



K. ΚΑΛΟΓΕΡΟΠΟΥΛΟΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

Greek marine technology developers through their long experience in new constructions and the accumulated knowledge obtained through their participation in regional and international commercial and research projects can have a significant contribution to world Maritime scene.

The new generation of marine technology companies invest in research and innovation, designing systems that are efficient, qualitative and competitive internationally. For example, I will mention a few leading Greek companies such as Danaos, Metis, Laros specializing in smart ship systems and big data as well HEMEXPRO under the umbrella of which many marine technology manufacturers promote their products and patents globally.

The aforementioned as well other smaller companies participate each year in HMIT Annual Meeting present the results of their research together with other academics and lead the trends in Greece.

=====
HIMT after so many years of existence has developed strong links with the private sector. Among the main goals of our institution is to cooperate with both the academia and the private marine technology companies in order to promote and disseminate specialized information to the maritime community as a whole. This is achieved both through our Annual Meeting and by the monthly presentations of special technological issues where important companies present the findings of their research, their technological solutions etc. In this context, the "Hephaestus" initiative was launched in collaboration with the Marine Technical Managers Association and other organizations to promote the Greek shipbuilding equipment manufacturers and ways to improve their position in construction projects. Our long-term goal is to create synergies and take more initiatives to promote Greek marine technology both in Greece and abroad

=====
The future is closer than ever. The gradual transformation of shipping has already begun, which is becoming more intelligent, greener and, as it all, looks soon and more autonomous. Research is progressing rapidly, and increasingly new systems and materials are being created which can improve the performance and efficiency of the maritime sector. Interestingly, political decisions concerning the maritime community are creating new research circles and the final question is which technologies will be more effective and accessible to prevail internationally. Of course, the future will be determined by market needs as formulated in international organizations. Our Institute participates in such dialogues by putting forward proposals as well as concerns such as the upcoming IMO debate on autonomous vessels.

=====



H.I.M.T.
HELLENIC INSTITUTE
OF MARINE TECHNOLOGY

I am convinced that there is adequate number of qualified workforce in Greece with very high education, knowledge and specialization. This is the result of two basic conditions, the first being the high level of technical educational institutions and the second and most important the transfer of know-how from the seniors to the younger entering the industry, creating an indelible chain of knowledge, classifying as the world's leading shipping industry.

Furthermore, our Institution with the educational activities and seminars that organizes during the year aims at informing both the young students and the technical staff of the companies, thus contributing to the further improvement of the workforce quality.



Member of The Confederation of European Maritime Technology Societies (CEMT)



Γ. ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

Προς
Περιοδικό ΕΛΝΑΒΙ

ΣΕΛΙΔΕΣ: ΔΥΟ (2)

Αθήνα, 24η Σεπτεμβρίου 2018

ΘΕΜΑ Συνέντευξη στο ΕΜΝΑΒΙ επ' ευκαιρία του Ετήσιου Συνεδρίου του ΕΛΙΝΤ.

Πόσο σημαντική είναι η τεχνολογία για την υποστήριξη της ναυτιλίας;

Στη σημερινή εποχή της 4ης βιομηχανικής επανάστασης η ναυτιλία, όπως και η βιομηχανία και οι υπηρεσίες έχουν άμεση και επιτακτική την ανάγκη στήριξη της καινοτομίας και της νέας τεχνολογίας μέσα στο έντονα ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον, στο οποίο λειτουργεί. Αν και υπάρχουν περιορισμένες περιπτώσεις ενδογενούς ανάπτυξης τεχνολογίας, οι ναυτιλιακές εταιρίες είναι κυρίως οι τελικοί αποδέκτες τεχνολογίας και καινοτομίας που αναπτύσσεται σε ερευνητικά κέντρα, σε μεγάλα ναυπηγεία και σε εταιρίες κατασκευής ναυτιλιακού εξοπλισμού. Επομένως, τα στελέχη των ναυτιλιακών εταιριών πρέπει να ενημερώνονται διαρκώς για καινοτόμες μεθόδους και προϊόντα και νέες τεχνολογίες που εφαρμόζονται στη σχεδίαση, κατασκευή, συντήρηση και διαχείριση των πλοίων. Το έργο αυτό έχει σαν κύριο στόχο το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛ.Ι.Ν.Τ.)

Είναι, λοιπόν η ενημέρωση των ναυτιλιακών στελεχών η μοναδική δραστηριότητα του ΕΛΙΝΤ;

Το ΕΛΙΝΤ είναι ένας μη κερδοσκοπικός, κοινωφελής φορέας που ιδρύθηκε πριν από 45 χρόνια από τεχνολόγους και στελέχη της ναυτιλίας με στόχο την προώθηση της νέας τεχνολογίας στη ναυτιλία, την ενημέρωση των συναδέλφων για τις σύγχρονες εξελίξεις σε όλες τις φάσεις της «ζωής» των πλοίων από τη σχεδίασή τους μέχρι τη διάλυσή τους μετά από πολύχρονη και κερδοφόρο συνήθως λειτουργία τους. Διοργανώνει εκδηλώσεις, σεμινάρια, συνέδρια και παρουσιάσεις, όπου ανταλλάσσονται απόψεις μεταξύ των μελών του, ενημερώνονται αυτά για νέες εξελίξεις σε τεχνικά θέματα και νέους κανονισμούς που κατά καιρούς επιβάλλονται. Το ΕΛΙΝΤ συνεργάζεται με τα τεχνολογικά Ιδρύματα της χώρας μας, με άλλους συναφείς επιστημονικούς φορείς του εσωτερικού και του εξωτερικού, με τις κρατικές αρχές (Υπουργείο Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Λιμενικό Σώμα), το Ναυτικό Επιμελητήριο και τις Ενώσεις του χώρου (Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, Ένωση Ακτοπλόων, κλπ.). Προσφέρει δε τις υπηρεσίες του όπου του ζητηθούν σε εθελοντική βάση.



Πως επιτυγχάνονται οι παραπάνω δράσεις του ΕΙΝΤ;

Το ΕΙΝΤ έχει μέλη από όλους τους χώρους που σχετίζονται με τη ναυτιλία, το Ε.Μ. Πολυτεχνείο, τα Πανεπιστήμια που διαθέτουν Ναυτιλιακό Τμήμα, διευθυντικά και τεχνικά στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών, στελέχη εταιρειών εμπορίας ναυτιλιακών ειδών και παροχής υπηρεσιών στη ναυτιλία, μηχανικούς που απασχολούνται σε νηογνώμονες και σε κρατικούς φορείς (ΥΝΑΝΠ, Λ.Σ.), καθώς και σπουδάζοντα μέλη από τα εκπαιδευτικά ιδρύματα που προαναφέρθηκαν. Επομένως, η ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των μελών του καλύπτει όλο το φάσμα των ναυτιλιακών θεμάτων. Διοργανώνει κατ' έτος ένα Συνέδριο στο οποίο συμμετέχουν επιστήμονες-ερευνητές, ερευνητικά κέντρα και ιδιωτικές εταιρείες φέρνοντας κοντά την επιστημονική και την επιχειρηματική κοινότητα. Επίσης, διοργανώνει μηνιαίες παρουσιάσεις-διαλέξεις για θέματα τεχνικού και κανονιστικού χαρακτήρα. Συντάσσει σχόλια και προτάσεις για νέες διατάξεις στη ναυτιλία σε εθνικό (ΥΠΑΝΠ) και διεθνές επίπεδο (ΙΜΟ), τις οποίες υποβάλλει στους αρμόδιους φορείς, διατηρεί βιβλιοθήκη για ενημέρωση των μελών και τους παρέχει τακτική ενημέρωση μέσω του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου για ενδιαφέρουσες εκδηλώσεις που προγραμματίζουν άλλοι φορείς της ναυτιλίας.

Πείτε μας περισσότερες λεπτομέρειες για το Ετήσιο Συνέδριο του ΕΙΝΤ.

Το Ετήσιο Συνέδριο αποτελεί την κορωνίδα των ενημερωτικών δραστηριοτήτων που οργανώνει το ΕΙΝΤ κατά τη διάρκεια της χρονιάς. Το εφετινό Συνέδριο έχει τίτλο: "MARINE TECHNOLOGY IN 2020: Smarter and Greener" και διοργανώνεται στο Ευγενίδειο Ίδρυμα στις 4 και 5 Δεκεμβρίου 2018. Στα πλαίσια του Συνεδρίου περιλαμβάνεται και συζήτηση στρογγυλής τραπέζης με σημαίνοντες εκπροσώπους της ναυτιλιακής κοινότητας και κεντρικό άξονα: "Upcoming Trends and Development for Sustainability. Παράλληλα, σε άλλη αίθουσα του Ευγενιδείου Ιδρύματος, οργανώνεται την 5η Δεκεμβρίου από το ΕΙΝΤ σε συνεργασία με το Βασιλικό Ινστιτούτο Ναυπηγικής Τεχνολογίας της Μεγάλης Βρετανίας (RINA) παράλληλο Διεθνές Επιστημονικό Συνέδριο με θεματολογία: "Design, Construction & Operation of LNG/LPG Ships". Στο συνέδριο αυτό συμμετέχουν ερευνητές από όλη την Ευρώπη. Όπως βλέπετε το περιβάλλον, η βιώσιμη ανάπτυξη και τα εναλλακτικά καύσιμα θα έχουν την τιμητική τους κατά τη διάρκεια του Ετήσιου Συνεδρίου του ΕΙΝΤ.

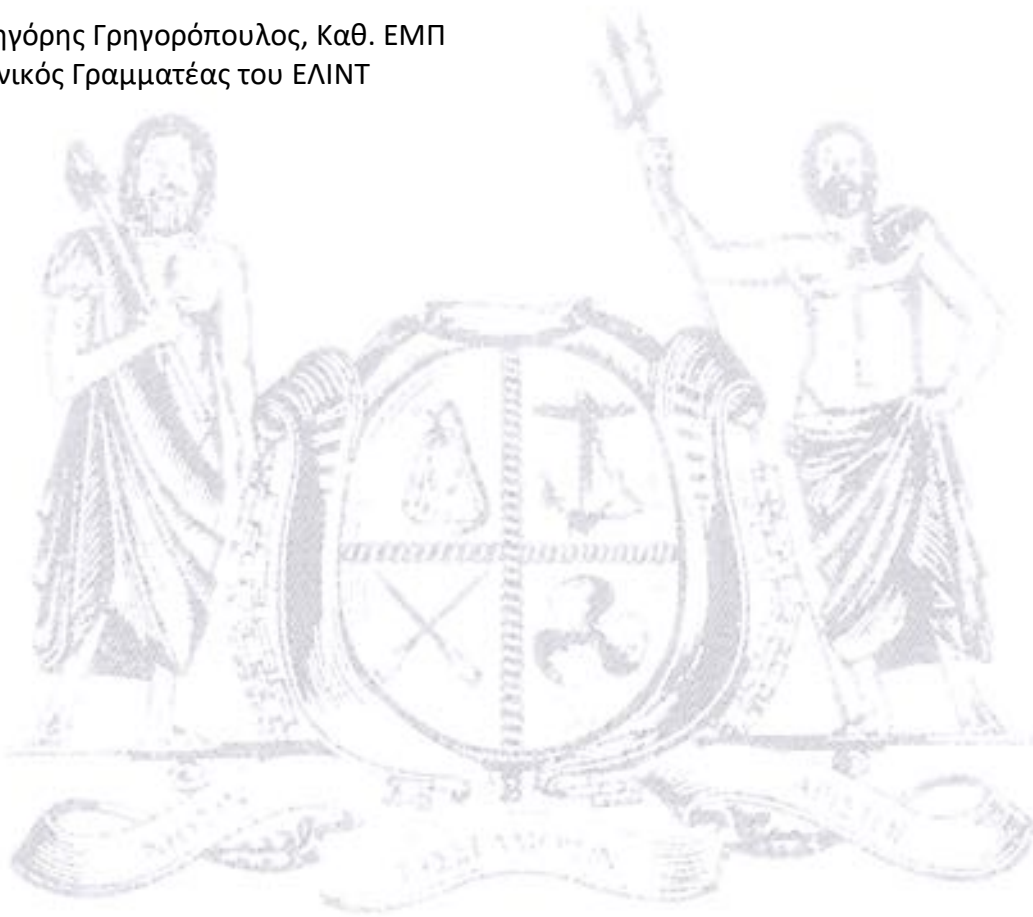
Τα πρακτικά του Συνεδρίου θα περιληφθούν στη ετήσια Βίβλο του ΕΙΝΤ, ενώ θα εκτυπωθούν τα πρακτικά του παράλληλου Συνεδρίου που οργανώνεται σε συνεργασία με το RINA.



ΕΛ.Ι.Ν.Τ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ
ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

Περισσότερες πληροφορίες μπορούν να αναζητήσουν οι ενδιαφερόμενοι στην ιστοσελίδα του ΕΛΙΝΤ (www.elint.org.gr). Στο σύνδεσμο για την Ετήσια Συνάντηση Ναυτικής Τεχνολογίας 2018, που εμφανίζεται στην αρχική σελίδα, παρέχονται γενικές πληροφορίες για το συνέδριο. Στη συνέχεια επισκεπτόμενοι το www.elintconference.gr έχετε τη δυνατότητα να εγγραφείτε στο Συνέδριο (Registration). Πληροφορίες παρέχονται και τηλεφωνικά από τη Γραμματεία του ΕΛΙΝΤ (210-4286062).

Γρηγόρης Γρηγορόπουλος, Καθ. ΕΜΠ
Γενικός Γραμματέας του ΕΛΙΝΤ



Member of The Confederation of European Maritime Technology Societies (CEMT)

Μόνη ρότα για τη ναυτιλία η σύγχρονη τεχνολογία

ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΟΥ 12ου ΕΤΗΣΙΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας και η ανάγκη για νέες μορφές ενέργειας στα πλοία

Η τεχνολογία αποτελεί πλέον ένα από τα βασικά συστατικά στοιχεία της ναυτιλίας. Η ελληνική και ελληνόκτητη ναυτιλία, οι οποίες κυριαρχούν στη ναυτιλιακή βιομηχανία, πρωτοπορούν στην καινοτομία και στην εφαρμογή τεχνολογιών αιχμής, σεβόμενες τους κανονισμούς ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος.



Του **ΜΗΝΑ ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟΥ**

mtsamopoulos@protothema.net

Τα νέα δεδομένα αναδείχθηκαν στη διάρκεια του 12ου ετήσιου συνεδρίου του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛΙΝΤ). Οι συμμετέχοντες, με εξειδικευμένες γνώσεις και πείρα, επεσήμαναν ότι το μέλλον του κλάδου είναι εξαιρετικά πολύπλοκο και οι παράγοντες που θα το επηρεάσουν πολλαπλοί.

«*Η έξυπνα*», ενώ η τάση για περισσότερη ασφάλεια και προστασία της ανθρώπινης ζωής έχει δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για περισσότερο αυτόνομα πλοία», επεσήμανε ο πρόεδρος του ΕΛΙΝΤ **Μιχάλης Μαντζαφός**.

«*Η έρευνα προχωρά ταχύτατα και δημιουργούνται ολοένα νέα συστήματα και υλικά τα οποία μπορούν να βελτιώσουν την απόδοση και την αποτελεσματικότητα του ναυτιλιακού κλάδου. Το ιδιαίτερα ενδιαφέρον είναι ότι οι πολιτικές αποφάσεις που αφορούν στη ναυτιλιακή κοινότητα δημιουργούν νέους κύκλους έρευνας και το τελικό ερώτημα είναι ποιες τεχνολογίες θα είναι περισσότερο αποτελεσματικές και προστιές ώστε να επικρατήσουν διεθνώς. Φυσικά το μέλλον θα καθοριστεί από τις ανάγκες της αγοράς, όπως αυτές διατυπώνονται στους διεθνείς οργανισμούς, την αποδοχή των νέων τεχνολογιών από τις ίδιες τις ναυτιλιακές εταιρείες, τους ναυλωτές, αλλά και τις απαιτήσεις και τα πρότυπα των μεταφορέων*», συνέχισε ο ίδιος.

Ο **Γιάννης Πλατσιδάκης**, πρόεδρος της Διεθνούς Ένωσης Πλοιοκτιπών Πλοίων Μεταφοράς Χύδην Ξηρού Φορτίου (Intercargo), αναφερόμενος στις τεχνολογικές εξελίξεις, εστίασε στον ανθρώπινο παράγοντα:

«*Η εφαρμογή της τεχνολογίας επαφίεται, σε μεγάλο βαθμό,*

ενασχόληση σε παραδημιούντες χωρίς όμως ουσιαστικό αποτέλεσμα».

Τα κύρια συμπεράσματα

- Η βιωσιμότητα και η προστασία του περιβάλλοντος είναι αλληλένδετοι και συμπλέοντες παράγοντες, δεδομένου ότι η αμφότερες αφορούν στον περιορισμό της επιβάρυνσης των μελλοντικών γενεών από τις τρέχουσες δραστηριότητες.
- Το LNG ως καύσιμο έχει προοπτικές παρά το περιορισμένο δίκτυο διανομής και τους κινδύνους που ελλοχεύουν από τυχόν διαρροές του διότι οδηγεί στην εισαγωγή τεχνολογίας στους κινητήρες που επιτρέπει τη χρήση των βιοκαυσίμων ως ποσοστό των καυσίμων. Τα τελευταία εντάσσονται στις ήπιες μορφές ενέργειας.
- Γίνεται προσπάθεια για επέκταση της χρήσης ήπιων μορφών ενέργειας και για τη μείωση του κόστους αυτών σε λογικά πλαίσια.
- Η ψηφιοποίηση των παραμέτρων λειτουργίας των πλοίων και η διαχείριση μεγάλου όγκου δεδομένων θα βελτιώσει σημαντικά την απόδοσή τους και θα περιορίσει το κόστος

διαχειρισίς τους. Θέματα που αφορούν την ασφάλεια των δεδομένων πρέπει να αντιμετωπιστούν επαρκώς.

■ Μόνο μέσω των απαιτήσεων κανονισμών ή οδηγιών αναμένεται ότι οι διαχειριστές των πλοίων θα θυσιάσουν δυνατότητες που χρησιμοποιούν στο πλαίσιο του ανταγωνισμού υπέρ της μελλοντικής βιωσιμότητας της δράσης.

■ Σύγχρονες τεχνολογίες, όπως καταγραφή της απόδοσης και συντήρηση σε συνάρτηση με αυτή, βελτιστοποίηση πορείας πλοίου, αυτοματισμοί για περιορισμό του πληρώματος, συστήματα υποστήριξης αποφάσεων κ.λπ., μπορούν άμεσα να εισαχθούν και να βελτιώσουν την οικονομική εκμετάλλευση των πλοίων.

■ Πρέπει οι εταιρείες να διαθέτουν προσωπικό ή να χρησιμοποιούν εξωτερικούς συνεργάτες για τον καθορισμό ενός σχεδίου βιωσιμότητας της διαχει-

ρισης των πλοίων, το οποίο θα αποτελεί πυξίδα για τις μελλοντικές δραστηριότητες και την οργάνωσή τους.

■ Οι διεθνείς οργανισμοί και οι νηογώμονες υποστηρίζουν τη ασφαλή λειτουργία των πλοίων, πρέπει όμως να αναπροσαρμόζουν τους κανονισμούς και τις οδηγίες τους ώστε η εφαρμογή τους να είναι εφικτή ανάλογα με τις δυνατότητες της τεχνολογίας κατά την περίοδο εφαρμογής τους.

Βράβευση

Για το 2018 το Βραβείο ΕΛΙΝΤ απονεμήθηκε στην Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (HELMERA) για τη συμβολή της στην καλλιέργεια και την προαγωγή της περιβαλλοντικής συνείδησης της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας. Το βραβείο παρέλαβε ο πρόεδρος της HELMERA δρ **Γιώργος Γράτσος**, ο οποίος τόνισε πως η ένωση θα συνεχίσει την προσπάθεια περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης τόσο των ναυτιλλομένων όσο και της νέας γενιάς στη χώρα μας. Το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας συστάθηκε το 1972, συμπληρώνοντας ήδη 46 χρόνια διαρκούς λειτουργίας και επιστημονικής προσφοράς στη ναυτική τεχνολογία.



Το Δ.Σ. του ΕΛΙΝΤ: Μιχάλης Μαντζαφός, πρόεδρος, Κώστας Καλογερόπουλος, αντιπρόεδρος, Ανδρέας Βαμβακάκης, ταμίας, Νίκος Λιάπης, Νίκος Θέμελης, και Ελένη Πολυχρονοπούλου, μέλη

Τόνισαν ότι η στροφή προς τις νέες μορφές ενέργειας είναι μονόδρομος για την προστασία του περιβάλλοντος, ενώ και η χρήση της νέας τεχνολογίας μπορεί να οδηγήσει σε μεγαλύτερες αποδόσεις και να καταστήσει πιο βιώσιμο τον κλάδο.

Επισημάνθηκε, δε, ότι η προστασία του περιβάλλοντος και η βιωσιμότητα της ναυτιλίας είναι αλληλένδετοι και συμπλέοντες παράγοντες, δεδομένου ότι αμφότερες αφορούν τον περιορισμό της επιβάρυνσης των μελλοντικών γενεών από τις τρέχουσες δραστηριότητες.

«*Όλοι όσοι δραστηριοποιούμαστε στη ναυτιλία θα συμφωνήσουμε ότι εδώ και μία δεκαετία η παγκόσμια ναυτιλία έχει εισέλθει σε φάση προοδευτικής μετάβασης και σε διαδικασία τεχνολογικής μεταμόρφωσης. Η παγκόσμια κρίση και οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί οδήγησαν τα πλοία να γίνουν πιο "πράσινα", η ανάγκη δεδομένων για την πιο αποτελεσματική διαχείριση του στόλου ανέδειξε την τάση τα πλοία να γίνουν πιο ψηφιακά και*

*στους ναυτικούς μας. Συνέχεια ακούμε παροτρύνσεις για τη βελτίωση της ναυτικής εκπαίδευσης στη χώρα μας και τη δέσμευση όλων μας για την αναβάθμισή της. Αν δεχθούμε ότι γίνονται ορισμένα βήματα προς αυτή την κατεύθυνση, η γνώμη μου είναι ότι η όποια πρόοδος είναι πολύ αργή. Έχουν παρέλθει 25 χρόνια από τότε που ενασχολούμαι με το θέμα αυτό -κάποια στιγμή θα ολοκληρώσω την επαγγελματική μου σταδιοδρομία και φοβάμαι ότι τα ισχύοντα θα είναι λίγο πολύ τα ίδια με αυτά που ήταν στην αρχή. Ολοκληρωμένο πρόγραμμα με στόχους, τακτές ημερομηνίες και απολογισμούς δεν υπάρχει. Πώς μπορεί ο καπετάνιος αλλά και το πλήρωμα να μη γνωρίζουν το λιμάνι προορισμού του πλοίου τους;», αναρωτήθηκε και προσέθεσε: «*Η έντονη εσωστρέφεια που έχουμε, όχι μόνο στο θέμα αυτό αλλά και σε πάρα πολλά άλλα, μας οδηγεί σε αναβολή αποφάσεων, καθυστερημένη λήψη αυτών και βαθμιδών στην τελμάτωση των σχετικών συζητήσεων. Η προσπάθεια να εφεύρουμε τον τροχό είναι είτε αφελής και άκαρπη, είτε απλώς παρέχει**

Η στροφή προς τις νέες μορφές ενέργειας είναι μονόδρομος για την προστασία του περιβάλλοντος, ενώ και η χρήση της νέας τεχνολογίας μπορεί να οδηγήσει σε μεγαλύτερες αποδόσεις και να καταστήσει πιο βιώσιμο τον κλάδο της ναυτιλίας

Κοινή ρότα της βιώσιμης ναυτιλίας με την προστασία του περιβάλλοντος

Στο τραπέζι του συνεδρίου του ΕΛΙΝΤ η «πράσινη» ενέργεια και η τεχνολογία

Του Αντώνη Τσιμπλάκη
atsimp@naftemporiki.gr

Σε εννέα βασικά συμπεράσματα κατάληξε η συζήτηση στο τραπέζι που διοργανώθηκε στο πλαίσιο του 12ου επίσημου συνεδρίου του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛΙΝΤ). Οι συμμετέχοντες στη συζήτηση επεσήμαναν ότι η στροφή προς τις νέες μορφές ενέργειας είναι μονόδρομος για την προστασία του περιβάλλοντος, ενώ και η χρήση της νέας τεχνολογίας μπορεί να οδηγήσει σε μεγαλύτερες αποδόσεις και να καταστήσει πιο βιώσιμο τον κλάδο. Τα δύο θέματα, προστασία του περιβάλλοντος και βιωσιμότητα της ναυτιλίας, όπως επισημάνθηκε χαρακτηριστικά είναι αλληλένδετοι και συμπιέζονται παράγοντες, δεδομένου ότι αμφότερα αφορούν τον περιορισμό της επιβάρυνσης των μελλοντικών γενεών από τις τρέχουσες δραστηριότητες.

Το μέλλον της κλάδου είναι εξαιρετικά πολύπλοκο και οι παράγοντες που θα το επηρεάσουν είναι πολλαπλοί.

Στο πλαίσιο αυτό, η συζήτηση στο τραπέζι κατά τη διάρκεια του διήμερου συνεδρίου, στο οποίο κορυφώθηκε επικοινωνία ήταν η «Ν», διεξήχθη με θέμα «Ανάπτυξη και τάσεις για βιωσιμότητα» και συντονιστή τον κοσμήτορα της Σχολής Ναυπηγών του Ε.Μ. Πολυτεχνείου Γρηγόρη Γρηγορόπουλο.



Η στροφή προς τις νέες μορφές ενέργειας είναι μονόδρομος για την προστασία του περιβάλλοντος, ενώ και η χρήση της νέας τεχνολογίας μπορεί να οδηγήσει σε μεγαλύτερες αποδόσεις και να καταστήσει πιο βιώσιμο τον κλάδο.

Αναλυτικότερα, στη συζήτηση αυτή συμμετείχαν οι κ.κ. Ελένη Αθουσάκη (PwC), Διονύσης Ατωνόπουλος (Wartsila), Γιώργος Ανδρεάδης (BV), Δημήτρης Θεοδοσίου (Danaos Management Consultants) και Δημήτρης Λυρίδης (αναπλ. καθηγητής ΕΜΠ).

Τα θέματα που είχαν επιλεγεί προς τοποθέτηση και συζήτηση ήταν:

- Εξέλιξη και τάσεις σχεδιασμού ναυτικών κινητήρων. Το LNG ως κύριο ή εναλλακτικό καύσιμο.
- Δυνατότητες περιορισμού των ρύπων (π.χ. διαχείριση μέσω πλε-

κτρικής ενέργειας, ήπιες μορφές ενέργειας επικουρικά, μείωση ταχύτητας).

- Βελτιστοποίηση στη χάραξη πορείας και προσδιορισμό ταχύτητας για την οικονομικότερη διαχείριση των πλοίων.
- Διαχείριση και διαβίβαση μεγάλου όγκου δεδομένων.
- Χρήση συστημάτων υποστήριξης αποφάσεων στη λειτουργία και διαχείριση των πλοίων (π.χ. Βελτιστη πορεία και ταχύτητα, βελτιστη φόρτωση).
- Άλλες προτάσεις για καινοτόμες ιδέες και νέες τεχνολογίες.

Τα συμπεράσματα

Από τη συζήτηση που έγινε και

από τις ερωτήσεις που ακολούθησαν προέκυψαν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

1. Η βιωσιμότητα και η προστασία του περιβάλλοντος είναι αλληλένδετοι και συμπιέζονται παράγοντες, δεδομένου ότι αμφότερες αφορούν τον περιορισμό της επιβάρυνσης των μελλοντικών γενεών από τις τρέχουσες δραστηριότητες.

2. Το LNG ως καύσιμο έχει προοπτικές, παρά το περιορισμένο δίκτυο διανομής και τους κινδύνους που ελλοχεύουν από τυχόν διαρροές του, διότι οδηγεί στην εισαγωγή τεχνολογίας στους κινητήρες που επιτρέπει τη χρήση των βιοκαυσίμων ως ποσοστό των καυσίμων. Τα τελευταία εντάσσονται στις ήπιες μορφές ενέργειας.

3. Η χρησιμότητα των scrubbers είναι μάλλον προσωρινή, αν και αποτελούν μονόδρομο για τα μεγαλύτερα πλοία, ενώ τα μικρότερα φαίνεται ότι θα στραφούν σε καθαρότερα καύσιμα.

4. Προσπάθεια γίνεται για επέκταση της χρήσης ήπιων μορφών ενέργειας και τη μείωση του κόστους αυτών σε λογικά πλαίσια.

5. Η ψηφιοποίηση των παραμέτρων λειτουργίας των πλοίων και η διαχείριση μεγάλου όγκου δεδομένων θα βελτιώσει σημαντικά τη λειτουργία των πλοίων και θα περιορίσει το κόστος διαχείρισής τους. Θέματα που αφορούν την

ασφάλεια των δεδομένων (safety and security) πρέπει να αντιμετωπισθούν επαρκώς.

6. Μόνο μέσω των απαιτήσεων κανονισμών ή οδηγιών αναμένεται ότι οι διαχειριστές των πλοίων θα θυσιάσουν δυνατότητες που χρησιμοποιούν στα πλαίσια του ανταγωνισμού υπέρ της μελλοντικής βιωσιμότητας της δράσης.

7. Σύγχρονες τεχνολογίες, όπως καταγραφή της απόδοσης και συντήρηση σε συνάρτηση με αυτή, βελτιστοποίηση πορείας πλοίου, αυτοματισμοί για περιορισμό του πληρώματος, συστήματα υποστήριξης αποφάσεων κ.λπ., μπορούν άμεσα να εισαχθούν και να βελτιώσουν την οικονομική εκμετάλλευση των πλοίων.

8. Πρέπει οι εταιρείες να διαθέτουν προσωπικό ή να χρησιμοποιούν εξωτερικούς συνεργάτες για τον καθορισμό ενός σχεδίου βιωσιμότητας της διαχείρισης των πλοίων, που θα αποτελεί πυξίδα για τις μελλοντικές δραστηριότητες και την οργάνωσή τους.

9. Οι διεθνείς οργανισμοί και οι νηογνώμονες υποστηρίζουν την ασφαλή λειτουργία των πλοίων, πρέπει όμως να αναπροσαρμόζουν τους κανονισμούς και τις οδηγίες τους ώστε η εφαρμογή τους να είναι εφικτή ανάλογα με τις δυνατότητες της τεχνολογίας κατά την περίοδο εφαρμογής τους.

[SID:12289735]

Απεργία της ΟΜΥΛΕ στις 14/12

Σε 24ωρη προειδοποιητική απεργία προχωρεί η ΟΜΥΛΕ, η οποία συνεχίζει τις κινητοποιήσεις των εργαζομένων στα περιφερειακά λιμάνια της χώρας για 7η εβδομάδα, με αποχή από εργασία τα Σαββατοκύριακα και από υπερωριακή εργασία. Σε ανακοίνωσή της η ΟΜΥΛΕ μεταξύ άλλων αναφέρει τα ακόλουθα:

«Η κυβέρνηση δείχνοντας πλήρη αδιαφορία στο αίτημα των εργαζομένων για υπογραφή ΣΣΕ για το έτος 2018 -που έφτασε στο τέλος του- οδηγεί σταθερά σε απαξίωση των περιφερειακών Λιμανιών, που ο ρόλος τους στην οικονομική ζωή της χώρας είναι κομβικός και προπαντός για την περιφέρεια. Τα Λιμάνια επιβάλλεται να εργάζονται 24 ώρες κάθε μέρα και 365 μέρες τον χρόνο όπως συμβαίνει σε όλο τον κόσμο. Δεν είναι κλασικές δημόσιες υπηρεσίες, όπως όλοι πλην του ΥΠΟΙΚ πιστεύουν. Είμαστε αναγκαζόμενοι να ντεϊνουμε τον αγώνα μας όλη την προσεχή εβδομάδα και ειδικότερα την Παρασκευή 14/12/2018, όπου θα προχωρήσουμε σε 24ωρη απεργία». [SID:12289737]

Συμφωνίες με ABS και NIPPON

Υπεγράφη μεταξύ του υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, που εκπροσωπήθηκε από τον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, αντιναύαρχο Λ.Σ. Σταμάτιο Ράπτη, κατόπιν εξουσιοδότησης από τον υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Φώτη Κουβέλη, και του Αναγνωρισμένου Οργανισμού AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (ABS), με έδρα τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, συμφωνία εξουσιοδότησης, που διέπει την ανάθεση σε Αναγνωρισμένο Οργανισμό υπηρεσιών προβλεπόμενων από την ισχύουσα νομοθεσία, για πλοία που φέρουν την Ελληνική Σημαία, καθώς και τις εταιρείες αυτών. Στο ίδιο πλαίσιο υπεγράφη μεταξύ του υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και του Αναγνωρισμένου Οργανισμού NIPPON KAIJI KYOKAI, με έδρα το Τόκιο της Ιαπωνίας, συμφωνία εξουσιοδότησης, που διέπει την ανάθεση σε Αναγνωρισμένο Οργανισμό υπηρεσιών προβλεπόμενων από την ισχύουσα νομοθεσία, για πλοία που φέρουν την Ελληνική Σημαία, καθώς και τις εταιρείες αυτών.

[SID:12289738]

Στο ΣΑΣ «Golden Express» και «Santorini Palace»

Στο τραπέζι του συμβουλίου η δρομολόγηση των δύο πλοίων

Τα δύο θέματα δρομολογήσεων πλοίων για τα οποία δεν είχε ληφθεί απόφαση στην προηγούμενη συνεδρίαση του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, θα εξεταστούν και πάλι σήμερα στη συνεδρίαση του ΣΑΣ που θα γίνει στη Χίο.

Συγκεκριμένα, πρόκειται πρώτον για τη δρομολόγηση του νέου αποκύματος των οικογενειών Στεφάνου και Παναγιωτάκη, του επιβατηγού οχηματαγωγού ταχύπλοου «Golden Express», στις γραμμές Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Μύκονος και Ραφήνα-Ανδρος-Τήνος-Μύκονος για την περίοδο από 25 Απριλίου 2019 μέχρι και 28 Οκτωβρίου 2019.

Η δεύτερη δρομολόγηση αφο-

■ Το ΣΑΣ θα εξετάσει το ζήτημα καθορισμού της νέας δρομολογιακής γραμμής για την εξυπηρέτηση των διαπόντιων νησιών και τη σύνδεσή τους με τη Κέρκυρα.

ρά το επιβατηγό-οχηματαγωγό ταχύπλοο «Santorini Palace» των Μινωικών Γραμμών στη γραμμή Ηράκλειο-Θήρα-Ιος-Πάρος-Μύκονος για την περίοδο από 25 Απριλίου 2019 μέχρι και 27 Οκτωβρίου 2019. Το πλοίο είναι το πρώτο «Highspeed 7», το οποίο απέκτησαν οι Μινωικές Γραμμές στο πλαίσιο της συμφωνίας με

την Attica για την πώληση του ποσοστού που είχαν στην ΗΣW.

Στην προηγούμενη συνεδρίαση του ΣΑΣ, για την περίπτωση του «Golden Express» είχε υποστηριχθεί από την πλευρά της πλοιοκτησίας ότι το πλοίο θα πρέπει να δρομολογηθεί ως έκτακτη δρομολόγηση, καθώς δεν πρέπει να τιμωρούνται τα νέα πλοία που έρχονται στην ελληνική ακτοπλοία.

Για την περίπτωση του «Santorini Palace» οι Μινωικές είχαν υποστηρίξει ότι το αίτημα είχε γίνει εμπροθέσμως όταν ήταν ακόμη υπό την πλοιοκτησία της Hellenic Seaways.

Τονίσθηκε ακόμη ότι το πλοίο αγοράσθηκε μαζί με τη γραμμή

και η νέα αίτηση είναι ουσιαστικά τροποποιητική.

Στον αντίποδα, και από την πλευρά του ανταγωνισμού τονίστηκε ότι οι έκτακτες και εκπρόθεσμες δρομολογήσεις γίνονται δεκτές όταν καλύπτουν επιπλέον συγκοινωνιακές ανάγκες και ως εκ τούτου δεν είναι δυνατόν από τώρα να γνωρίζουν οι Αρχές αν θα υπάρξουν έκτακτες συγκοινωνιακές ανάγκες του χρόνου τον Απρίλιο. Όσον αφορά το «Santorini Palace», υπογραμμίστηκε ότι για να μη θεωρείται η αίτηση των Μινωικών εκπρόθεσμη θα έπρεπε να είχε γίνει αποδοχή της αίτησης δρομολόγησης του πλοίου που είχε καταθέσει η προηγούμενη πλοιοκτησία εταιρεία.

[SID:12289736]

Ποιοι κέρδισαν τα «Όσκαρ» της ναυτιλίας

Νέα πρόσωπα και «σταθερές αξίες» τιμήθηκαν με τα Lloyd's List Greek Shipping Awards 2018

Του Αντώνη Τσιμπλάκη
atsimp@nafemporiki.gr

Νέα πρόσωπα, αλλά και «σταθερές αξίες» της ναυτιλίας μέσα στο χρόνο βραβεύτηκαν στο καθιερωμένο ραντεβού των «Όσκαρ» της ελληνικής ναυτιλίας, των Lloyd's List Greek Shipping Awards 2018.

Στην εκδήλωση που φιλοξενεί κάθε χρόνο περισσότερες από 1.000 προσωπικότητες της ελληνικής αλλά και της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας, έδωσαν το «παρόν» μεταξύ άλλων οι Παναγιώτης και Γιώργος Αγγελόπουλος, Γιώργος Προκοπίου, Λεωνίδα Δημητριάδης Ευγενίδης, Λου Κολλάκας, Γιώργος Αλεξανδράτος και Μιχάλης Μποδούρογλου.

Στις νέες «εισόδους», ο κ. Πάρης Κασιδόκωστας-Λάτσης κέρδισε το βραβείο New Generation Shipping Award, το οποίο απονέμεται σε προσωπικότητες ηλικίας μέχρι 40 ετών. Βρίσκεται στο πηδάλιο της ναυτιλιακής εταιρείας του ομίλου, Latso, εδώ και έξι χρόνια. Στο διάστημα αυτό έχει διαφοροποιήσει τη στρατηγική του ομίλου, αφού έχει επενδύσει τόσο σε κοινοπραξίες ξηρού φορτίου όσο και σε δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαίου. Τελευταία ο κ. Κασιδόκωστας-Λάτσης ανακοίνωσε την είσοδο του ομίλου και στο φυσικό αέριο με τη ναυπήγηση δύο LNG Carriers.

Τα τελευταία εννέα χρόνια, ο ναυτιλιακός βραχίονας του ομίλου έχει τριπλασιάσει τον στόλο του και από τα εννέα πλοία του 2009 έχει φτάσει τα 27 πλοία σήμερα. Ο ίδιος δήλωσε υπε-

ρήφανος που συνεχίζει την κληρονομιά του παππού του, καπετάν Γιάννη Λάτση, τόνισε ότι είναι μεγάλη τιμή που βραβεύτηκε από έναν οργανισμό που έχει ιστορία τριών αιώνων στη ναυτιλία, και εξήρε το έργο των εργαζομένων στον όμιλο, «αφού χωρίς αυτούς τίποτα δεν θα είχε επιτευχθεί».

Αφού ευχαρίστησε την οικογένειά του για την υποστήριξη αλλά και την έμπνευση που του έδωσε, αφιέρωσε το βραβείο σε όλους τους νέους σε ηλικία Έλληνες πλοιοκτίτες, που είναι οι συνεχιστές της ναυτικής παράδοσης της χώρας μας.

«News Maker of the year» αναδείχθηκε η κ. Αγγελική Φράγκου, επικεφαλής του ομίλου Ναβίος, ο οποίος διαθέτει έναν στόλο από περισσότερα από 200 πλοία, ενώ έχει επιχειρήσεις και στη Νότια Αμερική. Όπως αναφέρθηκε χαρακτηριστικά, η κ. Φράγκου θα μπορούσε κάθε χρόνο να ανακηρύσσεται news maker of the year. Η ίδια τόνισε: «Δεν είμαι σίγουρη γιατί πήρα το βραβείο αυτό. Μάλλον γιατί επιβιώσαμε ενός δύσκολου κύκλου της ναυλαγοράς».

Στον κ. Συμεών Παλιό απονεμήθηκε το Lloyd's List / Propeller Club Lifetime Achievement Award για την 50ετή απόλυτα επιτυχημένη παρουσία του στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Είναι επικεφαλής του ομίλου Diana, με δύο εταιρείες εισηγμένες στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, την Diana Shipping και την Diana Conatinerships. «Οι χρηματοπιστωτικές αγορές στις οποίες έχουμε εισέλθει έχουν τρεις λέξεις. Είναι η διαφάνεια, η σαφήνεια και η πειθαρχία»



Ο κ. Πάρης Κασιδόκωστας-Λάτσης με το βραβείο New Generation Shipping Award ανά χείρας. Μαζί του (δεξιά) ο κ. Θεόφιλος Ξενακούδης, Director, Worldwide Business Operations των Marshall Islands.

δήλωσε και προσέθεσε: «Χρειάζεται πειθαρχία στη ναυτιλία αν θέλουμε να συνεχίσουμε και να πάμε μακρύτερα».

«Προσωπικότητα της Χρονιάς» για την ναυτιλία αναδείχθηκε ο κ. Γιάννης Πλασιδάκης. Παρά το γεγονός ότι δεν διαθέτει πλοία, βρίσκεται σταθερά τα τελευταία χρόνια στη λίστα των Lloyd's List με τους 100 ανθρώπους που έχουν τη μεγαλύτερη επιρροή στον κλάδο, και είναι πρόεδρος της Intercargo.

Το ειδικό βραβείο Lloyd's List Intelligence Big Data Award κέρδισε ο κ. Ιωάννης Μαρτίνος για την εταιρεία Signal Ocean Platform. Πρόκειται για μια εταιρεία που συλλέγει και αναλύει στοιχεία προκειμένου να καταλήγει σε εκτιμήσεις και προβλέψεις για την πορεία της αγοράς των δεξαμενόπλοιων. Ο ίδιος είναι επικεφαλής της Signal Maritime, ενώ αρχικά στη ναυτιλία είχε εργαστεί και στην οικογενειακή εταιρεία, την The-

namaris. Ο κ. Μαρτίνος σημείωσε μεταξύ άλλων ότι η ελληνική ναυτιλία είναι πρώτη στα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, στα δεξαμενόπλοια, ανεβαίνει σταθερά στα LNG, μπορεί να είναι πρώτη και στα analytics του κλάδου.

Το βραβείο για την «tanker company of the year» κέρδισε η Euronav Hellas, η οποία μετά και τη συγχώνευση με την Gener8 αποτελεί τη μεγαλύτερη ανεξάρτητη εταιρεία δεξαμενόπλοιων στον κόσμο, εισηγμένη στην αμερικανική χρηματιστηριακή αγορά. Διαθέτει στον στόλο της και 44 σουπερ τάνκερ, χωρητικότητας άνω των 300.000 τόνων το καθένα.

Στο ξηρό φορτίο, φέτος το βραβείο κέρδισε η εταιρεία Conships Management Inc. του Νίκου Δ. Πατέρα. Πρόκειται για έναν όμιλο που διαθέτει παρουσία πέντε γενεών στη ναυτιλία, ενώ η εταιρεία σήμερα διαχειρίζεται έναν στόλο από 29

σύγχρονα, στη μεγάλη τους πλειονότητα, feeder vessels (containerships).

Ως Επιβατηγός Εταιρεία της Χρονιάς (Passenger Line of the Year) αναδείχθηκε η Seajets. Ο κ. Μάριος Ηλιόπουλος τόνισε ότι πρόκειται για μια εταιρεία οικογενειακή, που ξεκίνησε πριν από 30 χρόνια και που τώρα εκπληρώνει τους στόχους της. «Η μεγάλη ιδέα που είχαμε στο ξεκίνημά μας έγινε πραγματικότητα» δήλωσε και ευχήθηκε ένα καλύτερο αύριο για την ελληνική ακτοπλοΐα και τον τουρισμό. Σημειώνεται ότι μεταξύ άλλων η εταιρεία διαθέτει έναν από τους μεγαλύτερους στόλους ταχύπλοων πλοίων.

Όσον αφορά το βραβείο Piraeus International Center, απονεμήθηκε στο Propeller Club of Piraeus. «Τα μέλη του αρχαιότερου κοινωνικού σωματίου της ναυτιλίας στην Ελλάδα, συμμετέχουν συλλογικά, γιατί θέλουν να προσφέρουν, και παράλληλα να στηρίζουν τους αδύναμους. Να προωθούν την πιο επιτυχημένη βιομηχανία της Ελλάδας, την ελληνική ναυτιλία» επεσήμανε μεταξύ άλλων ο πρόεδρος του Club Γιώργος Ξηραδάκης.

Ναυτικός της χρονιάς αναδείχθηκε ο πλοίαρχος του «Ελευθέριος Βενιζέλος» καπτ. Ευστράτιος Καβρός, ο οποίος, ενώ είχε ξεσπάσει πυρκαγιά στον χώρο του πάρκινγκ του πλοίου, κατάφερε να το επιστρέψει στο λιμάνι του Πειραιά και να αποβιβάσει τους 950 επιβάτες χωρίς καμία απώλεια. Ο Έλληνας ναυτικός, που βραβεύεται για δεύτερη χρονιά, αφιέρωσε το βραβείο στο πλήρωμά του.

Ο πρόεδρος της HELMEPA, δρ. Γιώργος Γράτσος, έλαβε το βραβείο Achievement in Safety and Environmental Protection, καθώς θεωρείται ένας από τους λίγους που έχουν μελετήσει και γνωρίζουν τόσο καλά το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των πλοίων σε όλη την πορεία τους, από το ναυπηγείο μέχρι το διαλυτήριο.

«Shipbroker of the year» αναδείχθηκε η Clarksons Platou Hellas, με περισσότερες από 1.000 συμφωνίες μέσα στο 2017, ενώ «Shipping Financier of the year» η τράπεζα BNP Paribas, η οποία ενισχύει τη θέση της στο ελληνικό και όχι μόνο χαρτοφυλάκιο, σε μια περίοδο που ο τραπεζικός δανεισμός στη ναυτιλία δεν θεωρείται εύκολη υπόθεση.

Το τεχνικό βραβείο πήγε στη Farad S.A για την ποιότητα κατασκευής των μηχανημάτων της και για τη συνεισφορά τους στη προστασία του περιβάλλοντος, ενώ International Personality of the year αναδείχθηκε ο πρόεδρος του ABS Christopher J. Wiernicki.

Επίσης το βραβείο για την εκπαίδευση «Achievement in Education and Training award» έλαβε το πρώτο ιδιωτικό μη κερδοσκοπικό ναυτικό λύκειο στη χώρα, το Tsakos Enchanced Education Nautical School, που λειτουργεί υπό την εποπτεία του Ιδρύματος Μαρία Τσάκος.

Τέλος, πλοίο της χρονιάς αναδείχθηκε το «Afros», της Blue Planet, το οποίο έχει εγκαταστήσει ένα σύστημα (κατασκευή εταιρείας του ίδιου ομίλου) που δίνει πρόωση στο πλοίο και με αιολική ενέργεια. [SID:12290104]

Παρεμβάσεις του ΟΛΘ για εξυπηρέτηση των εξαγωγών

Προσθήκη 26 στρεμμάτων στον χώρο εναπόθεσης κοντέινερ και νέο σύστημα πυκνότερης στοίβαξης

Της Βάσως Βεγίρη
vveg@nafemporiki.gr

Δραστική βελτίωση της εξυπηρέτησης των εξαγωγικών επιχειρήσεων δρομολογεί η διοίκηση του ΟΛΘ, με την προσθήκη 26 στρεμμάτων στον χώρο προσωρινής εναπόθεσης των προς εξαγωγή κοντέινερ και νέο σύστημα στοίβαξης, δίνοντας λύση σε χρόνια προβλήματα, ενώ εντός των προσεχών ημερών υπογράφεται η σύμβαση του ανε-

ξάρτητου μηχανικού που συνολογείται ανάμεσα στην εταιρεία και τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένος.

Όπως επισημαίνει στη «Ν» ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της ΟΛΘ Α.Ε., Σωτήρης Θεοφάνης, μετά την υπογραφή της σύμβασης του ανεξάρτητου μηχανικού θα ακολουθήσει η αξιολόγηση της τεχνικής λύσης για την επέκταση του έκτου προβλήματος και εφόσον αυτό γίνει γρήγορα, ο διαγωνισμός για το έρ-

γο του έκτου προβλήματος, που αποτελεί το κύριο μέρος των υποχρεωτικών επενδύσεων, θα προκηρυχθεί εντός του πρώτου τριμήνου του 2019 (σ.σ.: Υπενθυμίζεται ότι μετά από διαγωνισμό, επιλέχθηκε ως ανεξάρτητος μηχανικός το κοινοπρακτικό σχήμα της «Aecom Lited» με τις «Salfra & Associates S.A.» και «Samaras & Associates S.A.»). Όσον αφορά τα προς εξαγωγή κοντέινερ, καταρχάς προστίθενται 26 στρέμματα στον χώρο εναπόθεσής

τους. Επίσης, θα υπάρχει η δυνατότητα για πυκνότερη (τρία κοντέινερ καθ' ύψος, αντί για δύο) στοίβαξη. Στα μέσα Φεβρουαρίου θα παραληφθούν τα πρώτα τέσσερα από τα 12 νέα straddle carriers (Οχήματα Στοιβασίας και Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων) και τα υπόλοιπα μέχρι τέλη Μαρτίου και το νέο σύστημα εναπόθεσης στον νέο χώρο θα αρχίσει σταδιακά από τις 2 Απριλίου και προβλέπεται να είναι σε πλήρη λει-

τουργία μέχρι τα τέλη Μαΐου του 2019. Σημειωτέον, δε, ότι τα κοντέινερ θα πρέπει να παραδίδονται μέχρι 24 ώρες πριν από την έλευση του πλοίου, ενώ μέγιστος χρόνος παραμονής τους στον εν λόγω χώρο θα είναι οι έξι ημέρες.

Σχολιάζοντας τις εξελίξεις αυτές, ο πρώην πρόεδρος του Συνδέσμου Εξαγωγέων Βορείου Ελλάδος, Κυριάκος Λουφάκης, που συμμετείχε σε σχετική σύσκεψη με τη διοίκηση του ΟΛΘ προμερικών ημερών τις χαρακτηρί-

σε άκρως θετικές (σ.σ.: Μέχρι σήμερα δεν υπήρχε χώρος προσωρινής εναπόθεσης των κοντέινερ εντός του ΟΛΘ, οι επιχειρήσεις χρησιμοποιούσαν κοντινές μάντρες και τα κοντέινερ μεταφέρονταν με φορτηγά όταν φόρτωναν τα πλοία, με τα γνωστά αποτελέσματα φρακαρίσματος του ΟΛΘ και του οδικού δικτύου, αλλά και τις αντιρρήσεις των τελωνειακών υπαλλήλων να κάνουν νυχτερινή βάρδια). [SID:12290147]