

Η δημιουργία ενός ναυτικού
Horus Technicus

Η ελληνική ναυτιλία
έχει πέσει θύμα άκρατου
λαϊκισμού

Αφιέρωμα
στη Ναυπηγοεπισκευαστική
ζώνη

Σε έντονο ρυθμό
οι ναυτιλιακές επενδύσεις

ISSN 1106-7152

**Νέοι κανόνες για την ανακύκλωση
των πλοίων**



Βρείτε μας στο Facebook

Ακολουθήστε μας στο Twitter





EURONAV®

The ocean is our environment



Euronav Ship Management (Hellas) Ltd.

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



2. Editorial
6. Τα σημαντικότερα γεγονότα του μήνα
10. **En Pλω**
20. Ευρωπαϊκή Ένωση εναντίον IMO
Του Πάνου Ζαχαριάδη
22. Η προβληματική προβολή της Ε.Ε.
στα όργανα του IMO
Των Γεωργίου Σαμψιώτη και Δημητρίου Γρεκού
26. Νέος κανονισμός στο πλαίσιο ελέγχου
των εκπομπών αερίων
Του Απόστολου Μπελιόκα
30. Σε έντονο ρυθμό οι ναυτιλιακές επενδύσεις
Της Μαρίας Μπερτζελέτου
37. Ναυτιλιακές επενδύσεις στην παράδοση
38. Ο Κάμπος της Χίου διαθέτει μέσα από
τα προϊόντα του και παρόν και μέλλον
Συνομιλούμε
με τον Στάμο Φαφαλιό
40. Στόχος μας τα ελληνικά προϊόντα να
βρουν τη θέση τους στις διεθνείς αγορές
Του Αθ. Καβούκα
42. Η δημιουργία ενός ναυτικού Homo
Technicus
Του Νικολάου Γ. Τσίτσου
46. Άμεση η ανάγκη επανασχεδιασμού
της Ναυτικής Εκπαίδευσης
Του Νίκου Δανιήλ
48. Καινοτόμοι ηλεκτρονικές υπηρεσίες
στη δημόσια ναυτική εκπαίδευση
Των Δημητρίου Γουργούλη
και Χρήστου Πρασσά
52. Altis στην τεχνολογία
56. **Αφιέρωμα NEZ**
Η ναυπηγική ως επιχειρηματική
έκφανση εξοβελίζεται από ολόκληρο
τον ευρωπαϊκό χώρο
Του Γεωργίου Μπάνου
58. Η καταπολέμηση της ανεργίας απαιτεί
συνεργασία εργοδοτών και εργαζομένων
Του Βασίλη Κορκίδη
62. Προτάσεις για την ανάπτυξη της ναυ-
πηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας
Του Ανδριανού Μιχαήλου
64. Διεκδικούμε είτε την παραχώρηση
της Ζώνης είτε τη συνεργασία με
υποψήφιο στρατηγικό επενδυτή
Του Θεόδωρου Πιτσιρίκου
66. Οι εκάστοτε κυβερνητικές πολιτικές
διέφεραν μόνο χρωματικά
Του Μιχάλη Σπανόπουλου
68. Η είσοδος των Eco πλοίων δεν
συνεισφέρει στην εξισορρόπηση
της ναυλαγοράς
Του Σταμάτη Μπουρμπούλη
70. Όταν οι κυβερνήσεις παρέδωσαν το
management στους συνδικαλιστές...
Του Νικολάου Μακρή
72. Τελικά το μέλλον ανήκει ανεπιστρεπ-
τά στα πλοία Eco Design;
Του Λεωνίδα Ζησιμάτου
74. Οι νέες παραγγελίες συντηρούν
την υπερπροσφορά
Του Πάνου Ζαχαριάδη
76. Η προνοτικότητα για αγορές
χαμηλού κόστους είναι καθοριστικός
παράγοντας για όσους θέλουν να
οδηγούν την κούρσα
Του Γιώργου Καβούνη
80. Στο σημερινό ανταγωνιστικό
περιβάλλον δεν μπορεί η λύση να
αναζητείται στον προστατευτισμό
Του Χρύσανθου Χρυσάνθου
84. Damen Shiprepair & Conversion
86. Η Γκαζέτα της ναυπηγικής



20

Πάνος Ζαχαριάδης: Στην προσπάθεια του IMO τα τελευταία χρόνια να διατυπωθούν μέτρα μείωσης των εκπομπών κατά τη λειτουργία των πλοίων, διάφορες χώρες κατέθεσαν προτάσεις. Οι περισσότερες σκοντάφτουν σε αμείλικτα ερωτήματα.



37

Στάμος Φαφαλιός & Αθανάσιος Καβούκας: Ναυτιλιακές επενδύσεις στην παράδοση.



47

Γεώργιος Μπάνος: ο ευρωπαϊκός χώρος σκόπη διατηρεί το προβάδισμα σχεδιασμού μηχανών και εξαρτησμού, πουλώντας τα με τη μορφή royalties στην Ανατολή. Και είναι τούτο ευεξήγητο, αφού ο τομέας του σχεδιασμού ουδόλως εμπίπτει στην περι συλλογικότητας αναφορά.



Ιδιοκτησία:
Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδότης:
Ιωάννα Μπίσια
Διευθυντής:
Ηλίας Γ. Μπίσιας

Διευθύντρια Σύνταξης:
Λίτσα Μαρέλου
Σύμβουλος Έκδοσης:
Δρ. Γιώργος Βαγγέλης
Creative Director:
Γιώργος Παρασκευάς
Διεύθυνση Διαφήμισης:
Χρήστος Καπάντας
Υπεύθυνη Διαφήμισης:
Δήμητρα Τσάκου
Επιστημονικοί συνεργάτες:
Χαρίλαος Ψαραύτης,

Πάνος Ζαχαριάδης,
Μιχάλης Μαλέμπος,
Μαρία Μπερτζελέτου
Ειδικό συντάκτης:
Τάσος Μπουραζάνης
Πρακτορείο Διανομής
Τύπου: Άργος Α.Ε.
Συνδρομές (10 τεύχη):
Ιδιώτες: 60 €
Ναυτικοί & φοιτητές: 50 €
Εταιρείες-Όργανισμοί: 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 ενυπό-

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

Περί ναυτιλιακού συναλλάγματος και άλλων δοξασιών και μυθοπλασιών

ή Γιατί τελικά (παρα)μένουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες στην Ελλάδα;

Τον περασμένο Οκτώβριο, δύο σημαντικές εκδηλώσεις επανέφεραν στο προσκήνιο δύο φλέγοντα ερωτήματα: η πρώτη αφορούσε τη συνεισφορά της ελληνικής ναυτιλίας στην εθνική οικονομία και συζητήθηκε στην παρουσίαση της ΒΓΙ, παρουσία της ΕΕΕ, στο ξενοδοχείο «Μεγάλη Βρεταννία», και η δεύτερη εστίαζε στους λόγους παραμονής της ελληνικής πλοιοκτησίας στη γενέθλια γη, σε μια περίοδο κρίσης και γενικότερης φιλιποπίας και αβεβαιότητας, και αναπτύχθηκε από γνωστούς πλοιοκτήτες και παράγοντες της ναυτιλίας στο πλαίσιο του συνεδρίου Marine Money.

Οι θεματολογίες των ερωτήσεων αυτών δεν προέκυψαν, όπως είναι αναμενόμενο, μόνο κατά τα τελευταία δύο χρόνια και ούτε είναι η άλογη αντίδραση μιας μερίδας ναυτελλήνων απέναντι στο «φόβο» επικράτησης αριστερών συσπειρώσεων σε προσεχείς εκλογές. Ο προβληματισμός σχετικά με τη συνεισφορά της ναυτιλίας στην οικονομία και την ευρύτερη κοινωνία της χώρας, καθώς και οι λόγοι παραμονής της πλοιοκτησίας υπό συνθήκες αβεβαιότητας, αλλά και «αμφιθυμίας» διάθεσης της Πολιτείας απέναντι στην επιχειρηματικότητα εν γένει και στον εφοπλισμό εν προκειμένω, επανέρχεται συχνά-πυκνά μετά τη Μεταπολίτευση.

Στις σελίδες των «Ναυτικών Χρονικών» διαβάζει κανείς τις ίδιες ακριβώς σκέψεις και τους προβληματισμούς που σήμερα παρουσιάζονται σε ημερίδες και εκδηλώσεις, και σε πηγαδάκια της Ακτής Μισούλη βέβαια, όπως ακριβώς συνέβαινε τη διετία 1975-1976 (με την αρχική απροθυμία του Κ. Καραμανλή να κατοχυρώσει στο Σύνταγμα βασικές διατάξεις για τη σταθερότητα της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας), το 1979 (με την αντιπαράθεση του Εμ. Κεφαλογιάννη με φορείς του εφοπλισμού σχετικά με τα θέματα των διμερών συμβάσεων), το 1981 (με την αλλαγή πολιτικής... ρότας του πρώτου υπουργού Ναυτιλίας του ΠΑΣΟΚ Στάθη Γιώτα) και το 1983-1984 (με τον απρόσμενο νόμο του Απ. Κατσιφάρα «περί ανακυκλώσεως» πληρωμάτων) κ.ο.κ...

Οι εποχές όμως έχουν αλλάξει. Η Ελλάδα των δεκαετιών 1970 και 1980 δεν έχει καμία σχέση με εκείνη την περίοδο και ο ελληνικός

εφοπλισμός εμφανίζει εντελώς διαφορετική στρατηγική και οράματα απ' ό,τι οι άξιοι πρόγονοί του. Και όμως, η επιχειρηματολογία ως προς την κοινωνική αξία της ναυτιλίας ή τους λόγους παραμονής του εφοπλισμού εδώ παραμένει (δυστυχώς) η ίδια. Το θέμα του ναυτιλιακού συναλλάγματος ήταν, και είναι ακόμη και σήμερα, η αιχμή του δόρατος για οποιαδήποτε επικοινωνιακή καμπάνια του εφοπλισμού. «Πόσα δολάρια φέρνουμε στο κράτος και πόσα στην κοινωνία, χωρίς ουσιαστικά καμία υποστήριξη ή ανάμειξη από τον κρατικό προϋπολογισμό σε επιδοτήσεις, δάνεια ή έργα υποδομής»: ό,τι λάμπει δεν είναι χρυσός, θα λέγαμε κάπως κυνικά, όμως με πλήρη συναίσθηση όσων γράφουμε. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα σαφώς είναι, ειδικά σήμερα, η μόνη ΥΓΙΗΣ και ΑΕΙΘΑΛΗΣ κινητήριος δύναμη της ελληνικής οικονομίας, αλλά δεν πρέπει να λησμονούμε ότι σημαντικό μέρος αυτών των εσόδων ξαναβγαίνει στο εξωτερικό. Τα στοιχεία αυτά διαθέτει η Τράπεζα της Ελλάδος και πολύ συχνά χρησιμοποιούνται από διάφορους «αντικομφορμιστές» για να αμφισβητήσουν την πραγματική διάσταση της ναυτιλιακής συνεισφοράς. Η αλήθεια είναι πως μέρος του συναλλάγματος έρχεται στον τόπο μας για να πληρωθούν μισθοί και έξοδα γραφείων και λειτουργίας της διαχειρίστριας εταιρείας, όμως ένα σημαντικό(τατο) μέρος επιστρέφει στο εξωτερικό. Εδώ βέβαια πρέπει να σταθούμε λίγο: ξαναφεύγει προκειμένου όχι να κρυφτεί (όπως υπονοούν μερικοί) σε βίλες και κότερα στην... Κυανή Ακτή, αλλά κυρίως για να εκσυγχρονιστεί ο στόλος και να διατηρηθεί σε υψηλά επίπεδα ο ήδη υπάρχων, όπως επίσης και για να συντηρηθούν οι δεσμοί των εταιρειών με ναυλωτές και παράγοντες, κυβερνητικούς ή μη, του εξωτερικού. Αυτό το κρίσιμο σημείο πολλοί δεν το αντιλαμβάνονται και είναι προς τιμήν της ΕΕΕ που ένα σημαντικότατο μέλος του Δ.Σ. το ανέφερε στη συζήτηση που επακολούθησε μετά τις παρουσιάσεις της ΒΓΙ. Φανταστείτε, λοιπόν, εάν δεν είχε κυριολεκτικά καταστραφεί η ζώνη του Περάματος και η ανταγωνιστικότητα των ναυπηγείων μας, πόσα χρήματα όχι απλώς θα έρχονταν, αλλά θα έμεναν εδώ για νεοναυπηγήσεις και επισκευές. Ζητάμε όμως από τον Έλληνα επιχειρηματία να είναι «πατριώτης», αγνοώντας ότι οι συνθήκες επιβίωσης και ανταγωνισμού



HEMPAGUARD®



EXPECT NOTHING

The new HEMPAGUARD® fouling defence system combines active hydrogel with high-performing biocide using patented ActiGuard® technology. You can expect nothing in the way of fouling for much longer than ever before – on any type of vessel and at any speed anywhere in the world.

HEMPAGUARD® gives you greater flexibility in your trading patterns, higher fuel efficiency, shorter payback time and a long-lasting return on investment.

We believe that nothing compares with the HEMPAGUARD® Fouling Defence System and are offering an extensive satisfaction guarantee on HEMPAGUARD® X7 to prove it!

Find out more at hempaguard.hempel.com



Use biocides safely. Always read the label and product information before use.

HEMPEL

δεν είναι της εμβέλειας μιας τοπικής γειτονιάς, αλλά μιας παγκόσμιας και επικίνδυνης αρένας, που θυμίζει πλέον το Κολλοσσαίο της Ρώμης ως προς την αγριότητα των νέων αθλημάτων «μονομάχων» εξ Ανατολής (και όχι μόνο) που εισέρχονται. Και αυτός ο επιχειρηματίας οφείλει να παραμένει, οικονομικά και επιχειρηματικά, ενεργός όχι μόνο στον Πειραιά, στη Γλυφάδα και την Κηφισιά, αλλά πολύ περισσότερο στα κέντρα των εμπορικών εξελίξεων, στο Λονδίνο, στη Νέα Υόρκη, στο Χονγκ Κονγκ.

Το θέμα του ναυτιλιακού συναλλαγματος παραμένει λοιπόν σημαντικό ως επιχειρημα, αλλά όχι πλήρως και επαρκώς δομημένο μεθοδολογικά, για να πείσει σήμερα την κοινή γνώμη. Ίσως θα έπρεπε στο σημείο αυτό να αναλογιστούμε με σοβαρότητα πόσα κονδύλια από τη ναυτιλία έρχονται πλέον από το εξωτερικό για να «μετεξεληθούν» σε σημαντικότερες επιχειρηματικές επενδύ-

ρητικά μεγάλης σπουδαιότητας αλλά και αναγκαιότητας για μια ναυτιλιακή επιχείρηση.

Ας αντιληφθούμε, λοιπόν, ότι ο Έλληνας πλοιοκτήτης δεν είναι εδώ (μόνο) για τη φορολογία. Είναι εδώ διότι δεν αντέχει τη διαπεραστική υγρασία της απομακρυσμένης Σιγκαπούρης, το διαρκές γκρίζο του πανάκριβου Λονδίνου, τον απρόσωπο κοσμοπολιτισμό του ματαιόδοξου Μονακό, την ψυχρότητα της βαραιοστημένης Γενεύης... Πολύ περισσότερο, όμως, είναι εδώ διότι σε αυτόν τον τόπο βρίσκεται το μόνιμο σπίτι του, εδώ μεγαλώνει πλέον τα παιδιά και τα εγγόνια του κι εδώ επενδύει ποικιλοτρόπως «κλέβοντας τη θάλασσα». Εδώ επίσης δεν είναι ένας ακόμη επιχειρηματίας μεταξύ πολλών.

Ο διαχρονικός μύθος του ναυτιλιακού συναλλαγματος έχει ενδιαφέρον, αλλά οι λόγοι που πρέπει να στηρίξουμε την παρα-

As αντιληφθούμε, λοιπόν, ότι ο Έλληνας πλοιοκτήτης δεν είναι εδώ (μόνο) για τη φορολογία. Είναι εδώ διότι δεν αντέχει τη διαπεραστική υγρασία της απομακρυσμένης Σιγκαπούρης, το διαρκές γκρίζο του πανάκριβου Λονδίνου, τον απρόσωπο κοσμοπολιτισμό του ματαιόδοξου Μονακό, την ψυχρότητα της βαραιοστημένης Γενεύης...

σεις, τόσο σε εθνικό όσο και σε τοπικό επίπεδο. Αεροπορικές εταιρείες, ξενοδοχειακές μονάδες, πολιτισμικά ιδρύματα και κέντρα, νοσοκομεία και κλινικές, μαρίνες και ελικοδρόμια, βιομηχανίες και βιοτεχνίες αυτήν τη στιγμή αντιστέκονται σθεναρά, παρά τις συμπληγάδες πέτρες της εθνικής οικονομικής συρρίκνωσης, επειδή υπάρχουν σταθερά και συνεχή ναυτιλιακά κεφάλαια που τις στηρίζουν και προέρχονται από Έλληνες «επιχειρηματίες» της θάλασσας. Και τονίζουμε τον όρο «Έλληνες επιχειρηματίες της θάλασσας» διότι τελικά το «κλέβε τη θάλασσα», που τόσο πρόσπιζε ο αείμνηστος Κουλουκουντής στις σελίδες των «Ναυτικών Χρονικών», τελικά είναι η βασική στρατηγική αξία του σύγχρονου Έλληνα πλοιοκτήτη, ο οποίος πλέον ενεργεί και ως επιχειρηματίας της στεριάς.

Επανερχόμαστε στην επιχειρηματολογία πως ο Έλληνας πλοιοκτήτης παραμένει στην Ελλάδα αποκλειστικά και μόνο επειδή η χώρα μας αποτελεί «φορολογικό παράδεισο» για τον ίδιο (ως φυσικό πρόσωπο) και για τη διαχειρίστρια εταιρεία ή το πλοίο. Για τα «Ν.Χ.», η θέση αυτή είναι όχι απλώς παρωχημένη, αλλά και επικίνδυνη.

Σε πρόσφατη έρευνα που διεξήχθη από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, με τη συμβολή του υπογράφοντος, διαφαίνεται ότι ο Έλληνας πλοιοκτήτης παραμένει εδώ όχι μόνο για τις φορολογικές ελαφρύνσεις (που του παρέχονται έτσι και αλλιώς στη Σιγκαπούρη, τη Γενεύη ή στο Μονακό), αλλά και διότι οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας στη χώρα μας είναι ιδανικές, ενώ το εργατικό δυναμικό που διατίθεται, τόσο στη στεριά όσο και στη θάλασσα, εξαι-

μονή της ελληνικής πλοιοκτησίας στη γενέθλια γη είναι πολύ πιο σύνθετοι και περίπλοκοι. Κάποτε, πριν από μία δεκαετία, γράφτηκε ένα εξαιρετικό βιβλίο για τις επενδύσεις των πλοιοκτητών στην Ελλάδα. Δεν είναι λοιπόν μόνο οι διακόσιες ή τριακόσιες χιλιάδες της παραναυτιλίας, αλλά και όλοι οι υπόλοιποι, που δεν έχουν καταμετρηθεί, οι οποίοι όμως τρώνε ένα σταθερό κομμάτι «στεριανό» ψωμί με άρωμα θαλασσινής αύρας, που δεν πρέπει να λησμονούνται.

Μια μικρή βόλτα στο Γουδί, στο νοσοκομείο της «Ελπίδας», στην κάποτε ξεχασμένη Πύλο και τη νέα ξενοδοχειακή ανοικοδόμησή της, στο Φαληρικό Δέλτα που αλλιάζει μορφή, καθώς και στη λεωφόρο Συγγρού, όπου το Ίδρυμα Ωνάση επανέφερε στον πολιτιστικό χάρτη μια άχρωμη λεωφόρο, είναι εκφάνσεις των όσων προείπαμε. Και τόσες άλλες επιχειρηματικές προσπάθειες που έχουν επικουρηθεί από ναυτιλιακά κεφάλαια, είτε εξ ολοκλήρου είτε υποστηρικτικά.

Όπως μας εξομολογείται ένας διανοούμενος της ναυτιλίας: **Είναι ωραίοι οι καρποί των δέντρων της διαμονής των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στην Ελλάδα, μην ξεχνάμε, όμως, ότι υπεράνω όλων είναι το δάσος του θεσμικού πλαισίου της Ναυτιλίας. Από αυτό ξεκίνησαν όλα και από αυτό θα τελειώσουν, εάν κάποτε αλλιάξει...**

Η.Γ.Μ

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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

Τα σημαντικότερα **γεγονότα** του μήνα

Το Google Analytics και το Facebook δεν ψεύδονται και δεν αποπροσανατολίζουν με τα στοιχεία τους. Με αυτόν το γνώμονα, φιλοξενούμε τις σημαντικότερες ειδήσεις βάσει της αναγνωσιμότητάς τους στην ιστοσελίδα των «N.X.» www.naftikachronika.gr

Η αύξηση των τιμών αποδίδεται στη σταθεροποίηση της αγοράς της Ινδίας 18 Οκτωβρίου 2013

Του **Γ. Λογοθέτη**, CFO Finance & Research George Moundreas Com. S.A.

Εκτός λογικής έχουν αρχίσει να χαρακτηρίζονται τα επίπεδα τιμών που προσφέρουν οι Cash Buyers, τα οποία βασίζονται καθαρά σε σπέκουλα, αλλά, όπως πολλοί υποστηρίζουν, η σπέκουλα αυτή έχει φτάσει σε παράλογα επίπεδα, καθώς δεν υποστηρίζεται από την πραγματική αγορά, δηλαδή τα επίπεδα που είναι διατεθειμένοι να αγοράσουν οι End Buyers ώστε να μπορούν στη συνέχεια να πουλήσουν στην εγχώρια αγορά.

Ο λόγος της αύξησης των τιμών αποδίδεται ουσιαστικά στη σταθεροποίηση της αγοράς της Ινδίας, τόσο σε νομισματικό όσο και σε επίπεδο των τιμών του σιδήρου, αλλά αγνοείται η αστάθεια που επικρατεί στις υπόλοιπες αγορές, όπως και οι επερχόμενες αργίες του Eid στο Μπανγκλαντές και το Πακιστάν, που θα επηρεάσουν αρνητικά την αγορά. Άνθρωποι της αγοράς χαρακτηριστικά αναφέρουν ότι, αν οι πραγματικές τιμές δεν ανταποκριθούν σε αυτές της σπέκουλας, κάποια στιγμή άμεσα θα... αρχίσουν τα όργανα.

Στην Ινδία συνεχίστηκε και την προηγούμενη εβδομάδα το έντονο αγοραστικό ενδιαφέρον και, όπως αναφέραμε, σε τιμές που ουσιαστικά δεν ανταποκρί-



νονται στην εγχώρια αγορά, σε σημείο που αρκετοί κάνουν λόγο για δημιουργία δύο διαφορετικών αγορών, αυτή των Cash Buyers και αυτή της εγχώριας.

Το Πακιστάν αυτή τη στιγμή εμφανίζεται ως η πιο αδύνατη αγορά, καθώς συνεχίζει να εγκυμονεί κινδύνους λόγω της αστάθειας στη ρουπία και στις τιμές του σιδήρου.

Στο Μπανγκλαντές, αντίθετα με την Ινδία, την οποία δεν μπορεί να ανταγωνιστεί, οι Cash Buyers δεν είναι ιδιαίτερα διατεθειμένοι να ρισκάρουν με το να προσφέρουν υψηλές τιμές, δεδομένου ότι και ο αριθμός των End Buyers είναι σημαντικά μικρότερος από αυτόν της Ινδίας. Αναμένεται η αποχή λόγω των αργιών του Eid να επιδράσει θετικά στην αγορά και με την επιστροφή να δούμε τη διάθεση για αγορές να επανέρχεται.

Η Κίνα επέστρεψε στην αγορά ύστερα από το διάλειμμα της μιας εβδομάδας, αλλά με πτωτικές τάσεις στις προσφερόμενες τιμές, αφού υπήρξε και αντίστοιχη πτώση στις τιμές του σιδήρου.

Η Ελλάδα δεν είναι μια «αποτυχημένη χώρα» 14 Οκτωβρίου 2013



Ο υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης, επισκέφτηκε το Λονδίνο, όπου και συμμετείχε ως κεντρικός ομιλητής σε συνέδριο που διοργα-

νώθηκε από το Ελληνοβρετανικό Επιμελητήριο Εμπορίου και Βιομηχανίας, με θέμα «Ευρώ, Ελλάδα και Νότια Περιφέρεια».

Στο πλαίσιο της επίσκεψής του, ο ΥΝΑ δήλωσε μεταξύ άλλων:

«Η Ελλάδα δεν είναι μια αποτυχημένη χώρα. Η Ελλάδα εκπλήρωσε το στόχο της, και ο στόχος της για φέτος είναι να έχει πρωτογενές πλεόνασμα και, πράγματι, έχουμε 340 εκατομμύρια ευρώ πρωτογενές πλεόνασμα. Για την επόμενη χρονιά η πρόβλεψη είναι να έχουμε πρωτογενές πλεόνασμα 2,6 δις ευρώ. Έτσι, λοιπόν, σκέφτομαι ότι για πρώτη φορά από το ξέσπασμα της κρίσης και μετά, καταφέραμε να επιτύχουμε τους στόχους που θέτει το πρόγραμμα. Γι' αυτό και η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει υποσχεθεί πως, αν πάμε σύμφωνα με το πρόγραμμα και κάνουμε όλα όσα οφείλουμε να κάνουμε, όλες τις μεταρρυθμίσεις που πρέπει, ακόμη και αν δεν επιτύχουμε όλους τους στόχους, η Ε.Ε. αλλά και η ΕΚΤ θα μας δώσουν τα επιπλέον χρήματα που χρειαζόμαστε.

Το σημαντικότερο πρόβλημα της χώρας, σήμερα, είναι η μεγάλη ανεργία. Την ώρα που μιλάμε, 27% του πληθυσμού μας είναι άνεργοι, το 60% των νέων μας είναι άνεργοι! Αυτό είναι -για μένα- το μεγάλο μας πρόβλημα. Θα ήθελα να τονίσω ότι αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα υπάρχουν πάρα πολλοί νέοι, υψηλότατου μορφωτικού επιπέδου, που μιλάνε πάνω από δύο γλώσσες και αυτό δημιουργεί μια ευκαιρία στην αγορά εργασίας. Μπορεί, δηλαδή, να βρει κανείς καταρτισμένους νέους, υψηλού επιπέδου, σε ανταγωνιστική τιμή.

Αυτό που υπάρχει είναι, θα λέγαμε, κοινωνική απελπισία. Πολλοί άνθρωποι αισθάνονται ότι δεν έχουν προοπτική για παράθυρο στο μέλλον. Αυτό που προσπαθούμε να κάνουμε, μέσω του προγράμματος ιδιωτικοποιήσεων και μέσα από διαρκή προσπάθεια για την προ-

σέλιση νέων επενδύσεων, είναι να φέρουμε χρήματα στη χώρα και να δημιουργήσουμε νέες θέσεις εργασίας για τους νέους. Σήμερα, για παράδειγμα, κυβερνητική βούληση, καθώς και προσωπική μου στόχευση, αποτελεί η αξιοποίηση των λιμανιών μας. Έτσι, ενισχύοντας και αναβαθμίζοντας τις υποδομές τους, είμαστε έτοιμοι για τους ξένους επενδυτές».

Διάλογος με θέμα τη ναυτική εκπαίδευση 4 Οκτωβρίου 2013

Συνάντηση με τον πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Θεόδωρο Βενιάμη, τον πρόεδρο της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας, Γιάννη Χαλά, καθώς και με θεσμικούς εκπροσώπους των δύο φορέων είχε χθες ο υπουργός Ναυτιλίας Μιλητιάδης Βαρβιτσιώτης. Σκοπός της συνάντησης ήταν η αποτελεσματικότερη απορρόφηση των σπουδαστών της ναυτικής εκπαίδευσης στη χώρα μας, για την οποία ο υπουργός προωθεί σειρά πρωτοβουλιών, όπου δίνεται η δυνατότητα διευκόλυνσης της ναυτολόγησής τους σε εκπαιδευτικά ταξίδια.

Συγκεκριμένα, ο κ. Βαρβιτσιώτης τόνισε, κατά την έναρξη της συνάντησης: «Με προβληματίζει το γεγονός ότι μέχρι σήμερα ένα σημαντικό ποσοστό των δοκίμων αξιωματικών μας, πλοιάρχων και μηχανικών, είναι αδρανοποιημένο, λόγω του ότι δεν έχουν συμπληρώσει τον προβλεπόμενο χρόνο θαλάσσιας υπηρεσίας. Έχουμε χρέος να αντιμετωπίσουμε αυτό το πρόβλημα κατάματα, το οφείλουμε σε αυτούς τους ανθρώ-



πους», σημείωσε. Παράλληλα, καλώντας τους παρευρισκόμενους να ακυρώσουν την προκατάληψη πως πλοιοκτήτες και εκπρόσωποι ναυτεργασίας δεν συνεργάζονται, επισήμανε: «Αυτά τα ταμπού θέλω να τα σπάμε». Ειδικότερα, με την πρωτοβουλία του κ. Βαρβιτσιώτη αίρονται τα αντικίνητρα που ίσχυαν έως τώρα και είχαν να κάνουν με τη διαφορετική ασφαλιστική αντιμετώπιση των σπουδαστών που εκτελούσαν το υποχρεωτικό εκπαιδευτικό τους ταξίδι με πλοίο που έφερε σημαία πλιν της ελληνικής. Παράλληλα, και στην κατεύθυνση της ταχύτερης ναυτολόγησής τους, καταργείται η διαφορετική αντιμετώπιση που υπήρχε μεταξύ των σπουδαστών που εκτελούσαν πρώτο και δεύτερο υποχρεωτικό εκπαιδευτικό ταξίδι.

Όσον αφορά στο χρόνο εκτέλεσης των δύο εκπαιδευτικών ταξιδιών, μεταξύ των εξαμήνων θεωρητικής εκπαίδευσης αποφασίστηκε ο επανακαθορισμός τους, λαμβάνοντας υπόψη σχετική γνωμοδότηση του Συμβουλίου Ναυτικής Εκπαίδευσης

Άμεση αποκρατικοποίηση του ΟΛΠ επιθυμεί η κυβέρνηση 26 Σεπτεμβρίου 2013



Η αποκρατικοποίηση του ΟΛΠ και τα μέτρα για την ελληνική ακτοπλοΐα ήταν τα θέματα συζήτησης μεταξύ του υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, Μιλητιάδη Βαρβιτσιώτη, και των εκπροσώπων της τρόικας, σε συνάντηση που πραγματοποιήθηκε χθες αργά το απόγευμα στο ΥΝΑ.

Αναλυτικότερα, η συζήτηση στράφηκε γύρω από τις προθέσεις του ΥΝΑ για

τη συμφωνία ΟΛΠ - Cosco.

Ο κ. Βαρβιτσιώτης τόνισε ότι επιθυμία της κυβέρνησης είναι η άμεση αποκρατικοποίηση του ΟΛΠ και προσέθεσε ότι, ως πολιτικός, δεν πιστεύει και δεν θέλει επιβολή νέων φόρων και λήψη νέων οικονομικών μέτρων μέσω νέων περικοπών, αλλά να προχωρήσει η αποκρατικοποίηση, που θα φέρει έσοδα στη χώρα, και πρόθεση είναι να έχει ολοκληρωθεί μέσα σε έξι μήνες. Ο ΥΝΑ υπογράμμισε στους εκπροσώπους της τρόικας ότι οποιαδήποτε διαδικασία ακολουθηθεί για τον ΟΛΠ, είτε μέσω του φιλικού διακανονισμού με την Cosco είτε με την πώληση της πλειοψηφίας των μετοχών, θα πρέπει να έχει και την έγκριση της Ε.Ε.

Πρωτοβουλίες φορέων της Κεφαλονιάς για ανάπτυξη της κρουαζιέρας 16 Οκτωβρίου 2013



Την Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιεροπλοίων και Φορέων Ναυτιλίας (ΕΕΚΦΝ) επισκέφτηκαν στα γραφεία της οι επικεφαλής των φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης Κεφαλονιάς.

Στη συνάντηση αυτή συζητήθηκαν: Η επέκταση του υπάρχοντος προβλήτα εξυπηρέτησης κρουαζιεροπλοίων, με την ανάπτυξη εκατέρωθεν του άκρου αυτού νέου μετώπου και την εγκατάσταση επιπρόσθετων ναυδέτων.

Η αξιοποίηση του μετώπου που δημιουργείται στον πρόβολο του προβλήτα, προκειμένου για την παραβολή των σκαφών που εκτελούν μεταφορές από

Τα σημαντικότερα **γεγονότα** του μήνα

τα αγκυροβόλια των κρουαζιεροπλοίων, με στόχο και σκοπό όλη η δραστηριότητα της κρουαζιέρας να συγκεντρώνεται, ει δυνατόν, σε ένα σημείο. Με τον τρόπο αυτό θα μπορεί να ελέγχεται καλύτερα η κίνηση και να εξασφαλίζεται η εφαρμογή των μέτρων που προβλέπονται από τον Διεθνή Κώδικα ISPS για το Maritime Security.

Επίσης, συζητήθηκαν η αξιοποίηση μεγάλης έκτασης χερσαίου χώρου που βρίσκεται πλησίον του σημερινού terminal της κρουαζιέρας, με σκοπό τη στάθμευση των λεωφορείων που παραλαμβάνουν τους τουρίστες για επισκέψεις στα αξιοθέατα του νησιού, καθώς και η μελέτη τηρήσεως των διαδικασιών για το berth allocation, που θα εξασφαλίσει κατανομή στις ημέρες προσεγγίσεως των κρουαζιεροπλοίων, για καλύτερη διευκόλυνση στην αποεπιβίβαση των τουριστών-επισκεπτών κ.λπ.

Ολοκληρώθηκε με επιτυχία το 4ο ετήσιο Safety4Sea Forum

9 Οκτωβρίου 2013

Το 4ο ετήσιο Safety4Sea Forum ολοκληρώθηκε επιτυχώς στις 2 Οκτωβρίου 2013, στο Ευγενίδειο Ίδρυμα, καλύπτοντας πρακτικές για την ασφάλεια και την ποιότητα στη ναυτιλία. Οι παρουσιάσεις έλαβαν χώρα σε τρία μέρη και είχαν ως εξής:

Μέρος Α: Ασφάλεια και ποιότητα στη ναυτιλία

Ο κ. **Θάνος Θεοχάρης**, Marshall Islands Registry, παρουσίασε τις πρόσφατες νομοθετικές εξελίξεις σχετικά με τη MLC.

Ο κ. **Marlon Rono**, Magsaysay, παρουσίασε τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ένας Crew Manager με την εφαρμογή της MLC.

Ο κ. **Απόστολος Βενιζέλος**, Hellenic Register, ανέλυσε τις επιπτώσεις της MLC από την ημέρα εφαρμογής της

έως σήμερα.

Ο δρ **Νίκος Βεντικός**, ΕΜΠ, επικεντρώθηκε στον ανθρώπινο παράγοντα πάνω στα πλοία και στις πτυχές του Behavioral Based Safety.

Ο κ. **Ηλίας Μπίσις**, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, στην ομιλία του κάλυψε τα θέματα που αφορούν το Crisis Communication και παρουσίασε παραδείγματα από πρόσφατα περιστατικά.

Ο καπτ. **Χάρης Κανελλόπουλος** αναφέρθηκε στη διαδικασία επιλογής και χρήσης ECDIS επί του πλοίου.

Μέρος Β: Προστασία και μέτρα καταπολέμησης της πειρατείας

Ο κ. **Γιώργος Κιουρτσόγλου**, Greenwich Maritime, στην παρουσίασή του κάλυψε τις τελευταίες εξελίξεις για την καταπολέμηση της πειρατείας στον Ινδικό Ωκεανό και τον Κόλπο της Γουινέας.

Ο κ. **Πάνος Γ. Μωραϊτης**, Aspida Maritime Security, ανέλυσε τις πρόσφατες νομοθετικές εξελίξεις σχετικά με την πειρατεία και την πρόληψη ενόπλων πάνω στα πλοία.

Η κ. **Δωροθέα Ιωάννου**, The American P&I Club, παρουσίασε πώς το American P&I Club διαχειρίζεται τα θέματα της πειρατείας.

Ο δρ **Κύρικος Φαράκλας**, Lloyd's Register, επικεντρώθηκε στο ISO 28007, το οποίο καθιερώνει ένα σύστημα διαχείρισης των ιδιωτικών εταιρειών παροχής ασφάλειας από την

πειρατεία στα πλοία.

Ο Capt. **John Dickie**, IFSMA, ανέλυσε τις νομοθετικές εξελίξεις που αφορούν την προστασία των πλοίων από την πειρατεία.

Μέρος Γ: Πρακτικές για ασφάλεια και ποιότητα στη ναυτιλία

Ο κ. **Απόστολος Μπελόκας**, Safety4Sea.com, παρουσίασε τις βέλτιστες πρακτικές για την πρόληψη και διαχείριση του fatigue.

Ο κ. **Alastair Evitt**, V. Ships Greece, ανέλυσε τις βέλτιστες πρακτικές από την πλευρά του διαχειριστή του πλοίου.

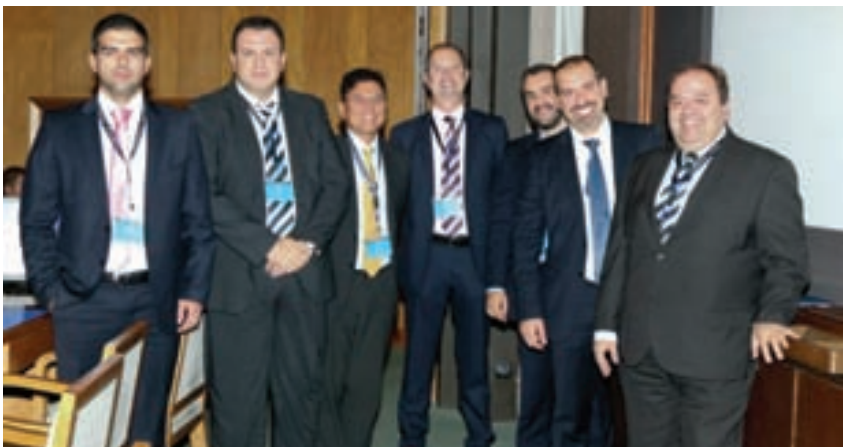
Ο κ. **Jan Fransen**, Green Award Foundation, επικεντρώθηκε σε πρακτικές για την εταιρική κοινωνική ευθύνη των ναυτιλιακών εταιρειών.

Ο κ. **Mauricio M.Garrido**, T&T Salvage LLC, κάλυψε τα νομοθετικά θέματα για την ασφάλεια στη ναυτιλία, από τη σκοπιά της εταιρείας διάσωσης.

Ο κ. **Rod Lingard**, Steamship Mutual, παρουσίασε διεξοδικά τις βέλτιστες πρακτικές που αφορούν το loss prevention.

Ο κ. **Chris Adams**, Steamship Mutual, έκλεισε το τελευταίο μέρος του συνεδρίου με μία παρουσίαση σχετική με πρακτικές για αντιμετώπιση των προσaráξεων.

Στο τέλος κάθε μέρους ακολούθησε συζήτηση και ανταλλαγή απόψεων ανάμεσα στους ομιλητές και στο κοινό.





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



Εν πλώ

Ψίθυροι, σκιές και σκόπελοι στην Ακτή Μιαούλη

Χαιρετίζουμε την απόφαση **του υπουργού Οικονομικών κ. Γ. Στουρνάρα**, σύμφωνα με την οποία χορηγήθηκε στη διεύθυνση Φορολογίας Εισοδήματος της Γενικής Διεύθυνσης Φορολογίας του υπουργείου Οικονομικών η αποκλειστική αρμοδιότητα για τη διαχείριση, την παρακολούθηση και το συντονισμό της διαδικασίας υπογραφής των εγκριτικών πράξεων νπολόγησης πλοίων με ελληνική σημαία.

Με την ίδια απόφαση ορίζεται και η διαδικασία που θα ακολουθείται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του υπουργείου για τον έλεγχο και την υπογραφή κάθε σχεδίου εγκριτικής πράξης νπολόγησης πλοίου.

Ενδεικτικά, το εγκεκριμένο υπόδειγμα εγκριτικής πράξης νπολόγησης θα συμπληρώνεται κάθε φορά με τα ειδικά στοιχεία του αιτούμενου προς νπολόγηση πλοίου.

Σύμφωνα με ανακοίνωση του υπουργείου Οικονομικών, οι πρωτοβουλίες για την επίσπευση της διαδικασίας νπολόγησης πλοίων στην ελληνική σημαία λήφθηκαν με σκοπό την προσέλκυσή τους στο ελληνικό νπολόγιο και γενικά τη διευκόλυνση του νευραλγικού για την οικονομία της χώρας μας τομέα της ναυτιλίας.

Απάντηση έδωσε ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Θεόδωρος Βενιάμης, **σχετικά με τα δημοσιεύματα που καυτηριάζουν το φορολογικό καθεστώς** που ισχύει για τη ναυτιλία στην Ελλάδα. Συγκεκριμένα, ο κ. Βενιάμης, μιλώντας στην εκδήλωση παρουσίασης της μελέτης της Boston Consulting Group για την ελληνική ναυτιλία, δήλωσε:

«Θέλω να σας διαβεβαιώσω ότι η Ελλάδα έχει για τη ναυτιλία πανομοιότυπο φορολογικό καθεστώς με οποιαδήποτε άλλη ναυτιλιακή χώρα στον κόσμο».

Προσκάλεσε, δε, όσους πιστεύουν ότι η Ελλάδα παρέχει φορολογική ασυλία στις ναυτιλιακές εταιρείες, να μεταφέρουν και τις δικές τους εδώς.

Συνεχίζοντας, ο πρόεδρος της ΕΕΕ προέτρεψε να αφήσουν τη ναυτιλία έξω από τα μικροπολιτικά παιχνίδια και τη χαρακτηρισίσει έναν υγιή επιχειρησιακό τομέα.

Στην ίδια εκδήλωση, η ομιλία του υπουργού Ναυτιλίας κυμάνθηκε σε αντίστοιχο ύψος, δηλώνοντας ότι **η ελληνική ναυτιλία έχει πέσει θύμα άκρατου λαϊκισμού**, που επικράτησε την περίοδο της Μεταπο-

λίτευσης, μιας αντίληψης που κατέκλυσε τον δημόσιο λόγο, ότι η ελληνική ναυτιλία αφορά τον εφοπλιστικό κόσμο, αφορά δηλαδή τους λίγους, τους ισχυρούς και όχι την υπόλοιπη κοινωνία, και προσθέτοντας:

«Ξεχνούν όμως όλοι αυτοί που πρέσβευαν αυτές τις απόψεις πως η ναυτιλία, οι Έλληνες ναυτικοί, οι Έλληνες εφοπλιστές, υπήρξαν πρωτοπόροι, χωρίς πολλές φορές τη βοήθεια του κράτους, και, κυρίως, αποτέλεσαν μια αληθινή δύναμη πατριωτισμού σε κάθε δύσκολη στιγμή του έθνους μας», είπε. Από την πλευρά του, ο υπουργός Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Κωστής Χατζηδάκης τόνισε, μεταξύ άλλων, ότι ο εφοπλισμός μπορεί να βοηθήσει καθοριστικά στην ανάκαμψη, επενδύοντας περαιτέρω στην ελληνική οικονομία.



Κάποτε, η νομοθεσία προέβλεπε την τοποθέτηση επιτρόπου σε όλα τα συμβούλια και τις επιτροπές του ευρύτερου τομέα του Δημοσίου. Αρμοδιότητα του επιτρόπου ήταν να ενημερώνει τα μέλη του συλλογικού οργάνου για το εάν κάποια από τις αποφάσεις τους δεν είναι σύννομη. Με αυτά τα δεδομένα, είχε τοποθετηθεί επίτροπος και στο Δ.Σ. του ΝΑΤ.

Πριν από δύο δεκαετίες, περίπου, ο θεσμός καταργήθηκε, οπότε αποχώρησε από το Δ.Σ. του ΝΑΤ ο μέχρι τότε τοποθετημένος σε αυτό επίτροπος. Με την προ διετίας μεταφορά του ΝΑΤ όμως στην αρμοδιότητα του υπουργείου Εργασίας, αμέσως τοποθετήθηκε επίτροπος, αμειβόμενος βεβαίως.

Επί της ουσίας να σημειωθεί πως ο πρόεδρος του ΝΑΤ είναι κατά κανόνα δικηγόρος και, επιπλέον, στις συνεδριάσεις παρίσταται πάντοτε ο προϊστάμενος της νομικής υπηρεσίας και, επομένως, σε θέματα νομιμότητας δεν περιμένουν την άποψη του επιτρόπου.

Πέραν αυτού, μας δημιουργείται η απορία για το τι ακριβώς συμβαίνει.

Επανήλθε ο θεσμός του επιτρόπου σε ορισμένα μόνον υπουργεία (στο ΥΝΑ δεν υπάρχει τέτοιο ζήτημα) ή εκεί, στο υπουργείο Εργασίας, δεν έχουν ενημερωθεί πως ο θεσμός έχει καταργηθεί από πολλών ετών.

Ή μήπως, λόγω της γνωστής οικονομικής ευρωστίας του ΝΑΤ, σκέφτηκαν να στείλουν έναν ακόμη υπάλληλο, αμειβόμενο κατά συνεδρίαση βέβαια. Ποιος θα μας λύσει την απορία;

Πέρυσι τέτοια εποχή είχαμε σχολιάσει **μία πολύ παράξενη, για να μην τη χαρακτηρίσουμε απίστευτη, απόφαση του Δ.Σ. του NAT.**

Συγκεκριμένα, πληροφορηθήκαμε ότι το NAT, ικανοποιώντας σχετικά αιτήματα σωματείων συνταξιούχων ναυτικών, ενέκρινε τη χορήγηση αρκετά σημαντικών ποσών στα σωματεία αυτά για την «αντιμετώπιση των εξόδων της τελετής κοπής της πρωτοχρονιάτικης πίτας τους», τακτική η οποία, κατά τις πληροφορίες, επαναλαμβανόταν κάθε χρόνο.

Είχαμε τότε εκφράσει την έκπληξή μας, πώς είναι δυνατόν, ένα ασφαλιστικό ταμείο το οποίο χρηματοδοτεί κατά 93% ο κρατικός προϋπολογισμός, δηλαδή ο προϋπολογισμός ενός κράτους στο χείλος της οικονομικής κατάρρευσης, να έχει την πολυτέλεια να χρηματοδοτεί τέτοιες εκδηλώσεις με τη δικαιολογία ότι υπάρχει νομοθετική πρόβλεψη.

Επειδή πλησιάζει ο καιρός για πιθανή επανάληψη της ίδιας τακτικής, παρουσιάζουμε το θέμα με την ελπίδα ο νέος πρόεδρος του NAT, για τον οποίο ακούγονται καλά λόγια, να σκεφτεί υπεύθυνα και με σεβασμό στον δοκιμαζόμενο ελληνικό λαό, ο οποίος από το υστέρημά του πληρώνει τα

χρήματα αυτά, δεν θα επαναλάβει το ίδιο στόπημα.

Να σημειωθεί ότι, όπως μας ενημερώνουν υπεύθυνοι ναυτιλιακών γραφείων, ένα τουλάχιστον από τα σωματεία αυτά απευθύνεται και σε εφοπλιστικά γραφεία ζητώντας οικονομική ενίσχυση για την κοπή της πίτας.

Πόσο πια κοστίζει αυτή η πίτα;

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε πρόσφατα νέους κανόνες **προκειμένου να διασφαλιστεί η ανακύκλωση των ευρωπαϊκών πλοίων** μόνο στις εγκαταστάσεις που είναι ασφαλείς για τους εργαζομένους. Οι νέοι κανόνες, οι οποίοι έχουν τη μορφή κανονισμού, προτείνουν ένα καθεστώς σχετικά με την επιθεώρηση, την πιστοποίηση και τη χορήγηση αδείας για τα μεγάλα εμπορικά πλοία που φέρουν σημαία κράτους-μέλους της Ε.Ε., το οποίο καλύπτει ολόκληρο τον κύκλο ζωής τους, από την κατασκευή τους μέχρι την ανακύκλωσή τους.



■ Εύκαμπτοι ανοξείδωτοι σωλήνες
• Διασταλικοί σύνδεσμοι
■ Θερμομονωτικά Υλικά
■ Ανοξείδωτα Φίλτρα
• Περμονίτες
■ Σαλαμάστρες
■ Ενώσεις
■ Ροδέλες

METALLOVIOTECHNIKI A.B.E.E.
Βιομηχανικά και Ναυτιλιακά Ανταλλακτικά

onlineGALLERY www.metalloviotechniki.gr - Παλυδεύκουσ 60-62, 185 45 Πειραιός - Τηλ: 210 4116026 Fax: 210 4174645

Εν πλω

Ψίθυροι, σκιές και σκόπελοι στην Ακτή Μιαούλη



Τη νέα αυτή νομοθεσία μάς σχολιάζει το μέλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου Κρίτων Αρσένης.

«Ο νέος κανονισμός εφαρμόζει άμεσα και πιο αποτελεσματικά τη διεθνή σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, καλύπτοντας όχι μόνο πλοία που φέρουν ευρωπαϊκή σημαία.

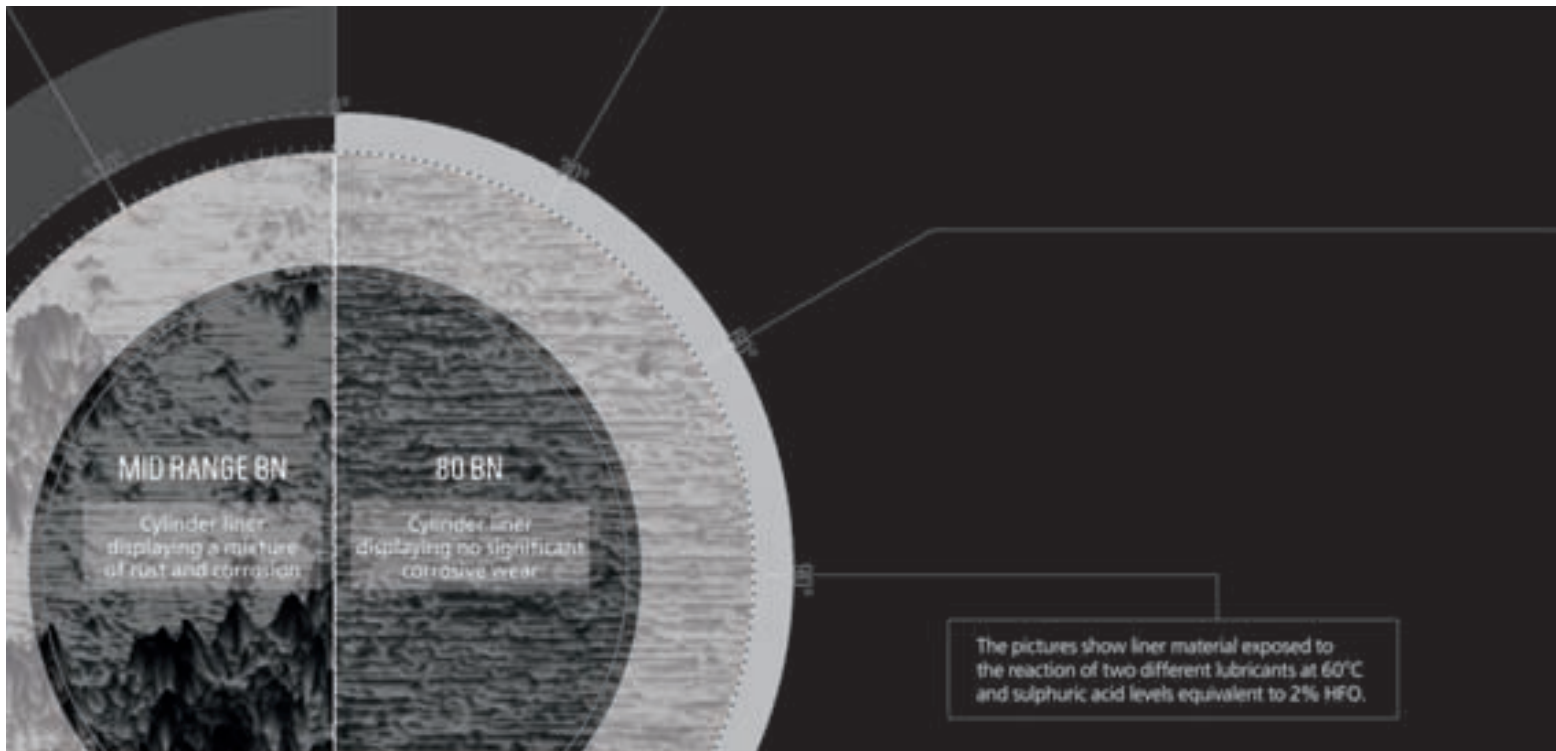
Το 2009 περισσότερα από το 90% των πλοίων που φέρουν

σημαία της Ε.Ε. διαλύθηκαν, κυρίως στη νότια Ασία (Ινδία, Πακιστάν και Μπανγκλαντές), μέσω της επονομαζόμενης μεθόδου της προσάραξης, με σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και στην υγεία.

Τι σημαίνει προσάραξη; Τα πλοία οδηγούνται όσο το δυνατόν πλησιέστερα σε μια παραλία κατά την υψηλή παλίρροια και τεμαχίζονται κάθετα σε τεράστια τμήματα, που πέφτουν στο λασπώδες έδαφος. Οι εργάτες εκτίθενται σε τεράστιο κίνδυνο κατά τον τεμαχισμό των πλοίων, όπως και σε επικίνδυνες ουσίες. Επιπλέον, ο περιορισμός και η επεξεργασία των επικίνδυνων ουσιών είναι αδύνατα.

Με τη νέα νομοθεσία, η μέθοδος αυτή σταματά. Βάζουμε φρένο σε μια πρακτική απαράδεκτη για το περιβάλλον, που παραβιάζει τα ανθρώπινα δικαιώματα και θέτει σε κίνδυνο την ανθρώπινη υγεία. Στο εξής, η ανακύκλωση των ευρωπαϊκών πλοίων θα γίνεται μόνο σε εγκαταστάσεις που τηρούν τους όρους ασφαλείας των εργαζομένων και προστασίας του περιβάλλοντος.

Είναι επίσης πολύ θετικό το ότι οι νέοι κανόνες υποχρεώνουν την Κομισιόν να εξετάσει άμεσα τη θέσπιση νομοθεσίας που



θα προτείνει οικονομικά κίνητρα για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή του κανονισμού».

Σε άτυπη συνέντευξη Τύπου **προχώρησε ο επικεφαλής της Task Force**, Χορστ Ράιχενμπαχ, κατά την τελευταία επίσκεψή του στην Αθήνα.

Στη διάρκεια παρουσίασης της έκθεσης, ο κ. Ράιχενμπαχ σημείωσε ότι η Ελλάδα κατέγραψε σημαντική πρόοδο σε σειρά από κρίσιμους τομείς για την οικονομία, όπως η απορρόφηση των κοινοτικών κονδυλίων, η επανεκκίνηση των αυτοκινητοδρόμων, η είσπραξη των φόρων, η μεταρρύθμιση της Δημόσιας Διοίκησης.

«Μετά τις εκλογές του 2012 υπάρχει μεγαλύτερη πρόοδος στην εφαρμογή των μεταρρυθμίσεων, η οποία αναγνωρίζεται και διεθνώς», ανέφερε συγκεκριμένα.

Τον Ιούνιο του 2012, πολλοί στοιχημάτιζαν στην έξοδο της Ελλάδας από την Ευρωζώνη. Θα ήταν κρίμα οι θυσίες στις

οποίες υπεβλήθη ο ελληνικός λαός να μη στεφθούν από επιτυχία». Μετά τα εύσημα, όμως, συνέχισε με τις δυσάρεστες πτυχές της ελληνικής οικονομίας, αυτές δηλαδή που βιώνει στην καθημερινότητα η πλειονότητα του ελληνικού λαού.

Επισήμανε, λοιπόν, ότι σε ορισμένους τομείς, όπως η υγεία, τα αποτελέσματα των μεταρρυθμίσεων δεν έχουν φανεί ακόμη, ενώ η έλλειψη ρευστότητας στην αγορά παραμένει βασική πηγή ανησυχίας.

Το θετικό (;) είναι ότι βρίσκονται σε εξέλιξη πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση του προβλήματος, όπως η δημιουργία του Ελληνικού Αναπτυξιακού Ταμείου, που αναμένεται να λειτουργήσει το 2014 με χρηματοδότηση από το επόμενο ΕΣΠΑ, και ο καλύτερος σχεδιασμός των προγραμμάτων της νέας προγραμματικής περιόδου (2014-2020), ενώ σημείωσε και την πρωτοβουλία του υπουργείου Ανάπτυξης σε συνεργασία με την Ελληνική Ένωση Τραπεζών για επιτάχυνση της απορρόφησης των διαθέσιμων κονδυλίων ως το τέλος του χρόνου. Αναμένουμε να δούμε αν οι εξαγγελίες θα περάσουν στην πράξη

SLOW STEAMING. DOES YOUR CYLINDER LUBRICANT HAVE A HIGH ENOUGH BN TO PROTECT YOUR ENGINE LIKE CASTROL CYLTECH 80 AW?



WWW.CASTROL.COM/MARINE

- Slow steaming puts marine engines under stresses they were not designed for
- Acid released from combustion can cause potentially damaging cold corrosion and wear
- Cyltech 80 AW is Castrol's advanced high Base Number (BN) cylinder lubricant offering excellent corrosion protection when slow steaming, without the need to increase lubricant feed rates
- With Castrol Cyltech 80 AW, you can optimise your slow steaming cost savings and operational reliability without compromising engine protection
- Castrol Cyltech 80 AW is in compliance with the latest service letters issued by Wärtsilä and MAN approving high BN oils for the use in latest engine models
- Depending on the condition in which your vessel predominantly operates, Castrol Marine can offer the widest range of lubricants covering 40-80 BN

CASTROL CYLTECH 80 AW.
THE RIGHT SOLUTION FOR SLOW STEAMING.

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

OFFICIAL FIFA WORLD CUP™ SPONSOR



Marine

Εν πλώ

Ψίθυροι, σκιές και σκόπελοι στην Ακτή Μιαούλη

Σύμφωνα με την έκθεση της Task Force, **τα σημεία στα οποία επιτεύχθηκε πρόοδος** ανά τομέα είναι τα εξής:

- Επανεκκίνηση των τεσσάρων μεγάλων αυτοκινητοδρόμων, συνολικής αξίας 7,6 δισ. ευρώ. Η έγκριση και η χρηματοδοτική στήριξη από την Ε.Ε. αναμένονται τις επόμενες εβδομάδες. Οι αυτοκινητόδρομοι περιλαμβάνονται στα 180 έργα προτεραιότητας.
- Απορρόφηση κοινοτικών κονδυλίων: Η εκταμίευση από τα διαρθρωτικά ταμεία και το Ταμείο Συνοχής έχει αυξηθεί σημαντικά (από 49% στο τέλος του 2012 σε 67,5% στο τέλος Σεπτεμβρίου του 2013, έναντι ευρωπαϊκού μέσου όρου 56,4%) και οι στόχοι που είχαν συμφωνηθεί επιτεύχθηκαν. Από το Δεκέμβριο του 2011, η Ελλάδα έχει ανέβει από τη 18η θέση στην 6η θέση στον πίνακα κατάταξης της Ε.Ε. σχετικά με την απορρόφηση από τα διαρθρωτικά ταμεία.
- Μεταρρύθμιση της δημόσιας διοίκησης: Όλοι οι δημόσιοι φορείς, που εκπροσωπούν περίπου 700.000 υπαλλήλους, θα αξιολογηθούν έως το Δεκέμβριο και 25.000 υπάλληλοι θα μετακινηθούν σε πρόγραμμα κινητικότητας. Από τον Ιούλιο του 2013, η μεταρρύθμιση έχει εισέλθει σε φάση υλοποίησης και ο ρυθμός των αλλαγών έχει επιταχυνθεί.
- Δημόσια οικονομικά και είσπραξη φόρων: Ο αριθμός των περστωθέντων ελέγχων των μεγάλων φορολογουμένων υπερδιπλασιάστηκε κατά τη διάρκεια των πρώτων επτά μηνών του έτους σε σύγκριση με το 2012 (164 έναντι 66). Σύμφωνα με τον κοινοτικό αξιωματούχο, η πρόοδος στον τομέα τον τελευταίο χρόνο είναι μεγαλύτερη σε σχέση με τα τρία χρόνια που προηγήθηκαν, οπότε παρέιχε τεχνική βοήθεια το ΔΝΤ.
- Καταπολέμηση της νομιμοποίησης εσόδων από παράνομες δραστηριότητες και καταπολέμηση της διαφθοράς. Μεταξύ άλλων, ενισχύθηκε η ικανότητα της Μονάδας Διερεύνησης Χρηματοοικονομικών Πληροφοριών, με αποτέλεσμα την αναφορά στις Αρχές 1.130 περιπτώσεων εικαζόμενης φοροδιαφυγής, τη διαβίβαση στις εισαγγελικές αρχές 313 υποθέσεων και τη δέσμευση περιουσιακών στοιχείων αξίας 133 εκατ. ευρώ.

Το θέμα της παράνομης μετανάστευσης

κυριάρχησε στην πρόσφατη σύνοδο κορυφής, θέμα για το οποίο έχει δοθεί ιδιαίτερη έμφαση μετά τα τραγικά ναυάγια ανοιχτά της Λαμνεντούζα, που στοίχισαν τη ζωή σε εκατοντάδες μετανάστες.

Στη σύνοδο υπογράμμιστη η ανάγκη ενίσχυσης των δραστηριοτήτων της Frontex στη Μεσόγειο και στα νοτιοανατολικά σύνορα της Ε.Ε., καθώς και η ταχεία εφαρμογή του



νέου ευρωπαϊκού συστήματος επιτήρησης των συνόρων (EUROSUR) από τα κράτη-μέλη, το οποίο θα έχει ζωτική σημασία για τη διευκόλυνση της ανίχνευσης πλοίων και λαθραίων εισόδων και θα συνεισφέρει στην προστασία και τη διάσωση ζωών στα εξωτερικά σύνορα της Ε.Ε.

Όπως υπογραμμίζεται στα συμπεράσματα της συνόδου κορυφής, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο κάλεσε την πρόσφατα συσταθείσα Ομάδα Δράσης για τη Μεσόγειο, υπό την ηγεσία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και με τη συμμετοχή κρατών-μελών, καθώς και οργανισμών της Ε.Ε., να προσδιορίσει δράσεις προτεραιότητας -βάσει των αρχών της πρόληψης, της προστασίας και της αλληλεγγύης- για την πιο αποδοτική χρήση των ευρωπαϊκών πολιτικών και εργαλείων σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο.

Είναι αξιοσημείωτο ότι η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση στο Συμβούλιο, στη σύνοδό του στις 5 και 6 Δεκεμβρίου 2013, για το έργο της Ομάδας Δράσης, με σκοπό τη λήψη επιχειρησιακών αποφάσεων. Η προεδρία θα υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο το Δεκέμβριο.

Επίσης, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο θα επανέλθει στα θέματα ασύλου και μετανάστευσης στο πλαίσιο μιας ευρύτερης και πιο μακροπρόθεσμης πολιτικής προοπτικής, τον Ιούνιο του 2014, οπότε θα οριστούν στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές για περαιτέρω νομοθετικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό στους τομείς ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης.

Ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα είναι η πρόσφατη έρευνα της Credit Suisse σχετικά με την οικονομική ευημερία των νοικοκυριών. **16 εκατομμύρια νέους εκατομμυριούχους θα έχουμε μέχρι το 2018**, που θα ξεπεράσουν τους ήδη καταγεγραμμένους 31 εκατ. ζήλητου-

τους στην υφήλιο.

Οι χώρες με μεγαλύτερη ευημερία ανά οικία και άτομο είναι κατά σειρά: Ελβετία, Αυστραλία, Νορβηγία, Λουξεμβούργο, ΗΠΑ, Σουηδία, Γαλλία, Σιγκαπούρη, Βέλγιο και Δανία.

Οι περισσότεροι εκατομμυριούχοι όμως, κατά σειρά κατάταξης, βρίσκονται σε ΗΠΑ, Γαλλία, Βρετανία, Γερμανία και ακολουθούν Βραζιλία, Κορέα, Μεξικό, Σιγκαπούρη και Ινδονησία.

Μεγάλη αύξηση στον αριθμό των εκατομμυριούχων προβλέπεται την επόμενη πενταετία σε Ρωσία, Χονγκ Κονγκ, Τουρκία, Πολωνία, Μαλαισία και Χιλή.

Σε όλες τις ήδη ευημερούσες οικονομικές ομάδες των παραπάνω κρατών ο αριθμός των εκατομμυριούχων την επόμενη πενταετία θα αυξηθεί από 40 έως και 80%.

Το 80% θα σημειωθεί στις περιπτώσεις των Βραζιλίας, Κορέας, Πολωνίας και Μαλαισίας.

Πέρασε και ο Οκτώβριος, μήνας κατά τον οποίο αναμενόταν η ανακοίνωση από το ΤΑΙΠΕΔ για το μοντέλο που θα ακολουθηθεί **στην αξιοποίηση των λιμένων της χώρας**. Το ζήτημα έχει πάρει πολλές αναβολές εντός του 2013, ενώ συνολικά απασχολεί την κυβέρνηση τα τρία τελευταία έτη. Εισηγήσεις επί εισηγήσεων, μελέτες επί μελετών και το μέχρι τώρα αποτέλεσμα είναι ότι δεν υπάρχει σαφής θέση για το τι μέλλει γενέσθαι με τα ελληνικά λιμάνια. Εν τω μεταξύ, οι εξελίξεις «τρέχουν» στη γειτονιά μας. Η APM Terminals θα αναλάβει τη διαχείριση ενός νέου λιμένα διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων, ο οποίος θα δημιουργηθεί σε κοντινή απόσταση από τη Σμύρνη. Η ICTSI κέρδισε το διαγωνισμό παραχώρησης του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων του λιμένα της Ριέκα, στην Κροατία, για 30 έτη. Στο λιμάνι του Δυρραχίου ολοκληρώθηκαν οι παραχωρήσεις για τον τερματικό σταθμό διακίνησης χύδην ξηρού και γενικού φορτίου καθώς και για τον τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων. Η Τουρκία προχώρησε στη διαδικασία παραχώρησης του τερματικού σταθμού κρουαζιέρας στην Κωνσταντινούπολη. Η Βουλγαρία ολοκλήρωσε την παραχώρηση για 35 έτη του ποτάμιου λιμένα Lom, ενός από τους μεγαλύτερους ποτάμιους λιμένες της χώρας. Όλες αυτές οι ενδεικτικές (γιατί είναι περισσότερες) επενδύσεις έγιναν τα δύο τελευταία έτη. Το συμπέρασμα είναι ότι η Ελλάδα κινδυνεύει να χάσει και πάλι το τρένο, και αυτό διότι, όταν αποφασιστεί η έναρξη των διαδικασιών αξιοποίησης των ελληνικών λιμένων, ενδέχεται είτε το επενδυτικό ενδιαφέρον να μην είναι έντονο είτε τα οικονομικά ανταλλάγματα να είναι περιορισμένα, αφού οι μεγάλες εταιρείες έχουν ήδη τοποθετηθεί ή τοποθετούνται στη σκακιέρα της ανατολικής Μεσογείου.

The
Economicard
Group



**Ship & Yacht Registration
under the Malta Flag,
Brokerage
Ship & Yacht Agency
Fiduciary Services
Legal Services
Company Formation
Maintenance**

GM International Services Ltd
147/1, St. Lucia Street,
Valletta VLT 1185, Malta.

Tel: +356 21 235 341 Ext. 156

A.O.H Tel: +356 79 069 506

Fax: +356 21 244 821

E-mail: maritimeservices@gmint.com

Website: www.gmint.com



Εν πλω

Ψίθυροι, σκιές και σκόπελοι στην Ακτή Μιαούλη

Με τέσσερα δρομολόγια την εβδομάδα απέμεινε η γραμμή Πειραιάς - Χίος - Μυτιλήνη, έπειτα από την αποδρομολόγηση του «Blue Star Patmos» για την ετήσια ακινησία του. Είναι η πρώτη φορά ύστερα από πάρα πολλά χρόνια που η εν λόγω γραμμή μένει χωρίς καθημερινή σύνδεση με την ενδοχώρα. Τα παράπονα είναι πολλά, αν μάλιστα συνοπολογιστεί και το γεγονός της μείωσης των αεροπορικών συνδέσεων (τουλάχιστον για το νησί της Χίου), καθώς τα δύο μεγάλα νησιά οδηγούνται σε ιδιότυπη απομόνωση.

Στη Σόφια βρέθηκε αντιπροσωπεία της ΟΛΘ Α.Ε.

στα τέλη Οκτωβρίου με στόχο την προώθηση του λιμένα Θεσσαλονίκης σε ιδιοκτήτες φορτίων και διαμεταφορείς της Βουλγαρίας. Η Βουλγαρία αποτελεί αγορά-στόχο για την ΟΛΘ Α.Ε. και μάλιστα πολλά υποσχόμενη. Το 2009, 5.860 TEU από και προς τη Βουλγαρία διακινήθηκαν μέσω του λιμένα της Θεσσαλονίκης, ενώ το 2012 ο αριθμός αυτός ανήλθε σε 16.030 TEU. Η κίνηση σχεδόν τριπλασιάστηκε μέσα σε μόλις τρία χρόνια, και μάλιστα χωρίς τη χρήση των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η ύπαρξη σιδηροδρομικού δρομολογίου μεταξύ Θεσσαλονίκης-Σόφιας είναι βέβαιο ότι θα αυξήσει τη δυναμική του λιμανιού ως βασική επιλογή για τη μεταφορά εμπορευμάτων της Βουλγαρίας.



Αίσθηση προκάλεσε η ανακοίνωση του δημάρχου Οινουσσών, Ευάγγελου Αγγελιάκου, με αφορμή την προσέγγιση στο νησί του κρουαζιερόπλοιου «Europa 2». Η ανακοίνωση έγραφε ότι για πρώτη φορά στην ιστορία του νησιού θα υπάρξει αυτή η επίσκεψη και προέτρεπε τους κατοίκους να συμμετάσχουν με αλληλεγγύη και μεράκι για

το αγαπημένο τους νησί.

Μέχρι εδώ, όλα αρεστά. Στη συνέχεια, όμως, παρακινούσε τους Εγνουσιώτες να φροντίσουν την εμφάνισή τους και ειδικότερα: «Πρέπει να φροντίσουμε: Εμφάνιση προσώπων και υπηρεσιών: Επιμελημένη (ξυρισμένοι, καθαροί και ευπρεπώς ενδεδυμένοι).

»Αν οι επισκέπτες μείνουν ευχαριστημένοι, θα ακολουθήσουν και άλλες επισκέψεις. Αν όχι, δεν θα μπει στο πρόγραμμα της εταιρείας και δεν πρόκειται να επαναληφθεί. Αν αξιοποιήσουμε αυτήν την ευκαιρία, οι συνέπειες μπορεί να είναι για εμάς σημαντικές και επωφελείς. Αν όχι, εμείς οι ίδιοι θα είμαστε υπεύθυνοι και άξιοι της μοίρας μας. Κανείς δεν μας χρωστάει τίποτα. Το βιος μας το κερδίζουμε μόνοι μας. Ας προσπαθήσουμε όλοι μαζί να μπούμε σε μόνιμο προορισμό εταιρείας/πλοίου/πλοίων», κατέληγε η ανακοίνωση του δήμου.

Εύλογα προκάλεσε την αντίδραση των 1.000 κατοίκων του νησιού, που ένιωσαν ότι ο δήμαρχος τους αντιμετωπίζει ως ανθρώπους κατώτερης τάξης, οι οποίοι είναι βρώμικοι, αγενείς και παρουσιάζουν αντικοινωνικές συμπεριφορές.

Σημειώνεται πως η ανακοίνωση με τους κανόνες «καλής συμπεριφοράς» τοιχοκολλήθηκε και μοιράστηκε και σε κάποια σπίτια.

Η αλήθεια είναι πως σε πρόσφατη πανεπιστημιακή έρευνα, που διεξήχθη στην πόλη της Χίου με ερωτηθέντες επιβάτες κρουαζιεροπλοίων, καταγράφηκε μια αφιλόξενη, εάν όχι ψυχρή συμπεριφορά των κατοίκων του νησιού απέναντι στους επισκέπτες.

Μάθαμε με μεγάλη έκπληξη ότι **ο Χιώτης υφυπουργός Ανάπτυξης Νότης Μηταράκης ταξίδεψε** πρόσφατα στη γενέθλια γη του τη Χίο με όλες τις τιμές που αρμόζουν σε ένα εξέχον μέλος της κυβέρνησης (μιας χρεοκοπημένης χώρας).

Ο κ. Μηταράκης ως υφυπουργός της κυβέρνησης ταξίδεψε, όπως αναμενόταν, στη διακεκριμένη θέση της Ο.Α. για 30 λεπτά, αλλά αυτό ήταν αναμενόμενο για έναν νέο πολιτικό. Το κραυγαλέο είναι ότι στο λιλιπούτειο αεροδρόμιο της Χίου, όπου όλοι οι επιβάτες επιβιβάζονται με τα πόδια στα ελικοφόρα αεροσκάφη της Ο.Α., ο κ. υφυπουργός επέλεξε να εισέλθει στο αεροδρόμιο και να επιβιβαστεί στο αεροσκάφος με λιμουζίνα! Τα σχόλια δικά σας!

Ως κίνηση καλής θέλησης προς την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, ο υπουργός Ναυτιλίας εισηγήθηκε στον πρω-

The Marshall Islands Registry

service and quality are within your reach



Efkranti 2011
Award for Communication Strategy



International Registries, Inc.
in affiliation with the Marshall Islands Maritime & Corporate Administrators
tel: +30 210 4293 223 | piraeus@register-iri.com



www.register-iri.com

Εν πλώ

Ψίθυροι, σκιές και σκόπελοι στην Ακτή Μιαούλη

Υπουργό Αντώνη Σαμαρά **την άρση της πολιτικής κινητοποίησης και επίταξης των ναυτικών.**

Υπενθυμίζεται πως τα πληρώματα των επιβατηγών, επιβατηγών/οχηματαγωγών και φορτηγών/οχηματαγωγών πλοίων του εμπορικού ναυτικού είχαν υπαχθεί σε καθεστώς πολιτικής κινητοποίησης και επίταξης υπηρεσιών, από το πρωί της 6ης Φεβρουαρίου 2013.

«Σήμερα, υλοποιούμε ένα πάγιο αίτημα της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας. Με αυτόν τον τρόπο επικυρώνουμε τη δημιουργική συνεργασία που έχουμε ξεκινήσει μαζί της, με κοινό γνώμονα το συμφέρον της κοινωνίας.

Στην εθνική προσπάθεια που καταβάλλουμε για να βγει η χώρα από την κρίση, ο Έλληνας ναυτικός διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο», τόνισε σε δήλωσή του ο υπουργός Ναυτιλίας.

Και όλα αυτά λίγες ημέρες πριν από τη συμμετοχή της ΠΝΟ στην 24ωρη απεργία της ΓΣΕΕ, για την οποία η Ομοσπονδία με ανακοίνωσή της έχει υπογραμμίσει πως η απεργία των ναυτικών, στις 6 Νοεμβρίου, δεν είναι μια τυχαία διαμαρτυρία, αλλά κινητοποίηση επιβίωσης και αντίστασης.

Έκπληξη, αναστάτωση, αν όχι εκνευρισμό προκάλεσε η απόφαση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας **να μην επιτρέψει στις Τουρκικές Αερογραμμές να πετάει με δύο πτήσεις καθημερινά από τη Θεσσαλονίκη προς την Κωνσταντινούπολη (αντί της σημερινής μιας).**

Ο τουρκικός αεροπορικός κολοσσός, που αποτελεί πλέον την ταχύτερα αναπτυσσόμενη αεροπορική εταιρεία της Ευρώπης και καθιστά την Κωνσταντινούπολη το μεγαλύτερο αεροδρόμιο στη Μεσόγειο, συνδέει ήδη την Αθήνα με το «Ατατούρκ» έως και τέσσερις φορές την ημέρα, εξασφαλίζοντας την επιβατική κίνηση που άφησαν πίσω τους αρκετοί αερομεταφορείς που εγκατέλειψαν τις πτήσεις προς την Ελλάδα - ειδικά προς Ασία, Αφρική και Αμερική.

Η προσπάθεια των Τούρκων να εισέλθουν δυναμικά στο αεροδρόμιο «Μακεδονία» βρήκε αδικαιολόγητη αντίδραση από την αρμόδια ελληνική υπηρεσία, που προφανώς προσπαθεί με παρωχημένη ιδεολογία να προστατεύσει τα «εθνικά» συμφέροντα και τους εγχώριους αερομεταφορείς. Ας σημειωθεί ότι κατά τη χειμερινή περίοδο ελάχιστα διεθνείς πτήσεις εκτελούνται από τη Θεσσαλονίκη, ενώ πάνω από 10 διεθνείς αερομεταφορείς έχουν εγκαταλείψει τη συμπρωτεύουσα, αφήνοντας λίγες εταιρείες χαμηλού κόστους και κάποιες ολιγόριθμες πτήσεις μεμονωμένων αεροπορικών εταιρειών.

Ο δήμαρχος Θεσσαλονίκης ήδη εξέδωσε σχετικό ανακοινωθέν για την παράδοση απόφαση της Πολιτείας, ενώ το-

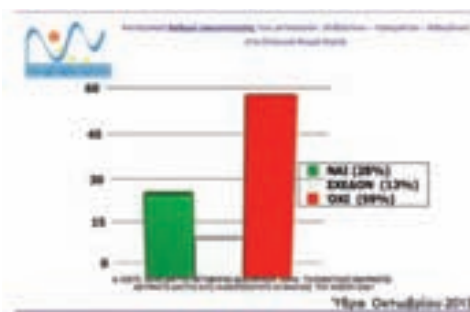
πικοί επιχειρηματικοί και τουριστικοί φορείς σκοπεύουν να αντιδράσουν στη στενοκεφαλιά της πρωτεύουσας.

«Ολοκληρώνεται άμεσα **η έρευνα για το βαθμό ικανοποίησης ανθρώπων, πραγμάτων και δεδομένων από τις τηλεματικές εφαρμογές στα ελληνικά μικρά νησιά**», σημειώνει η ανακοίνωση που λάβαμε από το δίκτυο Μικρών Νησιών.

«Στην έρευνα συμμετείχαν περισσότερα από 35 ελληνικά μικρά νησιά και τα πρώτα συμπεράσματα είναι αποκαρδιωτικά και για τις τηλεματικές εφαρμογές, τα ασύρματα δίκτυα και γενικά τις μεταφορές δεδομένων ως παροχή υπηρεσιών», συνεχίζει η ανακοίνωση και καταλήγει:

«Συγκεκριμένα, στο ερώτημα εάν το νησί σας διαθέτει καλό σύστημα μεταφορών δεδομένων, ασύρματων δικτύων και τηλεματικών εφαρμογών το Όχι κυμαίνεται περίπου στο 60% και το Ναι κάτω από το 30%. Σύντομα θα δοθούν όλα τα αποτελέσματα στη δημοσιότητα.

Μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η εικόνα στις θαλάσσιες μεταφορές...».



Η οικονομική κρίση, όπως ήταν αναπόφευκτο, χτύπησε και τη διακίνηση των επιβατών από τα ελληνικά λιμάνια.

Έτσι, σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ), μείωση 1,6% σημείωσε η συνολική διακίνηση επιβατών στα ελληνικά λιμάνια το α' τρίμηνο φέτος, σε σύγκριση με την αντίστοιχη διακίνηση του α' τριμήνου 2012, έναντι μείωσης 12,6% που σημειώθηκε στην αντίστοιχη σύγκριση του 2012 προς το 2011. Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ επίσης, η συνολική διακίνηση εμπορευμάτων στους ελληνικούς λιμάνες το α' τρίμηνο 2013 σε σύγκριση με την αντίστοιχη διακίνηση του α' τριμήνου 2012 παρουσίασε αύξηση 2,7%, έναντι αύξησης 19,6% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του 2012 προς το 2011.

Reliability.

13M

8

6

4

2



Germanischer Lloyd.

You need ships that operate on schedule – as well as a global partner, always available on time, who supports you in running operations at highest efficiency. As a classification society, we develop state-of-the-art rules and guidelines for the shipping industry. Moreover, we are also a provider of innovative software solutions and consulting for increasing your ship's efficiency.

Ευρωπαϊκή Ένωση εναντίον IMO

Νέος ευρωπαϊκός κανονισμός αγορακεντρικών μέτρων για πλοία (MBM Market Based Measures) ετοιμάζεται μονομερώς από την Ευρωπαϊκή Ένωση.



Του **Πάνου Ζαχαριάδη**, Τεχνικού διευθυντή Atlantic Bulk Carriers Management Ltd

Μετά την ψήφιση από τον IMO των μέτρων που στοχεύουν στη μείωση των εκπομπών CO₂, όπως το EEDI και το SEEMP, η συζήτηση εκεί συνεχίζεται για την ανάγκη ή μη μέτρων αγορακεντρικού χαρακτήρα, όπως εμπορία ρύπων ή φόρος στα καύσιμα.

Οι περισσότερες χώρες δεν συμφωνούν σε τέτοια νέα μέτρα, ιδίως τις εποχές που διανύουμε, τα οποία στην ουσία είναι μία φορολόγηση των διεθνών μεταφορών με το πρόσχημα της μείωσης των εκπομπών. Επίσης οι περισσότερες χώρες δεν συμφωνούν και με το πλαίσιο αυτής της «φορολόγησης», που αναζητεί μια φόρμουλα ώστε τα πιο ενεργοβόρα πλοία να πληρώνουν περισσότερο από τα άλλα. Παρόλο ότι το σκεπτικό ακούγεται λογικό, το πρόβλημα είναι ότι δεν είναι εύκολο (κατ' έμέ είναι αδύνατον) να βρεθεί μια τέτοια φόρμουλα, που αντικειμενικά, δίκαια και σωστά θα δύναται να δεικνύει ποια πλοία λειτουργούν αποδοτικά και ποια όχι.

Σημειώνουμε πως, πλῆον, αναφερόμεθα στην ενεργειακή λειτουργία των πλοίων και όχι στον ενεργειακό τους σχεδιασμό (αυτός επιλύθηκε -υποτίθεται- από τον κανονισμό EEDI). Έτσι, λοιπόν, το πλαίσιο που αναζητείται είναι κάποιος δείκτης που θα δείχνει τον ενεργειακό βαθμό λειτουργίας του πλοίου, εν σχέσει με το επιτελούμενο ωφέλιμο έργο, π.χ. ποσότητα φορτίου x διανυθείσα απόσταση και χρόνο πλοίου. Εύκολα αντιλαμβάνεται κάποιος ότι από τη στιγμή που τυχαία γεγονότα (π.χ. άσχημος καιρός) ή οδνήγες τρίτων (π.χ. ναυλωτές) ή διαθεσιμότητα φορτίου (ballast leg) επηρεάζουν σημαντικά το δείκτη και δεν ελέγχονται από τον διαχειριστή του πλοίου, είναι αδύνατον τέτοιοι δείκτες να μπορούν να προσδιορίσουν αν ένα πλοίο λειτουργήσει αποδοτικά ή όχι. Αυτός είναι ένας από τους λόγους που ο EEOI (Energy Efficiency Operational Index) δεν έγινε υποχρεωτικός

από τον IMO.

Στην προσπάθεια του IMO τα τελευταία χρόνια να διατυπωθούν μέτρα μείωσης των εκπομπών κατά τη λειτουργία των πλοίων, διάφορες χώρες κατέθεσαν προτάσεις. Οι περισσότερες σκοντάφτουν σε αμείλικτα ερωτήματα, όπως: πόσες είναι οι εκπομπές τώρα; Πόσο θέλουμε να μειωθούν; Πώς θα μειωθούν εφόσον η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές θα αυξάνεται; Πώς θα κατηγοριοποιηθούν τα ενεργοβόρα ή μη πλοία; Χρειάζονται αγορακεντρικά μέτρα, ιδίως αυτές τις δύσκολες εποχές;

Η έλλειψη ικανών δεδομένων (πόσο π.χ. είναι το CO₂ που παράγεται από τη ναυτιλία γενικά; Από κάθε τύπο πλοίου; κ.λπ.) ανάγκασε τον IMO να προχωρήσει στην κατάρτιση μιας τρίτης κατά σειρά έρευνας για τον προσδιορισμό των παγκόσμιων εκπομπών.



Αυτό είναι λογικό, αφού για να αντιμετωπιστούν οι εκπομπές πρέπει πρώτα να μετρηθούν. Γι' αυτό το πρώτο βήμα, λοιπόν, μία πρόταση των ΗΠΑ βρήκε υποστήριξη.

Αυτή αφορούσε τη θέσπιση συστήματος MRV (Monitoring Reporting and Verification) όπου σε πρώτη φάση τα πλοία θα παρακολουθούν, θα μετρούν και θα αναφέρουν τις εκπομπές CO₂ που παράγουν, δηλαδή στην ουσία την κατανάλωση καυσίμου τους. Οι περισσότερες χώρες δεν αντιτίθενται στην πρόταση αυτή, αν και πολλές επιφυλάχθηκαν στο πώς θα χρησιμοποιηθούν αυτά τα δεδομένα στο μέλλον. Οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης υποστήριξαν την πρόταση αυτή στον IMO και διαφάνηκε ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα σταματήσει τις απειλές προς τον IMO για μονομερή μέτρα. Έτσι, για τους περισσότερους αποτέλεσε έκπληξη όταν τον, Ιούλιο, η Κομισιόν έστειλε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο νέο προτεινόμενο κανονισμό MRV προς ψήφιση. Παρόλο, όμως, που ο κανονισμός ονομάζεται MRV, στην πράξη μόνο κατ' όνομα είναι MRV. Δεν σταματά δηλαδή στην απαίτηση της παρακολούθησης και



Μεταξύ άλλων, ελεγκτές εγκεκριμένοι θα ελέγχουν ετησίως τις εταιρείες και τα πλοία για επαλήθευση των εκπομπών CO₂ που δηλώνουν, αφού προηγουμένως το πρόγραμμα monitoring της κάθε εταιρείας εγκριθεί. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιπλέον μας

Πολλές ενώσεις επισημαίνουν ότι η κίνηση αυτή υποσκάπτει στην πραγματικότητα τις προσπάθειες του IMO. Πώς είναι δυνατόν οι αναπτυσσόμενες χώρες και η Κίνα να συζητήσουν καλή τη πίστι και να συμφωνήσουν οτιδήποτε για διεθνή εφαρμογή, όταν γνωρίζουν ότι οι Ευρωπαίοι ήδη προχωρούν σε εφαρμογή μονομερούς κανονισμού;

αναφοράς των εκπομπών CO₂ από κάθε πλοίο που προσεγγίζει την Ευρώπη, αλλά απαιτεί κάθε πλοίο να αναφέρει, μεταξύ άλλων, το όνομα του πλοιοκτήτη (owner), την ποσότητα φορτίου, την απόσταση που διανύθηκε από το λιμάνι φόρτωσης, το χρόνο πλου και (λες και δεν καταλάβαμε πού το πάνε) το «Efficiency Index» του πλοίου, χωρίς να το προσδιορίζουν ακριβώς, αλλά συνδυάζοντάς το με το EEDI.

Στα κείμενα αναφέρουν σαφώς ότι σκοπός του κανονισμού είναι μελλοντικά να εφαρμοστούν μέτρα μείωσης εκπομπών (προφανώς τύπου EEDI, δηλαδή τα επόμενα 10 χρόνια το «Efficiency Index» κάθε πλοίου να πέσει π.χ. 10% πιο κάτω από έναν μέσο όρο που θα ορίσουν, ειδάλλως θα υπάρχει αυξημένη φορολόγηση). Επίσης αναφέρουν ξεκάθαρα ότι ο νέος αυτός προτεινόμενος κανονισμός είναι σχεδιασμένος για μελλοντική εφαρμογή αγορακεντρικών μέτρων (MBM).

Τα προβλήματα όμως που επισημάναμε πιο πάνω φαίνεται να έχουν μικρή σημασία για τους γραφειοκράτες των Βρυξελλών. Η υπεραπλοστέωση των πάντων, ώστε το μυαλό τους να μπορεί να τα καταλάβει, κυριαρχεί. Δεν έχουν κανένα πρόβλημα να νομοθετήσουν με βάση κάποιον απλό δείκτη (όπως το EEDI), απορρίπτοντας το γεγονός ότι δεν δύναται να προσδιορίσει ποιο πλοίο είναι στη λειτουργία του πραγματικά ενεργοβόρο και ποιο όχι. Είναι επίσης προφανές πως η Ε.Ε. προσπαθεί να προκαταλάβει τον IMO και αναφέρει ότι το σύστημα που προτείνει εύκολα μπορεί να γίνει διεθνές.

ενημερώνει (απειλεί;) πως όλα τα αναφερόμενα δεδομένα και στοιχεία για κάθε πλοίο θα αναρτώνται στο Ίντερνετ, όπου ο καθένας θα μπορεί να τα ελέγξει. Ο κανονισμός, αν τελικά ψηφιστεί, θα ισχύσει για πλοία που αποπλέουν ή καταπλέουν σε ευρωπαϊκά λιμάνια από το 2018.

Φυσικά, οι ενώσεις πλοιοκτητών και διαχειριστών ενεργοποιήθηκαν αμέσως και όλες αντιτίθενται στον κανονισμό, πλην του πρώτου βήματος. Συμφωνούν δηλαδή να μετρούν και αναφέρουν τις εκπομπές, ίσως και τη διανυσθείσα απόσταση, αλλά ως εκεί.

Εμπορικά δεδομένα (π.χ ποσότητα φορτίου κ.ά.) και στοιχεία για άχρηστους δείκτες, που αργότερα θα χρησιμοποιηθούν εις βάρος του πλοίου, δεν χρειάζονται.

Πολλές ενώσεις επισημαίνουν ότι η κίνηση αυτή υποσκάπτει στην πραγματικότητα τις προσπάθειες του IMO. Πώς είναι δυνατόν οι αναπτυσσόμενες χώρες και η Κίνα να συζητήσουν καλή τη πίστι και να συμφωνήσουν οτιδήποτε για διεθνή εφαρμογή, όταν γνωρίζουν ότι οι Ευρωπαίοι ήδη προχωρούν σε εφαρμογή μονομερούς κανονισμού;

Η μόνη ελπίδα για σημαντική βελτίωση, ή και ανάκληση αυτού του επαίσχυντου κανονισμού, είναι η δυνατή αντίδραση και, προπάντων, ο συντονισμός όλων των ναυτιλιακών ενώσεων ώστε να επιδείξουν μία κοινή φωνή, που θα εκφράζει τις ίδιες απόψεις. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει, όπως και στην περίπτωση του μονομερούς ETS στα αεροπλάνα, να προσγειωθεί στην πραγματικότητα.

Η προβληματική προβολή της Ε.Ε. στα όργανα του ΙΜΟ

Το ζήτημα της εκπροσώπησης των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) και στο ναυτιλιακό «μέτωπο» του Νότου: Μια διεθνής πρωτοβουλία του ΥΝΑ για αποτελεσματικότερη προστασία των συμφερόντων της ναυτιλίας μας

Άρθρο των **Γεωργίου Σαμιώτη**, Επίκ. καθηγητή Πανεπιστημίου Πειραιώς και **Δημητρίου Γρεκού**, υποψ. διδάκτορας Πανεπιστημίου Πειραιώς

Στις 13 Μαΐου (τ.έ.) με πρωτοβουλία του υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου (ΥΝΑ) πραγματοποιήθηκε στον Πειραιά τριμερής συνάντηση εργασίας μεταξύ του υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου και των ομολόγων του υπουργών της Κύπρου και της Μάλτας.

Η ατζέντα της συνάντησης αφορούσε την ανταλλαγή απόψεων και την προοπτική πιθανής διαμόρφωσης κοινής θέσης σε μια σειρά από τρέχοντα σημαντικά ζητήματα ναυτιλιακής πολιτικής σε επίπεδο Ε.Ε. Στο επίκεντρο της συνάντησης αυτής ήταν το υπό εξέλιξη, αμφιλεγόμενο στην Ε.Ε., θέμα της υποστήριξης κοινής ευρωπαϊκής θέσης όλων των κρατών-μελών (Κ-Μ) της Ε.Ε. στον ΙΜΟ, με απώτερο μάλιστα και τελικό στόχο από πλευράς Ευρωπαϊκής Επιτροπής την τυπική και ουσιαστική υποκατάστασή τους στον ανωτέρω οργανισμό από την Ε.Ε., με την ιδιότητά της ως αυτόνομης νομικής οντότητας.

Η προοπτική αυτή, με βάση την εμπειρία του παρελθόντος, έχει περισσότερα αρνητικά παρά θετικά στοιχεία για την ελληνική ναυτιλία, αλλά και γενικότερα για την εύρυθμη και αποτελεσματική λειτουργία του ΙΜΟ ως διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού παγκόσμιας εμβέλειας.

Η προαναφερθείσα πρωτοβουλία της ηγεσίας του ΥΝΑ, λοιπόν, δείχνει ότι έχει γίνει αντιληπτή η σοβαρότητα του ζητήματος, και η προοπτική ανάλογης και συγκροτημένης συνέχειας, με διευρυμένη συμμετοχή και άλλων Κ-Μ της Ε.Ε., σηματοδοτεί τη θετική έκβαση της συγκεκριμένης κίνησης, ειδικότερα δε για τα συμφέροντα της ελληνικής αλλά και ελληνόκτητης ναυτιλίας.

Ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και ναυτιλιακή «πολιτική» της Ε.Ε.

Το τελευταίο διάστημα, επικρατεί στους κόλπους της Ένωσης μια αυξημένη τάση κοινής και συντονισμένης αντιπροσώπευσης των Κ-Μ στους διεθνείς οργανισμούς και ειδικότερα επί των ναυτιλιακών θεμάτων στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ), στον οποίο σημειωτέον η Ε.Ε. συμμετέχει ως παρατηρητής. Η τάση αυτή έχει τελικό στόχο την πλήρη ένταξη της Ε.Ε. ως μέλους στον ΙΜΟ και συνεπώς την πλήρη νομική υποκατάσταση των Κ-Μ της, για την οποία πάντως θα απαιτηθεί



και τροποποίηση της ιδρυτικής συνθήκης του IMO. Σύμφωνα με το άρθρο 34 §1 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ) τα Κ-Μ «συντονίζουν τη δράση τους στο πλαίσιο των διεθνών οργανισμών και στις διεθνείς διασκέψεις και υποστηρίζουν, στο πλαίσιο αυτό, τις θέσεις της Ένωσης». Στην κατεύθυνση αυτή, οι θέσεις της χώρας μας και των άλλων Κ-Μ της Ε.Ε. δεν θα υποστηρίζονται αυτοτελώς στον IMO, αλλά θα εκφράζονται κεντρικά από την Ε.Ε. στη λογική της ενιαίας αντιπροσώπευσης, επί των ναυτιλιακών θεμάτων στην προκείμενη περίπτωση.

Επισημαίνεται ότι, σε επίπεδο Ε.Ε. και συγκεκριμένα στη συνεδρίαση της Ομάδας Θαλασσίων Μεταφορών (12/2004), είχε αποφασιστεί πως θα συγκροτείται επιτροπή εμπειρογνομόνων των Κ-Μ μόνο για τον μακροπρόθεσμο σχεδιασμό ναυτιλιακών θεμάτων στο πλαίσιο του IMO, ενώ τα διεθνή ναυτιλιακά ζητήματα θα συζητούνται στο Συμβούλιο Υπουργών, όπου θα λαμβάνονται και οι σχετικές αποφάσεις.

Το ζήτημα φαίνεται να παρακολουθείται σοβαρά από τον αρμόδιο κυβερνητικό φορέα της ελληνικής ναυτιλίας, το υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου (ΥΝΑ), αφού προσφάτως ανελήφθη μια σημαντική πρωτοβουλία στον τομέα σχεδιασμού της ναυτιλιακής πολιτικής στην οποία συμμετείχαν επιπλέον η Κύπρος και η Μάλτα.

Ειδικότερα, ο Έλληνας υπουργός Ναυτιλίας κάλεσε τους ομολόγους του υπουργούς των ανωτέρω χωρών σε συνάντηση που έλαβε χώρα στον Πειραιά στις 13.05.2013, ενόψει των δρομολογούμενων από τα Ενωσιακά όργανα πολιτικών, που πιθανότατα αντιτίθενται στα συμφέροντα της χώρας μας όσον αφορά στην πρόταση κανονισμού για την ανακύκλωση των πλοίων και στην υπό διαμόρφωση νομοθετική ρύθμιση για παρακολούθηση και αναφορά των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία εντός των ορίων της Ε.Ε.

Τα κύρια ζητήματα που συζητήθηκαν στη συνάντηση ήταν τα ακόλουθα:

- Η ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Η προεδρία της Ελλάδας στο Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά το πρώτο εξάμηνο του 2014 και οι προτεραιότητες σε θέματα ναυτιλιακής πολιτικής.
- Η πρόταση κανονισμού για την ανακύκλωση πλοίων στο Συμβούλιο της Ε.Ε. και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.
- Η υπό διαμόρφωση νομοθετική ρύθμιση για παρακολού-

θηση και αναφορά των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα πλοία εντός των ορίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Το διαδικαστικό πλαίσιο διαμόρφωσης θέσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο των επιτροπών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Οι τρεις υπουργοί επίσης συζήτησαν και συμφώνησαν στην περαιτέρω εξέταση θεματικών με αντικείμενα τη ναυτιλιακή πολιτική και με άλλα ενδιαφερόμενα Κ-Μ της Ε.Ε., τα οποία έχουν ταυτόσημες ή παρεμφερείς απόψεις και θέσεις.

Νομικοπολιτικά δεδομένα και επιχειρήματα για αυτόνομη παρουσία των Κ-Μ της Ε.Ε. στον IMO

Όσα αναπτύχθηκαν προηγουμένως και κυρίως η τριμερής συνάντηση εργασίας των αρμόδιων επί της ναυτιλίας υπουργών Ελλάδας, Κύπρου και Μάλτας αναδεικνύουν το τυπικό και ουσιαστικό ζήτημα της αδυναμίας διαμόρφωσης μιας κοινώς αποδεκτής εξωτερικής (διεθνούς) ναυτιλιακής πολιτικής εκ μέρους της Ε.Ε. και την περαιτέρω προβληματική προβολή και υποστήριξή της στα όργανα του IMO.

Το ζήτημα αυτό άπτεται σοβαρών οικονομικών πτυχών για την ελληνική ναυτιλία συνολικά και ειδικότερα ζητημάτων με αποκλίνοσες απόψεις.

Όμως, για να υπάρξει μια υπεύθυνη αντιμετώπιση και επωφελής επίλυση των συγκεκριμένων προβλημάτων, απαιτείται περαιτέρω:

α) Η Ε.Ε. να εκτιμήσει αν το υφιστάμενο Ενωσιακό θεσμικό πλαίσιο και οι αντικειμενικές συνθήκες είναι ώριμες ώστε να διαμορφωθεί μια κοινώς αποδεκτή σύνθεση των ναυτιλιακών συμφερόντων των Κ-Μ με αποτέλεσμα την κοινή εκπροσώπησή τους στον IMO.

β) Σχετικά με τις όποιες πολιτικές βλέψεις και επιδιώξεις της Ε.Ε. στον IMO, πρέπει να ληφθούν υπόψη το δεδομένο νομικό καθεστώς και η λειτουργία του ναυτιλιακού οργανισμού, τα οποία προφανώς δεν μπορούν να τροποποιηθούν, και έτσι η Ε.Ε. οφείλει να τα σεβαστεί και να δείξει συνεργασία και προσαρμοστικότητα.

Όσον αφορά στη συμμετοχή της Ε.Ε. ως συμβαλλόμενου μέρους του IMO, αυτή είναι προς το παρόν αδύνατη, διότι σύμφωνα με την ιδρυτική συνθήκη του IMO (άρθρο 4), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα, συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να γίνουν μόνο κράτη.

Read Point

Πληκτρολογήστε www.readpoint.com (Ηλεκτρονικό Περίπτερο-Βιβλιοπωλείο) και μπορείτε να έχετε το περιοδικό **ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ** μια **βδομάδα νωρίτερα** από την έκδοση του, στην τιμή των **4 ευρώ**.

 **ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ**

Επίσης, η περίπτωση μελλοντικής τροποποίησης (amendment) του επίμαχου άρθρου 4 θεωρείται ιδιαίτερα δύσκολη και μακροχρόνια διαδικασία.

Σύμφωνα με το ισχύον καθεστώς, η Ε.Ε. διατηρεί θέση παρατηρητή και συμμετέχει στις συναντήσεις του IMO βάσει της Συμφωνίας Αμοιβαίας Συνεργασίας μεταξύ της Επιτροπής και του γενικού γραμματέα του IMO, η οποία υπεγράφη το 1974. Ωστόσο, όλα τα 28 κράτη-μέλη της Ε.Ε. (συμπεριλαμβανομένης και της Κροατίας) είναι μέλη του IMO.

Έτσι, η Ε.Ε., στο σύνολό της, έχει σημαντική ισχύ ώστε να διαδραματίζει σοβαρό ρόλο στη διεθνή διαδικασία λήψης ναυτιλιακών αποφάσεων μέσω των Κ-Μ με συντονισμένη κοινή δράση, συνολικά (28) ή και κατά ομάδες.

Το θέμα της εκπροσώπησης των ναυτιλιακών συμφερόντων των Κ-Μ της Ε.Ε. στον IMO, λοιπόν, αποτελεί πεδίο ουσιαστικών αντιπαράθεσεων, αφού παρατηρείται σύγκρουση και ασάφεια του νομοθετικού πλαισίου.

Η ναυτιλία είναι διεθνής δραστηριότητα με πολύπλοκη δομή που θα πρέπει να διέπεται από διεθνείς κανόνες, και για το λόγο αυτό δεν πρέπει να προσεγγίζεται περιφερειακά (εντός της Ε.Ε.) αλλά κυρίως παγκόσμια εντός του IMO, ο οποίος αποτελεί τον επίσημο κυβερνητικό θεματοφύλακα των διεθνών ναυτιλιακών θεσμών.

Το ΥΝΑ έχει εντοπίσει διαχρονικά τη σημασία της ναυτιλίας και προσπαθεί να προασπίσει τη ναυτιλιακή πολιτική της χώρας μας εντός της Ε.Ε. και των διεθνών οργανισμών, λαμβάνοντας μέτρα υπέρ της ανταγωνιστικότητας, της ασφάλειας των πλοίων κ.λπ. Η υποχρέωση των Κ-Μ αλλά και της Ε.Ε. για «ειλικρινή συνεργασία» (duty of loyalty), καθώς και η συμμόρφωση με το άρθρο 218 (9), τίτλος V (Διεθνείς Συμφωνίες) της ΣΛΕΕ, δεν θα πρέπει να αποτελέσουν πεδίο αλλαγής της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής, όσο το εφαλτήριο για το συντονισμό, στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας για τη δημιουργία ναυτιλιακού «μετώπου» του Νότου, των προσπαθειών προάσπισης των ναυτιλιακών συμφε-

ρόντων και τη δημιουργία ενός δίκαιου σημείου αναφοράς της κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής.

Σήμερα, η Ε.Ε. αποτελεί μία νομική οντότητα διεθνούς κύρους, η οποία, παρότι δεν είναι πλήρες μέλος του IMO, ουσιαστικά δεν εμποδίζεται στο να συμμετέχει στη διαμόρφωση των πολιτικών του οργανισμού.

Θεωρείται επίσης αυτονόητο ότι η υποψηφιότητα της Ε.Ε. ως μέλος του IMO δεν θα υποστηριχθεί πιθανότητα από την πλειοψηφία των Κ-Μ.

Η ενίσχυση της συντονισμένης διαδικασίας, διαμόρφωσης και υποστήριξης κοινών θέσεων Ε.Ε. - Κ-Μ φαίνεται λοιπόν ο περισσότερο ρεαλιστικός στόχος για την Ε.Ε. ώστε να βελτιώσει την αποτελεσματικότερη εμπλοκή της στον IMO στην παρούσα συγκυρία, αλλά και μελλοντικά.

Κλείνοντας, θα θέλαμε επιγραμματικά να θίξουμε και δύο ζητήματα άμεσα συνδεδεμένα με τη συγκρότηση και υποστήριξη μιας διαχρονικής διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας μας.

Το πρώτο ζήτημα αφορά στην αξιολόγηση των πάγιων διαδικασιών και προϋποθέσεων, που πρέπει να τεθούν, για τη διαμόρφωση της πολιτικής αυτής με κομβικό συντονιστικό και αποφασιστικό ρόλο του ΥΝΑ. Το δεύτερο αφορά στον ουσιαστικό καθορισμό των συμφερόντων της ελληνικής ναυτιλίας, τα οποία προασπίζονται από τη ναυτιλιακή πολιτική της Ελλάδας στους διεθνείς οργανισμούς.

Στο σημείο αυτό πρέπει, σοβαρά και κυρίως με αμοιβαιότητα, να αξιολογηθεί από το κράτος και τους εταίρους ιδιώτες της ελληνικής ναυτιλίας, αφού συνυπολογιστεί ότι ένα μεγάλο μέρος της ελληνόκτητης ναυτιλίας έχει μικρή ουσιαστική σχέση με την Ελλάδα, υπό ποιους όρους θα διαμορφώνονται και θα εκφράζονται τα συμφέροντα της υπό ελληνική σημαία αλλά κυρίως της ελληνόκτητης ναυτιλίας από την Ελλάδα σε διεθνείς οργανισμούς, π.χ. Ε.Ε. και IMO.





Dual Fuel Electric Propulsion For large-size LNG Carriers

The rapid development of LNG Carriers in recent years has led to the emergence of dual fuel engines used in combination with electric propulsion systems as a leading new technology in LNG Carrier propulsion. This solution offers lower emissions and higher efficiency than any other propulsion alternative. ABB has been the technology innovator and today is the leading supplier of electric propulsion to LNG Carriers. For more information visit www.abb.com/marine

ABB SA
Marine Services
13th km Athens - Korinth National Road
124 62 Skaramagkas
Phone: +30 210 4212637
Email: services.marine@gr.abb.com

Power and productivity
for a better world™



Νέος κανονισμός στο πλαίσιο ελέγχου των εκπομπών αερίων



Του **Απόστολου Μπελόκα**, Principal Consultant & CEO, SQE Marine Group, Managing Editor www.Safety4Sea.com

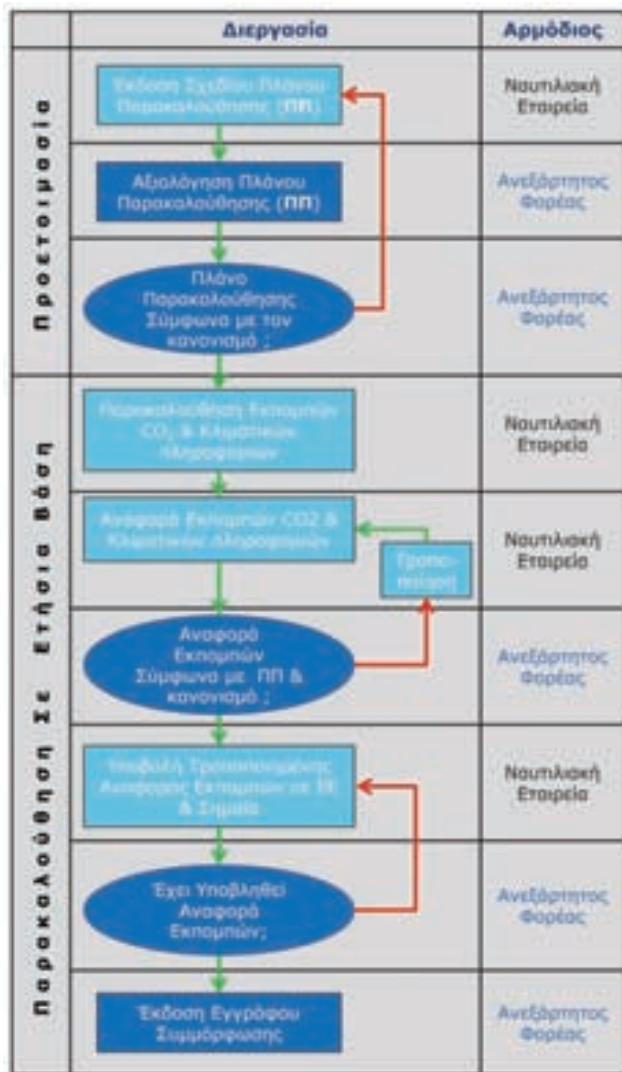
Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει προτείνει έναν νέο κανονισμό, που θα απαιτεί από τις διαχειρίστριες των πλοίων άνω των 5.000 κοκ που χρησιμοποιούν λιμένες της Ε.Ε. να παρακολουθούν, αναφέρουν και επιβεβαιώνουν (Monitoring, Reporting & Verification - MRV) τις ετήσιες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) των πλοίων. Οι εκπομπές από τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν σήμερα το 3% των συνολικών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου (GHG) και το 4% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου εντός της Ε.Ε. Αν δεν ληφθούν άμεσα μέτρα για την αντιμετώπιση του προβλήματος, οι εκπομπές αυτές αναμένεται να αυξηθούν σημαντικά στο μέλλον, ταυτόχρονα με την αναμενόμενη αύξηση του όγκου του διεθνούς εμπορίου. Μια τέτοια αύξηση μπορεί να υπονομεύσει τις γενικότερες προσπάθειες που καταβάλλονται σε άλλους τομείς ώστε να μειωθούν οι συνολικές εκπομπές αερίων εντός της Ε.Ε.

Ο προτεινόμενος κανονισμός όπως είναι σχεδιασμένος ευνοεί σταδιακά την προσέγγιση προς τη θέσπιση παγκόσμιων προτύπων ενεργειακής απόδοσης για τα υπάρχοντα πλοία, όπως προτείνεται από τις Ηνωμένες Πολιτείες και υποστηρίζεται από άλλα μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Όπως αναφέρει σχετικά και ο κανονισμός, αν και όταν συστηθεί ένα διεθνές σύστημα, οι κανονισμοί της Ε.Ε. θα προσαρμοστούν στα διεθνή πρότυπα, δείχνοντας τον τρόπο αντίδρασης στη διεθνή κοινότητα. Ο νέος κανονισμός θα δημιουργήσει ένα ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο για τη συλλογή και έκδοση των εξακριβωμένων ετήσιων εκπομπών αερίων των πλοίων άνω των 5.000 κοκ που χρησιμοποιούν λιμάνια της Ε.Ε., ανεξαρτήτως της χώρας όπου έχουν νηολογηθεί. Με την εφαρμογή του κανονισμού, οι πλοιοκτίτες θα είναι υποχρεωμένοι να παρακολουθούν, να αναφέρουν και να επιβεβαιώνουν την ποσότητα αερίων του CO₂ που

εκπέμπουν τα μεγάλα πλοία τους σε δρομολόγια προς, από και μεταξύ των λιμένων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επιπλέον, θα πρέπει να παρέχουν επιπρόσθετες πληροφορίες, που θα αφορούν για παράδειγμα την ενεργειακή απόδοση των πλοίων. Από 1ης Ιανουαρίου 2018, τα πλοία θα είναι υποχρεωμένα να έχουν στην κατοχή τους ένα πιστοποιητικό παρακολούθησης, αναφοράς και επιβεβαίωσης των ρύπων, το οποίο θα εκδίδεται από ανεξάρτητο ελεγκτικό φορέα και θα υπόκειται σε επιθεώρηση από τα κράτη-μέλη.

Το προτεινόμενο σύστημα παρακολούθησης, αναφοράς και επιβεβαίωσης των εκπομπών CO₂ έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Δίνει έμφαση στις εκπομπές CO₂, το οποίο είναι το κύριο αέριο θερμοκηπίου που εκπέμπεται από τα πλοία, για την ευθυγράμμιση του συστήματος με τα μέτρα ενεργειακής απόδοσης που ορίζει ο Διεθνής Οργανισμός της Ναυτιλίας για τα υπάρχοντα πλοία.
- Υπολογίζει τις ετήσιες εκπομπές CO₂ με βάση την κατανάλωση καυσίμου, το είδος καυσίμου και την ενεργειακή απόδοση, χρησιμοποιώντας στοιχεία από καταγραφές, εκθέσεις και δελτία παράδοσης καυσίμων.
- Για την επιβεβαίωση των εκπομπών και την έκδοση των πιστοποιητικών χρησιμοποιεί υπάρχουσες δομές, διαδικασίες και φορείς της ναυτιλίας.
- Εξαιρεί από τον κανονισμό τα πλοία κάτω των 5.000 GT, που να μην αντιπροσωπεύουν το 40% του συνολικού στόλου, συμμετέχουν δε μόνο στο 10% των συνολικών εκπομπών CO₂. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το νέο σύστημα παρακολούθησης, αναφοράς και επιβεβαίωσης αναμένεται να μειώσει τις εκπομπές CO₂ μεταξύ των δρομολογίων



Κύρια βήματα και αρμοδιότητες του ευρωπαϊκού κανονισμού.

μέχρι και 2%, καθώς επίσης να περιορίσει το καθαρό κόστος των πλοιοκτητών έως και 1,2 δισ. ευρώ το 2030.

Η Ε.Ε. κρίνει πως, παρά τη θέσπιση Δείκτη Σχεδίασης της Ενεργειακής Απόδοσης (EEDI) για ορισμένες κατηγορίες νέων πλοίων από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, οι εκπομπές των πλοίων αναμένεται να αυξηθούν λόγω της μεγάλης ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές που προκαλείται από την άνοδο του παγκόσμιου εμπορίου. Αυτή η προβλεπόμενη αύξηση εκπομπών αερίων ρύπων αναμένεται να συμβεί παρά τη διαθεσιμότητα λειτουργικών μέτρων και υφιστάμενων τεχνολογιών για τη μείωση έως και 75% της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO₂ των πλοίων σύμφωνα με στοιχεία του IMO. Ένα σημαντικό μέρος αυτών των μέτρων μπορεί να θεωρηθεί οικονομικά αποδοτικό,

καθώς η μείωση του κόστους των καυσίμων εξασφαλίζει την απόσβεση του όποιου λειτουργικού κόστους ή κόστους επένδυσης. Αυτή η αντίφαση μπορεί να αποδοθεί στην ύπαρξη ανασταλτικών παραγόντων στην αγορά για την υιοθέτηση τέτοιων τεχνολογιών και λειτουργικών μέτρων, όπως η έλλειψη αξιόπιστων πληροφοριών σχετικά με την αποδοτικότητα των καυσίμων των πλοίων ή των τεχνολογιών, το κόστος για μετασκευή πλοίων, η έλλειψη δυνατότητας χρηματοδότησης για επενδύσεις στην αποδοτικότητα των πλοίων ή και άλλα οικονομικά αντικίνητρα, αφού οι πλοιοκτήτες δεν θα επωφεληθούν άμεσα εφόσον οι πληρωμές των καυσίμων καταβάλλονται από τους ναυλωτές.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει αναγνωρίσει πως ένα σύστημα για την παρακολούθηση, την αναφορά και την επιβεβαίωση (MRV) των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές αποτελεί προϋπόθεση για οποιοδήποτε αγορακεντρικό μέτρο (MBM) ή πρότυπο αποδοτικότητας, είτε εφαρμοστεί σε επίπεδο Ε.Ε. είτε σε παγκόσμιο επίπεδο.

Οι εξελίξεις, πάντως, στο μέτωπο των αερίων εκπομπών αναμένονται ραγδαίες με βάση τα δεδομένα:

- Η πρόταση του ευρωπαϊκού κανονισμού έχει ορίζοντα εφαρμογής από το 2018 και σίγουρα αναμένονται αντιδράσεις από την εφοπλιστική κοινότητα πριν από την οριστική ψήφισή του.
- Οι εξελίξεις εντός του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού λαμβάνουν χώρα με αργούς ρυθμούς κυρίως λόγω έλλειψης ομοφωνίας αλλά και αντικρουόμενων συμφερόντων. Η επόμενη σχεδιασμένη σύνοδος της MEPC 66 είναι για τον Απρίλιο του 2014, με αρκετή δουλειά στο αντικείμενο.
- Οι αερομεταφορές (ο άλλος κλάδος διεθνών μεταφορών που δεν έχει περιληφθεί στο Πρωτόκολλο του Κιότο) συμφώνησαν πρόσφατα (38th ICAO Assembly, Σεπτέμβριος 2013, Καναδάς) για τη θέσπιση ενός διεθνούς αγορακεντρικού μέτρου (MBM) έως το 2016 για εφαρμογή από το 2010. Εδώ και πάλι οι εξελίξεις ποδηγετήθηκαν από την πίεση της Ε.Ε., που από 1/1/2012 είχε θεσπίσει μέτρα.
- Η πρόσφατη αναφορά αξιολόγησης του IPCC (5th Assessment Report) καταδεικνύει τον έντονα ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα της κλιματικής αλλαγής, αλλά και των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, κάνοντας πλέον πιο επιτακτική την άμεση λήψη μέτρων.
- Η επόμενη συνάντηση (COP19) της Διεθνούς Σύμβασης για την Αντιμετώπιση της Κλιματικής Αλλαγής των Ηνωμένων Εθνών (UNFCCC) πρόκειται να πραγματοποιηθεί το Νοέμβριο του 2013 στην Πολωνία και σίγουρα θα την απασχολήσουν όλες αυτές οι εξελίξεις.

Με βάση τα ανωτέρω, το μόνο σίγουρο είναι ότι θα υπάρξουν αρκετές εναλλαγές στα δεδομένα, αν και το πιθανότερο είναι η ναυτιλία να ακολουθήσει το δρόμο των αερομεταφορών, που υπό την πίεση της διεθνούς κοινότητας, αλλά και της Ε.Ε., αναγκάστηκαν να λάβουν περισσότερα και άμεσα μέτρα από μόνες τους.

Σε έντονο ρυθμό οι ναυτιλιακές επενδύσεις

Συνοπτική εικόνα των ναυτιλιακών επενδύσεων τους πρώτους εννιά μήνες της χρονιάς υπό τη σκιά των διεθνών οικονομικών εξελίξεων.



Της **Μαρίας Μπερτζελέτου**, Golden Destiny, Research Department

Το τρίτο τρίμηνο της φετινής χρονιάς έχει πλέον τερματίσει και τα επίπεδα εμπιστοσύνης των ναυτιλιακών παικτών στην ανάκαμψη της ναυλαγοράς παρουσιάζονται υψηλά, δεδομένου ότι η παγκόσμια οικονομία φαίνεται να έχει ήδη εισέλθει σε μια σταδιακή ανάκαμψη, που θα συνεχιστεί το 2014, αντίθετα με προβλέψεις για ανάρρωση από το 2015. Ο αριθμός νέων παραγγελιών για τις κατασκευές νεότευκτων πλοίων άγγιξε τα υψηλότερα επίπεδα που έχουν σημειωθεί από την έναρξη της χρηματοπιστωτικής κρίσης, το 2009, και οι ναυτιλιακές επενδύσεις φαίνεται ότι θα διατηρήσουν το ίδιο έντονο ρυθμό μέχρι και το τέλος της χρονιάς.

Σύμφωνα με τελευταία έρευνα από τη Moore Stephens, τα επίπεδα εμπιστοσύνης των ναυτιλιακών παικτών παρουσίασαν τα υψηλότερα επίπεδα τον περασμένο Αύγουστο από το Νοέμβριο του 2010, σημειώνοντας αύξηση σε κλίμακα 5,9 από 10, ενώ το Μάιο του 2008 ήταν 6,8.

- **2013** (Ιαν. - Σεπτ.) - 1.958 παραγγελίες πλοίων
- **2012** (Ιαν. - Σεπτ.) - 1.055 παραγγελίες πλοίων
- **2011** (Ιαν.- Δεκ.) - 1.769 παραγγελίες πλοίων
- **2010** (Ιαν. - Δεκ.) - 1.905 παραγγελίες πλοίων

Συγκεκριμένα, ο μήνας Σεπτέμβριος σημείωσε απρόσμενα υπερβολικό όγκο νέων ναυπηγήσεων καθώς υπολογίζεται ότι τοποθετήθηκαν 355 νέες παραγγελίες πλοίων, με τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου -bulk carriers- να αποσπούν το 36% του συνολικού αριθμού των νέων παραγγελιών. Η αξιοσημείωτη ανάκαμψη της ναυλαγοράς των bulkers στη διάρκεια του Σεπτεμβρίου, με το δείκτη Baltic Dry Index να παρουσιάζει ετήσια αύξηση 138% και τα επίπεδα των ναύλων στο μεγαλύτερο μέγεθος -capsize- 498% ετήσια αύξηση, προκάλεσε τους ναυτιλιακούς επενδυτές να επιταχύνουν τα σχέδιά τους για ανανέωση στόλου. Το Σεπτέμβριο του 2007, όταν η ναυλαγορά των bulkers βίωνε εξαιρετικά επίπεδα, με την αξία του γενικού δείκτη Baltic Dry Index να διακυμαίνεται πάνω από τις 8.000 μονάδες, 6.319 μο-

νάδες πάνω από τα επίπεδα του Σεπτεμβρίου 2013 (1.681 μονάδες ανά μέσον όρο), είχαν καταγραφεί 417 νέες ναυπηγήσεις, με τα πλοία bulkers να αποσπούν 55% του συνολικού όγκου. Ωστόσο, η κινητικότητα των ναυπηγήσεων τον φετινό Σεπτέμβριο είναι 35,4% πάνω από τα επίπεδα του Σεπτεμβρίου του 2008, όταν ο δείκτης Baltic Dry Index ήταν κοντά στις 5.000 μονάδες, παρουσιάζοντας 36,5% αύξηση στον αριθμό νέων παραγγελιών για bulk carriers, 42% για tankers και 122% για containers.

- Σεπτέμβριος **2013**: **355** νέες παραγγελίες
- 127 bulk carriers, 61 tankers και 40 containers.
- Σεπτέμβριος **2008**: **262** νέες παραγγελίες
- 93 bulk carriers, 43 tankers και 18 containers.
- Σεπτέμβριος **2007**: **417** νέες παραγγελίες
- 230 bulk carriers, 70 tankers και 68 containers.

Οι επενδύσεις στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων ακολουθούν επίσης δυναμική άνοδο, καθώς υπολογίζεται ότι 26 πλοία, ανά μέσον όρο, την εβδομάδα αλλάζουν χέρια από 22 πλοία ανά εβδομάδα στη διάρκεια του 2012, ενώ στην αγορά των ναυπηγήσεων, 47 νέες παραγγελίες ανά μέσον όρο εκτιμάται ότι τοποθετούνται την εβδομάδα στη διάρκεια του 2013 από 25 νέες παραγγελίες ανά εβδομάδα κατά τη διάρκεια του 2012.

Συνολικά, την περίοδο Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου, 1.085 πλοία (360 bulk carriers, 339 tankers, 142 containers) εκτιμάται ότι άλλαξαν χέρια στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων, παρουσιάζοντας 24% ετήσια αύξηση από τον συνολικό αριθμό αγοραπωλησιών που σημειώθηκαν την αντίστοιχη περίοδο το 2012. Η συνολική αξία του επενδεδυμένου κεφαλαίου εκτιμάται σε περίπου παραπάνω από \$14,5 δισ., καθώς δεν αναφέρθηκε η τιμή πώλησης/αγοράς για 147 αγοραπωλησίες πλοίων, με ετήσια αύξηση στον συνολικό αριθμό των αγοραπωλησιών 28% για bulk carriers, 37% για tankers και 31% για containers.

Στην αγορά των ναυπηγήσεων, η ετήσια αύξηση των ναυτιλιακών επενδύσεων ξεπερνά σε μεγάλο ποσοστό αυτήν που σημει-

DAMEN

SHIPREPAIR & CONVERSION

DAMEN SHIPREPAIR & CONVERSION | INFO@DAMENSHIPREPAIR.COM | +31 10 204 12 22 | WWW.DAMENSHIPREPAIR.COM

ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΠΟΙΟΤΗΤΑ
ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ
ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ



DAMEN SHIPREPAIR & CONVERSION

- 16 επισκευαστικά και μετασκευαστικά ναυπηγεία παγκοσμίως
- 40 διαθέσιμες ναυπηγικές δεξαμενές
- Η μεγαλύτερη ναυπηγική δεξαμενή 420 x 80 μέτρα
- 1.500 εργαζόμενοι

ώθηκε στις αγορές των μεταχειρισμένων πλοίων, 86% πάνω σε αριθμό πλοίων και 154% πάνω σε όρους χωρητικότητας, καθώς ο αριθμός των νέων παραγγελιών ξεπέρασε τις 1.900 πριν από το κλείσιμο της χρονιάς - παρόμοιος αλλά μικρότερος αριθμός παραγγελιών είχε σημειωθεί στη διάρκεια του 2010. Εντύπωση προκαλεί η εκπληκτική αύξηση στον αριθμό των νέων ναυπηγήσεων για containers -283% ετήσια αύξηση με 241 νέες παραγγελίες έναντι 63 την περασμένη χρονιά-, ενώ στην κατηγορία των bulkers και των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου σημειώθηκε περίπου 120% ετήσια αύξηση. Μετά το τέλος της θερινής περιόδου, η αισιοδοξία των ναυτιλιακών επενδυτών είναι διάχυτη καθώς φαίνονται περισσότερο από πρόθυμοι να επενδύσουν είτε σε μεταχειρισμένα ή νεότευκτα

Ωστόσο, τα πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου παραμένουν σε πρώτη προτίμηση, με την αξία τους να παρουσιάζει 14% ετήσια αύξηση, αλλά η ναυλαγορά απειλείται σοβαρά από τον έντονο αριθμό των παραγγελιών που έχει ήδη τοποθετηθεί. Ιδιαίτερη αίσθηση προκάλεσε η προειδοποίηση από τη Maersk Tankers πως η υπερβολική τοποθέτηση νέων παραγγελιών στο μέγεθος αυτό θα οδηγήσει σε 20% αύξηση του στόλου, που δεν θα μπορέσει να απορροφηθεί από τη ζήτηση χωρητικότητας, στρεβλώνοντας τις θετικές προοπτικές του κλάδου.

Κινητικότητα των ναυτιλιακών επενδύσεων (σε αριθμό πλοίων) Ιανουάριος - Σεπτέμβριος				Κινητικότητα των ναυτιλιακών επενδύσεων (σε αριθμό πλοίων) από Έλληνες Ιανουάριος - Σεπτέμβριος			
	2013	2012	% ποσοστιαία μεταβολή		2013	2012	% ποσοστιαία μεταβολή
Αγορά Μεταχειρισμένων	1085	878	24%	Αγορά Μεταχειρισμένων	270	138	96%
Αγορά Ναυπηγήσεων	1958	1055	86%	Αγορά Ναυπηγήσεων	227	97	134%
Bulk Carriers				Bulk Carriers			
Αγορά Μεταχειρισμένων	360	285	26%	Αγορά Μεταχειρισμένων	139	59	136%
Αγορά Ναυπηγήσεων	639	291	120%	Αγορά Ναυπηγήσεων	91	40	128%
Tankers				Tankers			
Αγορά Μεταχειρισμένων	339	247	37%	Αγορά Μεταχειρισμένων	79	55	44%
Αγορά Ναυπηγήσεων	294	189	56%	Αγορά Ναυπηγήσεων	62	20	210%
Containers				Containers			
Αγορά Μεταχειρισμένων	142	108	31%	Αγορά Μεταχειρισμένων	39	19	105%
Αγορά Ναυπηγήσεων	241	63	283%	Αγορά Ναυπηγήσεων	39	20	95%
Αγορά Μεταχειρισμένων				Αγορά Μεταχειρισμένων			
2013: ΑΞΙΑ ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ - άνω \$14,5δς				2013: ΑΞΙΑ ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ - άνω \$4,6δς			
2012: ΑΞΙΑ ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ - άνω \$10δς				2012: ΑΞΙΑ ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ - άνω \$2,5δς			
Αγορά Ναυπηγήσεων				Αγορά Ναυπηγήσεων			
2013: ΑΞΙΑ ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ - άνω \$95,2δς				2013: ΑΞΙΑ ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ - άνω \$8,6δς			
2012: ΑΞΙΑ ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ - άνω \$69,4δς				2012: ΑΞΙΑ ΕΠΕΝΔΥΜΕΝΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ - άνω \$3,8δς			

πλοία τώρα που οι τιμές των πλοίων, κυρίως στον τομέα των bulk carriers, παρουσιάζουν ανοδική τάση. Παρακάτω, απεικονίζονται συνοπτικά οι αξίες των μεταχειρισμένων πλοίων 5ετίας, όπως διαμορφώνονται από το Baltic Exchange, στις κατηγορίες των πλοίων bulkers και tankers. Στην κατηγορία των bulkers, αξιοσημείωτη παρουσιάζεται η ετήσια αύξηση στο μεγαλύτερο μέγεθος -capesize- 8.7% και στο μέγεθος supramax, 6,3%. Στην κατηγορία των πλοίων μεταφοράς αργού πετρελαίου - crude tankers, η εικόνα της ναυλαγοράς παραμένει εξίσου αρνητική με τα περυσινά επίπεδα και η αγοραστική διάθεση των επενδυτών εμφανίζεται περιορισμένη. Το μέγεθος aframax φαίνεται να προσελκύει το μεγαλύτερο ενδιαφέρον προς αγορά, με την αξία του να σημειώνει ελάχιστη αύξηση από τις αρχές της χρονιάς, 0,47%.

Bulkers

Αξίες πλοίων, 5ετίας, από το Baltic Exchange

(Από τις αρχές της χρονιάς έχει σημειωθεί αύξηση 13% στην αξία του μεγαλύτερου μεγέθους, capesize, 17% στην αξία του μεγέθους panamax και 18% στην αξία του μεγέθους supramax.)

- Capesize 172.000 dwt: **5,3% μηνιαία αύξηση και 8,7% ετήσια αύξηση:** περίπου \$33,7 εκατ. Σεπτέμβριος 2013 - περίπου \$32 εκατ. Αύγουστος 2013 - περίπου \$31 εκατ. Σεπτέμβριος 2012.
- Panamax 74.000 dwt: **1,8% μηνιαία αύξηση και 2,3% ετήσια αύξηση** - περίπου \$21,6 mil Σεπτέμβριος 2013 - περίπου \$21,2 mil Αύγουστος 2013 - περίπου \$21,1 mil Σεπτέμβριος 2012.
- Supramax 52.000 dwt: **1,4% μηνιαία αύξηση και 6,3% ετή-**

Towmar Baltic, UAB

TOW  **MAR**

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

Η ανισορροπία ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση χωρητικότητας θα συνεχίσει να αποτελεί σοβαρή απειλή, με την επενδυτική διάθεση των ναυτιλιακών παικτών να επηρεάζεται σημαντικά από την ανοδική τάση στις τιμές των πλοίων και να προσανατολίζεται περισσότερο προς την αγορά των ναυπηγήσεων, οδηγώντας τη ναυλαγορά σε μεγαλύτερο ρίσκο νέας ύφεσης.

σια αύξηση - περίπου \$21,33 mil Σεπτέμβριος 2013 - περίπου \$21,02 mil Αύγουστος 2013 - περίπου \$20,05 mil Σεπτέμβριος 2012.

Tankers

Αξίες πλοίων, 5ετίας, από το Baltic Exchange

(Από τις αρχές της χρονιάς έχουν σημειωθεί 5% μείωση στην αξία του μεγαλύτερου μεγέθους crude tanker - very large crude carrier, 0,47% αύξηση στην αξία του μεγέθους aframax και 17% αύξηση στην αξία του πλοίου μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου.)

- VLCC 305.000 dwt: **down by 1,2% month-on-month and down by 7,2% year-on-year:** περίπου \$51,98 mil Σεπτέμβριος 2013 - περίπου \$52,62 mil Αύγουστος 2013 - περίπου \$56,03 mil Σεπτέμβριος 2012
- Aframax 105.000 dwt: **up by 1,1% month-on-month and down by 4,6% year-on-year:** περίπου \$26,8 mil Σεπτέμβριος 2013 - περίπου \$26,5 mil Αύγουστος 2013 - περίπου \$28,1 mil Σεπτέμβριος 2012
- MR Product 45.000dwt **up by 4,4% month-on-month and up by 13,8% year-on-year:** περίπου \$24,9 mil Σεπτέμβριος 2013 - περίπου \$23,85 mil Αύγουστος 2013 - περίπου \$21,88 mil Σεπτέμβριος 2012

Στις τωρινές συνθήκες της ναυλαγοράς, η κατηγορία των πλοίων bulk carriers εξακολουθεί να παρουσιάζει τα πιο έντονα σημάδια πλήρους ανάκαμψης, σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο, συγκριτικά με τα πλοία tankers και containers. Την τελευταία εβδομάδα του Σεπτεμβρίου, ο γενικός δείκτης Baltic Dry Index ξεπέρασε τις 2.000 μονάδες για πρώτη φορά από τον Οκτώβριο του 2011, από την επιτάχυνση της ευφορίας των ναύλων στο μέγεθος capesize. Συγκεκριμένα, ο δείκτης Baltic Capesize Index έσπασε τις 4.000 μονάδες για πρώτη φορά από τον Οκτώβριο του 2010,

με τα επίπεδα των ναύλων να ξεπερνούν τις \$40.000/ημέρα, από \$5.000/ημέρα στη διάρκεια του Σεπτεμβρίου 2012.

Στην αγορά των tankers, η εικόνα της ναυλαγοράς δεν παρουσιάζει αξιοσημείωτες αλλαγές, με αρνητική προοπτική όχι μόνο στα επίπεδα των ναύλων για τα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου, αλλά και στα μικρότερα μεγέθη μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου. Ενδεικτικά αναφέρουμε πως ο δείκτης ναυλαγοράς Worldscale στη θαλάσσια διαδρομή AG-USG για το μεγαλύτερο μέγεθος πλοίων -Very large crude carrier- διακυμάνθηκε περίπου στις 25 μονάδες, ανά μέσον όρο, στη διάρκεια του Σεπτεμβρίου, από 34 μονάδες στη διάρκεια του Σεπτεμβρίου του 2011. Η τωρινή κατάσταση στη ναυλαγορά των πλοίων μεταφοράς αργού πετρελαίου προκαλεί σοβαρά ερωτήματα για τη χρονική στιγμή πιθανής ανάκαμψης, καθώς οι πρώτοι 9 μήνες της φετινής χρονιάς όχι μόνο δεν παρουσίασαν βελτίωση, αλλά σημείωσαν και περαιτέρω ύφεση.

Ο στόχος για απεξάρτηση της οικονομίας των ΗΠΑ από τις εισαγωγές αργού πετρελαίου έως το 2020 παραμένει έντονος, μέσω της αύξησης της εγχώριας παραγωγής. Ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας προβλέπει αύξηση της παραγωγής αργού πετρελαίου από τις ΗΠΑ, ανά μέσον όρο, στα 7,5 εκατ. βαρέλια/ημέρα το 2013 και 8,4 εκατ. βαρέλια/ημέρα το 2014, από 6,5 εκατ. βαρέλια/ημέρα το 2012.

Η Κίνα αρχίζει και διαδραματίζει ολοένα και σημαντικότερο ρόλο στην απασχόληση των πλοίων μεγαλύτερου μεγέθους -Very large crude carriers- μέσω της ζήτησης των εισαγωγών. Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία από Lloyds List Intelligence, η Κίνα εισήγγε πάνω από 5 εκατ. βαρέλια ημερησίως τον Αύγουστο, από περίπου 4,3 εκατ. βαρέλια ημερησίως πριν από ένα χρόνο. Η πλειονότητα των εισαγωγών αργού πετρελαίου, περίπου 4 εκατ. βαρέλια ημερησίως, μεταφέρθηκε από τα πλοία μεγαλύτερου μεγέθους, VLCC. Ωστόσο, η ναυλαγορά των πλοίων μεγαλύτερου μεγέθους -Very large crude carriers- συνεχίζει να ζημιώνεται σημαντικά από την υπερπροσφορά των πλοίων. Η διάλυση πλοίων 15ετίας φαίνεται να είναι κάποια σανίδα σωτηρίας, αλλά η πιθανότητα διάλυσης μοιάζει μηδαμινή, καθώς οι ναυτιλιακοί παίκτες δεν δείχνουν ακόμη πρόθυμοι να υλοποιήσουν μια τέτοια λύση.

Στην αγορά των containers, ο γενικός δείκτης Shanghai Container Freight Index παρουσιάζει πτωτική τάση από τις αρχές του Αυγούστου, με 21% ετήσια μείωση στη διάρκεια του Σεπτεμβρίου. Η ύφεση στη διαδρομή Ασία-Ευρώπη γίνεται ολοένα και εντονότερη, καθώς τα επίπεδα της ναυλαγοράς έχουν παρουσιάσει πτώση πάνω από 50% από τις αρχές του Αυγούστου και οι ναυτιλιακοί παίκτες έχουν ήδη προγραμματίσει νέο κύκλο γενικών αυξήσεων στα επίπεδα των ναύλων από αρχές Νοεμβρίου. Η Maersk Line, που αποτελεί τον σημαντικότερο ναυτιλιακό παίκτη στην αγορά των containers, έχει ήδη προγραμματίσει ακυρώσεις σε δρομολόγια στη διαδρομή Ασία-Ευρώπη για να αντισταθμίσει την υπερπροσφορά χωρητικότητας με τη ζήτηση. Το τελευταίο τρίμηνο της χρονιάς προβλέπεται κρίσιμο με μει-

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



ωμένες προσδοκίες για ισχυρή επάνοδο και αναμένεται η απόδοση της ναυτιλογοράς μετά τη νέα εφαρμογή των γενικών αυξήσεων των ναυλίων από τις αρχές του Νοεμβρίου.

Σύμφωνα με τον Yu Ling, αντιπρόεδρο της China Merchant Group, η πτωτική τάση στη ναυτιλογορά θα συνεχιστεί τουλάχιστον για τα επόμενα 2 χρόνια λόγω της μεγέθυνσης της ανισορροπίας ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση χωρητικότητας των πλοίων και στο εύθραυστο περιβάλλον ανάκαμψης της παγκόσμιας οικονομίας. Κατά τη διάρκεια του 2012, η ζήτηση των πλοίων αυξήθηκε στο 4% και η προσφορά 6,6%, και το 2013 αναμένεται οι παραδόσεις των πλοίων να ξεπεράσουν τα ιστορικά υψηλά επίπεδα του 2008.

Ελπίζουμε ότι η αργή και σταδιακή ανόρθωση των οικονομιών της Ευρωζώνης και των ΗΠΑ να συνεχιστεί και να οδηγήσει σε τόνωση της καταναλωτικής ζήτησης και αύξηση στη ζήτηση για μεταφορά από τα πλοία containers.

Συγκεντρωτικά, η τωρινή κατάσταση στη ναυτιλογορά διατηρεί ακόμη την αβεβαιότητα και την αστάθεια, καθώς η υπερπροσφορά χωρητικότητας ζορίζει σημαντικά τις τρεις κύριες κατηγορίες πλοίων (bulk carriers, tankers, containers). Ωστόσο, θετικά σημάδια έχουν αρχίσει να διαφαίνονται καθώς επικρατεί αισιοδοξία για δυναμικότερη ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου, με την οικονομία να έχει εισέλθει σε αργή ανάρρωση νωρίτερα από το αναμενόμενο, για το 2014 αντί για το 2015. Σύμφωνα με εκτιμήσεις από την HSBC, αναμένεται αύξηση του εμπορίου σε 7% για το τρέχον έτος, με τον τομέα του χάλυβα να αποτελεί τον κυριότερο παράγοντα στην ανάκαμψη του εμπορίου, και την Κίνα τον κινητήριο μοχλό στη ζήτηση του χάλυβα και την ευφορία της ναυτιλογοράς των bulkers.

Η Κίνα εξακολουθεί να έχει ενεργό ρόλο στην απόδοση της ναυτιλογοράς αφού η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου τα τελευταία 10 χρόνια έχει προέλθει σημαντικά από την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, ιδιαίτερα μετά την ένταξή της στον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου, το 2001. Η βελτίωση της οικονομικής ανάπτυξης της Κίνας προκαλεί μεγαλύτερη ζήτηση αγαθών και κατά συνέπεια ωθεί και τη ζήτηση των πλοίων για μεταφορά, εξομαλύνοντας την ανισορροπία ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση χωρητικότητας.

Ανσυχίες δημιουργούν οι προβλέψεις για το ότι η ζήτηση της Κίνας μακροπρόθεσμα θα προσανατολιστεί περισσότερο σε κα-

ταναλωτική ζήτηση αγαθών και υπηρεσιών και λιγότερο σε ζήτηση πρώτων υλών, γεγονός που θα έχει άμεσο αντίκτυπο στη ναυτιλογορά των bulkers.

Οι τελευταίες εκτιμήσεις από το World Steel Association επιβεβαιώνουν πως η αύξηση της ζήτησης της Κίνας για χάλυβα θα επιβραδυνθεί στο 3% για το 2014 από 6% το 2013, καθώς οι προσπάθειες της κυβέρνησης της Κίνας για να εξισορροπήσει την οικονομία συνεχίζουν να περιορίζουν τις επενδυτικές δραστηριότητες ύστερα από μακρά περίοδο έντονων επενδύσεων σε υποδομές.

Στη διάρκεια του τρίτου τριμήνου, η Κίνα επανήλθε με υψηλότερο ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ, στο 7,8%, από τα δύο προηγούμενα, που είχε παρουσιάσει μείωση, σύμφωνα με επίσημα στοιχεία από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Κίνας, πλησιάζοντας στην επίτευξη του στόχου της κυβέρνησης για 7,5% ανάπτυξη το 2013.

Ωστόσο, ο ρυθμός επέκτασης της οικονομίας της Κίνας για το σύνολο του 2013 είναι ο χαμηλότερος τα τελευταία 23 χρόνια, με το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο να προβλέπει ότι οι αναδυόμενες οικονομίες της Ασίας έχουν αρχίσει να αποδυναμώνονται, ενώ οι ανεπτυγμένες προχωρούν σε σταδιακή ανάρρωση.

Για τις αναδυόμενες οικονομίες, το ΔΝΤ προβλέπει 4,5% ανάπτυξη το 2013, περιορίζοντας τις εκτιμήσεις για Κίνα, Μεξικό, Ινδία, Ρωσία. Επιπλέον, η Asia Development Bank μείωσε σημαντικά τις εκτιμήσεις της για Ινδία και Κίνα, προβλέποντας 7,6% ανάπτυξη για την Κίνα το 2013, από προηγούμενη εκτίμησή της για 8,2%, και για την Ινδία στο 4,7% από 6% τον Απρίλιο.

Η World Bank ακολουθεί και αυτή την ίδια στάση στις εκτιμήσεις της για την αναπτυσσόμενη ανατολική Ασία, μειώνοντας τις προβλέψεις για την ανάπτυξη της Κίνας στο 7,5% από 8,3%. Πάντως, η World Bank συνεχίζει να διατηρεί τη θέση της για τη δυναμική της ανατολικής Ασίας στην ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας, αλλά περιορίσε τις εκτιμήσεις στο 7,1% για άνοδο του ΑΕΠ στη διάρκεια του 2013, από 7,8% σε προηγούμενη πρόβλεψή της τον Απρίλιο. Ο χαμηλότερος ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης των αναδυόμενων οικονομιών δημιουργεί ανασφάλεια για τη μελλοντική ζήτηση χωρητικότητας των πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου -bulkers/tankers- και την προοπτική σταθερότητας της απόδοσης που έχει σημειωθεί στη ναυτιλογορά των bulkers, δεδομένου και του υπερβολικού όγκου των νέων ναυπηγήσεων.

Το 2013 φαίνεται ότι θα τερματίσει με τα υψηλότερα επίπεδα της ναυτιλογοράς των bulkers από το τέλος του 2011 και τις ναυτιλιακές επενδύσεις να σημειώνουν επίσης τα υψηλότερα επίπεδα τόσο στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων όσο και των ναυπηγήσεων που έχουν σημειωθεί από το τέλος του 2010.

Η ανισορροπία ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση χωρητικότητας θα συνεχίσει να αποτελεί σοβαρή απειλή, με την επενδυτική διάθεση των ναυτιλιακών παικτών να επηρεάζεται σημαντικά από την ανοδική τάση στις τιμές των πλοίων και να προσανατολίζεται περισσότερο προς την αγορά των ναυπηγήσεων, οδηγώντας τη ναυτιλογορά σε μεγαλύτερο ρίσκο νέας ύφεσης.

MARICHEM

WORLDWIDE

M

MARIGASES

SERVICES

your global partner

www.marichem-marigases.com

marine chemicals • gases • fire, rescue & safety services

e-mail: mail@marichem-marigases.com



Broader knowledge for a safer world.

Lloyd's Register brings together an extraordinary breadth of experience and expertise within a global team. Together, we are uniquely equipped to help marine businesses ensure they are meeting regulations and operating safely in relation to their assets, people and processes.

**Learn more about our global network –
go to www.lr.org/marine**

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

**Lloyd's
Register**

LIFE MATTERS



Ναυτιλιακές επενδύσεις , στην παράδοση

Σε μια εποχή γενικότερης μεψιμοιρίας και δυσόι-
ωνης διάθεσης σχεδόν σε κάθε Έλληνα επιχειρη-
ματία, υπάρχουν ευτυχώς κάποιες αισιόδοξες
εξαιρέσεις. Δύο επιχειρηματικές πρωτοβουλίες με
κύριο άξονα την ανάδειξη των ελληνικών προ-
ϊόντων και των γευστικών παραδόσεων της περι-
φέρειας στηρίχθηκαν από σημαντικά ονόματα της
ελληνικής ναυτιλίας. Σε αυτό το τεύχος, σας τις
παρουσιάζουμε, καθώς αναδεικνύουν το εύρος
των δυνατοτήτων αξιοποίησης της ελληνικής γης.

Ο Κήπος της Χίου διαθέτει μέσα από τα προϊόντα του και παρόν και μέλλον

Ο Στάμος Ι. Φαφαλιός με τους συνεργάτες του Βαγγέλη Ξύδα και Γιώργο Πλακωτάρη αξιοποίησαν τον Κήπο της Χίου και αναβίωσαν τις παραδόσεις του. Οι τρεις συνεργάτες καινοτομούν καθώς, με βάση τα τοπικά, παραγωγικά και κοινωνικά έθιμα, δημιουργούν προϊόντα από τα ονομαστά εσπεριδοειδή του κτήματος, τα οποία παρασκευάζονται με τον παραδοσιακό τρόπο προσαρμοσμένο στις απαιτούμενες συνθήκες υγιεινής των τροφίμων και με νέες συνταγές. Ξεχασμένες γεύσεις, όπως τα παξιμαδάκια μανταρινιού ή οι πίτες φρούτων με γεύση μανταρίνι, πορτοκάλι, δαμάσκηνο, κυδώνι κ.λπ., αποτελούν νέες προτάσεις με ελληνικό χαρακτήρα για το αγοραστικό κοινό της Χίου, της Αθήνας και όχι μόνον. Στο κτήμα Citrus, στον υπέροχο Κήπο της Χίου, κυριαρχεί ένα αρχοντικό του 1742, στις αίθουσες του οποίου δημιουργήθηκε ένας πολυχώρος που λειτουργεί και ως πολιτιστικό κέντρο με μουσείο της παραγωγικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής του Κήπου και του νησιού, με εκθέσεις και συναυλίες (κυρίως τα καλοκαίρια), αλλά και εκπαιδευτικά προγράμματα γύρω από τις παραδόσεις του νησιού της Χίου.

Συνομιλούμε με τον **Στάμο Φαφαλιό**



Πώς ξεκίνησε η ιδέα του «Citrus - Άρωμα Μνήμης» και με ποιον τρόπο η έμπνευση πέρασε στην πράξη;

Η ιδέα πάντα ξεκινάει από μια έμπνευση, απλώς, όταν συνδέεται και με ρεαλισμό, φαίνεται ότι έχει και βάθος. Η βασική ιδέα ήταν να αναδειχθεί ο Κήπος ως ιστορικός τόπος, που όμως διαθέτει μέσα από τα προϊόντα του και παρόν και μέλλον. Έτσι αξιοποιήθηκαν στοιχεία που υπήρχαν, όπως ένα αρχοντικό του Κήπου με το κτήμα του, η εμπειρία από την παραγωγή παραδοσιακών γλυκών του κουταλιού και, τέλος, ένα ιστορικό υπόβαθρο που ήταν σε ύπνωση, αυτό της παγκόσμιας εμπορίας εσπεριδοειδών του Κήπου. Τα στοιχεία αυτά μαζί με πολύ μεράκι δημιούργησαν το Citrus. Και οι τρεις συμμετέχοντες στη Citrus A.E. εκπροσωπούν τα συστατικά της έμπνευσης, δηλαδή τα στοιχεία της παράδοσης και της τοπικής γνώσης, τα στοιχεία της σύγχρονης οπτικής στην έννοια της αξιοποίησης των τοπικών στοιχείων και, τέλος, τη γνώση της παγκόσμιας διάστασης των πραγμάτων και την ενσωμάτωσή τους στον τοπικό πόρο, που στην περίπτωση μας είναι το μανταρίνι της Χίου και ό,τι αυτό εκπροσωπεί.

Θεωρείτε πως οι μικρές οικογενειακές επιχειρήσεις με εξειδικευμένα προϊόντα μπορούν να επιβιώσουν υπό την υπάρχουσα κρίση;

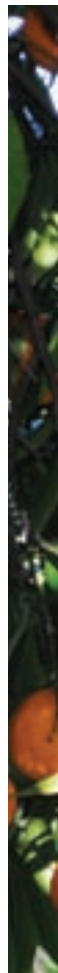
Η επιχειρηματική επιτυχία στηρίζεται σε μερικά βασικά συστατικά όπως:

- Καλό προϊόν
- Συνέπεια στην καθημερινότητα
- Καινοτομική προσέγγιση είτε στο προϊόν είτε και στην επιχειρηματική αντίληψη.

Στην περίπτωση μας αυτό που έγινε ήταν να τηρήσουμε τα παραπάνω και να τα εφαρμόσουμε σε έναν τοπικό πόρο που ήταν τα εσπεριδοειδή του Κήπου με ηγετικό προϊόν το μανταρίνι και ό,τι αυτά κουβαλούσαν μαζί τους εδώ και αιώνες για τον τόπο μας και τους ανθρώπους του. Για να απαντηθεί και ευθέως λοιπόν το ερώτημα αυτό, σας λέω ότι μια οικογενειακή επιχείρηση μπορεί να αντέξει στο χρόνο όταν φέρεται στην επιχειρηματική της πρακτική ως επαγγελματίας και μπορεί να αξιοποιεί τα σύγχρονα μέσα και εργαλεία για να αντιμετωπίζει την οικονομική κρίση και την επιχειρηματική ύφεση.

Πώς μπορούν οι τοπικές επιχειρήσεις της περιφέρειας να εισέλθουν σε μεγαλύτερες αγορές των εμπορικών μητροπόλεων τόσο της Ελλάδας όσο και του εξωτερικού, όπου απαιτούνται πολυδάπανες, υπερσύγχρονες και ιδιαίτερα προσεγμένες και πρωτότυπες ενέργειες επικοινωνίας και μάρκετινγκ;

Η κρίση πρέπει να μας οδηγήσει στο να επιτύχουμε συνέργειες, ώστε με περιορισμένο κόστος να αποκομίσουμε καλύτερα αποτελέσματα. Άρα οι τοπικές επιχειρήσεις, κρατώντας την ταυτότητά τους και τηρώντας τις απαραίτητες προϋποθέσεις σε πιστοποιητικά ποιότητας και εμπορική εικόνα και mar-





keting, πρέπει να επιδιώξουν να μπουν σε υφιστάμενα δίκτυα προώθησης ή να συμμετάσχουν σε δράσεις εξωστρέφειας, συνειδητοποιώντας ότι αυτό το κόστος είναι αναγκαίο για τη λειτουργία τους ώστε να επιτύχουν τα απαραίτητα οικονομικά οφέλη.

Πόσο έχει υποστηρίξει η τοπική κοινωνία, αλλά και οι φορείς, μια επιχειρηματική πρωτοβουλία που αναδεικνύει τα προϊόντα και την παράδοση της Χίου;

Η τοπική κοινωνία της Χίου, αλλά και ευρύτερα οι τοπικοί παράγοντες, έχουν στηρίξει επιχειρηματικές πρωτοβουλίες που αναδεικνύουν τα τοπικά προϊόντα. Ο λόγος είναι απλός: όλοι πλέον θεωρούν ότι αυτές οι επιχειρηματικές πρωτοβουλίες αποτελούν όχημα για την προώθηση του τόπου μας και κατά μία άποψη βλέπουν και τον εαυτό τους μέσα από αυτά.

Τι θα προτείνατε σε νέους ανθρώπους της ελληνικής περιφέρειας, που θα ήθελαν να προσπαθήσουν μια παρόμοια επιχειρηματική πρωτοβουλία με τοπικά προϊόντα της περιοχής τους;

Θα πρότεινα στους νέους να ακολουθήσουν επιχειρηματικές πρωτοβουλίες που αξιοποιούν τα τοπικά προϊόντα της ελληνικής υπαίθρου. Να ακολουθήσουν το ένστικτό τους, αλλά να το δουν επαγγελματικά. Δηλαδή:

- Σεβασμό στον καταναλωτή
- Συνέπεια στην καθημερινότητα του επιχειρείν
- Σύγχρονα εργαλεία για την εμπορική τους εικόνα και την ποιότητα του προϊόντος

και με κόπο και θυσίες το όνειρο θα γίνει πράξη, που θα επιτρέψει στη νέα γενιά να δει το μέλλον της με αισιοδοξία. Τέλος, δεν πρέπει να ξεχνάμε πως η διαφοροποίηση στο προϊόν έναντι του ευρέως καταναλωτικού προτύπου μπορεί να φέρει δυναμική, οικονομικά οφέλη και διάρκεια.

Τα προϊόντα Citrus ξεκίνησαν ως μικρού βεληνεκούς οικογενειακή επιχείρηση, που πλέον ξεπέρασε τους αρχικούς στόχους σας.

Ποιες είναι οι κινητήριες δυνάμεις για τις επιχειρηματικές υπερβάσεις που τελικά κατορθώσατε;

Νομίζω ότι τα συστατικά της διαδικασίας ήταν αυτά που σας ανέφερα παραπάνω: Διαφοροποίηση, ποιότητα, συνέπεια και σύγχρονα μέσα στη διαχείριση του προϊόντος. Από εκεί και πέρα όλα τα άλλα έρχονται. Εμείς στη Citrus A.E. κάθε μέρα υπηρετούμε τις βασικές μας επιχειρηματικές ιδέες και το όραμά μας, επιζητώντας μέσα από τη δουλειά μας να κερδίσουμε την εμπιστοσύνη και εκτίμηση των ανθρώπων που επισκέπτονται το Κτήμα Citrus και απολαμβάνουν τα προϊόντα της Citrus A.E. Κάθε μέρα οφείλουμε να βελτιωνόμαστε και να μεγαλώνουμε με βάση τις ανάγκες των καταναλωτών, αλλά και το δικό μας «πιστευώ» όσον αφορά στο τι θεωρούμε ποιοτικό και αληθινό και προάγει τον Κάμπο και τη Χίο γενικότερα. Για την ώρα δεν πάμε άσχημα, ο κόσμος μάς αγαπά και μας στηρίζει κι εμείς παίρνουμε δύναμη και προσπαθούμε ακόμη περισσότερο.



Όλα τα προϊόντα CITRUS Άρωμα μνήμης μπορείτε να τα βρείτε στο κατάστημα επί της οδού Κουμπάρη 5, Κολλωνάκι, αλλά και τα βασικά προϊόντα σε ιδιαίτερα καταστήματα της Αττικής και περιορισμένα, προς το παρόν, σε ποιοτικά καταστήματα όλης της χώρας.





Στόχος μας, τα ελληνικά προϊόντα να βρουν τη θέση τους στις διεθνείς αγορές



Του **Αθανάσιου Καβούκα**, Διευθύνοντος συμβούλου **Symphonia Ltd**



Η ποντοπόρος ναυτιλία είναι η παραδοσιακή δραστηριότητα της οικογένειας, όλα τα μέλη αυτής ασχολούμαστε με αφοσίωση, υψηλό επαγγελματισμό και με θυσία του προσωπικού μας χρόνου σε έναν πολύ ανταγωνιστικό και απαιτητικό χώρο, που όμως είναι η «σημαία» της Ελλάδας στη διεθνή οικονομία.

Η δραστηριοποίηση στον κλάδο των τροφίμων ήταν συνδυασμός ώριμης επιλογής και οικογενειακής απόφασης, αλλά και αποτέλεσμα της πιο προσωπικής εμπλοκής μου.

Ο κλάδος των τροφίμων είναι ίσως ένας από τους λίγους κλάδους που έχει κάποια συγκριτικά πλεονεκτήματα ακόμη για τη χώρα μας, με την έννοια ότι η Ελλάδα έχει ακόμη καθαρά εδάφη μια και δεν υπάρχουν βαριά τοξικές βιομηχανίες, ενώ το μικροκλίμα και η γεωμορφολογία ευνοούν μεγάλη σχετικά ποικιλία καλλιεργειών. Η παγκόσμια δημογραφική έκρηξη, σε συνδυασμό με άλλους παράγοντες που περιορίζουν την καλλιέργησιμη γη (φυσικές καταστροφές, εξάντληση των φυσικών πόρων από υπερεκμεταλλεύσεις, αλλά και αλλαγές στις διατροφικές συνήθειες στις αναπτυσσόμενες κυρίως χώρες), δείχνει ότι τα αγροτικά προϊόντα θα έχουν αυξητική ζήτηση τα επόμενα χρόνια.

Με γνώμονα τη διαφοροποίηση στις δραστηριότητες, σε μια δύσκολη συγκυρία για την πατρίδα μας, αλλά και με το όραμα να βοηθήσουμε, έστω και ελάχιστα, στην κατεύθυνση που πρέπει να πάρει η ελληνική οικονομία για να είναι ανταγωνιστική, δημιουργήσαμε τη **Symphonia**, με στόχο να αναδείξουμε σε όλο τον κόσμο τα καλύτερα προϊόντα της ελληνικής γής.

Άλλωστε, είναι γνωστό πως αρκετά μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας έχουν εμπλακεί σε παρόμοια εγχειρήματα για τους ίδιους λόγους και ελπίζουμε πως θα έχουν την ίδια επιτυχημένη διαδρομή, έτσι ώστε τα ελληνικά προϊόντα να βρουν τη θέση τους σε μεγαλύτερες και, το κυριότερο, διεθνείς αγορές.

Με τον ίδιο ζήλο και με το όραμα που ασχοληθήκαμε με τη θάλασσα, αλλά και με τη δέσμευση ότι η εταιρεία θα έχει πρωταρχικό σκοπό να παράγει και να προωθεί προϊόντα με τα υψηλότερα ποιοτικά χαρακτηριστικά και εξίσου υψηλής διατροφικής αξίας, γεννήθηκε η **Symphonia**, που υποδηλώνει



ακριβώς αυτήν τη δέσμευση που αναλάβαμε απέναντι στο καταναλωτικό κοινό.

Η εταιρεία δραστηριοποιείται στην παραγωγή και εμπορία αγροτικών προϊόντων, και πιο συγκεκριμένα στις κατηγορίες ελαιολάδου, ελιών, μελιού και spreads μελιού. Σήμερα, προωθεί παγκοσμίως μια σειρά ελληνικών, αλλά και μεσογειακών προϊόντων, παραδοσιακής ή βιολογικής καλλιέργειας, σε Αγγλία, Ελβετία και Γερμανία τα οποία ξεχωρίζουν για τα ποιοτικά χαρακτηριστικά και τις εμπνευσμένες συσκευασίες τους. Κάθε νέα προσθήκη κωδικού στον κατάλογο της αποτελεί καρπό των επίμονων αναζητήσεων και επιτόπιων ερευνών της, ενώ κάθε καινούργια πρόταση στο καταναλωτικό κοινό έχει πρώτα περάσει με επιτυχία από πλήθος εργαστηριακών και γευστικών δοκιμασιών.

Η εταιρεία **Symphonia** διακρίθηκε στο διαγωνισμό Great Taste Awards 2013, έναν από τους σημαντικότερους διαγωνισμούς γευστιγνώσις στον κόσμο, ο οποίος περιλαμβάνει πάνω από 400 επίσημους γευστιγνώστες και χιλιάδες ώρες γευστικών δοκιμών, σε τέσσερις κατηγορίες με αντίστοιχα προϊόντα που συμμετείχαν σε αυτόν.

Και συγκεκριμένα:

- Στην κατηγορία Extra Virgin Olive Oil το προϊόν **Elea Terra Έξτρα Παρθένο Ελαιόλαδο Κροκεές Λακωνίας** ΠΟΠ απέσπασε, για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά, ένα αστέρι (*).
- Στην κατηγορία Flavored Honey το πρωτοποριακό προϊόν **Melion Μέλι με Μαστίχα Χίου** απέσπασε δύο αστέρια (**).
- Στην κατηγορία Spreads το καινοτόμο προϊόν **Bee Good Μέλι με Φουντουκόπαστα** απέσπασε δύο αστέρια (**).
- Στην κατηγορία Honey το προϊόν **Melion Μέλι Ελάτης Μαινάου-Βανίλια** ΠΟΠ απέσπασε ένα αστέρι (*).

Και συγκεκριμένα:

- Στην κατηγορία Extra Virgin Olive Oil το προϊόν **Elea Terra Έξτρα Παρθένο Ελαιόλαδο Κροκεές Λακωνίας** ΠΟΠ απέσπασε, για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά, ένα αστέρι (*).
- Στην κατηγορία Flavored Honey το πρωτοποριακό προϊόν **Melion Μέλι με Μαστίχα Χίου** απέσπασε δύο αστέρια (**).
- Στην κατηγορία Spreads το καινοτόμο προϊόν **Bee Good Μέλι με Φουντουκόπαστα** απέσπασε δύο αστέρια (**).
- Στην κατηγορία Honey το προϊόν **Melion Μέλι Ελάτης Μαινάου-Βανίλια** ΠΟΠ απέσπασε ένα αστέρι (*).

www.symphonia.com.gr





World Class Quality • Best Value for Money • 650+ Clients served



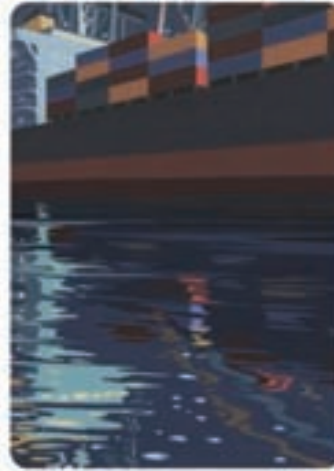
SQEMARINE

Safety, Quality & Environmental Consulting Services



SQEACADEMY

Safety, Quality & Environmental Training Seminars



SQESHOP

Ship Manuals, Training, Software & SAFETY4SEA Products & Services



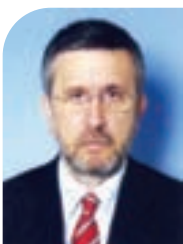
SAFETY4SEA

Stay informed on Safety, Quality & Environmental Issues & developments

www.SQEmarinegroup.com

Η δημιουργία ενός ναυτικού Homus Technicus

Σκέψεις και συγκρίσεις για τη ναυτική εκπαίδευση σε παγκόσμιο επίπεδο



Του **Νικολάου Γ. Τσίτσου**, Ναυπηγού μηχανολόγου ΕΜΠ, καθηγητή ΑΕΝ Ασπροπύργου

Η Σχολή Εμπορικού Ναυτικού Ασπροπύργου λειτουργήσε αρχικά ως Σχολή Εμπορικής Ναυτιλίας (ΣΕΝ) το έτος 1956, σύμφωνα με τις διατάξεις του κωδικοποιημένου νομοθετικού διατάγματος 664 του 1948 περί Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας, του νόμου 1702/20-22 Μαρτίου 1951 και του αναγκαστικού νόμου υπ' αρ. 1864 23 Ιουνίου 1951 ΦΕΚ 184 Α, περί ανεγέρσεως δημοσίων σχολών εμπορικής ναυτιλίας.

Με το Προεδρικό Διάταγμα 9/8-1-1979 (ΦΕΚ 3 Α/79) η σχολή ανήκει στην Ανωτέρα Τεχνική Επαγγελματική Εκπαίδευση. Επίσης με το νομοθετικό διάταγμα 99/73 άρθρο 7 (ΦΕΚ 173 Α) οι δημόσιες σχολές εμπορικού ναυτικού ανήκουν στην ανώτερη εκπαίδευση και ονομάζονται Ανώτερες Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού (ΑΔΣΕΝ).

Με το νόμο 2638/1998 (ΦΕΚ 204 Α) ονομάζονται Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ). Βασικό λειτουργικό τους χαρακτηριστικό, παρόλο που ο νόμος 2638/1998 συντέλεσε στην αναβάθμισή τους, είναι το ότι παραμένουν αποκεντρωμένες υπηρεσίες του ΥΕΝ.

Γενικώς διέπονται από ένα σύστημα λογικής δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. (Όλη η εκπαιδευτική διαδικασία στηρίζεται σε έναν καθηγητή, απουσίες, βιβλία ύλης...)

Το ακαδημαϊκό έτος 2001-2002 αντιμετώπισαν και πρόβλημα προσέλευσης σπουδαστών.

Σήμερα λειτουργούν με διατάξεις του νόμου 3450/2005 καθώς και με άρθρα του νόμου 2638/1998, που ακόμη ισχύουν.

Θα προσπαθήσω, αναφερόμενος στις επαγγελματικές δραστηριότητες των αξιωματικών του Ε.Ν., να δώσω μια πρό-

ταση-απάντηση σε ό,τι αφορά το επίπεδο εκπαιδευσεώς τους. Είναι γνωστό ότι οι αξιωματικοί του Ε.Ν. είναι υπεύθυνοι για ανθρώπινες ζωές επιβατών και πληρώματος. Συνεπώς, η προστασία της ανθρώπινης ζωής εξαρτάται άμεσα από την επαγγελματική τους κατάρτιση.

Διαχειριζόμενοι περιουσίες πολύ μεγάλης αξίας, αναγκάζονται κάτω από ιδιαίτερες συνθήκες, ενδεχομένως χωρίς βοήθεια, να λάβουν αποφάσεις για την τύχη ανθρώπων, πλοίου και φορτίου.

Πρέπει να γνωρίζουν τη λογική λειτουργίας ολοκληρωμένων συστημάτων και να επεμβαίνουν σε αυτά, π.χ. μηχανοστασίων diesel, ατμοστροβίλων, αεριοστροβίλων, λεβητοστασίων, ψυχοστασίων, ηλεκτροστασίων κ.λπ.

Σε σχέση με άλλους τεχνικούς ΑΕΙ - ΤΕΙ, ο χώρος εργασίας τους δεν τους επιτρέπει αυστηρή εξειδίκευση, για παράδειγμα, ένας απόφοιτος ΤΕΙ μπορεί να εξειδικευτεί σε συγκεκριμένο σύστημα παραγωγής ενέργειας. Ο αξιωματικός του Ε.Ν. πρέπει να γνωρίζει το γιατί και το πώς σε πολλά θέματα εις βάθος, για να μπορέσει να επέμβει την κατάλληλη στιγμή. Σε ναυτικά ατυχήματα δεξαμενόπλοιων και πλοίων μεταφοράς επικίνδυνων για τα οικοσυστήματα φορτίων, ο ρόλος τους είναι καθοριστικός.

Πρέπει να έχουν γνώσεις διοίκησης προσωπικού, καθώς και νομικές γνώσεις λόγω των συναλλαγών που εκτελούνται σε παγκόσμιο επίπεδο, και να είναι ενήμεροι για τις συνθήκες και τους κανόνες που ισχύουν για τη ναυτιλία στον διεθνή χώρο. Είναι αυτονόητο ότι στελεχώνουν γραφεία εταιρειών που διακινούν υλικά και μηχανήματα για χρήση σε πλοία ή είναι

οι ίδιοι εμπορικοί αντιπρόσωποι. Καλύπτουν θέσεις του Λιμενικού Σώματος, υπηρετούν στο πολεμικό ναυτικό προσφέροντας πολύτιμο έργο.

Εργάζονται σε νηογνώμονες και εκτελούν επιθεωρήσεις, κατέχουν υπεύθυνες θέσεις σε ναυπηγικές μονάδες, είναι υπεύθυνοι για παραλαβές πλοίων. Απασχολούνται επιπλέον και στην εκπαίδευση.

Εκ των ανωτέρω φαίνεται η συμμετοχή των αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού σε όλη την έκταση του ναυτιλιακού τομέα. Παρατηρούμε επίσης ξεκάθαρα ότι ο πλοίαρχος και ο μηχανικός του Ε.Ν. δεν εργάζονται μόνο εντός του πλοίου, αλλά αποτελούν τον σπουδαιότερο κρίκο που συνδέει με την απαραίτητη παρουσία του τους εμπλεκόμενους στον ναυτιλιακό χώρο φορείς σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Σκεφτείτε πόσο αρνητικά επηρεάζεται το τελικό αποτέλεσμα εάν ένας φορέας από το προηγούμενο σχήμα δεν είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των άλλων.

Η πολυπλοκότητα των καθημερινών συναλλαγών σε επίπεδο πλοίαρχου ή μηχανικού του Ε.Ν. καθώς και των ειδικών συνθηκών μέσα στο πλοίο επιβάλλει τη δημιουργία ενός όσο γίνεται «πιο ολοκληρωμένου» Homo Technicus.

Ο τεχνικός αυτός θα πρέπει να εκπαιδευτεί έτσι ώστε να γνω-

ρίζει γιατί επεμβαίνει, τι αποτέλεσμα θα επιφέρει η δράση του, πώς θα διορθώσει και γιατί. Επίσης να σχεδιάσει, ενδεχομένως και να κατασκευάσει, να ενημερώσει το επιτελείο της εταιρείας του, και όλα αυτά σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Η γνώση του πώς και γιατί είναι, σε τελική ανάλυση, εκείνη που θα μας οδηγήσει στο τελικό αποτέλεσμα με τον βέλτιστο, τεχνικά και οικονομικά, τρόπο.

Είναι σαφές από τα προηγούμενα ότι έναν τέτοιο τεχνικό δεν είναι σε θέση να τον δημιουργήσουν τα σχολεία μέσης στάθμης, τύπου ΤΕΕ και ΙΕΚ.

Ας δούμε όμως πώς αντιμετωπίζεται το πρόβλημα σε άλλες χώρες.

Ναυτική Ακαδημία στο Kings Point στη Νέα Υόρκη των ΗΠΑ:

- Από το ίδιο σχολείο αποφοιτούν οι αξιωματικοί για Π.Ν. και Ε.Ν.
- Οι καθηγητές έχουν αυξημένα ακαδημαϊκά προσόντα.
- Οργάνωση σε τομείς π.χ. Τομέας Μαθηματικών και Επιστημών (Μαθηματικά, Φυσική, Χημεία κ.λπ.), Ναυτιλιακών Μεταφορών, Μηχανολογίας και άλλων.
- Εκπαίδευση επί πλοίου.



Santierul Naval Constanta S.A. Constanta Shipyard



Dock	Dry Dock no.1	Dry Dock no.2	Floating Dock no.1	Floating Dock no.2
Maximum capacity	200,000 dwt	140,000 dwt	15,000 dwt	40,000 dwt
Length, m	350	350	138	180
Width, m	98	48	23	32
Depth, m	10	10	4	6
Cranes	2 x 480 t 1 x 120 t	2 x 120 t 1 x 50 t	2 x 8 t	2 x 15 t
	2 x 16 t			

Your only alternative for docking up to Suezmax and Capesize vessels in Black Sea!

Address: Incinta port nr. 1, 900900, Constanta, Romania

Tel. +40 241 505 500; Fax: +40 241 611 651

repairs@snc.ro; marketing@snc.ro; www.snc.ro

Ναυτική εκπαίδευση

- Εκπαίδευση κατά τη διάρκεια των σπουδών σε πυρόσβεση, κολύμβηση, πρώτες βοήθειες, επιβίωση σε υδάτινο περιβάλλον.
- Στους αποφοίτους παρέχει Bachelor.

Ναυτική Ακαδημία στη Ρουμανία:

Υπάγεται στο σύστημα ανώτατης πολυτεχνικής εκπαίδευσης από το 1954. Προμηθεύει τα στελέχη του Π.Ν. και του Ε.Ν. στη Ρουμανία.

Ναυτική Ακαδημία Τουρκίας:

Παρέχει στους αποφοίτους αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής Bachelor of Science. Είναι συνδεδεμένη με το πανεπιστήμιο.

Στη Νορβηγία εδρεύει το National Technical University, το οποίο παρέχει Master of Science και δέχεται σπουδαστές με Bachelor of Science για ναυτικές σπουδές.

Στη Λετονία υπάρχει η Latvian Maritime Academy με τα εξής προγράμματα: Για αξιωματικούς καταστρώματος, για αξιωματικούς μηχανής, στους αυτοματισμούς πλοίων, πρόγραμμα στο Port Manager, πρόγραμμα Master's Degree στο Mechanical Engineering, πρόγραμμα διδασκαλίας από απόσταση (Distance learning).

Η Ακαδημία ανήκει στην ανώτατη εκπαίδευση.

Στη Σιγκαπούρη η εκπαίδευση των αξιωματικών παρέχεται στο Πολυτεχνείο της Σιγκαπούρης.

Η Massachusetts Maritime Academy (MMA) εκπαιδεύει για καριέρα στην ξηρά και τη θάλασσα. Οι σπουδές διαρκούν 4 έτη και παρέχει στους αποφοίτους Bachelor of Science.

Το Vestfold University College, στη Νορβηγία, έχει και τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών. Παρέχει πιστοποιητικά Α' πλοίαρχου και Α' μηχανικού Ε.Ν.

Η Nicola Vaptsarov Naval Academy, στη Βουλγαρία, εκπαιδεύει τους αξιωματικούς του πολεμικού και εμπορικού ναυτικού. Έχει πρόγραμμα στο Navigation και το Ship Engineering, διάρκειας 5 ετών, και παρέχει MSc.

Η Antwerp Maritime Academy, στο Βέλγιο, η οποία υπάγεται στο υπουργείο Παιδείας της χώρας. Η Ακαδημία είναι «συνδεδεμένη» με το πανεπιστήμιο. Οι αξιωματικοί καταστρώματος εκπαιδεύονται για 4 έτη και αυτοί της μηχανής για 3.

Στον Καναδά έχει την έδρα του το Marine Institute.

Με το πρόγραμμά του παρέχει απλά πιστοποιητικά για αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής και καταλήγει σε τίτλους Bachelor και Master. Τα μαθήματα γίνονται και από απόσταση.

Στη Ρωσία οι σπουδές για αξιωματικούς καταστρώματος διαρκούν 6 έτη και για τους αξιωματικούς μηχανής 5 έτη. Τα ιδρύματα είναι πανεπιστημιακής εκπαίδευσης.

Το Australian Maritime College είναι πανεπιστημιακού επιπέδου, με τους εξής τομείς: Maritime Engineering, Maritime Business και Maritime Operations. Ανάλογα με τα προγράμματα που θα παρακολουθήσουν, οι σπουδαστές λαμβάνουν Bachelor Degree, Master, Ph.D ή ειδικά πιστοποιητικά.

Αξίζει εδώ να αναφερθεί ότι υπάρχει η Διεθνής Ένωση Ναυτιλιακών Πανεπιστημίων (IAMU) με μέλη από χώρες όπως

Τουρκία, Ιαπωνία, Αίγυπτος, Αυστραλία, Αγγλία, ΗΠΑ, Ρωσία, Ρουμανία και άλλες.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μέσα από την έρευνα που διεξήχθη, προκύπτουν για τις Σχολές Πλοιαρχών και Μηχανικών Ε.Ν. τα εξής:

- Οι Ναυτικές Ακαδημίες σε πολλές χώρες του κόσμου εκπαιδεύουν αξιωματικούς του εμπορικού και του πολεμικού ναυτικού στον ίδιο χώρο.
- Οι Ναυτικές Ακαδημίες ή είναι πανεπιστήμια ή είναι συνδεδεμένες οργανωτικά με τα πανεπιστήμια και παρέχουν Bachelor, Master, ακόμη και Ph.D.
- Στη Ναυτική Ακαδημία οι σπουδαστές λαμβάνουν τα βασικά πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας σύμφωνα με τις απαιτήσεις της STCW.
- Πολλές Ακαδημίες είναι συνδεδεμένες με τα υπουργεία Παιδείας των χωρών τους.
- Σε πολλές Ακαδημίες τα έτη σπουδών είναι 4 ή 5, ακόμη και 6 (π.χ. Ρωσία, Βουλγαρία, Γαλλία, ΗΠΑ) - προφανώς ένα πρόγραμμα τριών ετών δεν επαρκεί για μεταλλυκειακές σπουδές στις Ναυτικές Ακαδημίες.
- Το εκπαιδευτικό προσωπικό τους αποτελείται από αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής και αποφοίτους πανεπιστημίων. Η έρευνα στα επιτελεία των σχολών έδειξε πως τα τυπικά προσόντα αυτών είναι αυξημένα.
- Η εκπαίδευση των αξιωματικών μηχανής και καταστρώματος γίνεται και σε άλλους τομείς, όπως Maritime Business, Port Operations.
- Απόφοιτοι ναυτικών σχολών μπορούν να απασχοληθούν και σε άλλους παρεμφερείς τομείς στον ιδιωτικό και δημόσιο τομέα.
- Πολλές σχολές του εξωτερικού εφαρμόζουν σύστημα εκπαίδευσης από απόσταση (Distance learning) ή σε τμήματα βασικής εκπαίδευσης είτε σε ειδικά προγράμματα εκπαίδευσης ναυτικών σε θέματα ασφαλείας που καθορίζει η STCW. Η εκπαιδευτική διαδικασία των «ειδικών σχολείων» γίνεται από τα ίδια ιδρύματα.
- Πολλές σχολές έχουν στη διάθεσή τους ειδικά πλοία για την εκπαίδευση των σπουδαστών (π.χ. Ναυτική Ακαδημία MMA των ΗΠΑ, Ναυτική Ακαδημία Τουρκίας και άλλες).
- Είναι σχεδόν γενικευμένο το σύστημα εκπαίδευσης με προσομοιωτές.
- Σχεδόν σε όλες τις σχολές υπάρχει εκπαίδευση στη θάλασσα με ταξίδια των σπουδαστών περισσότερο από μία φορά και για αρκετούς μήνες.

Είναι σαφές από τα αναφερθέντα ότι πρέπει να ακολουθηθεί και στις δικές μας ναυτικές σχολές και σπουδές αυτό που παρατηρείται στην Ευρωπαϊκή Ένωση και γενικότερα στις ανεπτυγμένες χώρες σε παγκόσμιο επίπεδο. Εκτιμώ πως το δικαιοῦται η μεγάλη ελληνική εμπορική ναυτιλία.



MARAN GAS MARITIME INC.



Maran Gas Maritime Inc. is expanding its fleet with new DFDE LNG Carriers and seeks to employ talented Deck and Engine Officers, motivated to operate ships to the highest standards.

*The company offers competitive **salaries**, world-class **training** and an **exceptional working environment** on-board the vessels.*

- *Modern LNG Fleet under the **Greek Flag***
- *In-house DNV Certified Maritime **Training Center***
- *Long term **career prospects***
- *Emphasis on the **human element** (Telemedicine, Broadband Internet)*

***DON'T LIMIT YOUR CHALLENGES
CHALLENGE YOUR LIMITS!***

Interested seafarers are invited to submit CVs to: employment@marangas.com

ADDRESS :8, ACHILLEOS & LABROU KATSONI STR., GR-17674 ATHENS, GREECE - TEL: +30 (2130) 174 500

Άμεση η ανάγκη επανασχεδιασμού της Ναυτικής Εκπαίδευσης



Του **Νίκου Δανιήλ**, Διευθυντή Σχολής ΑΕΝ Μηχ. Χίου, Α΄ μηχανικού Ε.Ν., Msc Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Αυξημένες ήταν και φέτος οι βάσεις των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, επιβεβαιώνοντας το ενδιαφέρον των νέων για το ναυτικό επάγγελμα. Ο αριθμός των υποψηφίων ήταν για τέταρτη συνεχόμενη χρονιά αρκετά μεγάλος και οι εισαχθέντες σπουδαστές ανήλθαν σε πάνω από 1.000.

Ειδικότερα, οι βάσεις στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (από το μηχανογραφικό του υπ. Παιδείας) Πλοιάρχων έφτασαν τα 10.200 μόρια, ενώ στις Ακαδημίες Μηχανικών τις 9.700, όταν στα περισσότερα ΤΕΙ της χώρας οι βάσεις κυμάνθηκαν από 6.500 έως 7.500 μόρια.

Συγκεκριμένα, για όσους επέλεξαν την εισαγωγή τους με απολυτήριο, προκύπτει:

Για πλοιάρχους

Γενικά Λύκεια - ΕΠΑ.Λ. Β (κατηγορία 03-01): Ο μέσος όρος μορίων ήταν γύρω στις 19.000, ο υψηλότερος στα 21.000 μόρια και η βάση στις 18.900 (σε αυτά συμπεριλαμβάνεται η μοριοδότηση των πτυχίων Αγγλικών και της ναυτικής προϋπηρεσίας στα πλοία).

ΕΠΑ.Λ. Α και ΤΕΕ (κατηγορία 40-01): Η βάση ήταν στα 18.000 μόρια.

Ναυτιλιακού τομέα (κατηγορία 05-01): Η βάση ήταν στα 12.200 μόρια.

Για μηχανικούς

Γενικά Λύκεια - ΕΠΑ.Λ. Β (κατηγορία 03-01): Ο μέσος όρος μορίων ήταν γύρω στα 18.800 μόρια, ο υψηλότερος στις 21.100 και η βάση στις 18.400 (σε αυτά συμπεριλαμβάνεται η μοριοδότηση των πτυχίων Αγγλικών και της ναυτικής προϋπηρεσίας στα πλοία).

ΕΠΑ.Λ. Α και ΤΕΕ (κατηγορία 40-01): Η βάση ήταν στα 18.000 μόρια.

Ναυτιλιακού τομέα (κατηγορία 05-01): Η βάση ήταν στα 13.200 μόρια.

Αξιοσημείωτη για προβληματισμό είναι η εισαγωγή 121 γυναικών στη Σχολή Πλοιάρχων (σε σύνολο 710) και 20 γυναι-

κών στη Μηχανικών (σε σύνολο 493), οι οποίες θα αντιμετωπίσουν πρόβλημα στην εξεύρεση πλοίων. Το πρόβλημα μπορεί να λυθεί με συντονισμένες προσπάθειες του ΥΕΝ και της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

Η ανάγκη ριζικού στρατηγικού επανασχεδιασμού του ρόλου της ναυτικής εκπαίδευσης (συμπεριλαμβανομένης και της ιδιωτικής) αποτελεί μια από τις σημαντικότερες προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπίσει ο κρατικός τομέας.

Η δημόσια ναυτική εκπαίδευση, ακολουθώντας τις διεθνείς απαιτήσεις και τους κανονισμούς, έχει προσαρμοστεί (με τη βοήθεια του Ευγενίδειου Ιδρύματος) στα νέα διεθνή πρότυπα εκπαίδευσης της STCW (Standards of Training Certification and Watchkeeping) στη Μανίλα το 2010 (Manila amendments) και οι νεοεισερχόμενοι σπουδαστές, πλοίαρχοι και μηχανικοί, παρακολουθούν τα νέα μαθήματα, βάσει των Model Courses του IMO: Διαχείριση πόρων μηχανοστασίου (ERM)- γέφυρας (BRM), διεθνείς κανονισμοί-ασφάλεια ζωής-προστασία θαλάσσιου περιβάλλοντος (marine environmental awareness), ηγεσία-διοίκηση - management, συντήρηση πλοίων και διαχείριση βλαβών, με ταυτόχρονο εκσυγχρονισμό της διδακτέας ύλης, πάντα σύμφωνα με τα πρότυπα του IMO. Με το πρόσχημα των περιορισμένων κονδυλίων, η χρηματοδότηση της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης είναι ελλειπής. Πρέπει να δοθεί από την Πολιτεία μεγαλύτερη προσοχή, όταν η ναυτιλιακή βιομηχανία συνεισφέρει κάθε χρόνο στον κρατικό προϋπολογισμό αρκετά δισ. ευρώ (φέτος 13,5 δισ.). Απαιτείται η άμεση πρόσληψη μονίμων καθηγητών ναυτικών μαθημάτων Α΄ μηχανικών (ένας διδάσκει σήμερα σε όλες τις Ακαδημίες) και Α΄ πλοιάρχων (4-5 πλοίαρχοι).

Ας μην ξεχνάμε και τον παράγοντα «ναυτικό», καθώς και τις συνθήκες όπου εργάζεται.

Οι απαιτήσεις είναι τεράστιες και, για να αντεπεξέλθει, πρέπει να εκσυγχρονιστούν τα πλοία και επιπλέον ο χρόνος παραμονής σε αυτά να μειωθεί, ώστε να ελαχιστοποιηθεί το ενδεχόμενο ατυχήματος με κίνδυνο απώλειας ζωής ή σοβαρής ρύπανσης.

Μην κοιτάς
το μέλλον σου



Ταξίδεψε και κατάκτησέ το!



Σταδιοδρόμησε ταξιδεύοντας με τους
πρωτοπόρους της Ελληνικής Ναυτιλίας
ως Αξιωματικός του Εμπορικού Ναυτικού

46 σύγχρονα φορτηγά πλοία Capes
ταξιδεύουν την **Ελληνική Σημαία** στις θάλασσες του κόσμου



ANANGEL

MARITIME SERVICES INC.

Λεωφ. Συγγρού 354,
Καλλιθέα, Αθήνα 176 74
τηλ. 210 94.67.200
E-mail mail@anangelmar.com

Καινοτόμοι ηλεκτρονικές υπηρεσίες στη δημόσια ναυτική εκπαίδευση

Μια νέα εποχή αρχίζει για την Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας με τη διασύνδεσή της με το Εθνικό Δίκτυο Έρευνας και Τεχνολογίας (ΕΔΕΤ) και την παροχή προηγμένων δικτυακών και υπολογιστικών υπηρεσιών.

Άρθρο των **Δημητρίου Γουργούλη**, Διευθυντή Σχολής Μηχανικών ΑΕΝ Μακεδονίας και **Χρήστου Πρασά**, Τεχνικού υπευθύνου Διασύνδεσης ΑΕΝ ΜακεδονίαςΥΠΙΔ/ΠΑ/Περιφερειακή Δ/νση Π/βάθμιας & Δ/βάθμιας Εκπ/σης Θεσσαλίας

Στο πλαίσιο του υποέργου «Διασύνδεση με το ΕΔΕΤ και παροχή προηγμένων δικτυακών υπηρεσιών σε νέες ερευνητικές υποδομές», η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας θα διασυνδεθεί μέσω οπτικών ινών στο προηγμένο δίκτυο ΕΔΕΤ-3 με υπερυψηλές ταχύτητες. Ήδη από το Νοέμβριο του 2011 λειτουργεί με πολύ μεγάλη

χων, Σχολή Μηχανικών, Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων), αλλά και στο σύνολο των χρηστών που ενδιαφέρονται - σχετίζονται με τη ναυτική εκπαίδευση. Στην ιστοσελίδα έχουν αναπτυχθεί ηλεκτρονικές εφαρμογές οι οποίες επιτρέπουν τη λειτουργία υπηρεσιών, που διευκολύνουν σπουδαστές, εκπαιδευτικό προσωπικό, διοίκηση και ναυτιλιακές εταιρείες. Σημαντικότερες εφαρμογές είναι οι εξής: e-grammateia, e-παροχές, γραφείο διασύνδεσης, εκπαιδευτικά ταξίδια, μαθήματα, e-Test, νομοθεσία, πρόσβαση στα ηλεκτρονικά βοηθήματα-σημειώσεις των μαθημάτων όλων των εξαμήνων, άμεση πληροφόρηση σε θέματα ωρολογίου προγράμματος κ.ά.

Μέσω της εφαρμογής e-grammateia, οι σπουδαστές μπορούν να υποβάλουν αιτήσεις ηλεκτρονικά, να ενημερωθούν για τις βαθμολογίες και απουσίες τους και να δουν θέματα εξετάσεων παλαιότερων ετών. Με τον τρόπο αυτό οι σπουδαστές εξοικονομούν χρόνο, αφού μπορούν να έχουν πρόσβαση σε στοιχεία και δεδομένα από οποιοδήποτε μέρος -λιμάνι, θάλασσα- του κόσμου, η γραμματεία εκτελεί τις αιτήσεις τουλάχιστον στον μισό χρόνο, αποφεύγονται λάθη, η διατήρηση αρχείου είναι πολύ πιο εύκολη, καθώς το κόστος της γραφειοκρατίας μειώνεται σημαντικά. Ενδεικτικά, στον πίνακα 1 αναφέρονται ο αριθμός και το είδος των αιτήσεων που έχουν πραγματοποιηθεί μόνο από την ηλεκτρονική γραμματεία της Σχολής Μηχανικών.

Όσον αφορά στην επισκεψιμότητα της ιστοσελίδας της Σχολής Μηχανικών (<https://sites.google.com/site/aenmakmech/>) από την εικόνα 2 μπορεί εύκολα να διαπιστωθεί ότι μέχρι στις



Εικόνα 1: Προβολή κεντρικής ιστοσελίδας Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας.

επιτυχία η ιστοσελίδα της Ακαδημίας <https://sites.google.com/site/aenmak/> (εικόνα 1), το περιεχόμενο της οποίας είναι ενημερωτικό και απευθύνεται όχι μόνο στους χρήστες της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας (Σχολή Πλοιάρ-

Είδος αίτησης	Πλήθος
Αιτήσεις αποποιήσεων βαθμολογίας	328
Αιτήσεις αναλυτικών βαθμολογιών	783
Αιτήσεις έκδοσης βεβαιώσεων	2615

Πίνακας 1: Αριθμός και είδη ηλεκτρονικών αιτήσεων.



Εικόνα 2: Στατιστικά επισκεψιμότητας ιστοσελίδας Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας, Σχολή Μηχανικών.

μής (10 Νοεμβρίου 2011- 1 Απριλίου 2013) οι επισκέψεις άγγιξαν τις 130.000, με τον μεγαλύτερο αριθμό επισκέψεων να προέρχεται κυρίως από τη γεωγραφική ενότητα των Αθηνών, γεγονός που δείχνει ότι η πληροφόρηση που παρέχει η ιστοσελίδα δεν περιορίζεται στη στενή εκπαιδευτική κοινότητα της ΑΕΝ Μακεδονίας.

Για να γίνει κατανοητή η σημασία των ηλεκτρονικών υπηρεσιών που προσφέρονται από την ΑΕΝ Μακεδονίας πριν και μετά τη διασύνδεση με το ΕΔΕΤ, θα πρέπει να απαντηθούν τα παρακάτω ερωτήματα:

1. Ποιοι είναι διασυνδεδεμένοι φορείς του ΕΔΕΤ έως τώρα;
2. Ποια η σημασία της διασύνδεσης με το ΕΔΕΤ και τι οφέλη θα υπάρξουν;
3. Τι υπηρεσίες/τεχνολογίες πρέπει να υλοποιήσει η Ακαδημία για να ενταχθεί και να εκμεταλλευτεί τις προσφερόμενες υπηρεσίες του ΕΔΕΤ;
4. Ποιες υπηρεσίες του ΕΔΕΤ μπορούν οι σπουδαστές και το εκπαιδευτικό προσωπικό της ΑΕΝ να εκμεταλλευτούν άμεσα;
5. Υπάρχουν οικονομικές επιβαρύνσεις για την ΑΕΝ Μακεδονίας για την ολοκλήρωση του έργου της διασύνδεσης;

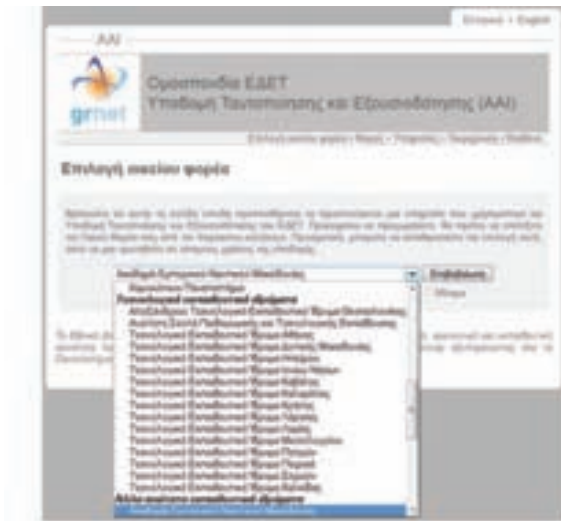
Το πανελλαδικό οπτικό δίκτυο νέας γενιάς ΕΔΕΤ παρέχει στην ελληνική ερευνητική και εκπαιδευτική κοινότητα τις πλέον σύγχρονες δικτυακές τεχνολογίες και καινοτόμους υπηρεσίες για την ανάπτυξη προηγμένων εφαρμογών. Σήμερα η βασική

υποδομή καλύπτει όλη την Ελλάδα, με περισσότερα από 9.000 κλμ. οπτικών ινών και σύγχρονο οπτικό εξοπλισμό, για ταχύτητες έως 26x10 Gbps. Διασυνδέει περισσότερους (http://aai.grnet.gr/participants/) από 100 φορείς, στους οποίους περιλαμβάνονται όλα τα πανεπιστήμια, ΤΕΙ και ερευνητικά κέντρα της χώρας, το πανελλήνιο σχολικό δίκτυο καθώς και η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας, εξυπηρετώντας συνολικά περί τους 500.000 χρήστες.

Τα οφέλη από τη φυσική διασύνδεση είναι πολλαπλά: Υψηλές ταχύτητες σύνδεσης, δυνατότητα ανάκτησης πληροφορίας πολυμέσων και χρήσης υπηρεσιών πραγματικού χρόνου, σημαντική μείωση του τηλεπικοινωνιακού κόστους (τέλη σύνδεσης με το Διαδίκτυο), βελτίωση της ποιότητας των προσφερόμενων διαδικτυακών υπηρεσιών (δικτυακές, υπολογιστικές, εικόνες και φωνής) εντός και εκτός δικτύου της Ακαδημίας και υιοθέτηση νέων τεχνολογιών που απαιτούν υψηλές ταχύτητες.

Η αρμόδια επιτροπή που συστάθηκε από τη διοίκηση της ΑΕΝ Μακεδονίας και επιφορτίστηκε με την ευθύνη της προετοιμασίας των απαραίτητων τεχνολογιών έχει ήδη υλοποιήσει τα παρακάτω:

1. Δημιουργία τριών (3) εικονικών εξυπηρετητών (Virtual Machines) στην υπηρεσία ViMa του ΕΔΕΤ που λειτουργούν ως Mail Server, LDAP Server, DNS Server, WEB Server, Database Server, Tomcat Server, οι οποίοι συνδέονται και συνεργάζονται άμεσα με τις ομοσπονδιακές υπηρεσίες πιστοποίησης και εξουσιοδότησης του ΕΔΕΤ (AAI - Shibboleth, εικόνα 3), επιτρέποντας την πρόσβαση σε εθνικές ηλεκτρονικές υπηρεσίες. Ήδη έχει ξεκινήσει η λειτουργία της κεντρικής υπηρεσίας καταλόγου της Ακαδημίας (LDAP Server) στην οποία έως τώρα έχουν ενταχθεί το μόνιμο εκπαιδευτικό προσωπικό, το διοικητικό προσωπικό και σύντομα και οι σπουδαστές. Η ένταξη πραγματοποιείται με την απόδοση ενός μοναδικού προσωπικού λογαριασμού ταυτοποίησης σε κάθε άτομο. Με τον εν λόγω λογαριασμό προσφέρεται και υπηρεσιακό ηλεκτρονικό ταχυδρομείο (email) της μορφής user@aenmak.edu.gr.
2. Επικοινωνία/συνεργασία με το ΕΔΕΤ για την ένταξη της ΑΕΝ στις ομοσπονδιακές υπηρεσίες πιστοποίησης και εξουσιοδότησης.
3. Επανασχεδιασμό του εσωτερικού δικτύου της ΑΕΝ Μακεδονίας με στόχο την εύκολη μετάβαση μετά τη διασύνδεση και την προστασία του δικτύου και των εξυπηρετητών/δρομολογητών.
4. Δημιουργία ιστοσελίδας του Κέντρου Διαχείρισης Δικτύου της ΑΕΝ (noc.aenmak.edu.gr, εικόνα 4).
5. Σχεδίαση κεντρικού διαδικτυακού συστήματος πληροφόρησης σπουδαστών http://aenmak.edu.gr (καρτέλα σπουδαστή, απουσίες, βαθμολογίες, ηλεκτρονική υποβολή αιτήσεων).
6. Διαχείριση των ψηφιακών πιστοποιητικών X.509 (TCS, TERENA, COMODO) των κεντρικών εξυπηρετητών.



Εικόνα 3: Προβολή κεντρικής ιστοσελίδας ταυτοποίησης και εξουσιοδότησης φορέων εθνικού δικτύου έρευνας και τεχνολογίας - ΑΕΝ Μακεδονίας.

Στην παρούσα φάση, με μη απαραίτητη τη χρήση της ομοσπονδιακής υπηρεσίας πιστοποίησης και εξουσιοδότησης του ΕΔΕΤ (ΑΑΙ - Shibboleth), μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τους χρήστες της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας οι παρακάτω υπηρεσίες που προσφέρει το ΕΔΕΤ:

- Δίοδος - φοιτητικό internet ADSL
- University Mobile Internet - φοιτητικό - σπουδαστικό internet μέσω δικτύου 3G
- ViMa - Virtual Private Servers (πρόσβαση μόνο για τους διαχειριστές των ιδρυμάτων) ενώ με απαραίτητη τη χρήση της ομοσπονδιακής υπηρεσίας πιστοποίησης και εξουσιοδότησης του ΕΔΕΤ, μπορεί να γίνει χρήση των παρακάτω υπηρεσιών:
 - Πίθος - διαδικτυακός χώρος αποθήκευσης 50 GBytes
 - Okeanos.io - υπηρεσίες Cloud (Compute, Network, Storage)
 - ΔΙΑΥΛΟΣ - υπηρεσία ζωντανής ψηφιακής μετάδοσης
 - Epresence - υπηρεσία τηλεδιασκέψεων
 - Υποδομή δημόσιου κλειδιού X509 - ψηφιακά πιστοποιητικά X.509



Εικόνα 4: Προβολή κεντρικής ιστοσελίδας Κέντρου Διαχείρισης Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας.

Μετά τη φυσική διασύνδεση μέσω οπτικών ινών, όλοι οι εξυπηρετητές θα μεταφερθούν σε φυσικά μηχανήματα (servers) εντός του δικτύου της ΑΕΝ Μακεδονίας (NOC - κέντρο διαχείρισης δικτύου και υπηρεσιών). Η προσφερόμενη ταχύτητα από και προς την Ακαδημία θα είναι 1 Gb. Είναι εύκολο αντιληπτό ότι με αυτές τις ταχύτητες η πραγματοποίηση τηλεδιάσκεψης και η αποστολή και λήψη ζωντανής εικονορροής (video audio streaming) θα είναι εφικτές με υψηλή ποιότητα. Πολλά συνέδρια, σεμινάρια, ημερίδες, μαθήματα, διαλέξεις πραγματοποιούνται τα τελευταία χρόνια και μέσω Διαδικτύου (video streaming) και η παρακολούθησή τους θα μπορεί να γίνει χωρίς το κόστος μετακίνησης.

Αναφορικά με την υπηρεσία «Epresence - σύστημα τηλεδιασκέψεων», αξίζει να επισημάνουμε τη δυνατότητα χρήσης της για πραγματοποίηση εκλεκτορικών, συμβουλίων, παρουσίαση πτυχιακών εργασιών, εκπαιδευτικών διαλέξεων χωρίς ανάγκη μετακίνησης εκπαιδευτών - εκπαιδευομένων (μείωση κόστους), χρήση των προσομοιωτών μηχανοστασίου και γέφυρας χωρίς την αναγκαία φυσική ύπαρξη εξοπλισμού - εκπαιδευτών, καθώς και την πιθανή χρήση του για συνεντεύξεις υποψηφίων σπουδαστών από ναυτιλιακές εταιρείες με σκοπό την πρακτική άσκηση.

Ωστόσο, λόγω νομοθετικού πλαισίου, αν και υπάρχει η τεχνολογική υποδομή, η ΑΕΝ Μακεδονίας δεν μπορεί προς το παρόν να εκμεταλλευτεί σημαντικές υπηρεσίες όπως:

- Υπηρεσία διαχείρισης συγγραμμάτων (ΕΥΔΟΞΟΣ)
- Υπηρεσία παροχής ακαδημαϊκής ταυτότητας - ειδικού εισιτηρίου (πάσο)
- Υπηρεσία διάθεσης εμπορικού λογισμικού (ΑΝΑΦΑΝΔΟΝ)

Όσον αφορά στις οικονομικές επιβαρύνσεις για την ΑΕΝ Μακεδονίας για την ολοκλήρωση του έργου της διασύνδεσης, το έργο συγχρηματοδοτείται από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ψηφιακή Σύγκλιση» του ΕΣΠΑ, κατά (80%) από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (κοινωνική συνδρομή) και κατά (20%) από εθνικούς πόρους (εθνική συμμετοχή) και ως προς τη συντήρηση από ίδιους πόρους της ΕΔΕΤ Α.Ε.

Το μότο της ΕΔΕΤ Α.Ε. είναι το εξής: «Οραμά μας είναι η πρόοδος της εκπαίδευσης και της έρευνας στη χώρα μας, και η ισότιμη συμμετοχή των φορέων μας στην πανευρωπαϊκή κοινωνία της γνώσης», και η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας φιλοδοξεί και προσπαθεί να το υλοποιήσει και για τη δημόσια ναυτική εκπαίδευση.



Προτεραιότητά μας η ασφάλεια

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



Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.

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

www.abcm.l.com

Altis στην **τεχνολογία**

Βιομηχανική και επιστημονική καινοτομία

Διυλιστήριο παραγωγής βιομάζας για ναυτιλιακή χρήση



Συμφωνία επετεύχθη μεταξύ της δανικής εταιρείας Steeper Energy, του λιμανιού του Frederikshavn και του Πανεπιστημίου του Aalborg. Το υλικό καύσης θα είναι κατά βάση ξύλο

που θα προέρχεται από τη Ρωσία, τη Φινλανδία και τον Καναδά, ενώ θα παράγονται 100.000 τόνοι καυσίμου ετησίως. Τα βιοκαύσιμα δεν περιέχουν θείο και εναρμονίζονται πλήρως με τις διατάξεις του IMO, που θα τεθούν σε ισχύ από 1/1/2015. Η εγκατάσταση θα εξυπηρετεί περίπου 90.000 πλοία το χρόνο, τα οποία διασχίζουν τα Στενά του Skagen στη βόρεια Δανία.

Σχεδίαση πλοίου-ψυγείου νέας τεχνολογίας

Η δανική ναυπηγική εταιρεία Knud E. Hansen A/S, σε συνεργασία με τις εταιρείες Reefer Intel και Stena Ro/Ro, σχεδίασε ένα πλοίο Ro/Ro-ψυγείο. Όπως παρουσιάστηκε στο πρόσφατο συνέδριο στο Ρότερνταμ, το πλοίο έχει σχεδιαστεί για να μεταφέρει μπανάνες από Νότια και Κεντρική Αμερική προς Ευρώπη. Με μήκος 199 μέτρα, πλάτος 29 μέτρα και βύθισμα 8,6 μέτρα, το πλοίο μπορεί να μεταφέρει 11.500 παλέτες στα αμπάρια-ψυγεία και 206 εμπορευματοκιβώτια στο κατάστρωμα. Ο συνδυασμός



αυτός σημαίνει 45% αύξηση σε σχέση με τα παραδοσιακά πλοία-ψυγεία. Το «κλειδί» στη σχεδίαση είναι ο τρόπος φόρτωσης των αμπαριών. Τα τέσσερα εσωτερικά αμπάρια έχουν πρόσβαση μέσω της πρυμναίας ράμπας προς την προβλήτα και διαίρουνται σε δέκα διαμερίσματα, καθένα από τα οποία διαθέτει αυτόνομη

ψύξη και διαχείριση της ατμόσφαιρας. Μεταξύ των εσωτερικών καταστρωμάτων έχουν κατασκευαστεί ράμπες, οι οποίες επιτρέπουν τη γρήγορη και αποτελεσματική είσοδο οχημάτων.

Γεγονός τα πρώτα ρυμουλκά κινούμενα με LNG

Πραγματοποιήθηκε η ονοματοδοσία δύο νεόκτιστων ρυμουλκών που θα κινούνται αποκλειστικά με καύσιμο LNG. Η τελετή έλαβε χώρα στα ναυπηγεία της Sanmar στον κόλπο της Tuzla στην Τουρκία. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία έχει προχωρήσει σε μακροχρόνια ναύλωση των ρυμουλκών στη νορβηγική πετρελαϊκή εταιρεία Statoil και θα παραλάβει τρία ακόμη πλοία από το ίδιο ναυπηγείο. Τα ρυμουλκά διαθέτουν από δύο κύριες μηχανές Bergen C26:33L6PG της Rolls-Royce, οι οποίες κινούνται με LNG. Το πρώτο πλοίο ονομάζεται «Borghøy» και θα ξεκινήσει τους πλόδες του το Νοέμβριο, ενώ το δεύτερο το 2014. Ο μηχανισμός πρόωσης της Rolls-Royce περιλαμβάνει δεξαμενές αερίου και εφοδιασμού και δύο τελευταίας τεχνολογίας US35 αζιμουθιακούς προωστήρες. Τέλος, οι εκπομπές μειώνονται κατά 30% σε σχέση με εκείνες των συμβατικών ρυμουλκών.



Η αιολική ενέργεια προς όφελος των πλοιοκτητών

Ένα καινούργιο project με το όνομα Auxiliary Sail Propulsion System (ASPS) έχει τεθεί σε εφαρμογή εδώ και λίγους μήνες. Πρόκειται για μια κοινοπραξία 5 εταιρειών στρατηγικής σημασίας για την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, που αποσκοπεί στη μείωση των λειτουργικών εξόδων των πλοίων. Το σκεπτικό αφορά την τοποθέτηση δύο καταρτιών, 35 μέτρων εκάστου, και την ενσωμάτωση 3 αεροδυναμικών φτερών στο καθένα. Τα κατάρτια περιστρέφονται αυτομάτως, ανάλογα με τις εναλλαγές του καιρού, ώστε να επιτευχθεί η μέγιστη δυνατή εξοικονόμηση καυσίμου. Ο Lloyd's Register αξιολόγησε το εγχείρημα μέσω μελετών, καταλήγοντας ότι το ASPS καλύπτει σχεδόν το 50% της απαιτούμενης προωστήριας ώθησης και εξοικονομεί 30% καύσιμα σε ένα τυπικό bulk carrier.



Adams Ship Buildings & Repairs FZE



- **Ship Repairing**
- **Conversions**
- **Ship Building**
- **Electrical Repairs**
- **Piping**
- **Steel Fabrication**
- **Mechanical Repairs**
- **Fuel Pump Injector Repairs**

Tel: 0097165269301, Fax : 0097165269305, P.O.BOX 50906, Hamriyah Freezone, Sharjah, UAE
Website : www.adamship.com, Email : info@adamship.com



Spanopoulos
group

Harbour & Marine Construction
Towage & Salvage
Shipyard / Construction - Refit and Repairs
Sea Transportation & Transshipment
Underwater Works
Environment Depollution
Ship Agency



A partner you can count on

Spanopoulos group
Kato Pounta - Ampelakia, 18902 Salamis
Tel.: +30 210 4674-555, +30 210 4670-224, +30 210 4677-590
Fax: +30 210 4620-864
Email: info@spanopoulos-group.com

Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη

Επιχειρηματίες, πρόεδροι Επιμελητηρίων και τεχνικοί διευθυντές απαντούν στα ερωτήματα των «Ν.Χ.» για τους λόγους που οδήγησαν στο μαρασμό τα ελληνικά ναυπηγεία και τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη, προτείνουν λύσεις για την επανένταξή τους στο σημερινό ανταγωνιστικό περιβάλλον και σχολιάζουν τις αθρόες παραγγελίες Εσοπλοίων και την υποδοχή που θα τύχουν στις διεθνείς ναυλαγορές. Στο επόμενο τεύχος των «Ν.Χ.» θα δημοσιευθούν οι απόψεις των βουλευτών Πειραιά των πολιτικών κομμάτων που εκπροσωπούνται στο ελληνικό Κοινοβούλιο, παράλληλα με τις τελευταίες εξελίξεις που αφορούν τον κλάδο των ελληνικών ναυπηγείων και της Ζώνης Περάματος.



Η ναυπηγική εξοβελίζεται από ολόκληρο τον ευρωπαϊκό χώρο



Του **Γιώργου Μπάνου**, Μεσίτη αγοραπωλησιών πλοίων, συμβούλου ναυπηγήσεων

Ως αποτέλεσμα μακράς και προσεκτικής παρατήρησης και αξιολόγησης των περί την παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία (ΠΝΒ) πραγμάτων κατά τα τελευταία 43 έτη με την ιδιότητα του μεσίτη αγοραπωλησιών και, κυρίως, ναυπηγήσεων πλοίων, έχω καταλήξει σε κάποια σχετικά συμπεράσματα που αφορούν τόσο στην ΠΝΒ όσο και στην ελληνική ναυπηγική βιομηχανία (ΕΝΒ). Τις εν προκειμένω απόψεις μου περί της τελευταίας έχω σε αρκετές ευκαιρίες, μέχρι και πρόσφατα, δημοσιοποιήσει, χωρίς αυτό, βεβαίως, να σημαίνει ότι έχουν τύχει κάποιος έστω προσοχής από αρμοδίους ή και αναρμοδίους.

Εν Ελλάδι, ως γνωστόν, για να γίνουν οι απόψεις σου αντικείμενο προσοχής, πρέπει απαραίτητως να τυγχάνεις τηλεοπτικός σταρ «πρωινόδικου», λαϊκός τραγουδιστής, ποδοσφαιριστής ή πολιτικός, κατ' αυτήν τη σειρά σπουδαιότητας.

Θλίβομαι (θα έλεγα γελάω, αν η κατάσταση δεν ήταν τόσο δραματική) ακούγοντας «επωνύμους» τινες, προφανώς χωρίς βαθύτερη γνώση του αντικείμενου, να εκφέρουν γνώμη «λυπούμενοι» ή διαμαρτυρόμενοι διότι ο ελληνικός εφοπλισμός δεν δίνει τις σχετικές παραγγελίες σε ελληνικά ναυπηγεία και, αντ' αυτών, προτιμά τις μακρινές Ιαπωνία, Κορέα και Κίνα. Προφανώς, οι άνθρωποι αυτοί δεν γνωρίζουν, ή δεν έχουν κατανοήσει, τις αναγκαίες προϋποθέσεις δημιουργίας και εύρυθμης λειτουργίας ενός ναυπηγείου δυναμένου να ανταποκριθεί στις σύγχρονες απαιτήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Παραλλαγή των παραπάνω αποτελούν οι εκάστοτε δηλώσεις κυβερνητικών στελεχών, που διατυπώνουν προοπτικές ανάπτυξης της ΕΝΒ προφανώς για επικοινωνιακούς λόγους, που, δυστυχώς, τείνουν να καταστούν η μοναδική έκφραση δημόσιου λόγου σε αυτόν τον τόπο.

Αμφότεροι αγνοούν, ή θέλουν να αγνοούν, ότι η ναυπηγική, ως επιχειρηματική έκφανση, εξοβελίζεται βαθμιαία από ολόκληρο τον ευρωπαϊκό χώρο και, επομένως, τα διαλυτικά εν Ελ-



λάδι φαινόμενα δεν αποτελούν ελληνική πρωτοτυπία αλλά, κατά βάση, ακολουθούν τη μοίρα της όλης ομοταξίας των χωρών που διέπονται από τις αρχές του δυτικού κόσμου.

Η επανάληψη των λόγων που προκαλούν την παρακμή της ευρωπαϊκής και -γενικότερα- δυτικής ναυπηγικής αποτελεί για μένα οδυνηρή ή, ακόμη χειρότερα, ανιαρή ασχολία. Αρκεί μόνο να υπενθυμίσω ότι η δυνατότητα ανάπτυξης και επιβίωσης ενός ναυπηγείου, βιομηχανική έκφανση εργατοβόρα και περίπλοκη στην πρακτική της, απαιτεί πλέον εργάτες και, δεδομένου του μεγάλου αριθμού των μετεχόντων, λαούς διεπόμενους από βαθιά αίσθηση συλλογικότητας.

Για όσον καιρό οι ιστορικές συνθήκες κρατούσαν μακριά από τη δράση εκείνους τους λαούς που παρέχουν τα αναγκαία εχέγγυα επιτυχίας, ο δυτικός κόσμος επεδίδετο στη ναυπηγική σαν το ποτζίκι απουσία του γάτου. Οι μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο δημιουργηθείσες συνθήκες, όμως, έφεραν βαθμιαία στο προσκήνιο εκείνους που πράγματι μπορούν, αρχής γενομένης, μάλλον νωρίς, από την Ιαπωνία τη δεκαετία του 1950.

Η επιλογή ενός ή το πολύ δύο ναυπηγείων προς διάσωση με αυστηρά επιλεγμένο και ολιγάριθμο εργατικό δυναμικό, δυνάμενο να αντεπεξέλθει στις τεχνολογικά πλέον απαιτητικές προκλήσεις, με παράλληλη και ευρεία καταφυγή στην υπεργολαβία, αποτελεί μονόδρομο.

Ακολούθησαν η Κορέα (1975 κ.ε.) και τελικά η Κίνα από τα μέσα της δεκαετίας του 1990. Και εκεί σταματάει η όλη ανέλιξη. Προς το παρόν, δεν φαίνεται ποιος θα ακολουθήσει. Διότι, αντίθετα από ό,τι επιπολαίως πιστεύεται, η ναυπηγική βιομηχανία δεν απαιτεί χώρες χαμηλού εργατικού κόστους ή, τουλάχιστον, δεν είναι αυτό η κύρια προϋπόθεση για την προκοπή της. Πέραν της συλλογικότητας, η ύπαρξη σοβαρής σε ποιότητα και μέγεθος εσωτερικής δομής, η παρουσία βιομηχανικών μονάδων κατασκευής κυρίων και βοηθητικών μηχανών και εξαρτισμού (supporting industries) καθώς και καλώς οργανωμένων υπεργολάβων (subcontractors) αποτελούν αναγκαίες προϋποθέσεις επίτευξης του σκοπού. Εύκολα νοείται ότι οι υπεργολάβοι χρειάζονται αριθμό ναυπηγείων-πελατών προκειμένου να μην εξαρτώνται από ένα ή δύο μόνο εργοδότες, άλλως αδυνατεί ο λόγος ύπαρξής των.

Εδώ πρέπει να επισημανθεί ότι, παρά την απώλεια της ανταγωνιστικότητας έναντι της Άπω Ανατολής στο καθαρά κατασκευαστικό σκέλος (assembly), ο ευρωπαϊκός χώρος ακόμη διατηρεί το προβάδισμα σχεδιασμού μηχανών και εξαρτισμού, πουλώντας τα με τη μορφή royalties στην Ανατολή. Και είναι τούτο ευεξήγητο, αφού ο τομέας του σχεδιασμού ουδόλως εμπίπτει στην περί συλλογικότητας αναφορά.

Έπειτα από τα παραπάνω, αξίζει να διερωτηθούμε τι από αυτά



υπάρχει στα καθ' ημάς, ώστε δικαίως να διεκδικούμε μία θέση στο χώρο της ΠNB. Φοβούμαι ότι η σωστή, η αληθής απάντηση είναι: ΤΙΠΟΤΑ! Και επιπλέον, μπορεί κανείς να απαριθμήσει σειρά επιπρόσθετων δυσλειτουργιών και παρεμβάσεων, που καθιστούν τα πράγματα ακόμη χειρότερα.

Τι να πρωτοαναφέρει κάποιος; Τις συνεχείς πολιτικές παρεμβάσεις και το διορισμό «ημετέρων»; Τις αέναντες κρατικοποιήσεις («κοινωνικοποιήσεις» τις έλεγαν κάποτε) και επιστροφές στον ιδιωτικό τομέα, σε ελληνικά ή ξένα συμφέροντα; Τις συνεχείς κινητοποιήσεις συνδικαλιστών και εργαζομένων που, συνειδητά ή ασυνείδητα, ακύρωναν στην πράξη κάθε προσπάθεια παραγωγικότητας;

Όλα αυτά απέληξαν στην πλήρη εξάρτηση της απασχόλησης από τον αμυντικό τομέα, που, και αυτός ακόμη, χρειάζεται έξωθεν βοήθεια προκειμένου να αντεπεξέλθει στις προκλήσεις της σχετικής τεχνολογίας, παράγοντος που περιπλέκει τα ήδη πολύπλοκα προβλήματα.

Η ανάμειξη ξένων προκάλεσε νέες πολιτικές παρεμβάσεις και διαπλοκές, που οδηγούν σε πραγματικά ή εν δυνάμει σκάνδαλα ενίοτε, φτάνοντας μέχρι και σε ενδοκυβερνητικές κρίσεις σαν αυτήν που βιώνουμε όταν γράφονται αυτές οι γραμμές.

Τη στιγμή ακριβώς που συμπληρώνονται αυτές οι γραμμές, πληροφορούμαι τα περί της παρ' ολίγον βύθισης μιας πλωτής δεξαμενής στο Σκαρμαγκά, που αν μη τι άλλο προκαλεί θλίψη για το βαθμό εγκατάλειψης των εγκαταστάσεων του ναυπηγείου.

Αλλά και μια ματιά στην ιστορία της ENB αποκαλύπτει συνεχή διαδοχή πτωχεύσεων, αποτυχιών και αναταραχών που, δεδομένης της σπουδαιότητας της ναυπηγικής στον τομέα της απασχόλησης, απομυζούσε και απομυζά δημοσίους πόρους χωρίς αυτό να αποσοβεί προσωπικά και οικογενειακά δράματα. Ήδη, από ό,τι ακούω, οι εργάτες του Σκαρμαγκά παραμένουν απλήρωτοι επί μακρόν.

Κατόπιν όλων αυτών, και ο πλέον δύσπιστος παρατηρητής πείθεται πως η ιστορία της ENB είναι μια «πονεμένη» ιστορία που έχει στοιχίσει μερικά δισ. (σε σημερινές τιμές και νόμισμα) προκαλώντας συνάμα αβάσταχτο δημοσιονομικό κόστος, αναταραχές και κοινωνικό πόνο.

Αν κάτι πρέπει να γίνει (μακράν εμού η οίηση ότι τάχα διαθέτω τις λύσεις), για καθαρά εθνικούς λόγους, η επιλογή ενός ή το πολύ δύο ναυπηγείων προς διάσωση με αυστηρά επιλεγμένο και ολιγάριθμο εργατικό δυναμικό, δυνάμενο να αντεπεξέλθει στις τεχνολογικά πλέον απαιτητικές προκλήσεις, με παράλληλη και ευρεία καταφυγή στην υπεργολαβία, αποτελεί μονόδρομο. Ίσως στην τελευταία κατάλληλη οργάνωση της επισκευαστικής βάσης του Περάματος και η εκάστοτε προσφυγή σε αυτήν να αποτελεί την πιο ρεαλιστική λύση. Αλλά αυτά ας τα αφήσουμε για τους ειδήμονες. Αυτό που βεβαίως δεν πρέπει να συνεχιστεί είναι η σημερινή αδιέξοδη κατάσταση.

Απαραίτητη διευκρίνιση, το παρόν άρθρο αφορά μόνο στη ναυπηγική. Δεν θίγεται θέματα ναυπηγοεπισκευαστικά, για τα οποία μόνον εν μέρει ισχύουν τα περιεχόμενα σε αυτό.

Η καταπολέμηση της ανεργίας απαιτεί συνεργασία εργοδοτών και εργαζομένων



Του **Βασίλη Κορκίδη**, ναυπηγού, προέδρου Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Πειραιά

Η απεικόνιση της υφιστάμενης κατάστασης περιλαμβάνει τα δύο μεγαλύτερα ναυπηγεία της χώρας, του Σκαραμαγκά και της Ελευσίνας, ουσιαστικά ανενεργά και σε βαθύτατη κρίση, τη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος να θυμίζει «εγκαταλελειμμένο λιμάνι» και τις επιχειρήσεις που ασχολούνται με τη ναυπηγοεπισκευή, από τις 1.700 που αριθμούσαν τα προηγούμενα χρόνια, να μην υπερβαίνουν τις 300 σήμερα, σύμφωνα με το μητρώο ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων του 2013.

Ποιοι είναι όμως οι τρεις σημαντικότεροι παράγοντες που συνετέλεσαν στη διαμόρφωση της απογοητευτικής πραγματικότητας που αντιμετωπίζει σήμερα ο κλάδος;

Τα ναυπηγεία: Είναι κοινώς αποδεκτό, αλλά και ευνόητο, πως αναγκαία συνθήκη για την ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευής είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την εύρυθμη λειτουργία των ναυπηγείων. Τα δύο μεγαλύτερα ναυπηγεία της χώρας βρίσκονται σήμερα ανενεργά, για λόγους διαφορετικούς, αλλά με κοινό αποτέλεσμα. Τα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά έχουν χωριστεί σε δύο τμήματα, το εμπορικό και το στρατιωτικό, με το πρώτο να μένει ανενεργό μετά την καταδικαστική απόφαση της Ε.Ε. για παράνομες κρατικές ενισχύσεις, ενώ το δεύτερο να υπολειμματοποιείται σοβαρά μετά την εμπλοκή της συμφωνίας της εταιρείας με το κράτος για τη γνωστή υπόθεση των υποβρυχίων. Όσον αφορά στα Ναυπηγεία Ελευσίνας, βρίσκονται υπό διαρκή απειλή πτώχευσης, καθώς δεν κατάφεραν ποτέ να ξεφύγουν από την κρατική εξάρτηση για τη βιωσιμότητά τους.

Η εργασιακή ειρήνη: Στον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής, χρόνια τώρα, υπάρχει μια έντονα εκρηκτική αντιπαράθεση μεταξύ ορισμένων εργατικών συνδικάτων και εργοδοτών. Η απαραίτητη για την ομαλή λειτουργία του κλάδου εργασιακή ειρήνη φαντάζει ακόμα και τώρα δύσκολη, ενώ δεν λείπουν οι ακρότητες, που οδηγούν συνήθως σε καταστροφικές απεργίες. Με βραχυπρόθεσμες αποφάσεις και των δύο πλευρών, τα τελευταία χρόνια το εργασιακό κόστος εκτοξεύτηκε και η καλή φήμη του κλάδου (λόγω συνεχών απεργιών, αλλά και της δαιμονοποίησης των πελατών του) καταρρακώθηκε. Τα παραπάνω, σε συνδυασμό και με τις παγκόσμιες εξελίξεις στη ναυτιλία, συνετέλεσαν στην κατακόρυφη πτώση της ζήτησης για το προϊόν του κλάδου, ακόμη και από τους Έλληνες πλοιοκτήτες, που σε πολλές περιπτώσεις δεν λειτουργούσαν με το απόλυτο κριτήριο του κόστους αλλά με εθνική συνείδηση.

Η ανταγωνιστικότητα: Οι νόμοι της στρατηγικής των επιχειρήσεων - κλάδων ορίζουν πως το συγκριτικό πλεονέκτημα που θα τις ισχυροποιήσει στον υφιστάμενο ανταγωνισμό, είναι μια συνάρτηση της προσφερόμενης τιμής και της ποιότητας του προϊόντος - υπηρεσίας. Οι άμεσοι ανταγωνιστές της ελληνικής ναυπηγικής βιομηχανίας είναι και χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως Τουρκία και Μαυροβούνιο, που δεν υπόκεινται στους αυστηρούς περιβαλλοντικούς νόμους της Ε.Ε. και στην απαγόρευση των επιδοτήσεων που αυξάνουν κατά πολύ το κόστος, ενώ και το σκληρό νόμισμα συναλλαγής της Ελλάδας, σε αντίθεση με τους άμεσους ανταγωνιστές της, δυσχεραίνει τη θέση της. Οι παραπάνω εξωτερικοί παράγοντες δεν είναι οι μοναδικοί που κατατάσσουν σήμερα την ελληνική ναυπηγική βιο-

.....

Για να μπορέσει η ελληνική ναυπηγο-επισκευή να εκμεταλλευτεί επαρκώς τις εξωγενείς ευκαιρίες, θα πρέπει να αναμορφωθεί και να εξυγιανθεί εκ βάθους. Δεν νοείται ναυπηγική βιομηχανία χωρίς ναυπηγεία.

Θα πρέπει να βρεθεί άμεσα πολιτική λύση για την επανεκκίνηση της λειτουργίας των δύο μεγαλύτερων ναυπηγείων της χώρας.

.....

μηχανία μη ανταγωνιστική ως προς την προσφερόμενη τιμή. Μέχρι τον Ιούνιο του 2010, σύμφωνα με τη τελευταία κλαδική σύμβαση, το μεικτό ημερομίσθιο για 6 ώρες εργασίας έφτανε στα 96 ευρώ, ενώ με τις μετέπειτα διμερείς συμβάσεις τα 100,8 ευρώ, με το αντίστοιχο κόστος της επιχείρησης στα 216,31 ευρώ. Παρότι σήμερα υπάρχει θεσμοθετημένο δικαίωμα των επιχειρήσεων για σύναψη επιχειρησιακών - ατομικών συμβάσεων εργασίας, πολλές επιχειρήσεις επιλέγουν ή υποχρεώνονται να εφαρμόζουν τους όρους των κλαδικών συμβάσεων του 2009, που τυπικά έχουν λήξει. Στο πλαίσιο αυτό, το ΕΒΕΠ αναζητεί το σχεδιασμό ενός προγράμματος επιχορήγησης των ασφαλιστικών εισφορών με βάση τον αριθμό των ημερομισθίων και όχι τη χρονική διάρκεια της απασχόλησης. Σκοπός του εν λόγω προγράμματος θα είναι να δοθεί κίνητρο πρόσληψης των εκπαιδευμένων και πιστοποιημένων εργαζομένων, με επιχορήγηση του μη μισθολογικού κόστους, όπου ως αφετηρία υπολογισμού θα λαμβάνονται οι αποδοχές που αντιστοιχούν στο βασικό ημερομίσθιο, όπως ορίζεται στην ΕΓΣΣΕ. Συμπεριλαμβάνοντας στα ανωτέρω τις εξαιρετικά υψηλές ασφαλιστικές εισφορές των επιχειρήσεων στην Ελλάδα με 34 ευρώ/ώρα έναντι 26 ευρώ/ώρα στη Γερμανία και 8 ευρώ/ώρα στην Τουρκία, κάτι που κατατάσσει την Ελλάδα, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη άλλοι παράγοντες, περίπου 20% ακριβότερη σε σχέση με την Τουρκία και 10% σε σχέση με κάποιες περιοχές ακόμη και της Γερμανίας. Προβλήματα επιπλέον αντιμετωπίζουν οι επιχειρήσεις του κλάδου λόγω της ιδιαιτερότητας της συχνής ανάγκης τους για υπερωριακή απασχόληση, με το ιδιαίτερα υψηλό ανώτατο τεκμαρτό όριο ασφαλιστέων αποδοχών των εργαζομένων στη ναυπηγοεπισκευή, που ανέρχεται σε 5.543,55€. Για να καταστεί ο κλάδος ανταγωνιστικός στην τοπική αγορά, θα πρέπει να μειωθούν το μη μισθολογικό κόστος εργασίας, μέσω της επιδότησης των ασφαλιστικών εισφορών

και το ανώτατο τεκμαρτό ασφαλιστέο όριο αποδοχών, αλλά και να υπογραφούν δίκαιες και λογικές επιχειρησιακές και ατομικές συμβάσεις εργασίας.

Όλα τα παραπάνω ώθησαν την ελληνική ναυπηγική βιομηχανία να στραφεί στη βελτίωση της παρεχόμενης ποιότητας του προϊόντος της, για να ανταπεξέλθει στον υφιστάμενο ανταγωνισμό. Η ποιότητα στον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής περιλαμβάνει τρεις παράγοντες: χρόνο αποπεράτωσης έργου, τεχνική αρτιότητα παραδοτέου και «φήμη» ως υποκειμενική αντίληψη των πελατών για τον κλάδο. Παρότι τα προηγούμενα χρόνια η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία είχε πολύ καλό επίπεδο απόδοσης στους παραπάνω τομείς, κάτι που αντικατοπτριζόταν και στην αυξημένη ζήτηση, πλέον παρουσιάζει τάσεις αποξήλωσης. Ο χρόνος περάτωσης έργου πλήττεται σημαντικά από τις συχνές και μακρές απεργίες των εργαζομένων. Η τεχνική κατάρτιση και τεχνογνωσία των εργαζομένων, αλλά και ο εξοπλισμός των επιχειρήσεων, βρίσκονται σε πολύ υψηλό επίπεδο, αλλά υπάρχει σοβαρός κίνδυνος να χαθούν μετά τη συνεχιζόμενη κρίση στο χώρο. Είναι γεγονός πως η υπεραξία της φήμης μας έχει πληγεί ανεπανόρθωτα τα τελευταία χρόνια, με μεγάλη ευθύνη όλων όσοι έτρεψαν σε φυγή ακόμη και τους Έλληνες πλοιοκτίτες.

Το ΕΒΕΠ έχει προτάσεις και πιστεύει πως δεν είναι αργά για την ελληνική ναυπηγική βιομηχανία, που σύμφωνα με μελέτες έχει τη δυναμική προσφοράς άνω των 10 δισ. ευρώ ανά έτος στην ελληνική οικονομία, αλλά και άνω των 30.000 θέσεων εργασίας. Για να μπορέσει όμως να εκμεταλλευτεί την ανταγωνιστική της θέση στη Μεσόγειο, θα πρέπει να αξιοποιήσει όσο το δυνατόν καλύτερα τις διαθέσιμες εξωγενείς ευκαιρίες που θα παρουσιαστούν για τον κλάδο την επόμενη δεκαετία. Η μακροχρόνια παραχώρηση τμημάτων του ΟΛΠ δημιουργεί ευνοϊκές



Το ΕΒΕΠ έχει προτάσεις και πιστεύει πως δεν είναι αργά για την ελληνική ναυπηγική βιομηχανία, που σύμφωνα με μελέτες έχει τη δυναμική προσφοράς άνω των 10 δις. ευρώ ανά έτος στην ελληνική οικονομία, αλλά και άνω των 30.000 θέσεων εργασίας.

προοπτικές, που θα επιφέρουν τόσο η αυξημένη επισκεψιμότητα των πλοίων όσο και η ανάπτυξη υποδομών συνδυασμένων μεταφορών. Επιπλέον, σύμφωνα με το πλάνο της Ε.Ε. για τη ναυτιλία, έως το 2020, αναμένεται να χρηματοδοτηθεί η ανανέωση του μεσογειακού στόλου μέχρι και 50%, τόσο για περιβαλλοντικούς σκοπούς (καύση θείου) όσο και για λόγους αποσυμφόρησης των ευρωπαϊκών οδικών δικτύων. Επίσης με ανυπομονησία αναμένουμε το υπό διαμόρφωση νομοσχέδιο για τον θαλάσσιο τουρισμό, που ευελπιστούμε να εκτινάξει στο μέλλον τον αριθμό των τουριστικών σκαφών αναψυχής που θα διέρχονται ή θα ελλιμενίζονται στην Ελλάδα.

Για να μπορέσει η ελληνική ναυπηγοεπισκευή να εκμεταλλευτεί επαρκώς τις εξωγενείς ευκαιρίες, θα πρέπει να αναμορφωθεί και να εξυγιανθεί εκ βάθους. Δεν νοείται ναυπηγική βιομηχανία χωρίς ναυπηγεία. Θα πρέπει να βρεθεί άμεσα πολιτική λύση για την επανεκκίνηση της λειτουργίας των δύο μεγαλύτερων ναυπηγείων της χώρας. Μακροπρόθεσμα, τα ναυπηγεία στη χώρα θα πρέπει να σχεδιαστούν με αμιγώς επιχειρηματικά κριτήρια, για να διασφαλιστεί η αυτόνομη μακροχρόνια βιωσιμότητά τους, χωρίς να εξαρτώνται από κρατικές ενισχύσεις ή αναθέσεις έργων. Αυτό δύναται να συμβεί με δραστική μείωση των σταθερών λειτουργικών εξόδων τους, λειτουργώντας με τη μέθοδο υπεργολαβίας ανάθεσης έργου «outsourcing».

Παρά τις ευνοϊκές συγκυρίες από εξωγενείς, της ναυπηγοεπισκευής, παράγοντες, θα είναι αδύνατο για τον κλάδο να διεκδικήσει αξιόλογο μερίδιο της ναυτιλιακής αγοράς χωρίς την επίτευξη εργασιακής ειρήνης. Θεωρούμε αναγκαία τη συμφωνία μεταξύ εργοδοτών και εργατικών συνδικάτων μέσω κοινωνικού διαλόγου, με αμοιβαίες υποχωρήσεις, βασισμένες στα σημερινά οικονομικά δεδομένα, που όμως θα μπορούν να αναπροσαρμόζονται αλλά και να τηρούν την ισχύουσα νομοθεσία. Για την αναπτυξιακή πορεία του κλάδου, θα χρειαστούν σημαντικές επενδύσεις για τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων και των υποδομών της ΝΑ.ΖΩ. είτε από τον σημερινό διαχειριστή, θυγατρική του ΟΛΠ, τη ΝΑΥΣΟΛΠ Α.Ε., είτε να παραχωρηθεί η διαχείρισή της στους χρήστες της ζώνης που έχουν άριστη γνώση των αναγκών του χώρου, μέσω της κοινοπραξίας ΤΡΙΤΩΝ, είτε μέσω κάποιων υφιστάμενων ή μελλον-

τικών επενδυτών του ΟΛΠ, που κάλλιστα μπορούν να είναι Έλληνες.

Μακροπρόθεσμα, θεωρούμε λύση για τον κλάδο τη δημιουργία ενός «cluster», μιας επιχειρηματικής συστάδας με πόλο τη ναυπηγοεπισκευή, έχοντας ως πυρήνα το άκρως επιτυχημένο εγχείρημα του Βιομηχανικού Πάρκου Σχιστού (ΒΙΠΑΣ) και αργότερα τα υγιή Ναυπηγεία Σκαρμαγκαλά και Ελευσίνιας. Η οργάνωση των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων σε cluster θα έχει πολλαπλά πολλαπλασιαστικά οφέλη, τόσο στη μείωση του κόστους για κάθε επιχείρηση με οικονομίες συγκέντρωσης όσο και στην ποιότητα. Συγκεκριμένα, μια τέτοια οργάνωση θα έχει ως αποτέλεσμα, μεταξύ άλλων, τη μείωση του κόστους παραγωγής, την εφαρμογή νέων μεθόδων παραγωγής, κοινό μάρκετινγκ, δημιουργία δικτύων συνεργασίας, αξιοποίηση ευρωπαϊκής χρηματοδότησης, άντληση σημαντικών πληροφοριών της αγοράς, ανάπτυξη της τεχνογνωσίας για όλους, εξειδίκευση - εκπαίδευση εργατικού δυναμικού και άλλα.

Οφείλω να αναφέρω πως το ΕΒΕΠ βρισκόταν, βρίσκεται και θα βρίσκεται πάντα, έμπρακτα, αρωγός στην προσπάθεια των επιχειρήσεων της ναυπηγικής βιομηχανίας για την αναβίωση και συνεχή ανάπτυξη του κλάδου. Στο πλαίσιο αυτό διοργάνωσε και ολοκλήρωσε πρόσφατα με απόλυτη επιτυχία επιδοτούμενο πρόγραμμα εκπαίδευσης, αναβάθμισης και πιστοποίησης των δεξιοτήτων σε εννέα ειδικότητες, 1.500 ανέργων και επαγγελματιών ανέργων εργατοτεχνιτών της βιομηχανικής ζώνης του Πειραιά.

Με τη σκέψη μας στη μακροχρόνια προοπτική για το χώρο, το ΕΒΕΠ διαθέτει τον ειδικό επιστημονικό συνεργάτη Ιάσονα Λαϊνό για θέματα ναυπηγικής βιομηχανίας, ο οποίος συντάξε και τη μελέτη για «cluster» ναυπηγοεπισκευής στην Ελλάδα, ενώ διαθέτει ιστότοπο αφιερωμένο στον εν λόγω κλάδο. Πρωτοστατεί διαρκώς στην επικοινωνία των άμεσων προβλημάτων των επιχειρήσεων του χώρου στους αρμόδιους φορείς. Διενεργεί μελέτες αφιερωμένες στη βιώσιμη ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας και, γενικότερα, δείχνει ιδιαίτερη ευαισθησία στον συγκεκριμένο κλάδο και στα προβλήματά του.

Το ΕΒΕΠ, σε μια προσπάθεια αναβάθμισης του θεσμικού του ρόλου, προσφέρεται να συνεργαστεί με όλους τους φορείς, προωθώντας τη σύζευξη των προσπαθειών, ώστε να αναλάβουμε από κοινού το συντονισμό των φορέων εξεύρεσης εργασίας με αναλυτική χαρτογράφηση και σχεδιασμό μιας στρατηγικής που θα οδηγήσει σε μακροχρόνια εργασιακή ειρήνη.

Η καταπολέμηση της πρωτοφανούς ανεργίας στη βιομηχανική περιοχή του Πειραιά απαιτεί συνεχή συνεργασία και δημιουργική σχέση εργοδοτών και εργαζομένων με σκοπό την παροχή επαγγελματικής επιμόρφωσης και επανένταξης του ικανότατου ανθρώπινου δυναμικού στην αγορά εργασίας.

Για το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιά, η ανάκαμψη της ναυπηγικής βιομηχανίας και η αναβίωση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης αποτελεί ένα στοίχημα που πρέπει να κερδηθεί από όλους για όλους.

laser powdered deposition

perfection in rebuilding

RESTORE YOUR COMPONENTS LIFE WITH **LASER CLADDING**



- Cladding and Hardening
- 100% metallurgical bond
- Minimal heat input and distortion
- Fast repair-processing times
- Large variety of metallic powders and alloys according to desired surface properties

SHIP REPAIRS - STEAM TURBINES/TURBOCHARGERS - REBUILDING
FUEL INJECTION SYSTEMS - QUALITY CONTROL - LASER CLADDING

Industrial park of Shisto, 2nd Street, 2nd building block, 18863 Perama
T. +30 210 4004757, F. +30 210 4326399, E. info@kimi-sa.com, www.kimi-sa.com



Προτάσεις για την ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας



Του **Ανδριανού Μιχάλαρου**, Προέδρου του Βιοτεχνικού Επιμελητηρίου Πειραιά

Θεσμικές παρεμβάσεις

Πρώτη δράση που αφορά τη ΝΑΥΣΟΛΠ είναι η οριοθέτηση της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης ως ιδιαίτερης Βιομηχανικής Περιοχής, εντός των ορίων της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, στο τμήμα που περικλείεται μεταξύ των καρνάγιων και της ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης, που σήμερα εκμισθώνεται σε μεγάλο αριθμό ναυπηγοεπισκευαστών διαφόρων ειδικοτήτων, ενώ θα πρέπει στη ΝΑΖΩ να συμπεριληφθούν περιοχές, οι οποίες παραδοσιακά αποτελούσαν ζωτικό χώρο για την ελληνική ναυπηγοεπισκευή, όπως η περιοχή του Νέου Μόλου Δραπετσώνας, ο μόλος της ΔΕΗ και η Κυνόσουρα.

Κύριος στόχος αυτής της οριοθέτησης είναι η ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών εξυπηρέτησης εμπορικών κυρίως πλοίων, έτσι ώστε να αποτελέσει οργανωμένη ναυπηγοεπισκευαστική περιοχή, με σύγχρονες υποδομές και δυνατότητες δεξαμενισμού εμπορικών πλοίων.

Παράλληλα, θα δοθεί η δυνατότητα προσέλκυσης επιχειρηματιών και φορέων της ευρύτερης ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας, που σήμερα στερούνται ικανού ζωτικού χώρου για την οργάνωση και εγκατάστασή τους.

Η ΝΑΥΣΟΛΠ Α.Ε. πρέπει, με τη σειρά της, να διερευνήσει τη δυνατότητα συνδυασμένης χρηματοδότησης με εθνικούς και κοινοτικούς πόρους, αφού πλέον θα αποτελέσει οργανωμένη Βιομηχανική Περιοχή, και θα μπορέσει να απαιτήσει πόρους από την τρέχουσα προγραμματική περίοδο.

Στο φορέα διαχείρισης και λειτουργίας της ΝΑΖΩ θα πρέπει να συμμετέχουν κατά τη γνώμη μας τόσο η ΝΑΥΣΟΛΠ όσο και η Ομοσπονδία Ναυπηγοεπισκευαστών και το ΒΕΠ. Προκειμένου να οριοθετηθεί το πλαίσιο κρατικής χρηματοδότησης για τη δημιουργία της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης (ΝΑΖΩ) και τη λειτουργία της από το φορέα διαχείρισης, ενδέχεται να απαιτείται προγενέστερη έγκριση από τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ε.Ε.

Στο πλαίσιο αυτό εντάσσεται η αναγκαιότητα ενίσχυσης των υποδομών της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης Περάματος. Η ανάπτυξη οργανωμένης ΝΑΖΩ και η εφαρμογή κρατικών ενισχύσεων μπορεί να αποβούν καθοριστικά μέτρα για τη χρηματοδότηση και εγκατάσταση πλωτών δεξαμενών στην περιοχή.

Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Ελευσίνας Σύρου: προτάσεις για τα μεγάλα ναυπηγεία

Για την ύπαρξη και ανάπτυξη του ναυπηγικού κλάδου θεωρούνται αναγκαία τα εξής:

- Άμεση επαναλειτουργία του εμπορικού τμήματος του Ναυπηγείου Σκαραμαγκά.



- Αναστολή δεκαπενταετούς ποινής από την Ε.Ε.
- Επανεκκίνηση λειτουργίας πολεμικού τμήματος του ναυπηγείου.
- Οριστική λύση για τη λειτουργία των Ναυπηγείων Ελευσίδας και Σύρου.

Αναπτυξιακές παρεμβάσεις και ενισχύσεις

Το θέμα της ενίσχυσης των ναυπηγοεπισκευαστικών και ναυπηγικών επιχειρήσεων της ζώνης είναι για χρόνια ζητούμενο, αφού ο κλάδος δεν αποτελεί επιλέξιμη δραστηριότητα για επιχορήγηση, σύμφωνα με την Ε.Ε., αλλά και το κανονιστικό πλαίσιο υλοποίησης του ΕΣΠΑ, το οποίο ρητά εξαιρεί τη ναυπηγοεπισκευή μέχρι σήμερα.

Παράλληλα με τους κανονισμούς εφαρμογής και απαλλαγής κρατικών ενισχύσεων, η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία παρουσιάζει αρκετές ιδιαιτερότητες αφού τόσο ο κανονισμός 1540/1998, που καταργήθηκε, όσο και ο κανονισμός (ΕΚ) υπ' αριθ. 502/2004 του Συμβουλίου της 11ης Μαρτίου 2004 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) υπ' αριθ. 1177/2002 σχε-



Στο φορέα διαχείρισης και λειτουργίας της ΝΑΖΩ θα πρέπει να συμμετέχουν κατά τη γνώμη μας τόσο η ΝΑΥΣΟΛΠ όσο και η Ομοσπονδία Ναυπηγοεπισκευαστών και το ΒΕΠ. Προκειμένου να οριοθετηθεί το πλαίσιο κρατικής χρηματοδότησης για τη δημιουργία της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης (ΝΑΖΩ) και τη λειτουργία της από το φορέα διαχείρισης, ενδέχεται να απαιτείται προγενέστερη έγκριση από τη Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Ε.Ε.

τικά με προσωρινό αμυντικό μηχανισμό της ναυπηγικής βιομηχανίας, αλλά και το γενικότερο πλαίσιο για τις ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία, όπως αυτό ισχύει μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2011 (ανακοίνωση Επιτροπής 2008/C 173/03), θέτουν αρκετούς περιορισμούς στην εν λόγω βιομηχανία.

Παρά την αναγνώριση του οξύτατου ανταγωνισμού των ευρωπαϊκών ναυπηγείων (τα οποία υπήρξαν η αφορμή για τον κανονισμό 1177 και μετέπειτα τον 502), εντούτοις, η Ε.Ε. δεν έχει δώσει δείγματα μέχρι σήμερα ένταξης σε καθεστώς ενισχύσεων της βιομηχανίας.

Για τους λόγους αυτούς, στο παρελθόν στάθηκε αδύνατη η εφαρμογή των αναπτυξιακών κινήτρων στον κλάδο, γεγονός που πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπ' όψιν από τα αρμόδια υπουργεία, προκειμένου να αποδώσουν ουσιαστικά τα όποια προτεινόμενα μέτρα και να προωθηθούν αποτελεσματικά στις επιχειρήσεις της ναυπηγοεπισκευής και όχι σε απόλυτα δορυφορικές δραστηριότητες, οι οποίες εξαιρούνται από τους περιορισμούς.

Σαφή κίνητρα δεν μπορούν να αποτελούν οι κλασικές ενισχύσεις με εφαρμογή του κανόνα «de minimis» που απευθύνονται

στις ελληνικές ΜΜΕ του εμπορίου, των υπηρεσιών και της μεταποίησης, αφού το πρόβλημα των επιχειρήσεων της ζώνης δεν θα αντιμετωπιστεί με «νέα γραφεία», «διαμόρφωση χώρων», ή ακόμη και «ανανέωση ή αναβάθμιση του εξοπλισμού», σε καιρούς όπου ο ήδη υπάρχων εξοπλισμός παραμένει επί μήνες ανενεργός.

Σημαντική θετική εξέλιξη είναι η απόφαση της Κομισιόν 7/12/2011, με την οποία αλλάζει ο κανονισμός ανταγωνιστικότητας που αφορά τις κρατικές επιδοτήσεις στη ναυπηγική βιομηχανία για τα προσεχή δύο χρόνια.

Σύμφωνα με αυτήν, επιτρέπονται επιχορηγήσεις στη ναυπηγική βιομηχανία για την καινοτομία και την κατασκευή πλωτών και κινητών υπεράκτιων κατασκευών όταν η χρήση τους αφορά εκμετάλλευση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Αξιοποιώντας αυτή την εξέλιξη, στις επόμενες κινήσεις μας εστιάζουμε στην κατεύθυνση αυτή, χωρίς να αποποιούμαστε διεκδικήσεις σε πιο παραδοσιακές δραστηριότητες.

Διεκδικούμε είτε την παραχώρηση της Ζώνης είτε τη συνεργασία με υποψήφιο στρατηγικό επενδυτή



Του **Θεόδωρου Πιτσιρίκου**, Προέδρου ΚΥΜΗ ΑΒΕΕ, Αν. προέδρου τμήματος μεταποίησης ΕΒΕΠ, προέδρου Ένωσης Βιοτεχνών-Εργοδοτών Μηχανουργών Πειραιά

Η ναυπηγική βιομηχανία στην Ελλάδα έχει καθοδική πορεία και αυτό κυρίως οφείλεται στην υπολειτουργία των Ναυπηγείων Ελευσίνας και στο κλείσιμο αυτών του Σκαρμαγκά.

Για την απαξιωτική αυτή εικόνα που παρουσιάζουν οι μεγαλύτεροι ναυπηγοεπισκευαστικοί χώροι της Ελλάδας θα ήθελα να εκφράσω την αγωνία μου και την αγανάκτησή μου για την αμέλεια και την αδιαφορία όλων των εμπλεκομένων (επιχειρηματίες - εργατικά σωματεία - συναρμόδια υπουργεία).

Η δραστηριότητα των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά ως κατασκευαστή πολεμικού υλικού αποκλειστικά για το ελληνικό ναυτικό - όπως αποφασίστηκε το 2010- έχει οδηγήσει στην κατάρρευση της ναυπηγικής βιομηχανίας της χώρας, γιατί περιορίζει τη δυναμική της μονάδας και απαξιώνει ή αδρανοποιεί την παραγωγική βάση των ναυπηγείων.

Ταυτόχρονα, παραμένουν σε αδράνεια βασικοί τομείς δράσης των ναυπηγείων, όπως η εταιρεία τροχαίου υλικού, ενώ έχουν αφεθεί στην τύχη τους 160 εργαζόμενοι της εταιρείας, που μαζί με τους 1.200 των ναυπηγείων παραμένουν σε ομηρία και χρησιμοποιούνται κατά περίπτωση είτε από τον ιδιοκτήτη των ναυπηγείων είτε από την κυβέρνηση.

Σε αυτήν την άσχημη συγκυρία, οι ναυπηγοεπισκευαστικές επιχειρήσεις καταβάλλουν υπεράνθρωπες προσπάθειες να επιβιώσουν, στοχεύοντας σε μια εξωστρεφή δραστηριότητα ή αλλαγή του αντικειμένου της δραστηριότητάς τους.

Δυστυχώς, παρά τις αλλαγές που συντελούνται σε επίπεδο εργασιακών σχέσεων, λόγω Μνημονίου, η προσαρμογή στα νέα δεδομένα και ο εξορθολογισμός των αμοιβών δεν είναι εύκολη υπόθεση.

Το εργατικό κόστος, οι ασφαλιστικές εισφορές και τα χρηματοοικονομικά έξοδα παραμένουν υψηλά, ενώ οι γραφειοκρατικές αγκυλώσεις και η αναποτελεσματική εμπλοκή πολλών συναρμόδιων υπουργείων για το ίδιο θέμα δημιουργούν πρόσθετα αντικίνητρα.

Το ερώτημα που τίθεται τώρα είναι αν θα μείνουμε αμέτοχοι και θα παρακολουθούμε την ολοκλήρωση της καταστροφής ή θα δώσουμε μία δεύτερη ευκαιρία για τη διάσωση των ναυπηγείων και του κλάδου μας.

Η άποψή μας είναι πως πρέπει να παλέψουμε όχι μόνο για να



.....

Ήδη έχει συστηθεί κοινοπραξία επιχειρήσεων της ζώνης, που με την πολυετή εμπειρία των επιχειρήσεων-μελών της στη ναυπήγηση και επισκευή πλοίων διεκδικεί είτε την παραχώρηση της ζώνης είτε τη συνεργασία με υποψήφιο στρατηγικό επενδυτή.

.....

περισσότερο, ότι έχει απομείνει, αλλά και να συμβάλουμε με τέτοιο τρόπο ώστε όχι μόνο να διασωθεί η ναυπηγική βιομηχανία, αλλά και να εξελιχθεί. Προκειμένου να επιτύχει αυτό, πρέπει να γίνουν κάποια καθοριστικά βήματα, όπως:

1. Να διαχωριστεί το πολεμικό από το εμπορικό τμήμα των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά.
 2. Να περιέλθει το πολεμικό τμήμα στο Δημόσιο ή να παραμείνει στο φορέα που το κατέχει σήμερα.
 3. Να παραχωρηθεί το εμπορικό τμήμα σε τρίτο ανάδοχο και να εξειδικευτεί στη ναυπήγηση και επισκευή εμπορικών πλοίων.
 4. Να επιμεριστεί, κατόπιν αξιολόγησης και μελέτης, το εργατικό δυναμικό των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά μεταξύ πολεμικού και εμπορικού τμήματος με κύριο στόχο τη βιωσιμότητα του ναυπηγείου (π.χ. το ναυπηγείο θα πρέπει να απασχολεί μόνον όσους χρειάζεται, ώστε να είναι βιώσιμο).
 5. Να επιλυθεί οριστικά το θέμα των Ναυπηγείων Ελευσίνας και
 6. Να επιδιωχθεί η ανάληψη επιχειρηματικής δράσης για την εκμετάλλευση της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος.
- Στο σημείο αυτό θα ήθελα να σας ενημερώσω ότι ήδη έχει συστηθεί κοινοπραξία επιχειρήσεων της ζώνης, που με την πολυετή εμπειρία των επιχειρήσεων-μελών της στη ναυπήγηση και επισκευή πλοίων διεκδικεί είτε την παραχώρηση της ζώνης είτε τη συνεργασία με υποψήφιο στρατηγικό επενδυτή.

Γενικότερα, θα πρέπει να γίνουν τέτοιες ενέργειες που να ευνοούν την ανάκαμψη του κλάδου και την πρόοδό του. Σε αυτό μπορούν να συμβάλουν με ουσιαστικό τρόπο τα Επιμελητήρια, όπως είναι το ΕΒΕΠ και το ΒΕΠ, τα οποία γνωρίζουν την προβληματική κατάσταση και με τον θεσμικό ρόλο τους μπορούν να βοηθήσουν. Όμως και η Πολιτεία μπορεί και πρέπει να βοηθήσει με ουσιαστικά μέτρα, όπως η τροποποίηση του συνδικαλιστικού νόμου 1264, ο περιορισμός της γραφειοκρατίας και η δημιουργία ενός ξεκάθαρα και απλού φορολογικού συστήματος.

Κύριο μέλημά μας είναι η εξυγίανση της ζώνης, ώστε να μπορέσουμε να προσελκύσουμε πελάτες και να φέρουμε δουλειά στη χώρα μας και όλα αυτά ανεξαρτήτως του ιδιοκτησιακού καθεστώτος της ζώνης (παραχώρηση ή συνεργασία κ.λπ.).



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

Οι εκάστοτε κυβερνητικές πολιτικές διέφεραν μόνο χρωματικά



Του **Μιχάλη Σπανόπουλου**, Αντιπροέδρου Spanopoulos Group

Η ναυπηγική βιομηχανία αποτελεί έναν από τους λίγους βιομηχανικούς πνεύμονες της Ελλάδας και σημαντικό τομέα εισαγωγής συναλλήγαμτος, συμβάλλοντας ενεργά στην οικονομία του τόπου. Τις δεκαετίες '60 και '70, στον ελληνικό χώρο, ο κλάδος ακολούθησε αναπτυξιακή πορεία, που επισφραγίστηκε με την εκτέλεση πολυάριθμων νέων κατασκευών και επισκευών υψηλών αξιών, συμβάλλοντας στην αύξηση της απασχόλησης.

Εντούτοις, στις ημέρες μας, αντί η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία να ανθεί και να αναπτύσσεται, καταρρέει μην μπορώντας να ανταγωνιστεί τις ναυπηγικές μονάδες άλλων παράκτιων χωρών, που αναπτύσσονται με ταχύτατους ρυθμούς. Έχουν πλέον βγει στην επιφάνεια όλα τα διαρθρωτικά προβλήματα και τα προβλήματα υποδομής που αντιμετωπίζει ο κλάδος στην Ελλάδα. Στρεβλώσεις, που έπληξαν την ανταγωνιστικότητα και οδήγησαν στη ραγδαία μείωση των νέων κατασκευών/επισκευών, με συνέπεια **ναυπηγεία που συρρικνώνονται και αδρανοποιούνται**.

Παρότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες, οι όριστες κλιματικές συνθήκες, η στρατηγική θέση της χώρας μας και η συσσωρευμένη εμπειρία αιώνων είναι ισχυρότατοι σύμμαχοι της ναυπηγικής μας βιομηχανίας, κάθε προσπάθεια για ανάπτυξη καταλήγει σε ματαιοπονία. Και αυτό, γιατί εμπόδια και όχι βοηθοί στην προσπάθεια ανάκαμψης της ναυπηγοεπισκευής είναι:

Πρώτον, το κράτος: Καταρχήν, οι εκάστοτε κυβερνητικές πολιτικές διέφεραν μόνο χρωματικά, ήταν δε όμοιες όσον αφορά στην έλλειψη αναπτυξιακής πολιτικής και στρατηγικής αγοράς και μάρκετινγκ. Δεν υπήρξε ποτέ στόχος, κρατική μέριμνα ή όραμα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας. Δεν θεοπίστηκε ποτέ ένα ευέλικτο πλαίσιο λειτουργίας των επιχειρήσεων του κλάδου. Δεν δόθηκαν και εξακολουθούν να μη δίνονται κίνητρα, ούτε καν κάποια στήριξη σε επιχειρήσεις, που έχουν επενδύσει εκατομμύρια. Η δύσκαμπτη νομοθεσία, η γραφειοκρατία, η ανα-



βητικότητα και η φορολογική αστάθεια δυσχεραίνουν τη λειτουργία των ελληνικών επιχειρήσεων και αποκαρδιώνουν τους επενδυτές, διότι ουδείς μπορεί να γνωρίζει το φορολογικό καθεστώς της επόμενης ημέρας.

Έτσι, ενώ στην Κίνα, την Κορέα, την Τουρκία και σε Βαλκανικά κράτη, όπως η Βουλγαρία και η Ρουμανία, το κράτος υποστηρίζει ενεργά, χρηματοδοτώντας τις κατασκευές και τις επισκευές πλοίων, στην Ελλάδα οι επιχειρηματίες δεν μπορούν ούτε εγγυητικές καλής εκτέλεσης των έργων αυτών να εκδώσουν.

Δεύτερον, το υψηλό κόστος: Οι υποδομές, ο εξοπλισμός των ναυπηγικών μονάδων και γενικότερα η ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα ασκούνται στη χώρα μας με τις δομές, τα οργανωτικά σχήματα και κυρίως τις μεθόδους παραγωγής της δεκαετίας του '70. Ελάχιστες βελτιώσεις ή μεμονωμένες προσθήκες έχουν γίνει από τότε, αυξάνοντας το κόστος παραγωγής. Η έλλειψη οργάνωσης, σε συνδυασμό με το υψηλό μεροκάματο στη ναυπηγοεπισκευαστική, οι εισφορές σε πολλαπλά ταμεία, συν το λειτουργικό κόστος ενός ναυπηγείου αυξάνουν το κόστος παραγωγής.

Δεν δόθηκαν και εξακολουθούν να μη δίνονται κίνητρα, ούτε καν κάποια στήριξη σε επιχειρήσεις, που έχουν επενδύσει εκατομμύρια.

Η δύσκαμπτη νομοθεσία, η γραφειοκρατία, η αναβλητικότητα και η φορολογική ασιάθεια δυσχεραίνουν τη λειτουργία των ελληνικών επιχειρήσεων και αποκαρδιώνουν τους επενδυτές, διότι ουδείς μπορεί να γνωρίζει το φορολογικό καθεστώς της επόμενης ημέρας.

Σε αντίθεση, στη γειτονική Τουρκία, η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία λειτουργεί στο πλαίσιο μιας καλά οργανωμένης, καθιερωμένης παραγωγής και αναπτύσσεται με έντονους ρυθμούς. Η υψηλή παραγωγικότητα, το χαμηλό εργατικό κόστος, οι σημαντικές κρατικές οικονομικές ενισχύσεις και το ευνοϊκό νομοθετικό πλαίσιο την καθιστούν ασυναγώνιστη στη διεθνή αγορά.

Τρίτον, οι απεργίες: Εφοπλιστές που έφεραν τα πλοία τους για επισκευές ή μετασκευές στη ζώνη είχαν να αντιμετωπίσουν πολλά προβλήματα και μεγάλες χρονικές καθυστερήσεις. Λόγω των απεργιών, δεν παραλάμβαναν τα πλοία τους στον προσυμφωνημένο χρόνο, με αποτέλεσμα την αδυναμία υλοποίησης συμβολαίων και σημαντικές οικονομικές ζημιές. Εξαιτίας αυτών των πρακτικών, οι πλοιοκτήτες, όσο κι αν θεωρούν την ποιότητα

εργασίας στην Ελλάδα υψηλού επιπέδου, εντούτοις επιλέγουν ξένα ναυπηγεία. Επισκευάζουν τα πλοία τους στα ναυπηγεία της Κορέας, της Τουρκίας, της Ρουμανίας, της Πορτογαλίας.

Προοπτικές διεξόδου από την κρίση και λύσεις οι οποίες θα καταστήσουν ανταγωνιστική την ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία υπάρχουν. Κατ' αρχάς, θα πρέπει να συγκροτηθεί ολοκληρωμένο σχέδιο ανασύστασης και ανόρθωσης ολόκληρου του κλάδου.

Ένα σχέδιο, όμως, που να υλοποιηθεί, να μη μείνει κι αυτό στο χαρτί. Ταυτόχρονα, πρέπει να γίνουν επενδύσεις σε εξοπλισμό, οργάνωση και μεθόδους εργασίας, να δημιουργηθεί ένα νέο περιβάλλον, που να απορρίπτει το παλιό και να επιζητεί καινούργιους ανέμους και αντιλήψεις στη ναυπηγική βιομηχανία μας. Θα πρέπει η κυβέρνηση να λάβει άμεσα μέτρα για την ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας στη χώρα. Τα μέτρα που εφαρμόστηκαν μέχρι σήμερα περισσότερο σαμποτάρισαν παρά ευνόησαν την περαιτέρω ανάπτυξη.

Πρέπει το δημοκρατικό κράτος να θεσπίσει νόμους που θα ενισχύουν τη ναυπηγοεπισκευή και θα προστατεύουν το δικαίωμα στην εργασία. Τα συναρμόδια υπουργεία Εργασίας, Ναυτιλίας, πρέπει να αφυπνιστούν και να συνεργαστούν για την εξεύρεση λύσης στα σοβαρά προβλήματα που αφορούν στον κλάδο των ελληνικών ναυπηγείων.

Επιπλέον, θα πρέπει να υπάρξει συνεργασία μεταξύ επιχειρηματιών του χώρου και εργαζομένων, ώστε να βρεθούν άμεσα συμβιβαστικές λύσεις ανάκαμψης και να επέλθει εργασιακή ειρήνη.

Ο υγιής συνδικαλισμός, που υπερασπίζεται τα συμφέροντα των εργαζομένων και προάγει την επιχειρηματικότητα, επικροτείται από όλους, οι τακτικές που οδηγούν στο κλείσιμο των επιχειρήσεων και στην αύξηση της ανεργίας, όμως, τακτικές που υιοθετήθηκαν στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, διαδραμάτισαν πρωτεύοντα ρόλο στο μαρασμό των ελληνικών ναυπηγείων.



Η είσοδος των νέων πλοίων δεν συνεισφέρει στην εξισορρόπηση της αγοράς



Του **Σταμάτη Μπουμπούλη**, Γενικού διευθυντή Euronav Ship Management (Hellas) Ltd

Τα ναυπηγεία χρησιμοποιούν ως μέσον προσέλκυσης πελατών την κατασκευή νέων, σύγχρονων Eco πλοίων, την ίδια στιγμή που ο υπάρχων αριθμός είναι ήδη αυξημένος και οι ναύλοι παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα.

Οι δε πλοιοκτήτες προχωρούν σε σημαντικό αριθμό νέων παραγγελιών.

Ακόμη και αν υπάρξει η αναμενόμενη ανάκαμψη της ναυλαγοράς, πώς πιστεύετε ότι θα εξελιχθεί αυτή η υπερπροσφορά νέων πλοίων;

Αναμένετε γρήγορα σημαντική στροφή προς τα άνω της παγκόσμιας οικονομίας ή θεωρείτε πως θα υπεισέλθουν άλλοι παράγοντες, οι οποίοι θα δικαιολογήσουν αυτόν τον όγκο νέων παραγγελιών;

Θα απαντήσω σχετικά με τα δεξαμενόπλοια, που είναι ο τύπος πλοίων που έχει στο στόλο της η Euronav. Είναι κοινώς παραδεκτό ότι η αγορά των δεξαμενοπλοίων και ειδικότερα αυτών μεταφοράς αργού πετρελαίου (Crude Oil Carriers) χαρακτηρίζεται από υπερπροσφορά χωρητικότητας, τουλάχιστον για τα τελευταία 3 χρόνια. Το 2012 παραδόθηκαν από τα ναυπηγεία VLCC και Suezmax tankers συνολικής χωρητικότητας 22,7 mi dwt και επιδείνωσαν την κατάσταση, αφού μόνο 5,8 mi dwt οδηγήθηκαν σε διαλυτήρια. Με αυτό δεδομένο, η είσοδος νέων πλοίων δεν συνεισφέρει στην εξισορρόπηση της ναυλαγοράς.

Απόρροια της κατάστασης αυτής, σε συνδυασμό με τις διαρκώς αυξημένες τιμές καυσίμων (bunkers), είναι μια σειρά μετατροπών που μειώνουν την κατανάλωση καυσίμου στα υπάρχοντα πλοία, καθώς και η παρατεταμένη λειτουργία τους με πολύ χαμηλές ταχύτητες ως μέτρο εξισορρόπησης της



υπερβάλλουσας χωρητικότητας και ταυτοχρόνως εξοικονόμησης καυσίμων.

Η είσοδος των λεγομένων Eco πλοίων, που τον τελευταίο καιρό παραγγέλλονται με την προοπτική τής συγκριτικά μειωμένης κατανάλωσης καυσίμου θα επιδεινώσει και άλλο την αγορά, με αποτέλεσμα να πρέπει να διατηρούνται οι ταχύτητες σε χαμηλά επίπεδα, όπου η όποια υπεροχή των Eco πλοίων μειώνεται σε οριακό σημείο.

Θέση της Euronav είναι ότι δεν χρειάζονται νέες παραγγελίες στην αγορά των Crude Oil Carriers για το άμεσο μέλλον.

Στο site της εταιρείας (www.euronav.com) υπάρχει η δημοσίευση μιας πολύ ενδιαφέρουσας ανάλυσης σχετικά με το θέμα από τον Paddy Rodgers, Chief Executive Officer της Euronav.

Η είσοδος των λεγομένων Eco πλοίων, που τον τελευταίο καιρό παραγγέλλονται με την προοπτική της συγκριτικά μειωμένης κατανάλωσης καυσίμου θα επιδεινώσει και άλλο την αγορά, με αποτέλεσμα να πρέπει να διατηρούνται οι ταχύτητες σε χαμηλά επίπεδα, όπου η όποια υπεροχή των Eco πλοίων μειώνεται σε οριακό σημείο.

Ποιοι είναι οι λόγοι που οδήγησαν στο μαρσασμό των ελληνικών ναυπηγείων και της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης; Πιστεύετε πως υπάρχουν περιθώρια επανένταξης στο σημερινό ανταγωνιστικό περιβάλλον;

Οι λόγοι είναι πολλοί και σίγουρα η αξιολόγησή τους μπορεί να διαφέρει από τον καθένα, για υποκειμενικούς λόγους. Στο παρελθόν (δεύτερο μισό της δεκαετίας του '80) είχα εργαστεί τόσο στα ναυπηγεία όσο και στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη. Από τότε φαίνονταν τα σημάδια μιας μελλοντικής δύσκολης πορείας. Η όποια προσωπική μου γνώμη και εμπειρία ως παλιού εργαζομένου, όσον αφορά τους λόγους που μια δραστηριότητα πολλών δεκαετιών και γενιών σχεδόν έπαψε να υπάρχει, πιστεύω ότι δεν θα χρησιμεύσει ιδιαίτερα. Αντίθετα, θα προτιμούσα να τοποθετηθώ από την πλευρά του διαχειριστή πλοίων, που είναι η σημερινή μου δραστηριότητα, σχετικά με τα κριτήρια σύμφωνα με τα οποία επιλέγεται κάποιο ναυπηγείο για την επισκευή ενός πλοίου και κατά πόσο αυτά εκπληρώνονται σήμερα στη χώρα μας.

Τα κριτήρια αυτά βασικά είναι:

Θέση - εξοπλισμός - υποδομές: Να είναι κατά το δυνατόν κοντά σε περιοχή της εμπορικής λειτουργίας του πλοίου, να υπάρχει επάρκεια τεχνικού εξοπλισμού και υποδομών, ευκολία πρόσβασης και διοικητικών διαδικασιών, δυνατότητες επικοινωνίας, αποστολής προσωπικού και υλικών.

Τεχνογνωσία: Να υπάρχει καταρτισμένο και έμπειρο προσωπικό και η τεχνική δυνατότητα να εκτελεστούν οι εργασίες που προβλέπονται, αλλά και αυτές που θα προκύψουν κατά τη διάρκεια της επισκευής.

Αποτελεσματικότητα - οργάνωση: Να υπάρχει η οργανωτική δυνατότητα να εκτελεστούν οι παραπάνω εργασίες (που είναι συνήθως αλληλοεξαρτώμενες) μέσα σε εύλογο χρόνο και με υψηλά επίπεδα ασφάλειας για την ανθρώπινη ζωή και το περιβάλλον.

Ανταγωνιστικές τιμές και χρόνοι επισκευής: Το κόστος και ο χρόνος της επισκευής θα πρέπει να είναι ανταγωνιστικά συγκριτικά με άλλες χώρες της περιοχής μας και όχι μόνον.

Ο χρόνος είναι χρήμα (και) στη ναυτιλία, και σε ορισμένες περιπτώσεις ενδεχόμενες καθυστερήσεις μπορεί να έχουν πολύ δυσμενείς και μακροχρόνιες συνέπειες για τον πλοιοκτήτη.

Συνέπεια: Να τηρούνται οι προβλεπόμενοι συμβατικοί χρόνοι και η κοστολόγηση του έργου.

Εξ ορισμού, η περίοδος επισκευής είναι επιζήμια, αφού το πλοίο είναι εκτός εμπορικής λειτουργίας, άρα η τήρηση του προβλεπόμενου χρόνου είναι ίσως από τους πιο κρίσιμους παράγοντες.

Υπάρχουν πολλοί ενδογενείς (τεχνικοί) λόγοι, που μπορεί να προκαλέσουν καθυστερήσεις και έτσι είναι δυνατό κάποιος να καταλάβει τη σπουδαιότητα της απουσίας άλλων εξωγενών παραγόντων που μπορεί να εμποδίσουν την ολοκλήρωση των επισκευών.

Όταν υπάρχει ένα περιβάλλον που δημιουργεί αβεβαιότητα για την έκβαση κάποιας επισκευής και για εξωγενείς λόγους, αυτό αποτελεί ιδιαίτερα αναστατικό παράγοντα.

Η απάντησή μου, λοιπόν, είναι ότι σταδιακά στην περίπτωση μας έπαψαν να ισχύουν σε ικανοποιητικό βαθμό κατά πρώτο λόγο τα δύο τελευταία κριτήρια και στη συνέχεια το τρίτο κριτήριο, που επιδεινώνει την κατάσταση.

Όσον αφορά στο μέλλον, θα πρέπει να ανακτήσουμε εκτός αυτών και την, στο μεταξύ χαμένη, τεχνογνωσία. Είναι μάλλον δύσκολο αλλά όχι ακατόρθωτο, χρειάζεται κοινή στρατηγική πολλών παραγόντων (δυστυχώς όχι τόσο συνηθισμένο στη χώρα μας) αλλά και κοινωνική υποστήριξη (επαγγελματικός προσανατολισμός νέων προς αυτή την κατεύθυνση).

Ούτως ή άλλως, η εργασία στα ναυπηγεία και ιδίως στις επισκευές είναι απαιτητική, τόσο από άποψη τεχνικής γνώσης όσο και φυσικής αντοχής.

Για να επιστρέψω στο τελευταίο μέρος της ερώτησής σας, τα όποια περιθώρια είναι στενά, αλλά νομίζω πως μία χώρα με τόσο μεγάλη ναυτιλιακή δραστηριότητα θα πρέπει να προσπαθήσει να ξαναποκτήσει ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα ανάλογης εμβέλειας.



Όταν οι κυβερνήσεις παρέδωσαν το management στους συνδικαλιστές...



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

Τα ναυπηγεία χρησιμοποιούν ως μέσον προσέλευσης πελατών την κατασκευή νέων, σύγχρονων Eco πλοίων, την ίδια στιγμή που ο υπάρχων αριθμός είναι ήδη αυξημένος και οι ναύλοι παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα.

Οι πρόσφατες εξελίξεις των διεθνών κανονισμών σχετικά με τη βελτίωση και την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και η υπέρμετρη αύξηση του κόστους των καυσίμων, είναι γεγονός ότι προκάλεσαν για μία ακόμη φορά αναστάτωση στη ναυτιλιακή κοινότητα.

Σε μια αγορά, που είναι κορεσμένη από υπερπροσφορά πλοίων, με ναύλους τα τελευταία χρόνια σε πολύ χαμηλά επίπεδα, τα ναυπηγεία είναι εύλογο να χρησιμοποιούν τα Eco Design για προσέλκυση πελατών.

Βεβαίως, κατά τον ίδιο λόγο, οι πλοιοκτήτες χρησιμοποιούν τα νέες τεχνολογίες και οικονομικά πλοία, σε μια προσπάθεια να προσελκύσουν την προτίμηση των ναυλωτών.

Κάτω λοιπόν από την πίεση των πρόσφατων αυστηρών κανονισμών, η παγκόσμια ναυτιλία αρχίζει να προσαρμόζεται στα νέα δεδομένα.

Η τεχνολογία υπάρχει και είναι θέμα χρόνου και η εφαρμογή της. Ας γνωρίζουμε όμως ότι τα νέα Eco πλοία δεν θα δώσουν λύση στα υπάρχοντα προβλήματα, και τα ερωτήματα παραμένουν:

- Τι θα γίνει με τα υπάρχοντα πλοία, για τα οποία φαίνεται ότι είναι ασύμφορη η μετατροπή τους προς συμμόρφωση με τους κανονισμούς;
- Τι θα γίνει με την υπερπροσφορά πλοίων και χαμηλών ναύλων;
- Και, τέλος, τι θα γίνει με τη χρηματοδότηση της ναυτιλιακής κοινότητας, θέμα το οποίο επιφέρει δυσκολίες στη ναυπήγηση νέων Eco πλοίων;

Ερωτήματα στα οποία πρέπει να δοθούν απαντήσεις, για να προχωρήσουμε σωστά και αποτελεσματικά στο επόμενο στάδιο.

Οι πλοιοκτήτες προχωρούν σε σημαντικό αριθμό νέων παραγγελιών. Ακόμη και αν υπάρξει η αναμενόμενη ανάκαμψη της ναυλαγοράς, πώς πιστεύετε ότι θα εξελιχθεί αυτή η υπερπροσφορά νέων πλοίων;

Πέραν των νέων κανονισμών που απαιτούν Eco πλοία, υπάρχουν και παράλληλες κινήσεις από ναυλωτές που εστιάζουν την προτίμησή τους σε νεαρής ηλικίας πλοία.

Σήμερα, πλοία (κυρίως πετρελαιοφόρα) ηλικίας άνω των 15 ετών έχουν δυσκολία να ναυλωθούν, παρά το γεγονός ότι είναι αξιόπλοα και πολλά σε πολύ καλή κατάσταση από άποψη συντήρησης, και πλοία άνω των 20 ετών ήδη έχουν τεθεί στο



περιθώριο από τους ναυλωτές.

Υπό αυτές τις συνθήκες, οι οποίες συνεχώς μεταβάλλονται, οι πλοιοκτήτες προχωρούν σε σημαντικό αριθμό νέων παραγγελιών, σε μια εποχή που η αγορά είναι ήδη κορεσμένη από άποψη του αριθμού των πλοίων.

Είναι εμφανές πως ο μόνος τρόπος αντιμετώπισης της υπερπροσφοράς είναι η απόσυρση πρώτα των υπερήλικων πλοίων και κατόπιν, σε εύλογο χρονικό διάστημα, των παλαιάς τεχνολογίας πλοίων.

Αυτήν τη φορά θα δούμε έναν μεγάλο ιστορικό αριθμό πλοίων, σχετικά νεαρής ηλικίας, να οδηγούνται στα διαλυτήρια. Ίσως ο μόνος, οδυνηρός, τρόπος για να βελτιωθεί η αγορά.

Αναμένετε γρήγορα σημαντική στροφή προς τα άνω της παγκόσμιας οικονομίας ή θεωρείτε πως θα υπεισέλθουν άλλοι παράγοντες, οι οποίοι θα δικαιολογήσουν αυτό τον όγκο νέων παραγγελιών;

Η παγκόσμια οικονομική ύφεση που επηγήξε και πλήττει κυρίως την Ευρώπη, αλλά και την Αμερική, συνεχίστηκε και το 2013. Είναι γεγονός ότι κάθε κρίση κάνει τον κύκλο της και θέλω να



Τα άλληλοτε αξιόλογα ναυπηγεία της χώρας μας άρχισαν σιγά-σιγά να παραδίδονται από τους αξιόλογους επιχειρηματίες/μάντζερ στο ελληνικό Δημόσιο. Οι κυβερνήσεις και τα πολιτικά κόμματα πάντοτε, προσπίζοντας, δήθεν, τα συμφέροντα των εργαζομένων, παρέδωσαν το μάντζεμντ στους συνδικαλιστές.

πιστεύω ότι τα επόμενα χρόνια θα δούμε σημεία ανάκαμψης. Εύχομαι το 2014 να είναι ένα έτος που θα έχουμε κάποια σημεία ανάκαμψης της ναυλαγοράς.

Επίσης πιστεύω ότι η δυσκολία χρηματοδότησης θα ανατρέψει σε μεγάλο βαθμό τις παραγγελίες νέων πλοίων.

Το ανωτέρω, συνδυαζόμενο και με έναν λογικό αριθμό απόσυρσης υπερήλικων πλοίων, ίσως φέρει την πολυπόθητη ισορροπία στη χωρητικότητα μεταξύ προσφοράς και ζήτησης.

Ποιοι είναι οι λόγοι που οδήγησαν στο μαρασμό των ελληνικών ναυπηγείων και της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης; Πιστεύετε πως υπάρχουν περιθώρια επανένταξης στο σημερινό ανταγωνιστικό περιβάλλον;

Συνδικαλισμός και κρατικοποιήσεις ήταν τα δύο βασικά αίτια που έφεραν την άλληλοτε κερδοφόρο και ζωτικής σημασίας ναυπηγοεπισκευαστική μας βιομηχανία στο σημερινό κατάντημα της πλήρους απραξίας.

Τα άλληλοτε αξιόλογα ναυπηγεία της χώρας μας άρχισαν σιγά-σιγά να παραδίδονται από τους αξιόλογους επιχειρηματίες/μάντζερ στο ελληνικό Δημόσιο.

Οι κυβερνήσεις και τα πολιτικά κόμματα πάντοτε, προσπίζοντας, δήθεν, τα συμφέροντα των εργαζομένων, παρέδωσαν το

μάντζεμντ στους συνδικαλιστές.

Δυναμικές κινητοποιήσεις, συχνές απεργίες, παράλογες αυξήσεις σε μισθούς έφεραν τα «επιθυμητά» για κυβερνήσεις και συνδικαλιστές αποτελέσματα.

Κρίνοντας από τη σημερινή κατάσταση του κράτους ως «μάντζερ», δεν χρειάζεται να επεκταθώ περισσότερο για το σημερινό κατάντημα.

Το κακό που συνέβη με τα ναυπηγεία είναι ότι μαζί με αυτά απαξιώθηκε πλήρως ο ρόλος της επισκευαστικής ζώνης Περάματος και Δραπετσώνας.

Χιλιάδες άξιοι τεχνίτες έμειναν χωρίς εργασία, εκατοντάδες μικρές αξιόλογες μονάδες έκλεισαν.

Τα περιθώρια επανένταξης σε ανταγωνιστικό περιβάλλον είναι λίγα, όμως υπάρχουν. Επαναφορά των ναυπηγείων σε σωστό μάντζεμντ, απεμπλοκή από το κράτος και τη γραφειοκρατία και λογικό εργατικό κόστος - ίσως αξίζει να γίνει μία προσπάθεια.

Οι άλληλοτε αξιόλογοι τεχνίτες και στελέχη, καθώς και οι Έλληνες πλοιοκτήτες, θα βοηθήσουν στη σταδιακή ανάκαμψη των κάποτε πολύ καλών και αξιόλογων ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων της χώρας μας.

Τελικά το μέλλον ανήκει ανεπιστρεπτικά στα πλοία Eco Design;



Του **Λεωνίδα Ζσιμάτου**, Director Technical Anangel Maritime Services Inc.

Τα ναυπηγεία χρησιμοποιούν ως μέσον προσέλκυσης πελατών την κατασκευή νέων, σύγχρονων Eco πλοίων, την ίδια στιγμή που ο υπάρχων αριθμός είναι ήδη αυξημένος και οι ναύλοι παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα.

Οι δε πλοιοκτήτες προχωρούν σε σημαντικό αριθμό νέων παραγγελιών.

Ακόμη και αν υπάρξει η αναμενόμενη ανάκαμψη της ναυλαγοράς, πώς πιστεύετε ότι θα εξελιχθεί αυτή η υπερπροσφορά νέων πλοίων;

Αναμένετε γρήγορα σημαντική στροφή προς τα άνω της παγκόσμιας οικονομίας ή θεωρείτε πως θα υπεισέλθουν άλλοι παράγοντες, οι οποίοι θα δικαιολογήσουν αυτόν τον όγκο νέων παραγγελιών;

Στην προσπάθεια συντήρησής της, η τεράστια ναυπηγική βιομηχανία Κορέας, Κίνας και Ιαπωνίας χρησιμοποιεί, μεταξύ άλλων μέσων προσέλκυσης πελατών, και τη διαφήμιση νέων, σύγχρονων πλοίων, γνωστών και ως Eco Design.

Χωρίς να προσφέρουν κάτι το νέο ή το επαναστατικό στο σχεδιασμό τους, τα ναυπηγεία γενικότερα στοχεύουν στην κατανόληση λιγότερων καυσίμων ανά dwt το μίλι (συγκρινόμενα με πλοία που παραγγέλθηκαν μέχρι και το τέλος του 2012) βελτιώνοντας (ή, ίσως καλύτερα, επαναπροσδιορίζοντας) το σχεδιασμό της γάστρας και της προπέλας και υιοθετώντας την επίσης γνωστή αρχή του συνδυασμού αργόστροφης μηχανής και προπέλας μεγάλης διαμέτρου.

Έχουν ακουστεί ακόμη ακραία έως και αστεία σενάρια υστερόβουλου κινεζικού σχεδίου με διπλό όφελος για τους ίδιους. Ενίσχυση δηλαδή της κινεζικής ναυπηγικής της βιομηχανίας με παραγγελίες Eco Design και αύξηση του κρατικού της στόλου με αξιόλογα πλοία μέσης ηλικίας, που θα αγοράσουν σε καλές

τιμές από τους πλοιοκτήτες οι οποίοι θα τα... ξεφορτωθούν, όταν αρχίσουν να προσθέτουν στο στόλο τους μεγάλους αριθμούς Eco Design.

Για να σοβαρευτούμε, είναι γνωστό ότι ο σχεδιασμός των πλοίων γενικά υπαγορεύεται (πλην των κανονισμών κ.λπ.) από τις εκάστοτε επικρατούσες συνθήκες της αγοράς. Είναι όμως τόσο σύνθετες και μεταβλητές αυτές οι συνθήκες, που καθίστοιν κυριολεκτικά δύσκολο το να απαντηθεί με κάποια ακρίβεια το ερώτημα «τι είναι Eco Design», δεδομένου ότι δεν είναι ποτέ δυνατόν το ίδιο πλοίο να ταξιδεύει με τον ίδιο συντελεστή απόδοσης στις υψηλές ταχύτητες, στις χαμηλές, όταν είναι πλήρως φορτωμένο, μερικώς φορτωμένο κ.ο.κ.

Ως γενικό ορισμό του Eco Design μπορούμε να θεωρήσουμε το Design με έμφαση στην «οικονομική λειτουργία» έναντι της δυνατότητας μεταφοράς της κατά το δυνατόν μέγιστης ποσότητας φορτίου.

Και ενώ η αγορά δεν έχει ακόμη ουσιαστικά ανακάμψει από τα σοβαρά προβλήματα των τελευταίων ετών, στη δημιουργία των οποίων σοβαρή συμβολή είχε και η παραγγελία μεγάλου αριθμού νέων κατασκευών, κάποιοι πλοιοκτήτες ήδη προχώρησαν σε παραγγελία τέτοιων πλοίων.

Αυτή η πρόσφατη αύξηση των παραγγελιών Eco Design είναι για κάποιους ανεξήγητη λόγω της γενικότερης υπερπροσφοράς tonnage και της συνεχιζόμενης αστάθειας του παγκόσμιου μακροοικονομικού περιβάλλοντος (παρότι ίσως αρχίζουν να διαφαίνονται ίχνη βελτίωσης ακόμη και στην ευρωπαϊκή οικονομία). Αξίζει να αναφερθεί ότι για το πρώτο εξάμηνο του 2013 το Time Charter Average Rate για τα φορτηγά τύπου Cape Size ήταν το χειρότερο της τελευταίας δεκαετίας, στα 6.140 USD.

Για άλλους η αύξηση αυτή των παραγγελιών Eco Design είναι δικαιολογημένη, διότι τον Ιούλιο του 2013 το ανωτέρω Time Charter Average ανέβηκε στα 13.314 USD, τον Αύγουστο στα 13.642 USD και το Σεπτέμβριο εκτινάχτηκε στα 30.485 USD, για να «διορθώσει» κάπως τον Οκτώβριο στο υπολογιζόμενο 29.415.

Επιπλέον, είναι πιθανόν κάποιοι πλοιοκτήτες να θεώρησαν ότι πραγματικά το μέλλον ανήκει ανεπιστρεπτί στα Eco Design και κάποιοι να τους ακολούθησαν με τη λογική ότι «αν δεν παραγγείλω εγώ θα παραγγείλει άλλος, κι εγώ θα βρεθώ στο εγγύς μέλλον σε δυσμενή θέση στην αγορά». Ως πρόσθετο στοιχείο, που συνηγορεί υπέρ της άποψης πως οι πρόσφατες παραγγελίες Eco Design είναι «δικαιολογημένες», είναι το γεγονός ότι για το 2014 οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων (πλην gas carriers) είναι σημαντικά μειωμένες έναντι προηγούμενων ετών, κάτι που δημιουργεί αισιοδοξία και βελτίωση της ψυχολογίας. Το κείμενο ερώτημα, λοιπόν, είναι: αν τα ναυπηγεία δεν είχαν διαφημίσει και προσφέρει την πληθώρα των Eco Design, θα είχαν προβεί οι πλοιοκτήτες στον ίδιο αριθμό παραγγελιών;

Η καταφατική απάντηση υποδηλώνει ότι έχει επικρατήσει η άποψη πως, αφενός, θα υπάρξει σημαντική βελτίωση της παγκόσμιας οικονομίας και της ναυλαγοράς και, αφετέρου, λόγω της παγκόσμιας στροφής σε οικολογικές-οικονομικές εφαρμογές, η ανανέωση των υπάρχοντων στόλων με Eco Design θεωρείται μονόδρομος.

Η αρνητική απάντηση υποδηλώνει ότι κάποιοι ίσως παρασύρθηκαν από τη διαφημιστική εκστρατεία των ναυπηγείων για προσέλκυση πελατών, για την κατασκευή των λεγόμενων Eco Design, και έσπευσαν να παραγγείλουν θεωρώντας ότι θα έχουν ασφαλώς συγκριτικά πλεονεκτήματα στην αγορά του εγγύς μέλλοντος.

Αυτό το κείμενο ερώτημα, κατά τη γνώμη μου, δεν μπορεί να απαντηθεί ασφαλώς, όπως ποτέ δεν μπόρεσε να απαντηθεί το λεγόμενο «multibillion dollar question», για το πώς δηλαδή θα διαμορφωθεί η ναυλαγορά στο εγγύς και το απώτερο μέλλον. Πάντως, η προσωπική μου, προφανώς μη βαρύνουσα, άποψη είναι ότι η πρόσφατη αύξηση παραγγελιών οφείλεται κυρίως σε άλλους λόγους και δευτερευόντως στην προσφορά πληθώρας Eco Design.

Ποιοι είναι οι λόγοι που οδήγησαν στο μαρασμό των ελληνικών ναυπηγείων και της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης; Πιστεύετε πως υπάρχουν περιθώρια επανένταξης στο σημερινό ανταγωνιστικό περιβάλλον;

Ο κύριος λόγος της απαρχής του μαρασμού της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης θεωρείται ο κακώς εννοούμενος συνδικαλισμός. Ο αποπροσανατολισμός του εργατικού δυναμικού από την ουσία της παραγωγικής διαδικασίας και η ακραία πολιτικοποίησή της, που κατέληξε σε ανυπαρξία εργασιακής ειρήνης κ.λπ.

Η παράλογη και συνεχής διεκδίκηση όλο και μεγαλύτερων αμοιβών, αλλά και η δυσανάλογη επιβάρυνση των εργοδοτών με ασφαλιστικές εισφορές που κατέστησαν μη ανταγωνιστική



τη ζώνη έναντι άλλων χωρών, καθώς και η ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας κάποιων χωρών με σημαντικά μικρότερο κόστος προσφερόμενων υπηρεσιών, όπως στην αρχή της δεκαετίας του '90 η Κίνα και την τελευταία δεκαετία η Τουρκία. Έτσι, η Ελλάδα, με τις εξαιρετικές καιρικές συνθήκες και την τεχνολογική ανωτερότητα των στελεχών και του εργατικού δυναμικού της, έχασε το συγκριτικό πλεονέκτημα.

Μετά την είσοδο στο ευρώ, η κατάσταση χειροτέρευσε διότι η Ελλάδα εξελίχθηκε σε ακριβή ευρωπαϊκή χώρα και βέβαια ήταν πλέον αδύνατο με τις γενικές αδυναμίες υποδομών-νοοτροπιών-παραγωγικότητας να ανταγωνιστεί τις ανωτέρω αγορές. Για τα μεγάλα ναυπηγεία, πλέον των ανωτέρω, υπήρξαν και άλλοι παράγοντες, που σχετίζονται με την αντιμετώπιση των προβλημάτων τους από τις εκάστοτε κυβερνήσεις.

Θεωρώ εξαιρετικά δύσκολο να επανενταχτεί η ελληνική ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία στο σημερινό ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Αν πράγματι άμεσα δεν αλλάξουν νοοτροπία οι εργαζόμενοι και οι εργοδότες αυτής της βιομηχανίας, έτσι ώστε να πλησιάσουν το πρότυπο των αντιστοίχων του Far East (με τις αναγκαίες μεσογειακές προσαρμογές φυσικά), δεν διαφαίνεται ανάκαμψη.

Κάτι τελευταίο, αλλά σημαντικό, είναι ο κίνδυνος να χαθούν οι καλοί, έμπειροι, ειδικευμένοι τεχνίτες και να μην υπάρξει συνέχεια, δεδομένου ότι λόγω του μακροχρόνιου μαρασμού του κλάδου δεν υπάρχει εισροή νέων ανθρώπων και, επομένως, έχει ήδη αρχίσει να δημιουργείται κενό.

Οι νέες παραγγελίες συντηρούν την υπερπροσφορά



Του **Πάνου Ζαχαριάδη**, Τεχνικού διευθυντή Atlantic Bulk Carriers Management Ltd

Τα ναυπηγεία χρησιμοποιούν ως μέσον προσέλκυσης πελατών την κατασκευή νέων, σύγχρονων Eco πλοίων, την ίδια στιγμή που ο υπάρχων αριθμός είναι ήδη αυξημένος και οι ναύλοι παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα.

Οι δε πλοιοκτήτες προχωρούν σε σημαντικό αριθμό νέων παραγγελιών.

Ακόμη και αν υπάρξει η αναμενόμενη ανάκαμψη της ναυλαγοράς, πώς πιστεύετε ότι θα εξελιχθεί αυτή η υπερπροσφορά νέων πλοίων;

Αναμένετε γρήγορα σημαντική στροφή προς τα άνω της παγκόσμιας οικονομίας ή θεωρείτε πως θα υπεισεέλθουν άλλοι παράγοντες, οι οποίοι θα δικαιολογήσουν αυτόν τον όγκο νέων παραγγελιών;

Θα απαντήσω τις ανωτέρω ερωτήσεις σας όλες μαζί. Ο κάθε πλοιοκτήτης προβαίνει σε νέες παραγγελίες, ή όχι, για τους δικούς του λόγους και σύμφωνα με τις δικές του εκτιμήσεις ή και ελπίδες για το μέλλον.

Ορισμένοι θεωρούν λάθος τις νέες παραγγελίες και λόγω του ότι συντηρούν την υπερπροσφορά, αλλά και λόγω του ότι θεωρούν τα πλοία «δεύτερο χέρι» στις σημερινές τιμές προτιμότερα.

Οι διεθνείς αναλυτές, που παρακολουθούν τις κινήσεις των πάντα πρωτοπόρων και διορατικών Ελλήνων, δεν έχουν ακόμη αποφανθεί εάν παραγγέλνουν λόγω της καλύτερης ενεργειακής απόδοσης των νέων Eco πλοίων ή λόγω του ότι οι Έλληνες «οσφραίνονται» άνοδο της αγοράς.

Φυσικά, αστεειυόμενοι, υπάρχει και η εκδοχή του γνωστού αναλυτή Harald Thorstein, της Frontline Corporate Services, ο οποίος υποστηρίζει:

Με τη σημερινή υπερπροσφορά πλοίων, εάν παραγγέλνεις πλοία πρέπει να είσαι τρελός. Όμως, με τα πλεονεκτήματα των νέων Eco πλοίων, αν θέλεις να παραμείνεις στη ναυτιλία, πρέπει να παραγγείλεις, γιατί αυτό είναι το μέλλον.

Συμπέρασμα: Για να παραμείνεις στη ναυτιλία... πρέπει να είσαι τρελός!

Ποιοι είναι οι λόγοι που οδήγησαν στο μαρασμό των ελληνικών ναυπηγείων και της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης; Πιστεύετε πως υπάρχουν περιθώρια επανένταξης στο σημερινό ανταγωνιστικό περιβάλλον;

Είναι πραγματικά κρίμα, οι τεράστιες δυνατότητες των ναυπηγείων μας να μένουν ανεκμετάλλετες και οι καλύτεροι τεχνίτες του κόσμου (οι Έλληνες μηχανουργοί, εφαρμοστές, ηλεκτροσυγκολλητές κ.ά.) να είναι άνεργοι.

Στο παρελθόν κάποιοι το απέδωσαν στα υψηλά ημερομίσθια, κάτι το οποίο για μένα δεν ίσχυε ποτέ. Δηλαδή, σε μια σοβαρή επισκευή δεν εξετάζεται μόνο το κόστος της, αλλά και η ποιότητα και η αξιοπιστία της από πλευράς χρόνου επισκευής. Φυσικά - και σωστά- τα ελληνικά ημερομίσθια ήταν υψηλότερα από αυτά γειτονικών χωρών, όμως η ποιότητα και ο αξιόπιστος και συντομότερος χρόνος επισκευής καθιστούσαν την Ελλάδα συμφέροσα λύση.

Το ζητούμενο είναι να δουλέψουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς, ώστε αυτή η αξιοπιστία να επανέλθει. Όταν λέω όλοι οι φορείς το εννοώ απολύτως, καθότι η επιχείρηση (ναυπηγείο/μηχανουργείο κ.λπ.), οι πελάτες (πλοιοκτήτες), οι εργαζόμενοι και το κράτος/νόμοι είναι κρίκοι της αλυσίδας αυτής.



Linear **polishing...** **solved.**

A brand new biocidal antifouling featuring patented **LUBYON** technology that delivers predictable long term performance.

Reduced drag. Reduced fuel.

Reduced emissions.*

New Intercept® 8000 LPP

This is no evolution... this is revolution.

Get the full story at

www.international-marine.com/intercept8000LPP



Use antifouling paints safely. Always read the label and product information before use.
*Compared to typical controlled depletion polymer (CDP).

International Paint (Hellas) S.A. 599, Vouliagmenis Ave. Argyroupoli 164 52, Greece
Tel: +30 210 4295 140 Fax: +30 210 4295 149 Email: ip.hellas@akzonobel.com
www.international-marine.com



AkzoNobel

Η προνοητικότητα για αγορές χαμηλού κόστους είναι καθοριστικός παράγοντας για όσους θέλουν να οδηγούν την κούρσα



Του **Γιώργου Καβούνη**, Manager Technical Department Allseas Marine S.A.

Τα ναυπηγεία χρησιμοποιούν ως μέσον προσέλκυσης πελατών την κατασκευή νέων, σύγχρονων Eco πλοίων, την ίδια στιγμή που ο υπάρχων αριθμός είναι ήδη αυξημένος και οι ναύλοι παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα.

Η σύγχρονη παγκόσμια οικονομία σε συνδυασμό με την ανάγκη αντιμετώπισης της μείωσης των λειτουργικών εξόδων των πλοίων οδήγησε τη ναυπηγική βιομηχανία στο να ξαναδημιουργήσει συνθήκες πλεύσης που να καταφέρνουν να αντιστέκονται στην υπερκατανάλωση της ενέργειας και κατά επέκταση να μπορούν να συνεισφέρουν με τον μέγιστο δυνατό βαθμό σε ένα καθαρότερο περιβαλλοντικό πλάνο. Έτσι, το νέο design αποδέχτηκε μια πρακτική λύση, που στην άμεση παραγωγή του εστίασε αυστηρά στη μορφολογία της πρύμνης μέσω μιας βέλτιστης ροής, αλλά προπάντων επηρέασε τις κινητήριες μηχανές, και σημαντικές μειώσεις στην κατανάλωση επιταχύνθηκαν σε συνδυασμό με χρήση εναλλακτικών πηγών ενέργειας. Αυτός λοιπόν ο ανταγωνισμός δημιουργίας κατασκευών από τη μια και η σημαντικά μειωμένη απαίτηση ταχύτητας από την άλλη αύξησαν τη ζήτηση και, συγχρόνως, η υπερπροσφορά των πλοίων σε συνδυασμό με τη μείωση ζήτησης μεταφοράς φορτίων ενίσχυσε το φαινόμενο του bottle neck.

Οι δε πλοιοκτήτες προχωρούν σε σημαντικό αριθμό νέων παραγγελιών. Ακόμη και αν υπάρξει η αναμενόμενη ανάκαμψη της ναυλαγοράς, πώς πιστεύετε ότι θα εξελιχθεί αυτή η υπερπροσφορά νέων πλοίων;

Η πραγματικότητα όμως αυτή φαίνεται ότι δεν επηρεάζει την τάση των παραδοσιακών εφοπλιστών και ίσως όχι μόνο, αφού η προνοητικότητα για αγορές χαμηλού κόστους είναι καθορι-

στικός παράγοντας για όσους θέλουν να οδηγούν την κούρσα και να μη βρίσκονται ουραγοί στις άμεσες εξελίξεις. Διότι είναι πέρα από προφανές πως, μόνο και μόνο μέσω των νέων κανονισμών που είναι ήδη υπό δοκιμή, διαφορετικές ταχύτητες στο marketing θα εμφανιστούν.

Δεν είναι βέβαια ακόμη εμφανές το εάν θα δημιουργεί two tear market or more tear market, διότι σίγουρα οι καινούργιες απαιτήσεις θα επηρεάσουν το άμεσο performance των πλοίων (ύπαρξη δείκτη EEDI και κατ' επέκταση EEOI), όμως, υπάρχει η πιθανότητα να είναι πιο πολύπλοκα τα κριτήρια των εν λόγω market values βασισμένα σε environmental roles των πλοίων και κατά πόσο να πληρούν τις μέγιστες προϋποθέσεις για λιγότερη ρύπανση. Ακόμη ένας πολύ σημαντικός παράγοντας, που θα μεσολαβήσει στην ανακατανομή και διαλογή των διάφορων market values, θα είναι και το ballast treatment technology, που αναγκαστικά θα επαναπροσδιορίσει τις περιοχές πλεύσης των πλοίων.

Αναμένετε γρήγορα σημαντική στροφή προς τα άνω της παγκόσμιας οικονομίας;

Από την άλλη μεριά, βέβαια, η παγκόσμια οικονομία συνεχίζει την καθοδική της πορεία, ή αλλιώς θα λέγαμε τη μονομερή στασιμότητα, στις εξελίξεις ανάπτυξης και επαναφοράς των ασφαλών κριτηρίων του marketing and freight.

Οι διάφοροι παράγοντες δεν είναι ευσύνωτοι και ούτε και η δαμνοληπτική διαθεσιμότητα καταφέρνει να επιδοκιμάσει έστω και τις ελάχιστες τάσεις της αγοράς για περαιτέρω ανοίγματα. Έτσι, σε αυτόν το δρόμο της παγκόσμιας κρίσης η ναυτιλία, που ίσως κάποιοι ήθελαν να πιστεύουν ότι δεν θα επηρεαζόταν, τελικά νοσεί με σημαντικές απώλειες.



strong relationships!



KATRADIS GROUP INDUSTRY PRODUCING SYNTHETIC MOORING ROPES - LIFTING WIRE ROPES & SLINGS - ZINC AND ALUMINUM ANODES FOR CATHODIC PROTECTION
11, Pliaroti str., 118 88 Piraeus, Greece - Tel. + 30 210 4090000 - Fax + 30 210 4090 299 - e-mail: info@katradis.com - www.katradis.com

Τα παλαιότερα πλοία, ενώ θα μπορούσαν να πλέουν ασφαλή, δεν θα είναι ικανά να υπερνικήσουν σε μειωμένες καταναλώσεις συγκρινόμενα με τα καινούργια, ούτε θα είναι βέλτιστα σχεδιασμένα σε εύρος που η ταχύτητα της αγοράς απαιτεί να παράγουν έργο.

Θεωρείτε πως θα υπεισέλθουν άλλοι παράγοντες, οι οποίοι θα δικαιολογήσουν αυτόν τον όγκο νέων παραγγελιών;

Το μόνο σίγουρο πάντως είναι ότι σε αυτόν τον χώρο, ευτυχώς, υπάρχουν ακόμη επενδυτές που καταφέρνουν να αντιστέκονται, με γνώμονα την εμπειρία και τη μεθοδικότητα, όπως κάποιες γενιές στο παρελθόν έπραξαν.

Γενικότερα, όλοι εκείνοι οι παράγοντες που έδωσαν ερεθίσματα προκειμένου να γίνουν τα πλοία πιο ασφαλή -έχοντας πάντα στη μνήμη μας τραγικά συμβάντα- είναι οι παρόμοιοι λόγοι που εξωθούν τη ναυτιλία σε πιο υψηλές τεχνολογικές κατασκευές και θα είναι αυτοί που τελικά θα καταφέρουν να κρατήσουν και τις καινούργιες παραγγελίες ζωντανές, αλλά και θα φέρουν αποσυμφόρηση της αγοράς.

Διότι, πολύ απλά, τα παλαιότερα πλοία, ενώ θα μπορούσαν να πλέουν ασφαλή, δεν θα είναι ικανά να υπερνικήσουν σε μειωμένες καταναλώσεις συγκρινόμενα με τα καινούργια, ούτε θα είναι βέλτιστα σχεδιασμένα σε εύρος που η ταχύτητα της αγοράς απαιτεί να παράγουν έργο.

Τέλος, δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι το κόστος μετατροπής οποιουδήποτε πλοίου, την οποία θα χρειαζόταν για να βρίσκεται και αυτό μέσα στις εξελίξεις, είτε θα είναι ασύμφορο, βασισμένο στις παρούσες χαμηλές τιμές απόκτησης νέων, είτε τεχνικά αδύνατο να υλοποιηθεί.

Ποιοι είναι οι λόγοι που οδήγησαν στο μαρασμό των ελληνικών ναυπηγείων και της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης;

Μιλώντας πάλι για ένα από τα πιο οδυνηρά για τον τόπο μας ζητήματα, που επί σειρά ετών κανείς δεν κατάφερε να προβλέψει, αλλά και την υστία στιγμή ούτε να αποτρέψει, θυμίζουμε σε όλους αυτούς ότι η χώρα μας, που είναι παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη με τεράστια παράδοση στις θάλασσες κι ένα λαό που φημίζεται για τη ναυτοσύνη του, αλλά με λύπη παραδέχεται ότι η κυβερνητική πολιτική που ακολουθείται τα τελευταία τρία χρόνια συμβάλλει στην αποδυνάμωσή της, διαλυώντας τον κεντρικό διοικητικό φορέα της ναυτιλίας, κατακερμάτισε τις αρμοδιότητες και αγνόησε τις προτάσεις και τις πρωτοβουλίες του εφοπλισμού για ανάπτυξη.

Έτσι, θα είναι πραγματικά λάθος εάν συνεχίζουμε να πιστεύουμε

πως ο μόνος λόγος που τα ναυπηγεία της ζώνης, καθώς και όλες οι εμπλεκόμενες μονάδες, έχουν περιορισμένη ζήτηση είναι επειδή το κόστος συντήρησης στην Ελλάδα είναι υψηλό. Η άποψη αυτή σίγουρα αποπροσανατολίζει και δεν βοηθά καθόλου τη στρατηγική εξέλιξης και ενεργοποίησης μηχανισμών για το συμφέρον της χώρας μας.

Όλοι πρέπει να σκεφτούν τι έφταιξε και δαπανήθηκε τόσος χρόνος άσκοπα, καταλήγοντας στην επικέντρωση της χαμένης εμπιστοσύνης του Έλληνα πλοιοκτήτη, ο οποίος για χρόνια έπρεπε να αντιμετωπίζει ισχυρή γραφειοκρατία, έλλειψη προγράμματος και στήριξης χρόνου παράδοσης, αντιμετώπιος με εργασιακές σχέσεις ενάντια στην αποδοτικότητα και με βάση μόνο το προσωρινό κέρδος, εγκαταστάσεις που δεν προσπίζουν τη γρήγορη και αποδοτική επισκευή, έλλειψη management από επαγγελματίες, για να καταλήξουμε και, δυστυχώς, να αποδεχτούμε ότι οι συχνές απεργιακές κινητοποιήσεις τη στιγμή όπου οι γείτονές μας πάλευαν ισχυρά να αποδείξουν ότι μπορούν να διαπρέψουν στο χώρο, βοήθησαν μόνο στην αποστροφή και την αποφυγή επισκευών στη χώρα.

Επίσης, θα πρέπει να θυμηθούμε ότι ίσως το μεγαλύτερο λάθος της ιστορίας στη συγκεκριμένη ζώνη είναι η έλλειψη προγραμματισμού. Όταν επί σειρά ετών η επισκευή ήταν ο πρωταρχικός μας στόχος και δεν προωθήθηκαν επενδύσεις προσοδοφόρες για ανεπτυγμένη κατασκευή, μέσα σε ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, όπου ο στόχος ήταν τα καινούργια πλοία με τεχνολογίες σύγχρονες βάσει αναγκών, μιλώντας πια για κατασκευή στην Ελλάδα είναι κάτι που λυπεί τους πάντες και κυρίως ένα πολύ μεγάλο μέρος του ναυτικού κόσμου, που αναγκάζεται να μοιράζεται τη γνώση του σε χώρες με πολύ μικρότερη ιστορία στη θάλασσα.

Πιστεύετε πως υπάρχουν περιθώρια επανένταξης στο σημερινό ανταγωνιστικό περιβάλλον;

Αν και οι εξελίξεις καθώς και η τάση των Ελλήνων τα τελευταία χρόνια δείχνουν πτωπάθεια απέναντι στην αντιμετώπιση και την αναδιοργάνωση του ίσως μόνου ανθρωπύ κλάδου, που θα μπορούσε το μεγαλύτερο μέρος της ελληνικής κοινωνίας μας να αδράξει, προσωπικά δεν θα ήθελα να πιστεύω πως το παιχνίδι έχει λήξει. Σίγουρα θα χρειαστούν πολλές θυσίες για να ξαναρχίσουμε από το μηδέν. Ίσως αυτή η τελευταία μορφή της κρίσης να έχει κάνει πια τους περισσότερους πιο ανταγωνιστικούς, εναλλακτικά και πρακτικά πιο διαθέσιμους για παραγωγή χωρίς προσαυτήσεις.

Τελειώνοντας, δεν θα μπορούσε κανείς να πει ότι το **Δημόσιο ως επιχειρηματίας φαίνεται να περνάει για πρωτοπόρος, αλλά ίσως, εάν ενισχυθούν οι ιδιώτες και επενδύσουν οι επαγγελματίες, με ένα ενιαίο συνεκτικό νομοθετικό πλαίσιο για τη NEZ, που θα παρέχει κίνητρα και δυνατότητες, βραχυπρόθεσμα τα αποτελέσματα να είναι τελείως διαφορετικά. Πάνω από όλα, όμως, εμείς οι ίδιοι πρέπει να μπορέσουμε να αντέξουμε σε αυτόν τον μαραθώνιο δρόμο, με αμφισβήτηση των γεγονότων και των συνθηκών, αλλά πάντα με γνώμονα το καλό του συνόλου και όχι το ατομικό.**

Your Greek partners for safety and pollution fighting



For any trouble at sea, call: **VERNICOS +30 210 429 2201**



We manage the biggest and most powerful fleet
of tugs in the Eastern Mediterranean.

35-39 Akti Miaouli Str., 185 35 Piraeus, Greece
Tel.: +30 210 4292201 (24 hours), Fax: +30 210 4292200
www.vernicostugs.gr
e-mail: tugs@vernicostugs.gr



From Constantinople
since 1851

VERNICOS
Tugs & Salvage

ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΡΥΜΟΥΑΚΩΝ - ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ
VERNICOS CONSORTIUM FOR TUGS AND SALVAGE

Στο σημερινό ανταγωνιστικό περιβάλλον δεν μπορεί η λύση να αναζητείται στον προστατευτισμό



Του **Χρυσάνθου Χρυσάνθου**, Technical Director Louis Cruisers

Τα ναυπηγεία χρησιμοποιούν ως μέσον προσέλκυσης πελατών την κατασκευή νέων, σύγχρονων Eco πλοίων, την ίδια στιγμή που ο υπάρχων αριθμός είναι ήδη αυξημένος και οι ναύλοι παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα.

Οι δε πλοιοκτήτες προχωρούν σε σημαντικό αριθμό νέων παραγγελιών.

Ακόμη και αν υπάρξει η αναμενόμενη ανάκαμψη της ναυλαγοράς, πώς πιστεύετε ότι θα εξελιχθεί αυτή η υπερπροσφορά νέων πλοίων;

Αναμένετε γρήγορα σημαντική στροφή προς τα άνω της παγκόσμιας οικονομίας ή θεωρείτε πως θα υπεισέλθουν άλλοι παράγοντες, οι οποίοι θα δικαιολογήσουν αυτόν τον όγκο νέων παραγγελιών;

Οι αλλαγές στους πυλώνες της ναυτιλίας, όπως τους γνωρίζαμε μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας, έχουν αλλάξει αρκετά. Θα μπορούσαμε να αναφερθούμε σε μια σειρά από σημαντικούς παράγοντες, όπως το κόστος της ενέργειας, οι καινούργιοι περιβαλλοντικοί κανονισμοί, η αγορά νέων πλοίων και η σχεδίαση, οι οποίοι διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στον τρόπο λήψης αποφάσεων. Το αποτέλεσμα όπως το γνωρίζουμε σήμερα αντικατοπτρίζεται στο αυξανόμενο κόστος λειτουργίας των πλοίων, το οποίο δυσχεραίνει ακόμη περισσότερο η παγκόσμια οικονομική κρίση.

Υπάρχει αυξανόμενη πίεση για υιοθέτηση λιγότερο ενεργοβόρων συστημάτων, για μείωση των ρύπων των καυσαερίων και για στροφή σε λιγότερο ρυπογόνα πλοία. Θα πρέπει επίσης να αναγνωρίσουμε πως ο τρόπος και οι βασικοί παράγοντες εξοικονόμησης ενέργειας είναι γνωστοί εδώ και χρόνια. Η ναυτιλία έχει από καιρό λάβει μέτρα για τον περιορισμό των λειτουργικών εξόδων μέσω των εξοικονομήσεων στην κατανάλωση

καθώς και τη βελτίωση και αναβάθμιση λειτουργίας των ναυτικών μηχανών και των βοηθητικών συστημάτων.

Καμία λύση δεν είναι και δεν πρέπει να θεωρείται πανάκεια. Και αναφερόμαι στο ερώτημά σας για τα Eco Ships. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα πλοία με καλύτερη ενεργειακή αποδοτικότητα θα έχουν συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με τα παλαιότερα. Σίγουρα υπάρχουν αρκετά πλεονεκτήματα, αλλά και μειονεκτήματα.

Σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον, η συνεχής βελτίωση στον τρόπο λειτουργίας είναι προϋπόθεση για βιώσιμη ανάπτυξη. Επίσης, δεν θα πρέπει να αγνοούμε πως η ίδια η αγορά έχει τη δύναμη να διορθώνει αποκλίσεις.

Το περιβάλλον, όπως έχει διαμορφωθεί σήμερα, δημιουργεί αρκετές προκλήσεις, όμως κρύβει και πολλούς κινδύνους, καθότι φαίνεται να μην υπάρχει αρμονία στη λήψη αποφάσεων, πράγμα το οποίο μπορεί να δημιουργήσει εμπόδια στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα. Ενώ η οικονομική κατάσταση περιορίζει την πρόσβαση σε κεφάλαια, από την άλλη υπάρχουν αποφάσεις με αρκετά μεγάλο κόστος και χωρίς να έχει εξασφαλιστεί εκ των προτέρων η άμεση διάθεση νέων τεχνολογιών. Πολλά συστήματα βρίσκονται σε δοκιμαστικό στάδιο, όπως επίσης και ο τρόπος πιστοποίησης.

Η μετάβαση στη νέα εποχή θα πρέπει να γίνει με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να εξασφαλίσει τη βιωσιμότητα και την απρόσκοπτη λειτουργία, λαμβάνοντας υπόψη τους κανονισμούς σε βάθος χρόνου και τις ανάγκες της αγοράς. Επιπλέον, το κόστος της ενέργειας, εάν και δεν μπορεί κάποιος να το προβλέψει με ακρίβεια, είναι πιο πιθανό να έχει ανοδική πορεία παρά καθοδική.

Τα διλήμματα υφίστανται και θα πρέπει οι εταιρείες να αντιμετωπίσουν τις νέες προκλήσεις πρακτικά για να μπορέσουν να παραμείνουν ζωντανές στο σημερινό ανταγωνιστικό περιβάλλον.



LOGOTHETIS C R A N E S

BULK CARGOS PORT SERVICE
ΦΟΡΤΩΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Π Α Ν Ε Λ Λ Η Ν Ι Α Κ Α Λ Υ Ψ Η

Tel 24/h :6986008885
Fax :2104672816
Mail: logothetis1@yahoo.gr

Θα πρέπει να προσεγγίσουμε τις καινούργιες πραγματικότητες με ολιστικό τρόπο, με πλάνο και όχι αποσπασματικές, επιμέρους ενέργειες, υιοθετώντας καινούργια συστήματα και πρακτικές. Το μέλλον κρύβει αρκετές προκλήσεις και θα πρέπει όλοι να ετοιμαστούμε και να προβληματιστούμε.

λον. Θα πρέπει να υπάρξουν προσαρμογές καθώς και πολλές αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας και σκέψεις, ξεκινώντας από τον ανθρώπινο παράγοντα.

Θα πρέπει να προσεγγίσουμε τις καινούργιες πραγματικότητες με ολιστικό τρόπο, με πλάνο και όχι αποσπασματικές, επιμέρους ενέργειες, υιοθετώντας καινούργια συστήματα και πρακτικές. Το μέλλον κρύβει αρκετές προκλήσεις και θα πρέπει όλοι να ετοιμαστούμε και να προβληματιστούμε, επιδιώκοντας ήπια προσαρμογή αλλά και υιοθέτηση κανονισμών σε παγκόσμιο πλαίσιο υπό την αιγίδα του IMO και όχι σε τοπικό επίπεδο.

Ποιοι είναι οι λόγοι που οδήγησαν στο μαρασμό των ελληνικών ναυπηγείων και της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης; Πιστεύετε πως υπάρχουν περιθώρια επανένταξης στο σημερινό ανταγωνιστικό περιβάλλον;

Θα προτιμούσα να σχολιάσω το γενικό πλαίσιο και όχι να αναφερθώ στους επιμέρους λόγους και στις αιτίες του προβλήματος. Θα πρέπει όμως να αναγνωρίσουμε ότι υπάρχουν ενδογενείς αλλά και εξωγενείς λόγοι. Είναι πολύ σημαντικό σε αυτήν τη δύσκολη κατάσταση που έχει δημιουργηθεί να μπορέσουμε να δώσουμε όραμα, προοπτική, αλλά και καλύτερο συντονισμό των δράσεων για το πώς θα θέλαμε να λειτουργεί η ζώνη.

Σίγουρα τα προβλήματα είναι αρκετά και επιδεινώνονται περισσότερο, όπως η σημερινή οικονομική κατάσταση και η αύξηση της ανεργίας.

Δεν υπάρχουν μαγικές λύσεις και ο μόνος τρόπος αντιμετώπισης της κατάστασης στη ζώνη είναι η συλλογική αντιμετώπιση των προβλημάτων. Επιβάλλεται να υπάρξει συνένωση, συνεννόηση, συνεργασία και συντονισμός όλων των φορέων που απαρτίζουν τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία. Τομείς όπως αυτοί της εκπαίδευσης και της ναυπήγησης είναι πολύ σημαντικοί για τη βιομηχανία της χώρας και θα πρέπει να τους δοθεί η δέουσα προσοχή.

Θα ήθελα επίσης να επισημάνω και αρκετά πλεονεκτήματα, και αναφέρομαι στο εργατικό δυναμικό και στην κατάρτισή του. Υπάρχει τεχνογνωσία με ικανό ανθρώπινο δυναμικό.

Παράλληλα, έγιναν αρκετές επενδύσεις σε μοντέρνες εγκαταστάσεις και νέα μηχανήματα, τα οποία φυσικά δεν αχρηστεύτηκαν αλλά και δεν απόδωσαν. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι η βάση υπάρχει, όμως από μόνη της δεν δίνει λύση.

Θα πρέπει να επιδιωχθούν συνεργασίες, αλλά και αλλαγές στον τρόπο αντιμετώπισης των προβλημάτων. Ο ανταγωνισμός με τις γειτονικές χώρες είναι σκληρός και γι' αυτόν το λόγο θα πρέπει να καταβληθούν στοχευμένες προσπάθειες και δράσεις σε πολλές κατευθύνσεις. Το κόστος είναι πολύ σημαντική παράμετρος, όμως δεν είναι η μόνη.

Η απάντηση δεν μπορεί να είναι μονοδιάστατη, προϋποθέτει συλλογικές δράσεις, αποφάσεις και αρκετή ενέργεια. Δεν μπορεί, στο σύγχρονο ανταγωνιστικό περιβάλλον και με τα σημερινά δεδομένα, η λύση να αναζητείται στον προστατευτισμό. Χωρίς συνεργασία και συνεννόηση, δεν είναι δυνατόν να υπάρξει αντιμετώπιση των προβλημάτων. Θα πρέπει να προτάξουμε το διάλογο, μακριά από άτεγκτες προσεγγίσεις.

Έχει, δυστυχώς, παγωθεί μια κατάσταση, η οποία για να αλλαχθεί χρειάζεται αγώνες από όλους.

Από την άλλη βέβαια, και υπό τις σημερινές συνθήκες, αυτό είναι επιτακτικό, διότι η ναυτιλία μπορεί να προσφέρει θέσεις εργασίας και ανάπτυξη. Πρέπει να υπάρξει εξωστρέφεια και προσαρμογή στις νέες συνθήκες.

Στην Κύπρο έχει δημιουργηθεί το Ινστιτούτο Ανατολικής Μεσογείου, το οποίο ως μη κερδοσκοπικός οργανισμός προωθεί την οργάνωση του Maritime Cluster και ενεργεί ως γέφυρα μεταξύ των φορέων της ναυτιλίας.

Θα μπορούσε ακόμη να αναζητηθεί βοήθεια από την Ευρωπαϊκή Ένωση για συγκεκριμένες δράσεις, αλλά πρώτα χρειάζεται πρόγραμμα και διάλογος.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, θα πρέπει επιπλέον να αξιοποιήσουμε τις προοπτικές που ανοίγονται στην περιοχή με το φυσικό αέριο και να αναζητηθούν συνεργασίες.





TURBO GENERAL

GENERAL TURBOS MACHINERY & SPARES



SINCE 1975



ABB
 MAN
 MET
 NAPIER
 PBS
 KBB
 HOLSET
 KKK
 SWITCHER
 IHI
 B&W

- Overhauling - servicing all types of turbochargers Marine and Industrial
- Large stock of genuine, OEM new and reconditioned turbocharger spare parts by European and Japanese makers.
- Established worldwide partnerships to serve:

Greek ports (GR)	Constanta (RO)
Cypriot ports (CY)	Istanbul (TR)
Dubai, (AE)	Durres (AL)
Shanghai (CN)	

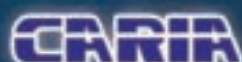


New Products and Services:

- Turkish shipyards representations
- Green vessel Solutions
- Europafilter marine representation for East med



For any hydraulic or lubrication oil system.
 Nano cleaning down to 0,1 micron!
 Keeps the oil as clean or even cleaner than new oil during operation! Don't change the oil just change our filter element.



Auxiliary and Small Engines Spares and Repairs

World Wide Support 365/24/7

OFFICE -WAREHOUSE - WORKSHOP
 235, Irinis Ave. Perama
 18863, Piraeus, Hellas
 Tel.: (+30) 210 4002724 -25
 Fax: (+30) 210 4005709
 request@generalturbos.com
 generalturbos@ath.forthnet.gr
 www.generalturbos.com

A member of General Group of Companies

Damen Shiprepair & Conversion

40 ναυπηγικές δεξαμενές στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας εγγυώνται ικανή χωρητικότητα.



Σε μια στρατηγικής σημασίας κίνηση το 2012, τα συνολικά 13 ναυπηγεία με εξειδίκευση στον επισκευαστικό και μετασκευαστικό τομέα συγκεντρώθηκαν υπό τη σκέπη ενός οργανισμού με την επωνυμία Damen Shiprepair & Conversion, προσφέροντας στην εταιρεία Damen ηγετική θέση στην αγορά της Βόρειας Θάλασσας.

Διαθέτοντας επισκευαστικά ναυπηγεία στις Κάτω Χώρες, σε Σουηδία, Γαλλία, Ντουμπάι, αλλά και ναυπηγεία στη Νότιο Αφρική και τη Σιγκαπούρη, οι ναυπηγικές δεξαμενές της Damen σήμερα προσφέρουν μεγαλύτερη χωρητικότητα από κάθε ανταγωνιστική εταιρεία, γεγονός που της επιτρέπει να ανταποκρίνεται άμεσα στις ανάγκες των πελατών.

Ο κ. Durk-Jan Nederlof, ο οποίος έχει αναλάβει τα ηνία του νεοσυσταθέντος οργανισμού, δήλωσε ότι «με αυτή την ενέργεια, επιθυμία μας είναι ο οργανισμός στο σύνολό του να αποκτήσει επαγγελματική ταυτότητα, ενιαία πρότυπα ποιότητας και ασφάλειας, παρέχοντας σε κάθε μέλος τη δυνατότητα να επωφελείται από την τεχνογνωσία των υπολοίπων».

Πέντε εξαγορές

Μέσα στο 2012, η Damen ξεκίνησε μια σειρά σημαντικών



εξαγορών στον ναυπηγοεπισκευαστικό τομέα, οπότε και περιήλθαν στην κυριότητα του ομίλου πέντε ναυπηγεία μέσα σε λιγότερο από ένα έτος.

Τα πολύ μεγάλα έργα που έχει αναλάβει η Damen Shiprepair αποδεικνύουν τις τεράστιες δυνατότητές της.

Η Damen Shiprepair & Conversion πρόσφατα ολοκλήρωσε δύο από τα μεγαλύτερα έργα στην ιστορία της. Βάσει μιας πολύ μεγάλης συμφωνίας, η Damen Shiprepair Ρότερνταμ πραγματοποίησε επισκευές στο σκάφος FPSO «Gryphon A» της εταιρείας Maersk Oil UK Yards, παρατείνοντας τη διάρκεια ζωής του σκάφους.

Το έργο «Gryphon A» διήρκεσε από τον Ιούνιο του 2011 έως τον Αύγουστο του 2012 και οι εργασίες που έγιναν στο πλαίσιο αυτού περιελάμβαναν από το δεξαμενισμό του πλοίου μέχρι την επισκευή των ζημιών και την πλήρη μετασκευή.

Ήταν ένα απαιτητικό έργο για το οποίο χρειάστηκε να γίνει γενική επισκευή του πυργίσκου και των τονοδγών, ενώ χρειάστηκαν περίπου 800 τόνοι χάλυβα για την ανάπλαση του χώρου φορτίου, αλλά και εκτεταμένη επίχριση του σκάφους, τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό, συμπεριλαμβανομένης της επίχρισης της δεξαμενής έρματος με έκταση πάνω από 200.000 τετραγωνικά μέτρα. Επίσης, το έργο περιελάμβανε την αναβάθμιση των διαμερισμάτων στέγασης, την ανάπλαση και τη διαμόρφωση του σκελετού από την επιφάνεια του νερού έως το κατάστρωμα και την επισκευή όλων των προωθητήρων, των αντλιών, των κινητήρων, των βαρούλκων κτλ.

Ακόμη, η Scheldepoort Repair & Conversion Yard, η οποία είναι σήμερα γνωστή με την επωνυμία Damen Shiprepair Βλίσινγκεν, κέρδισε τη σύμβαση για τη μετασκευή της αυτοανυψούμενης εξέδρας γεωτρήσεων με την ονομασία «Shelf Explorer» σε μια υπεράκτια ξενοδοχειακή μονάδα.

Η στεγαστική μονάδα είναι γνωστή ως «Atlantic Amsterdam» και ανήκει στην Atlantic Amsterdam Pte. Ltd της Σιγκαπούρης, θυγατρική της Ezion Holdings. Η νέα μονάδα διαμερισμάτων μπορεί να φιλοξενήσει περίπου 135 άτομα και προκατασκευάστηκε στο ναυπηγείο πριν από την άφιξη της εξέδρας. Ακόμη, ανακαινίστηκαν και οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις στέγασης. Τοποθετήθηκαν νέες σωσίβιες λέμβοι και οι εξέδρες εξοπλίστηκαν με σταθεροποιητικές αντλίες, σύμφωνα με τις προβλέψεις των τελευταίων κανονισμών.

Στο Damen Shiprepair Βλίσινγκεν πραγματοποιήθηκε παρόμοιο έργο, τον Απρίλιο του 2011, σε μια εξέδρα γεωτρήσεων γνωστή με την ονομασία «Atlantic Labrador».



EUGENIDES FOUNDATION
AUDITORIUM
26-27 NOVEMBER 2013



Offshore, Shipping and Cruise:
Towards a new era in marine technology

For the 7th consecutive year, the Hellenic Institute of Marine Technology organizes its Annual Meeting, a series of events, increasingly regarded as an annual shipping highlight and the national meeting point for Greek maritime technologists. This year's events will take place at the Eugenides Foundation on the **26 - 27 November 2013**. Focal theme of this year's Conference is "Offshore, Shipping and Cruise: Towards a new era in marine technology".

Opening Speech

- **M. Varvitsiotis, Minister of Shipping and Aegean Sea**

Keynote Speeches

- **G. Economou, Chairman and C.E.O. of Ocean Rig UDW Inc., Cardiff Marine Inc.,**
- **G. Anomeritis, Chairman and Managing Director, Piraeus Port Authority S.A.**

Main Topics

- **Ship Energy Efficiency:** Heat recovery optimization - Engine performance software tool
- **Ship Performance Measurements:** Engine emissions measurements - Shafting systems vibration measurements
- **Prospects of Oil and Gas Exploitation in Greece**
- **Port and Floating Infrastructure:** Floating port facilities - Unsinkable floating platforms
- **Ship Operation:** Fleet management - Ship life cycle impact assessment - Social responsibility and shipping sustainability

Thematic Talks

- **Alternative Fuels and the LNG option**
- **LNG and Safe Return to Port: two challenges for Passenger, Cruise and RoRo Ferries**
- **Cruise as a driver for development**

Tuesday 26/11, 14.30 - 17.00
Free Entrance

Round Table Discussion OIL AND GAS OFFSHORE TECHNOLOGY

«Traditionally, very few Greek ship owners are active in niche offshore activities, i.e. drill-ships and Offshore Support Vessels (OSVs). However, recently, the Greek maritime community shows signs of interest for entering more substantially into the strategic energy offshore exploitation field, aiming at taking advantage of this very lucrative business area. FPSOs, FRSUs, FLNGs and Offshore Support Vessels are already at the focus of attention of some important Greek ship-owners. Even more so, after the recent discovery of natural gas reserves in the Eastern Mediterranean Sea. In this context, a Round Table Discussion on the subject of "Oil & Gas Offshore Technology" will take place during the Conference. The panel will consist of representatives from operators (ship-owners/charterers), policy makers, classification societies and companies with important position in offshore technologies.»

SILVER SPONSORS



GOLD SPONSORS



Under the auspices of
Ministry of Shipping and Aegean Sea
Ministry of Environment and Climate Change
Hellenic Chamber of Shipping

Media Sponsors



Media Sponsor



For Information / Participation:
H.I.M.T., 14, Skouze Str., 115 36
tel.: +30 210-4186062, +30 210-4181758
fax: +30 210-4181758, e-mail: elint@otenet.gr
web site: www.elint.org.gr

Sponsoring / Forum Organization:
DNA Dynamic New Advertising - Conferences
tel.: +30 210-6827541, +30 210-8253603
e-mail: dna_info@otenet.gr

13 τεχνολογίες για το απόλυτο Πράσινο Πλοίο



Η ναυτιλιακή βιομηχανία αναζητεί συνεχώς τρόπους ώστε το περιβάλλον να γίνει περισσότερο «πράσινο». Τόσο σε επίπεδο παραγωγής όσο και διοίκησης, οι πλοιοκτήτες εισάγουν στα πλοία όλες τις τελευταίες τε-

χνολογικές εξελίξεις με στόχο τη μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος. Η σχεδίαση ενός πλοίου σήμερα αποτελεί πρόκληση, αφού θα πρέπει να συμμορφώνεται με πολλές διατάξεις και κανονισμούς.

Παρακάτω ακολουθεί μια λίστα 13 νέων τεχνολογιών, οι οποίες αν χρησιμοποιηθούν ταυτόχρονα θα αποτελέσουν το τελικό Πράσινο Πλοίο του μέλλοντος:

1. Απουσία Ballast System: Η σύμβαση του IMO εστιάζει στη μείωση μεταφοράς κατακαθίσεων και μικροοργανισμών από μια περιοχή σε άλλη λόγω του έρματος των πλοίων. Προς αποφυγή αυτής της κατάστασης, υπάρχει σκέψη για πλοία χωρίς έρμα. Ένα τέτοιο πλοίο, ή παρόμοιας τεχνολογίας, μπορεί να μειώσει δραστικά το συγκεκριμένο πρόβλημα.
2. Καύσιμο LNG για πρόωση: Είναι το καύσιμο του μέλλοντος. Βοηθά στη μείωση της μόλυνσης του περιβάλλοντος από τα πλοία και ο συνδυασμός LNG-Diesel Oil θα οδηγήσει σε εξοικονόμηση καυσίμου.
3. Καύσιμο LNG στις ηλεκτρομηχανές: Οι ηλεκτρομηχανές είναι οι κύριες πηγές παραγωγής ενέργειας και δουλεύουν συνεχώς εν πλώ.
4. Σύστημα καθαρισμού θείου: Δεν είναι πρακτικά εφικτό να καταργηθούν τα συμβατικά καύσιμα των πλοίων και, ως εκ τούτου, η μείωση του θείου από τα καυσαέρια είναι μια μελλοντική λύση. Αυτό επιτυγχάνεται μέσω εγκατάστασης συστήματος καθαρισμού των καυσαερίων με συνέπεια τη μείωση του ποσοστού του καυσαερίου σε SOx έως και 98%, πριν αυτό απελευθερωθεί στην ατμόσφαιρα.
5. Προηγμένο σύστημα έλικας-πηδαλίου: Μια καλοσχεδιασμένη έλικα και ένα βελτιωμένο σύστημα πηδαλιουχίας μπορούν να μειώσουν την κατανάλωση καυσίμου έως και 4%.
6. Δακτύλιοι: Οι δακτύλιοι τοποθετούνται στις έλικες κυρίως ρυμουλκών και αυξάνουν την απόδοση των πλοίων έως και 5%.
7. Βαφή γάστρας: Η εφαρμογή της σωστής μπογιάς στη σωστή γάστρα περιορίζει την αντίσταση τριβής, εξοικονομώντας 3-8% καυσίμου.
8. Σύστημα ανάκτησης απορριπτόμενης θερμότητας: Αυτό το σύστημα χρησιμοποιείται ήδη, αλλά με την εξέλιξη του μπορεί να αποφέρει εξοικονόμηση καυσίμου έως και 14%. Η απο-

ριπτόμενη θερμότητα των καυσαερίων μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη θέρμανση και δημιουργία ατμού, ο οποίος με τη σειρά του χρησιμοποιείται στις δεξαμενές φορτίου, καυσίμου, accommodation και λοιπά.

9. Επανακυκλοφορία καυσαερίων: Με αυτό το σύστημα, οι εκπομπές NOx μειώνονται με την επανακυκλοφορία των καυσαερίων από τον κύλινδρο με αέρα σάρωσης, ο οποίος μειώνει τη θερμοκρασία στο θάλαμο καύσης. Μέρος των καυσαερίων προστίθεται στον αέρα σάρωσης ελαττώνοντας το ποσοστό του οξυγόνου και έχοντας ως αποτέλεσμα τη μείωση των NOx μέχρι και 80%.
10. Καύσιμο αναμειγμένο με νερό: Η προσθήκη νερού στο καύσιμο πριν από την έγχυσή του στο θάλαμο καύσης μπορεί να μειώσει τη θερμοκρασία του θαλάμου. Ένα αποτελεσματικό σύστημα μπορεί να οδηγήσει σε μείωση των NOx έως και 35%.
11. Βελτιωμένο σύστημα ψύξης νερού: Ένα βέλτιστο σύστημα αντλιών, ψυκτών και σωληνίων μπορεί να περιορίσει την αντίσταση στη ροή, με αποτέλεσμα τη μείωση της κατανάλωσης ρεύματος κατά 20%.
12. Σύστημα πρόωσης με πανιά: Όταν χρησιμοποιείται παράλληλα με το συμβατικό σύστημα πρόωσης ελαττώνει την κατανάλωση καυσίμου, όπως και τις εκπομπές SOx, NOx, κατά 35%.
13. Σύστημα πρόωσης με ηλεκτρικές κυψέλες και κυψέλες καυσίμου: Βοηθά στη δραστική μείωση του φαινομένου του θερμοκηπίου.

Πρώτος πλους με EGCS σε αμερικανικά χωρικά ύδατα



Το M/V «Balder», εξοπλισμένο με το σύστημα καθαρισμού καυσαερίων (EGCS) της Clean Marine, είναι το πρώτο πλοίο παγκοσμίως που πλέει στην περιοχή των ΗΠΑ λειτουρ-

γώντας αυτό το σύστημα. Με την άφιξη του στη Βαλτιμόρη, ο καπετάνιος πήρε άδεια από την ακτοφυλακή να χρησιμοποιήσει High Sulphur Fuel Oil με EGCS αντί Low Sulphur Fuel Oil (0,1% περιεκτικότητα σε θείο), που είναι αρκετά πιο ακριβό. Το EGCS είναι πλήρως πιστοποιημένο από τον DNV και έχει αποδειχθεί ότι μειώνει το ποσοστό θείου κάτω από το 0,1%. Αυτό σημαίνει ότι το «Balder» ικανοποιεί ήδη τις αυστηρές απαιτήσεις που θα τεθούν σε εφαρμογή το 2015 σε Ευρώπη και Βόρεια Αμερική.

Reliability Centered Maintenance

Managing Environmental Solutions

Regulatory Compliance

Hull Inspection



ENERGY EFFICIENCY

EMISSIONS



Risk-Based Inspection

PROTECTING THE ENVIRONMENT

MAINTENANCE & REPAIR

Life Extension



FOUNDED 1862

ABS

www.eagle.org

Γκαζέτα της ναυπηγικής

Η επικαιρότητα του τεχνικού διευθυντή

Συνάντηση της διοίκησης της δώρυγας του Παναμά με φορείς στην Ελλάδα

Στις αρχές Οκτωβρίου πραγματοποιήθηκαν στον Πειραιά συναντήσεις της διοίκησης της δώρυγας του Παναμά με διάφορες ενώσεις.

Ο διευθυντής της, Jorge L. Quijano, συναντήθηκε με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, τη Διεθνή Ένωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Τάνκερ (Intertanko) και τη Διεθνή Ένωση Εφοπλιστών Dry Cargo (Intercargo). Οι συναντήσεις αυτές αποτελούν μέρος των συζητήσεων που πραγματοποιήθηκαν με τους πελάτες και τους εκπροσώπους της βιομηχανίας όσον αφορά στη διάρθρωση των διοδίων της ναυσιπλοΐας όταν το διευρυμένο κανάλι ανοίξει για εμπορικές διελεύσεις.

Οι υπεύθυνοι της δώρυγας παρουσίασαν την πρόοδο των εργασιών και τις απαιτήσεις για τα πλοία New Panamax, τα οποία θα διασχίζουν το νέο κανάλι. Αυτή τη στιγμή, το σχέδιο επέκτασης έχει υλοποιηθεί κατά 65% και το καινούργιο κανάλι αναμένεται να παραδοθεί προς λειτουργία το αργότερο μέχρι το 2015.

IMPA 2013

In September, Navarino attended the annual IMPA event held at the QE2 centre in Westminster. The International Maritime Purchasing Association was formed in 1978 by a group of senior purchasing executives who wanted to create an industry 'voice' to represent the interests of the purchasing profession within shipping and promote close co-operation and understanding between buyer and supplier.



Over the past 30 or so years the association has grown significantly and now represents over 600 members from across the world; ship owners, operators and managers' account for full and corporate members (Purchasers) and manufacturers and ship suppliers make up associate members (Suppliers).

This year Navarino were represented by Mr. Ray Brough, Navarino UK Managing Director, Ms. Marina Angler from Navarino Norway and Mr. Christian Vakarelis.

Mr. Manoj Mohindra of Inmarsat also joined and during the event, Inmarsat and Navarino jointly presented on the current and future requirements of shipping company's satellite communications. Christian used a series of case studies on how Navarino customers are using Infinity to enhance their business communications while expanding the options for crew welfare, and we wish to thank all our customers from the UK and Norway who were in attendance

PIRAEUS MAIN PORT OFFICE / RETAIL BUILDING FOR RENT

Stunning views

Next to Metro station

Flexible space 1500 - 2500 sqs

Email: mektima@otenet.gr

Tel. +30 210 77 02 420 Mob. +306944670900



SERVICE | PRECISION | SPARE PARTS | TURBOCHARGERS

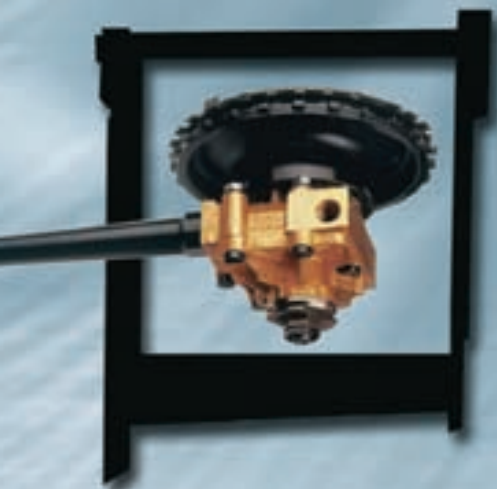
CERTIFICATE
ABS ISO 9001:2000

TURBOTEC-PISTOLIS L.T.D.

D. & TH. PISTOLIS
DIRECT LINE SERVICE: 6944 304863



CREATIVE STUDIO M. GALLEGOS 6944 224457



123 DIMOKRATIAS Av. GR 18863 PERAMA-PIRAEUS
TEL: 0030 2 10 44 15 963, + 2 10 4022 794, 6944 596079 FAX + 2 10 44 14 104
www.turbotec-pistolis.com turbopis@hol.gr



Your input is the most important piece of the puzzle.
You ask, INFINITY delivers.

Everything drops into place.
Ask for more, get more.