταίες αναλύσεις αναφέρουν πως το 2012 στα πλοία ξηρού φορτίου θα υπάρξει μια αύξηση 95 εκατομμυρίων τόνων ή περίπου 10% σε αριθμό πλοίων συγκριτικά με το 2011, ενώ η ζήτηση για πλοία θα αυξηθεί κατά 4-5%, που έως ένα σημείο αποδίδεται και στην αύξηση των αποστάσεων (ton-miles). Αντίστοιχα, για το 2013 εκτιμάται πως η αύξηση πλοίων ξηρού φορτίου θα κυμανθεί περίπου στο 6% ενώ η ζήτηση θα είναι σε υψηλότερα επίπεδα, επιφέροντας μια υγιή ισορροπία στα έσοδα των πλοίων.

Αναλογιζόμενοι την παρούσα οικονομική κατάσταση και την κατάσταση που επικρατεί στη ναυτιλία, με την πτώση των ναύλων, που όμως έχει οδηγήσει και σε πτώση των τιμών τόσο των μεταχειρισμένων πλοίων αλλά και των νεότευκτων, οδηγεί στο λογικό συμπέρασμα, όπως έχουμε επισημάνει στο παρελθόν, ότι αποτελεί μεγάλη ευκαιρία για εταιρείες με υγιή ισολογισμό και κεφαλαιακή επάρκεια να προβούν σε αγορά μοντέρνων μεταχειρισμένων πλοίων η παραγγελία νεότευκτου».

Γιώργος Λογοθέτης, Finance & Research George Moundreas Com. S.A.



Featuring
Alternative
Providers of
Shipping Capital

9th Greek Shipping & Ship Finance Conference 2012

£100 Discount
Quote VIP Code:
FKT2343NFAD to Claim

Market Opportunities & Financing Solutions

Thursday 3 & Friday 4 May 2012

Athenaeum InterContinental Hotel, Athens



Conference Chairman:

Ted Petropoulos

Head of Petrofin Research, **PSMI, Greece**

Register by Friday 24 February 2012 and save up to £300

Key Themes:

- Will China Continue to Support Shipping Markets?
- What Are the Prospects for Global and Greek Ship Finance in 2012 / 2013?
- Where Are Today's Best Shipping Opportunities?
- What Alternative Forms of Finance Might be Suitable for Newbuildings?
- Are there Financing Solutions for Small to Medium Owners?
- What Are Private Equity Providers Looking for?
- US Chapter II: When is it a Viable Route?
- What are the Keys to a Successful Restructuring?

Participating Speakers include:

Helge J. Pedersen
Global Chief Economist,
Nordea Group

Charles Fowle
Chairman, **Galbraith's**

George Saroglou
Chief Operating Officer,
Tsakos Energy Navigation

Prof. John Tzoannos
Former Secretary General,
**Ministry of Mercantile
Marine**

Dimitri G. Vassilacos
Managing Director & Head of
Greek Shipping, **Citibank
International Plc.**

Nicolai Hansteen
Chief Economist,
Lorentzen & Stemoco AS

George P. Los
Senior Market Analyst,
**Charles R. Weber
Company Inc**

Christopher Rex
Head of Department,
Research, **Danish Ship
Finance**

Michael Bodourolou
Chairman & Chief Executive
Officer, **Paragon Shipping Inc**

Costas M. Fostropoulos
Chairman, **Fairisky Shipping
& Trading / Almi Tankers**

Basil G. Mavroleon
Managing Director,
Weberseas (Hellas) SA

Aristides J. Pittas
Chief Executive Officer,
Euroseas Ltd

Paul Slater
Chairman, **First International
Corporation**

Dagfinn Lunde
Member of the Board of
Managing Directors/Head of
Shipping, **DVB Bank SE**

Nikos Vouyoukas
Managing Director, **3V
Business Consultants Ltd**

Yiannis Alexopoulos
Director, **Eurofin Group**

Constantinos S. Halkias
Manager, **Meandros Lines SA**

Vassilis Mantzavinos
General Manager Greece,
UniCredit Bank AG

Paul Leand
Chief Executive Officer &
Managing Director, **AMA
Capital Partners LLC**

Paulo Almeida
Portfolio Manager Asset
Backed Investments,
Tufton Oceanic Ltd

Nikos Stratis
Senior Investment
Manager, **Northern
Shipping Funds**

Peter Wallace
Head of Shipping &
Offshore, **Pareto Project
Finance AS**

Albert Stein
Managing Director,
AlixPartners

**Dimitris
Anagnostopoulos**
Board Member,
Aegean Baltic Bank SA

Robin Parry
Partner, **Ince & Co LLP**

Nigel Lowry
Athens Correspondent,
Lloyd's List

PLUS Workshop:

Restructuring Problem Shipping Loans

Key Strategies to Achieving a Consensual Agreement
Maximising the Benefits for Both Banks and Owners

Wednesday 2 May 2012, Led by **INCE & CO LLP, Piraeus**



Registration Hotline: +44 (0)20 7017 5511

For latest programme and to book online, please visit:

www.informamaritimeevents.com/shipfinancegreece



@maritimeevents

Supported by: **Lloyd's List**

SHIPPING
economist

NAYTIKA XPONIKA



MaritimeEventTV

Researched & Developed by:

informa
maritime events

Τάδε έφη...

Τι «ειπώθηκε» το μήνα που πέρασε



■ «Δεν είμαι ιδιαίτερα αισιόδοξος για την πορεία των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου. Δεν θα με εξέπληττε αν το ποσοστό ακυρώσεων έφτανε μεταξύ 40 – 50% του υφιστάμενου συνολικού αριθμού παραγγελιών. Όσον αφορά τους πλοιοκτήτες που έβαλαν παραγγελίες κυρίως το 2007 και 2008, δεδομένων των συνθηκών της αγοράς, τους συμφέρει να χάσουν τις προκαταβολές που είχαν πληρώσει για τις παραγγελίες και να προχωρήσουν σε νέες παραγγελίες με πολύ μειωμένες τιμές».

Πήτερ Γεωργόπουλος, ιδρυτής της εισηγμένης στο NYSE, Genko Shipping

■ «Όσο καθυστερεί η ψήφιση του Νόμου τόσο αναβάλλεται επ'αόριστο η ελπίδα προσέλκυσης ξένων εταιρειών κρουαζιεροπλοίων που πιθανόν να θέλουν να κάμουν χρήση της άρσης του cabotage και να χρησιμοποιήσουν ελληνικά λιμάνια ως αφετηρία για τις κρουαζιέρες προς την Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα.

Σίγουρα είχαν αρνητικές επιδράσεις οι τελευταίες δυσάρεστες σκηνές στο κέντρο της Αθήνας που έκαμαν τον γύρο του κόσμου και δυσφήμισαν για άλλη μια φορά τη χώρα μας. Δυστυχώς όμως εκτός από τις περιορισμένες κρατήσεις στα ξενοδοχεία όλης της χώρας υπάρχει αυτή τη στιγμή αρνητικό κλίμα και στις κρατήσεις επιβατών για τα κρουαζιερόπλοια που έχουν προγραμματίσει κρουαζιέρες από τον Πειραιά.

Τα συγκριτικά νούμερα σε σχέση με την ίδια χρονική περίοδο του 2010 (που και τότε ήταν ήδη πολύ χαμηλά) δείχνουν μια μείωση της τάξεως του 15 με 20% αλλά το χειρότερο είναι ότι οι διάφοροι ταξιδιωτικοί πράκτορες που συνάπτουν συμβόλαια είναι πολύ διστακτικοί στο να καταβάλλουν τις συνήθεις προκαταβολές κάτι που σημαίνει αβεβαιότητα για την πλοιοκτήτρια εταιρεία και κίνδυνο να γίνουν εύκολα ακυρώσεις εάν στην Αθήνα συνεχίσαμε να έχουμε παρόμοια δυσάρεστα γεγονότα όπως αυτά της περασμένης εβδομάδος.

Την φετινή χρονιά εκτός της εταιρείας Louis θα χρησιμοποιήσουν τον Πειραιά περιοδικά ως home port κρουαζιερόπλοια της Pullman Tours καθώς επίσης και το γερμανικών συμφερόντων κρουαζιερόπλοιο Berlin.

Παράλληλα περιμένουμε να χρησιμοποιηθεί το λιμάνι του



Ηρακλείου ως Home Port από πλοία της Royal Caribbean Costa. Δύσκολοι οι προγραμματισμοί και ακόμα δυσκολότερα τα προσδοκώμενα αποτελέσματα».

Μιχάλης Λάμπρος, Αντιπρόεδρος Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιεροπλοίων και Φορέων Ναυτιλίας (από την ιστοσελίδα Marinews)

■ «Στο πλαίσιο της δημοσιονομικής προσαρμογής η Ελληνική κυβέρνηση έχει υιοθετήσει ένα αυστηρό χρονικά πρόγραμμα δράσεων που περιλαμβάνει συγκεκριμένα και σημαντικά μέτρα ως προϋπόθεση για την ανάπτυξη και την επίτευξη σταθερότητας της ελληνικής οικονομίας. Μέρος του προγράμματος δράσεων αποτελούν οι Ελληνικοί λιμένες, οι οποίοι καλούνται να αποτελέσουν πολιτική προτεραιότητα πρώτης γραμμής. Η αλλαγή του τρόπου οργάνωσης και λειτουργίας των Ελληνικών λιμένων είναι επιτακτική και μέσω αυτής πρέπει να διασφαλίσουμε ότι θα μπορούν να συμβάλουν καθοριστικά στην ανάπτυξη του τόπου μας και στην δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Έχουμε την ευθύνη αλλά και τις δυνατότητες να το πετύχουμε. Σήμερα η μορφή αποκρατικοποιήσεων των Ελληνικών λιμένων βρίσκεται υπό εξέταση, και σε συνεργασία με το ΤΑΙΠΕΔ, αναμένεται σύντομα – εντός του δεύτερου τριμήνου του 2012 - να καταλήξουμε σε συμπεράσματα για την ακριβή διαδικασία που θα ακολουθήσουμε, προς όφελος της χώρας.

Με δεδομένη την προοπτική διεύρυνσης της συμμετοχής στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών, για παράδειγμα μέσω της διαχείρισης τερματικών σταθμών, γίνεται επιτακτική η ανάγκη να εξετάσουμε υπό νέο πρίσμα και τον τρόπο απασχόλησης των παραγωγικών συντελεστών – με πρώτο μέλημα τον ανθρώπινο παράγοντα και κινητήριο δύναμη των λιμένων, τον εργαζόμενο. Η εργασία, ως βασικός συντελεστής παραγωγής του λιμενικού προϊόντος, θα πρέπει να συμβάλει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της λιμενικής βιομηχανίας. Η εδραίωση ενός αποδεκτού και σταθερού περιβάλλοντος από πλευράς εργασιακών συνθηκών, όπως η ασφάλεια και η υγιεινή, η με κανόνες ελεύθερη πρόσβαση στην εργασία στους λιμένες, είναι εξίσου σημαντικές, με το σταθερό πλαίσιο επενδύσεων».

Θάνος Πάλλης, Γεν. γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας



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





From A-Z.
More possibilities. More services...
More than a box!

A bandwidth management and optimization solution specifically designed and developed to increase the efficiency of your vessels' communications, reduce the costs of both business and crew communication and offer more crew welfare options.

Flexibility, Security, Savings...
Infinity Solutions for infinite needs!