

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 105 • 12/2007 www.n-c.gr

6€

- Ναυτιλιακή πολιτική παντομίμα
- Τι γίνεται με τις ναυλαγορές;
- Οι στόχοι της Intertanko
- Η νέα λιμενική πολιτική της Ε.Ε.



» Αθηνά Βεζύρη:
Η συνέχιση
μιας δυναμικής
πορείας



Η παγκόσμια αγορά των
LPG και LNG



» Συνομιλούμε με τους: Ν. Φιστέ, Χ. Βαφειά και R. Gilmore

ELLEN
EDGELESS
STORMLESS
IOANNIS
LIMITLESS
DAUNTLESS
FAULTLESS
VANGUARD
STAINLESS
RELENTLESS
NOISELESS
SOVEREIGN
ENDLESS
INVINCIBLE
PRICELESS
FAITHFUL
TIMELESS
SPOTLESS
FLAWLESS
SOUBTLESS
STOPLESS

Season's Greetings
from all of us

THE
sky is
the limit!

TOP Tankers Inc. serves the world in the Transportation of Crude and Oil Products – safely – reliably – and cost effectively. We at TOP Tankers Inc. pride ourselves on continually striving to provide our clients with quality vessels maintained to the highest of International standards which safeguard the valuable cargoes we carry and protect the priceless Environment we all share. Your 'World' is our 'World' and our 'Future' reward is your 'Future' satisfaction. Whenever you are – All points of the compass lead to TOP Tankers Inc.

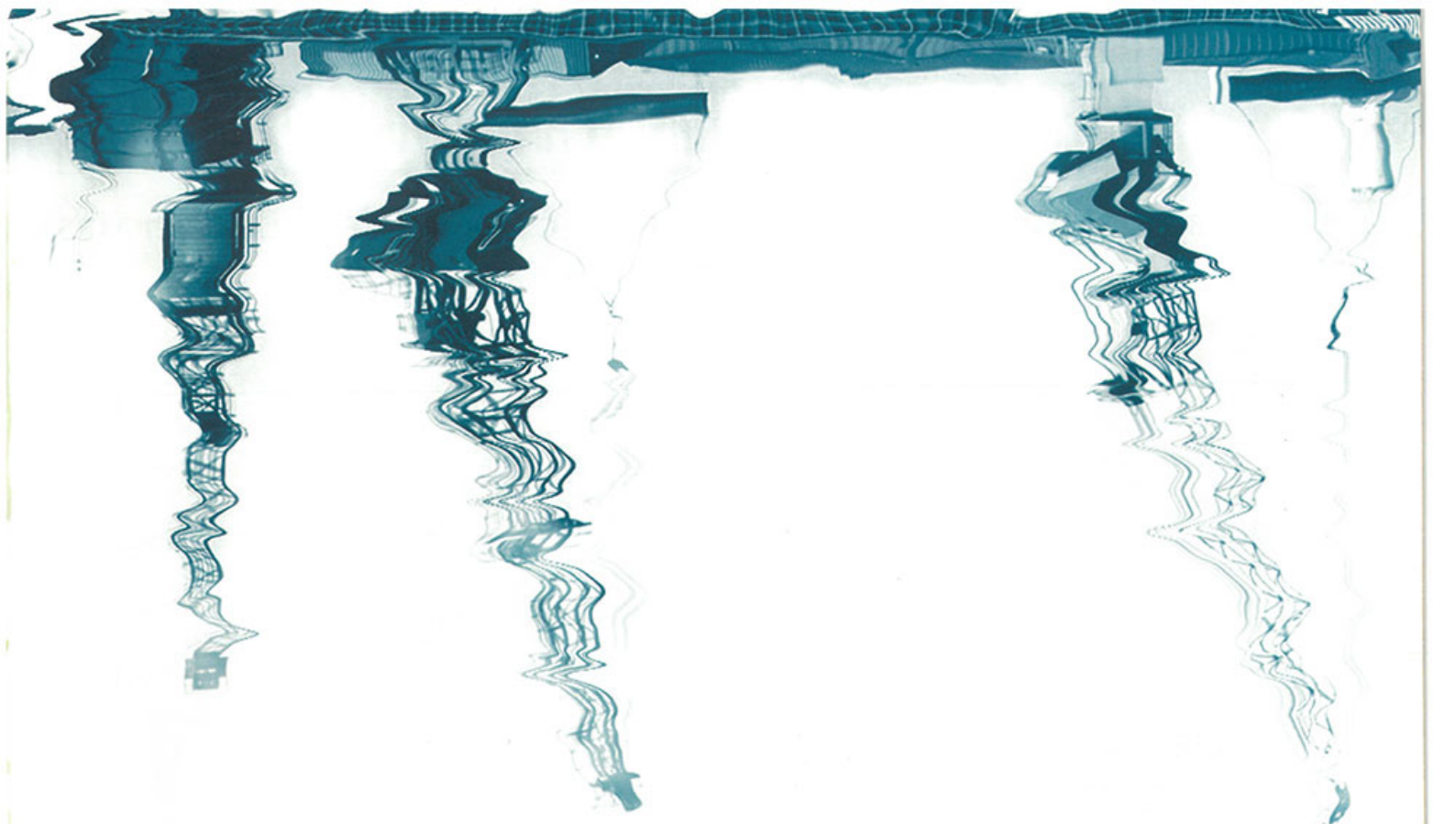
NASDAQ
LISTED



TOP TANKERS INC.

1, VASSILISSIS SOFIAS STR. & MEGALOU ALEXANDROU STR., 151 24 MAROUSI, GREECE
TEL.: +30210-81.28.000, FAX: +30210-61.41.203, E-MAIL: ops@toptankers.com

www.toptankers.com



ALONGSIDE SINCE 1998

Thomas Miller (Hellas) Limited
5th Floor
93 Akti Miaouli
Piraeus 18538
Tel +30 210 429 1200



UK P&I CLUB



GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



TURBOCHARGERS - SPARE PARTS - INSPECTIONS - SERVICE - REPAIRS



Overhauling - servicing all types of turbochargers

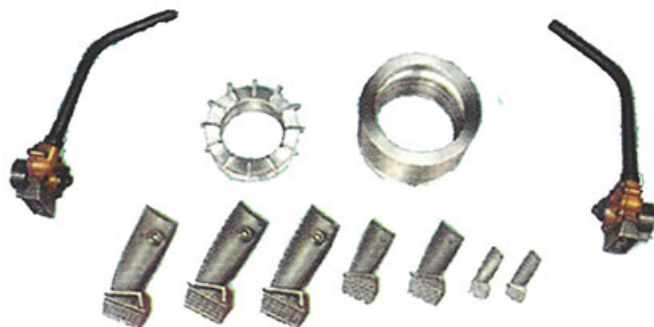
Excellent range and quality of new or used well-tested engine spare parts.

Our sales department can supply almost any part for any turbocharger.

We provide worldwide support **24/7, 365** days per year.

The experience and knowledge of our specialists make us the **RIGHT PARTNER FOR YOU.**

TRUST THE SPECIALISTS - TRUST GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



MICHAEL CHRYSOPOULOS
GENERAL MANAGER

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

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

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

www.generalturbos.com

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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

ON TIME ...ANY TIME!



MV Canarian Reefer, 270,000 cbft



MV Frio London, 200,000 cbft

Lavinia Corp. are not merely the world's leading High Seas transshipment operators, simultaneously supplying fishing fleets with bunker fuel and provisions. We do not simply operate the world's largest Ice-classed Reefer Fleet. We are also major carriers of all kinds of palletised and breakbulk perishable commodities.

Operating more than 75 Reefers worldwide, Lavinia undertake simple and highly sophisticated C.O.A.'s, frequently involving operations in ice bound ports. We have been serving our clients with innovative transportation solutions, including extensive freight financing arrangements, for over 29 years.



MV Frio Hellenic, 500,000 cbft

Head Office:
Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens:
Tel : +30-210-6284200,
Fax : +30-210-8089710/11/12
e-mail: athens@laskaridis.gr

or Frigoship Chartering GmbH, Hamburg:
Tel : +49-40-3860540,
Fax : +49-40-38612870
e-mail: reefers@frigoship.de



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

Also directly available in: London, Las Palmas, Shanghai, Pusan, Vigo, Madrid, Seattle, Buenos Aires, Riga, Vladivostok and The Falkland Islands.

Wishing you and your families
all the best for the holiday season
and the coming year 2008

Προστατεύοντας τη Γη προστατεύουμε
το μέλλον των παιδιών μας.



ΣΦΑΚΤΗΡΙΑΣ 5, 185 45 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΗΛ. 210 41.24.660-1, Fax. 210 41.25.061

Το εικαστικό της καταχώρησης είναι από τον Χριστουγεννιάτικο κατάλογο
"ΕΥΧΕΣ ΑΓΑΠΗΣ" για την υποστήριξη του Ι.Π.Α.Π. "ΘΕΟΤΟΚΟΣ"

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ Ναυτικά Χρονικά

τεύχος 105 / Δεκέμβριος 2007

Κωδικός: 1449

Editorial ΣΕΛ. [08]

Άποψη

Τι γίνεται με τις ναυλαγορές;

Του Άλκη Κορρέ ΣΕΛ. [12]

Το οικονομικό περιβάλλον

της Ναυτιλίας ΣΕΛ. [16]

Αγορά ξηρού φορτίου ΣΕΛ. [20]

Ναυτιλιακά Νέα ΣΕΛ. [30]

Συνέντευξη

Στόχος της Intertanko είναι η αναθεώρηση του image της ναυτιλίας, η πληροφόρηση και η εκπαίδευση της διεθνούς κοινωνίας

Συνέντευξη του προέδρου της Intertanko,

Νίκου Φιστέ ΣΕΛ. [46]



Η SRH Marine Electronics καλύπτει τις απαιτήσεις των πελατών με σύνθεση, υπευθυνότητα, αμεσότητα και επιτυχία

Συνέντευξη της Αθηνάς Βεζύρη ΣΕΛ. [52]

Η ναυτιλιακή πολιτική παντομίμα

Του Σπύρου Ράνη ΣΕΛ. [58]

Η ελληνική ναυτιλία χρειάζεται νέους ικανούς, που να την πιστεύουν

Του Γ. Γκοτζαμάνη ΣΕΛ. [64]

Ενέργεια

Φυσικό αέριο (Natural Gas)

Του Εμμανουήλ Παπαλέξη ΣΕΛ. [68]

Φάκελος LPG



Ένας ευφυής νέος αξιωματικός πρέπει να στρέψει το ενδιαφέρον του προς τα LPG

Συνέντευξη του Χάρη Βαφειά ΣΕΛ. [74]

Η παγκόσμια αγορά των LPG

Του Χρίστου Τριανταφυλλίδη ΣΕΛ. [78]

Φάκελος LNG

Οι ελληνικές επενδύσεις στα LNG

Συνέντευξη του Richard A. Gilmore ΣΕΛ. [84]

Η ναυτιλιακή αγορά LNG

και οι προοπτικές της

Των Χαρ. Ψαραύτη και Κωνσταντίνου Γκόνη ΣΕΛ. [88]

Η αγορά LNG

Της Μαριέττας Γιαννιτσιώτη ΣΕΛ. [92]



Η νέα ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική: Αποκρυστογραφώντας τις επιπτώσεις της «ρεαλιστικής» προσέγγισης

Του Θάνου Πάλλη ΣΕΛ. [94]

Ασφαλίσεις κατά κινδύνων ναυπηγείου: Η διεθνής εμπειρία και πρακτική

Του Δρος Νικολάου Γ. Μπερκέτη ΣΕΛ. [96]

Ιστορίες «διαφάνειας» και άλλων συναφών προκαταλήψεων και εμμονών κάποιων ρομαντικών αρθρογράφων και σχολιαστών ΣΕΛ. [100]

Παραναυτιλιακά ΣΕΛ. [102]



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ ΒΡΑΒΕΙΟ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΜΕΤΑΛΛΙΟ ΠΟΛΗΣ ΑΘΗΝΩΝ / ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΜΠΟΤΣΗ

Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος Ιδρύσεως: 1931

Ιδιοκτησία: **Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.**

Εκδότρια & Διευθύντρια: **Ιωάννα Μπίσια**

Σύμβουλος Έκδοσης: **Ηλίας Μπίσιας**

Διευθύντρια Σύνταξης: **Λίζα Μαρέλου**

Creative Director: **Γιώργος Παρασκευάς**

Ειδικοί Συνεργάτες: **Απ. Δόμβρος,**

Άλκης Κορρές, Γιώργος Μπάνας,

Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης,

Χαρ. Ψαραύτης

Διεύθυνση Διαφήμισης: **Χρ. Καπάντας**

Υπεύθυνη Διαφήμισης: **Δήμητρα Τσάκου**

Φωτογραφία: **Γιώργος Γιαννακίης**

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: **ΑΡΓΟΣ Α.Ε.**

Συνδρομές (10 τεύχη):

Ιδιώτες: 55 €

Ναυτικοί & φοιτητές: 47 €

Εταιρείες - Οργανισμοί: 65 €

Χώρες Ε.Ε.: 100 €

Χώρες εκτός Ε.Ε.: 120 €

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδοτικές Επιχειρήσεις

Λεωφ. Συγγρού 132, 176 71 Αθήνα

Τηλ. 210 - 92.22.501, 210-92.48.006

fax: 210 - 92.22.640

e-mail: editors@naftikachronika.gr

www.naftikachronika.gr

Web strategy development by IT BOX

Απόψεις που εκφράζονται στα ενυπόγραφα 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 παρερμηνείσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράχθει, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



Fleet 77, Fleet 55, Fleet 33 by Navarino Telecom
Keeps you tightly connected.


STRATOS


inmarsat


NAVARINO
t e l e c o m

INMARSAT FLEET SERVICES

- Worldwide installation and superb customer support
- Value added applications
- Competitive airtime rates and special discounts

3 Akti Miaouli, Piraeus 185 35 Greece
T: +30210 411 1311 F: +30210 411 1417
info@navarinotelecom.com
www.navarinotelecom.com



Σύννεφα στη Δύση

Οι δονήσεις στις ευρωπαϊκές πρωτεύουσες
(θα) επηρεάζουν
και τις θάλασσές τους

Τη δεκαετία του '90 οι διεθνολόγοι αντιμετώπισαν με σκεπτικισμό -και μερικοί με «ανακούφιση»- την εξαθλίωση του υπαρκτού σοσιαλισμού στις χώρες της ανατολικής Ευρώπης. Κοινωνιολόγοι και οικονομολόγοι ανέλυαν σε πολυάριθμες διατριβές και μελέτες τους λόγους για τους οποίους ο Μαρξ, ο Λένιν, ο Τρότσκι και όλα τα «ιερά τέρατα» κάποιων άλλων εποχών απομυθοποιήθηκαν, καταδικάστηκαν και... λησμονήθηκαν από τους λαούς και τους ιδεολόγους που κάποτε τους αποθέωσαν.

Σήμερα, η Δύση ξεπέρασε την αναστάτωση εκείνης της εποχής και προσπαθεί μέσα από την Ενωμένη Ευρώπη να συνταιριάξει ένδοξους λαούς που «απεχθάνονται» το καταπιεστικό παρελθόν τους, με λαούς που τρομάζουν με την ιδέα του καταπιεστικού μέλλοντός τους. Και αναζητούν εξιλαστήρια θύματα.

Οι πολιτικοί στην Πολωνία και στις Βαλτικές Χώρες αποκτούν πλέον αλαζονική συμπεριφορά, ενώ γεωγραφικά λίγο πιο κάτω, οι Αυστριακοί, οι Ισπανοί και οι Ιταλοί πολιτικοί ανησυχούν για το μέλλον των κάποτε ένδοξων κρατών τους. Οι λαοί τους, επαγγελματικά ζαλισμένοι και οικονομικά μωδιασμένοι, παρακολουθούν μια ξέφρενη κούρσα χωρίς τερματισμό. Στα μεγάλα κέντρα υποστηρίζεται η γιγάντωση των επενδύσεων εις βάρος κάποιων σημαντικών αρχών και αξιών, που κάποτε διαφοροποιούσαν την Ανατολή με τη Δύση. Υποστηρί-

ζεται το «τεράστιο», ενώ αποπροσανατολίζεται το «μικρό» ή, ακόμα, και το «μεσαίο».

Σήμερα η κρίση στη Δυτική Ευρώπη δεν είναι κοινωνιολογική ούτε οικονομική. Είναι υπαρξιακή. Ο υπαρκτός σοσιαλισμός απεβίωσε και ο «σοσιαλισμός», όπως εκφράζεται από τα πολιτικά κόμματα και ρεύματα των κρατών της Δυτικής Ευρώπης, περνάει μια αζεπέραστη αναστάτωση. Αυτό δεν αφορά μόνο την Ελλάδα. Ο όρος «σοσιαλιστική αντιπολίτευση» στα φιλελεύθερα κράτη ταλανίζεται και φαίνεται κουρασμένος, αν όχι γερασμένος. Δεν υπάρχει αντίλογος. Και δεν εισακούγεται ακόμα και όταν υπάρχει.

Και ερχόμαστε στη σημερινή πραγματικότητα: Η κρίση στη ρευστότητα των τραπεζών και το τεράστιο πρόβλημα του ασφαλιστικού είναι σαφώς οι πρώτες δονήσεις που πρέπει να προβληματίσουν τους λαούς της Δυτικής Ευρώπης.



Αυτή τη γιορτινή εποχή, χαρίστε στο πλήρωμά σας ένα δώρο που θα εκτιμήσουν πραγματικά: την επικοινωνία με τα αγαπημένα τους πρόσωπα.

Παρέχοντας στο πλήρωμά σας έναν τρόπο να διατηρήσουν καθημερινή επικοινωνία με τους φίλους και την οικογένειά τους, ειδικά σε ιδιαίτερες στιγμές του έτους, τους βοηθάτε να διατηρήσουν το ηθικό και την παραγωγικότητά τους σε υψηλά επίπεδα. Η υπηρεσία Inmarsat Crew Calling παρέχει έναν απλό και βολικό τρόπο για κλήσεις στο σπίτι, ενώ οι τακτικές προσφορές Super Quiet Time παρέχουν κλήσεις σε μειωμένες τιμές, όταν το πλήρωμά σας τις έχει περισσότερο ανάγκη. Η εγκατάσταση είναι εύκολη και οικονομική, και μπορεί να συντελέσει στη διατήρηση του πληρώματός σας. Επισκεφθείτε την ιστοσελίδα μας για περισσότερες πληροφορίες.


inmarsat





Χωρίς καταστροφολογική θεώρηση, αλλά με ρεαλισμό, οφείλουμε να αντιληφθούμε ότι οι πρώτες δονήσεις ενός εξαιρετικά ισχυρού, ίσως και ανατρεπτικού σεισμού που φαίνεται να επέρχεται στις πρωτεύουσες του δυτικού κόσμου, είναι γεγονός. **Εντούτοις, ζούμε την αρχή μιας κρίσης. Της κρίσης του καπιταλισμού.** Όσοι κάποτε μειδούσαμε για την ανατροπή του σοσιαλισμού, τώρα οφείλουμε με σύνεση να περιμένουμε την αναταραχή και της «δικής» μας όχθης. Χάθηκε η ισορροπία αφού χάθηκε και το δίπολο. Ανέκαθεν το περιμέναμε, τώρα το συνειδητοποιούμε.

Τα παραπάνω γεγονότα δεν πρέπει να αφήσουν αδιάφορη την κοινωνία της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Αντιθέτως, οφείλουν να θορυβήσουν, ίσως και να ανησυχήσουν, όσους ασχολούνται με το διεθνές εμπόριο: οι επεκτάσεις μιας ενδεχόμενης συνεχούς κρίσης στη Γηραιά Ήπειρο για την καθημερινότητα των εταιρειών μας χρειάζονται μελέτη και στρατηγική. Επέρχεται αναταραχή, και η Ελλάδα είναι εξαιρετικά ανίσχυρη να αντιμετωπίσει την παντοδυναμία του Βερολίνου, του Λονδίνου, του Παρισιού και, κυρίως, των Βρυξελλών.

Στη γωνιά της Ευρώπης, με μόνους ναυτιλιακούς συμμάχους τους πολιτικά και διπλωματικά «μικροσκοπικούς» Μαλτέζους και Κυπρίους, η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή οικονομία θα δεχθεί τα πλήγματα της κρίσης της γενικότερης βιομηχανίας, του εμπορίου και άρα της οικονομίας των λαών της. Θα τεθούν και πάλι θέματα συνθέσεων, εισφορών, διαφάνειας, επιδοτήσεων. **Η Ευρώπη θα κλείσει τα σύνορά της, όχι μόνο στον κακοπροαίρετο και κακόπιστο ανταγωνισμό, αλλά κυρίως σε όσους φορείς και παράγοντες προωθούν την «ελευθερία» εις «βάρος» της αγοράς εργασίας της Ευρώπης.**

Η Κομισιόν και το Ευρωκοινοβούλιο σπασμωδικά προσπαθούν να επουλώσουν τις πληγές του «ξέφρενου» καπιταλισμού των πολυεθνικών σε άλλους βιομηχανικούς κλάδους. Στον ίδιο τύμβο θα θυσιάσουν και τη ναυτιλία της. Ισοπεδωτικά. Δεν υπάρχει λύση, δεν υπάρχει σαφής προοπτική, αφού δεν έχει εκπονηθεί μια εμπεριστατωμένη μελέτη για τις ιδιαιτερότητες του κλάδου. Η Μπλε Βίβλος θεωρούμε, εξάλλου, ότι εκπονήθηκε για να

δικαιολογήσει τις πραγματικές επιδιώξεις των Ευρωπαίων. Με αρχή τον ενιαίο θαλάσσιο χώρο. Και είναι προς τιμήν της ICS και της ISF που εντόπισαν τα κενά της Μπλε Βίβλου και τα σχολίασε πρόσφατα σε επιστολή που απέστειλε ο πρόεδρος τους Σπύρος Πολέμης προς τον Επίτροπο Barrot.

Δεν επιθυμούμε να είμαστε αρνητικοί ή δυσοίωνοι. Οφείλουμε όμως να αναγνωρίσουμε ότι διανύουμε μια γενικευμένη αναταραχή, που δεν αφορά κάποιους «άλλους» συμπολίτες ή όμορους πολιτικά λαούς μας. Αφορά όσους εμπορεύονται ή επενδύουν στη Γηραιά Ήπειρο. Σε επόμενες σελίδες μας γίνεται μια πλήρης αναφορά των υπαρκτών κοινωνιολογικών και οικονομικών προεκτάσεων της παρούσας κρίσης και στους κόλπους της ναυτιλίας. Ας φανούμε προνοητικοί, διότι όλοι οι κλάδοι της οικονομίας και του εμπορίου ανήκουν σε μια αλυσίδα. Και ας σταθούμε προσεκτικοί και συνετοί τόσο στις επιδιώξεις όσο κυρίως στην αντιληψή μας για το ρόλο μας μέσα στο κοινωνικό σύνολο που εξυπηρετούμε.

Ηλίας Μπίσιας

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

ΤΗΛ: 010 94 67 200 FAX: 010 94 08 820 TLX: 21 46 76 - 21 46 77 ANGE GR

e-mail: mail@anangelmar.com



 | Του Άλκη Κορρέ* |

Τι γίνεται με τις ναυλαγορές;

Όποιοι ξέρουν λίγα πράγματα για τον τρόπο που λειτουργεί η ναυλαγορά, έχουν κάθε λόγο να είναι ανήσυχοι, μια και όλες οι αιφνίδιες ανατροπές σ' αυτές έχουν ως κατεξοχήν αιτίες απότομες μεταβολές στη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες. Ας δούμε συνοπτικά γιατί περιμένουμε μειώσεις σε αυτή.

Κατά πρώτο λόγο έχουμε μια σοβούσα κρίση στις τραπεζικές αγορές λόγω της κρίσης στα αμφιβόλου αξιοπιστίας στεγαστικά δάνεια στις ΗΠΑ, για τα οποία πολύς κόσμος θα πάει μέσα για απάτη. Όπως ξέρουμε ήδη, δάνεια κατοικίας που χορηγήθηκαν εν μέσω φούσκας σε αναξιόπιστους δανειολήπτες που τους δόθηκε credit rating AAA, δεν εξυπηρετούνται κατά χιλιάδες, με αποτέλεσμα πολλές μεγάλες τράπεζες να υφίστανται ζημιές δισεκατομμυρίων δολαρίων και να ψάχνουν για ρευστό. Πριν από δέκα ημέρες οι προσεγγιστικοί υπολογισμοί για τη συνολική ζημιά ήταν της τάξης των 400 δισ. δολαρίων. Δεν χρειάστηκαν ούτε δύο εβδομάδες για να μιλάνε πλέον για τρύπα 3-4 τρισ. δολαρίων, δέκα φορές επάνω, και όλοι

συμφωνούν ότι αυτή η κατάσταση δεν τελειώνει στο ορατό μέλλον. Δεν θα εκπλαγώ αν το τελικό νούμερο είναι πολλαπλάσιο της τελευταίας πρόβλεψης, κατά τη λογική που ισχύει στις φυσικές καταστροφές όπου πάντα οι αρχικές προβλέψεις είναι πολύ συντηρητικές.

Αυτά βέβαια συμβαίνουν σε μια Αμερική, όπου για τρίτο συνεχές τρίμηνο υποχωρεί ο δείκτης κατανάλωσης, ο πιο σπουδαίος δείκτης της οικονομίας της, επισημαίνοντας ότι οι πωλήσεις κάθε είδους αγαθών και υπηρεσιών θα μειωθούν. Αντίστοιχες προβλέψεις για μείωση της αύξησης στο ακαθάριστο εθνικό προϊόν της Κίνας, από 11 σε 8% μετά έξι χρόνια συνεχούς αύξησης άνω του 10%, υποδεικνύουν ότι προσδοκούν μειωμένη ζήτηση για τις εξαγωγές τους. Όλα αυτά με υψηλότερο κόστος καυσίμων, που από μόνο του θα δικαιολογούσε μια κάμψη στο διεθνές εμπόριο λόγω της οριζόντιας αύξησης στο κόστος παραγωγής και μεταφοράς, από τη μια πλευρά, αλλά και μείωσης στο διαθέσιμο εισόδημα των καταναλωτών. Ειδικά στις ΗΠΑ, η αγοραστική δύναμη είναι ακόμα χα-

μηλότερη λόγω του υποτιμημένου δολαρίου, που κάνει τις εισαγωγές ακριβότερες. Μειωμένο εισόδημα σημαίνει επίσης επιπτώσεις είτε σε επίπεδο παραγωγής είτε σε επίπεδο καταναλωτού, που χρωστά σε πιστωτικές κάρτες.

Τα πράγματα στην Ευρωζώνη δεν είναι πολύ καλύτερα, διότι το ακριβό ευρώ που επέβαλε κυρίως ο τραπεζικός κλάδος είχε σοβαρές επιπτώσεις στην παραγωγή και στις εξαγωγές μέσα στο νέο περιβάλλον που δημιούργησε τα τελευταία χρόνια ο Διεθνής Οργανισμός Εμπορίου, αλλά και νωρίτερα η Συνθήκη του Μάαστριχτ, για την οποία πολλά θα γράψει η ιστορία της Ε.Ε. Όλα δείχνουν ότι ο δυτικός κόσμος θα είναι ο μεγάλος χαμένος από τις αλλαγές με κερδισμένους τους λαούς της Άπω Ανατολής και, σε δεύτερο στάδιο, της Νότιας Αμερικής. Κάποιες, ίσως αρκετές ευρωπαϊκές τράπεζες θα βρεθούν και αυτές στον κυκλώνα των αμερικανικών στεγαστικών προϊόντων που αγόρασαν εμπιστευόμενες τους αμερικανικούς οργανισμούς πιστοληπτικής αξιολόγησης. Εδώ πρέπει να πούμε ότι ο τραπεζικός κλάδος δεν είναι ένας οποιοσδήποτε κλάδος της οικονομίας. Οι τράπεζες είναι εν πολ-

λοίς η ίδια η οικονομία, που χωρίς αυτές δεν μπορεί να λειτουργήσει. Ζημιές στις τράπεζες, όπως είδαμε προ δεκαετίας στις «τίγρεις» της Άπω Ανατολής, σημαίνουν γενικότερη κατάρρευση ολόκληρων κλάδων. Ενώ συμβαίνουν αυτά τίθεται σε εφαρμογή και η Συνθήκη της Βασιλείας II, η οποία δεν αναμένεται να δράσει ευεργετικά επί της ναυτιλιακής χρηματοδότησης.

Η πλευρά της προσφοράς τονάζ είναι σε μια ενδιαφέρουσα φάση. Τα ναυπηγεία έχουν παραγγελίες για τρία χρόνια, οι οποίες τοποθετήθηκαν σε ιδιαίτερα υψηλές τιμές. Κάποιες από αυτές τις παραγγελίες έχουν δανειοδοτηθεί σε ασυνήθιστα υψηλό ποσοστό, ενώ οι Έλληνες πλοιοκτήτες -για πρώτη φορά στην ιστορία του ελληνικού εφοπλισμού- είναι οι πρώτοι παραγγέλλοντες. Η άφιξη αυτών των πλοίων στις ναυλαγορές θα ασκήσει πίεση στους ναύλους αυξάνοντας την προσφορά. Αν μάλιστα αυτή η αυξημένη προσφορά υπηρεσιών συνδυαστεί με λιγότερες καθυστερήσεις στα λιμάνια λόγω μικρότερων εισαγωγών, όλο και περισσότερα πλοία θα ανταγωνίζονται μεταξύ τους για ένα ναύλο και κάποια από αυτά δεν θα καταφέρνουν να

βρίσκουν συνεχώς δουλειά. Ό,τι χειρότερο.

Τι γίνεται σ' αυτές τις περιπτώσεις; Ό,τι και σε περιπτώσεις πυρκαγιάς σε νυκτερινό κέντρο. Πανικός (για τα μειωμένα έσοδα), στριμωξίδι (στους ναυλομεσίτες), ασφυξία (λόγω χρεών) και φόβος μην καούμε. Η δύσκολη αυτή κατάσταση χρειάζεται πρωτίστως διαχείριση. Όχι ναυτιλιακή διαχείριση όπως την ξέρουμε, αλλά χειρισμούς, οι οποίοι θα αποκαταστήσουν την ισορροπία στην αγορά σε συλλογικό επίπεδο. Στο παρελθόν έχουν δοκιμαστεί κάποια κόλπα σε επίπεδο πλοιοκτητών, τα οποία όμως είχαν περιορισμένη αποτελεσματικότητα. Αυτή τη φορά θα πρέπει να δραστηριοποιηθεί ο χώρος των δανειστών. Όχι για να κατασχερεί και να πουλήσει κοψοχρονιά πλοία που εκείνος δανειοδότησε, αλλά για να εξασφαλίσει τις προϋποθέσεις λειτουργίας οι οποίες θα επιτρέψουν την εξυπηρέτηση των δανείων τους προς αυτούς. Πώς γίνεται αυτό; Γίνεται!

** Ο δρ Άλκης Κορρές διδάσκει Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου και είναι ο πρόεδρος της Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδος.*



OLYMPIC GULF TANKERS Co Ltd

Complexity is our Strong Point

OGT Headquarters

14 LONTOU STR. 16675 GLYFADA, HELLAS
Tel: +30 210 9602901-2 Fax: +30 210 9645982
email: ogt@olympicgroup.gr
Website: www.ogt.gr

Intertanko

Member of



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

N. LEVENTERIS S.A.

shipping ropes



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

Το οικονομικό περιβάλλον της Ναυτιλίας



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

Οι τάσεις των διακυμάνσεων της ναυλαγοράς, που συνεχίζονται τις τελευταίες εβδομάδες, μπορούν να χαρακτηρισθούν μάλλον σταθεροποιητικές παρά καθοδικές, διορθωτικές.

Η υποστήριξη βέβαια της αισιόδοξης αυτής ερμηνείας θέλει... γενναιότητα αυτόν τον καιρό, που συγκεντρώνονται σύννεφα από διάφορες πλευρές στον ουρανό της οικονομίας και απειλούν με στασιμο-πληθωρισμό. Κύριο αίτιο, πέραν του πετρελαίου, της πορείας του δολαρίου, των οικονομικών δεικτών και του χρηματιστηριακού... ξεφορτώματος, είναι το κλίμα νευρικότητας και αβεβαιότητας στο οικονομικό περιβάλλον από τις συνεχώς νέες βουτιές... ολυμπιακών προδιαγραφών στα αποτελέσματα διεθνών πιστωτικών ιδρυμάτων εξ αιτίας των ζημιών των subprime.

Κρίσιμη η αρχή του 2008 γιατί τα αποτελέσματα δ' τριμήνου θα δείξουν εάν τα χειρότερα πέρασαν ή ότι η κρίση των ακινήτων στις ΗΠΑ δεν έπιασε ακόμα... πάτο όπως υποστηρίζουν πολλοί. Οι ανησυχίες που εκφράζονται για τη ναυλαγορά είναι υπερβολικές, αλλά οπωσδήποτε θα παίξει ρόλο ο άγνωστος Χ, που είναι το εάν οι ζημιές της αγοράς subprime θα είναι \$ 100, 200, 400 ή 500 δισ., που θα καθορίσει εάν η ρευστότητα του τραπεζικού συστήματος θα μειωθεί κατά \$ 1, 2, 4 ή 5 τρις.

Στις ακραίες περιπτώσεις **ζημιών και περιορισμού ρευστότητας**, θα σημειωθεί αισθητή πτώση της ζήτησης στις ανεπτυγμένες αγορές, που δεν θα μπορεί βεβαίως να περάσει απαρατήρητη στο διεθνές εμπόριο και τις ναυλαγορές, αφού η σύμπτωση με έξαρση των παραδόσεων **νεότευκτου τονάζ** μπορεί να προκαλέσει πιέσεις στα σημεία ι-

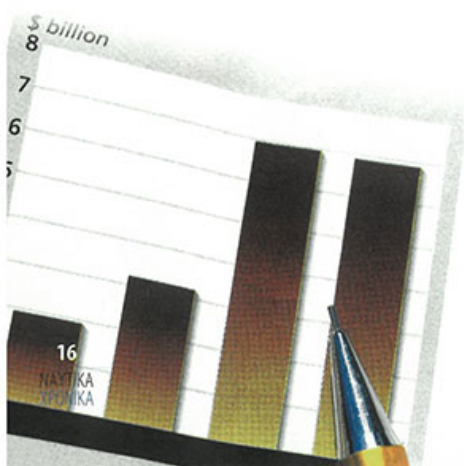
σορροπίας.

- Από την άλλη όμως, οι γραμμές άμυνας των ανεπτυγμένων δεν έχουν εξαντληθεί. Για τις ΗΠΑ, είναι βάσιμες οι εκτιμήσεις πως **μειώσεις επιτοκίων** κατά 0,75% συνολικά μπορούν να αποτρέψουν την ύφεση, αν και κάποιοι εκτιμούν ότι τα επιτόκια πρέπει να ξαναπέσουν στο... 2%. Στην **Ευρωζώνη**, το ακριβό ευρώ φαίνεται να μην εμποδίζει ακόμα σημαντικά τις εξαγωγές, ενώ παράλληλα βοηθά πολύ στην αντιμετώπιση των **τιμών του πετρελαίου** και του εισαγόμενου πληθωρισμού.

Τέλος, το γεγονός ότι 60% των **εξαγωγών της Κίνας** προέρχεται από πολυεθνικές, αποκαλύπτει πόσο βαθιά μέσα στην οικονομία του αναπτυσσόμενου κόσμου βρίσκονται τα οφέλη και οι **γραμμές άμυνας** των ανεπτυγμένων υπό συνθήκες παγκοσμιοποίησης, και ότι οι **αβασάνιστες καταστροφολογικές εκτιμήσεις** δεν λαμβάνουν υπ' όψιν όλους τους παράγοντες.

- Όσο ο αναπτυσσόμενος κόσμος, που παράγει τώρα πλέον το 60% της παγκόσμιας ανάπτυξης, επιταχύνεται και **αυξάνει τις εισαγωγές** α' υλών, θα αντισταθμίζονται σημαντικά οι συνέπειες στο παγκόσμιο εμπόριο από την **επιβράδυνση** των ανεπτυγμένων. Αυτό δείχνει, π.χ., το γεγονός ότι το περίπου 50% των παγκόσμιων μεταφορών σιδηρομεταλλεύματος αφορούν την Κίνα, που δεν επιβραδύνει αναπτυξιακά.

Όταν προ δεκαετίας το ποσοστό ήταν μόνο 8% και ο μεγάλος όγκος των μεταφορών **πήγαζε από τις ανεπτυγμένες οικονομίες**, μια κρίση σε αυτές έ-





Μας δένουν πολλή
με τη θάλασσα

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

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



ALPHA BANK

☎ 801 11 326 0000,  www.alpha.gr



πληττε τότε κάθετη τη ναυλαγορά. Τώρα οι συνθήκες, όπως έχουμε ξαναπεί, δεν είναι ίδιες.

- Κατά τα άλλα, στο χορό των επιταχυνόμενων αναπτυσσόμενων οικονομιών μπαίνουν και άλλες. Ενδεικτικά, εκτός από την επιτάχυνση της Σιγκαπούρης, σημαντικά στοιχεία ανακοινώθηκαν από την **Ινδονησία**. Με πληθυσμό ίσο με αυτό των Γερμανίας, Γαλλίας, Βρετανίας και Ισπανίας μαζί, έχει ήδη μετατρέψει τον όρο BRIC σε BRIC παρά τα

επίμονα **χτυπήματα της φύσης**, και ανακοίνωσε για εφέτος τον ταχύτερο ρυθμό ανάπτυξης της δεκαετίας 6,5%, με πρόβλεψη 6,8% για το 2008.

Σημαντικό είναι ότι η ανάπτυξη τροφοδοτείται τόσο από την εσωτερική κατανάλωση όσο και από την **αύξηση των εξαγωγών** πλην πετρελαίου κατά 15%. Επί πλέον, στις χώρες της Λ. Αμερικής που επιταχύνουν, προστέθηκε το Μεξικό με 4,1% το γ' τρίμηνο.

- Όσο για το... **συνήθη ύποπτο** των ρεκόρ, την Κίνα, η αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής Οκτωβρίου κατά 17,9% έναντι του ρεκόρ 18,9% Σεπτεμβρίου, δείχνει για πολλοστή φορά πόσο μόνο μπορεί να επιβραδύνει πάντα προσωρινά η ορμή της από συνδυασμένους εξωτερικούς υφεσιακούς και εσωτερικούς περιοριστικούς **παράγοντες αποθέρμανσης**.

Η ορμή και η συνέχεια που θα δούμε στη **μελλοντική βιομηχανική παραγωγή** φαίνεται από το νέο ρεκόρ επενδύσεων παγίων δεκαμήνου 2007 της βιομηχανίας, ύψους \$ 1,2 τρισ., δηλαδή αυξημένου κατά 27% από πέρυσι, και ίσου περίπου με το ΑΕΠ 10 μηνών των Ρωσίας, Ινδίας και Βραζιλίας μαζί.

Επιπροσθέτως, το γιατί **αυξάνει η Κίνα** τη ζήτηση τονάζ ταχύτερα από την ανάπτυξη της, φαίνεται από την αύξηση εφέτος της αναλογίας εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος από τη μακρινή Βραζιλία στο 25% του συνόλου, καθώς οι αγορές της Αυστραλίας και της Ινδίας είναι όλο και πιο ανεπαρκείς. Τέλος, πάντα υπάρχει στο **κινεζικό οπλοστάσιο** η ανατίμηση του γουάν, που θα δώσει νέα ώθηση στην εσωτερική κατανάλωση.

Στο μεταξύ, μερικές **συναλλαγές και τιμές τονάζ** ξηρού φορτίου συνέχισαν να... σφυρίζουν αδιάφορα προς τον ουρανό, ενώ κάποιες άλλες, τόσο σε dry όσο και σε wet, σηματοδοτούν χαλάρωση και μεικρή συμπεριφορά.

- Το Carper «**Gran Trader**», 172.579 dwt (2001, NKK), που είχε ανακοινωθεί τον περασμένο Ιούλιο ότι είχε πουληθεί \$ 105 εκατ. αλλά χωρίς να έχει ολοκληρωθεί η συναλλαγή, πουλήθηκε τώρα στην Dryships προς \$ 150-152 εκατ. και μάλιστα με παράδοση 5/2008. Δεν μπορούμε όμως να διακρίνουμε την ίδια τάση και στις τιμές των μεταπωλήσεων που ανακοινώθηκαν «επί του πιεστηρίου»: 1x180.000 dwt (2009, Japan) πουλήθηκε \$ 104 εκατ., 2x172.000 dwt (2009, S. Korea) πουλήθηκαν \$ 97 εκατ. το καθένα και 2x172.000 dwt (2010, S. Korea) προς \$ 95 εκατ. το καθένα. Τα αντίστοιχα «**Livanos Resale**», «**CTM Resale**» και «**Hanjin Resale**» τον περασμένο Ιούλιο είχαν «πιάσει» από \$ 113 έως 120 εκατ. το καθένα.

- Άλλα επί... κοντώ έγινε στην πώληση των Panamax «**Nordrhine**» και «**Nordtrave**», 75.080 dwt (2001, Hyundai Samho) σε Γερμανούς προς \$ 85 ή κατ' άλλους \$ 89 εκατ. το καθένα. Προ 3 εβδομάδων, σε αυτήν περίπου την τιμή είχε πουληθεί Panamax του... 2004. Η χαμηλή τιμή των \$ 62,25 εκατ. που πουλήθηκε σε αγνώστους το νεότερο «**Lietta**», 76.015 dwt (2002, Tsuneishi), οφείλεται στη δέσμευση με χαμηλό TC \$ 24.500/ημέρα μέχρι 2/2010. Ακριβότερα πουλήθηκε το παλαιό «**Formentera**», 69.997 dwt (1996, Hudong) σε KS προς \$ 67,5 εκατ. αλλά με 5 χρόνια BBB προς \$ 38.500/ημέρα, με 10% πίστωση των πωλητών

και δικαίωμα επαναγοράς προς \$ 24,5 εκατ.

Απίστευτο το ύψος των \$ 51 εκατ. που «έπιασε» η πώληση σε Κορεάτες του παλαιού «**President G**», 69.344 dwt (1988, Hashihama) μόνο και μόνο επειδή είναι charter free, έστω και με παράδοση α' τριμ. 2008.

Το νεότερο «**Maratha Explorer**», 68.849 dwt (1990, Namura) πουλήθηκε σε Κορεάτες μόνο \$ 35,2 εκατ. επειδή έχει δέσμευση υπολοίπου TC προς \$ 26.500 less 6,25% μέχρι 5/2009. Τέλος, 2x82.000 dwt Kamsarmax (11/2010 & 4/2011, Tsuneishi) μεταπωλήθηκαν στην Torm Lines προς \$ 52,5 εκατ. το καθένα.

- Στην κατηγορία των Supramax / Handymax, φημολογείται ότι η μεταπώληση ενός Tess 58.500 dwt (7/2008, Tsuneishi) έγινε από την Golden Union στην Irika Shipping προς \$ 85 εκατ. Υπολογίζουμε από παραπλήσιες συναλλαγές Supramax ότι εάν γινόταν τέτοια μεταπώληση τον περασμένο Ιούλιο θα έκλεινε στα \$ 65-70 εκατ. maximum. Το γηραιό «**Hai Ying**», 53.251 dwt (1977, Mitsubishi) βρήκε αγοραστές προς \$ 15 εκατ. και το «**Silver Star**», 42.838 dwt (1984, Mitsubishi) πουλήθηκε σε αγνώστους προς \$ 31 εκατ. με ναυλοσύμφωνο προς \$ 25.000/ημέρα μέχρι 8/2008.

- Στη μικρότερη κατηγορία, το «**Halandriani**», 27.125 dwt (1981, Nipponkai) πουλήθηκε στην τιμή των \$ 15 εκατ. με αγνώστους όρους TC. Το «**Pacific Novator**», 26.003 dwt (1982, Brazil) πουλήθηκε σε Κινέζους προς \$ 7,8 εκατ., το «**Sumatra**», 7.736 dwt (1987, Brazil) πουλήθηκε σε αγνώστους προς \$ 4,2 εκατ. και το «**Bang Yuan**», 5.104 dwt (1982, Japan) πουλήθηκε σε αγνώστους προς \$ 2,6 εκατ.

- Στις συναλλαγές δεξαμενόπλοιων, η πώληση του VLCC «**Pacific Ruby**», 260.988 dwt (12/1993, Sasebo) προς \$ 40 εκατ. επαναφέρει τις τιμές των single hull στα προ των τελευταίων εβδομάδων επίπεδα από άνω των \$ 50 εκατ. που είχαν σημειωθεί από το ενδιαφέρον για μετατροπή σε Ore Carriers.

Στη μεταπώληση 2x159.000 dwt (2009/2010, Bohai) Suezmax προς \$ 90 εκατ. το καθένα, παρατηρείται μάλλον σταθερότητα. Πιεσμένη όμως δείχνει η τιμή των \$ 37 εκατ. που πουλήθηκε το Product «**Pacific Honor**», 46.101 dwt (2003, Kurushima) με 5 χρόνια BB προς \$ 15.000/ημέρα, αφού οι ίδιοι πωλητές Cido Shipping είχαν πουλήσει το Σεπτέμβριο το συνομήλικο αδελφό «**Nord Sea**» προς \$ 49,5 εκατ. με 5 χρόνια TC προς \$ 22.500/ημέρα.

Το IMO III «**Nyathi**», 37.069 dwt (2004, Shin-A) πουλήθηκε από τη Unicom σε Νορβηγούς με αγνώστους όρους. Το Product «**Alam Cergas**», 35.600 dwt (2007, Dalian) πουλήθηκε σε αγνώστους προς \$ 45 εκατ. Τον περασμένο Ιούλιο είχε ανακοινωθεί η πώλησή του προς \$ 36,5 εκατ. αλλά ακυρώθηκε. Τέλος, Το IMO III «**Atlantic Wind**», 13.845 dwt (1982, Denmark) πουλήθηκε στη Ν. Αμερική προς \$ 6 εκατ.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

- Η πώληση δύο δεξαμενόπλοιων Panamax την περασμένη εβδομάδα επιβεβαίωσε την ενεργοποίηση των διαλυτών της Ινδίας και του Πακιστάν, ώστε ανταγωνιζόμενοι μεταξύ τους και με το Μπανγκλαντές, που είχε μείνει μόνο και έλεγε τις τιμές με καρτέλ, ανέβασαν κάθετα το επίπεδο στα \$ 540-560 / ldt από τα \$ 460 που είχε αγοράσει το Μπανγκλαντές το τελευταίο δεξαμενόπλοιο τον Οκτώβριο.

Το M/T «**Waset Star**», 67.080 dwt (1982, Zaliv) πουλήθηκε σε Ινδία ή Πακιστάν προς \$ 541/ldt, και το M/T «**Tabriz**», 69.428 dwt (1980, Mitsubishi) πουλήθηκε στο Πακιστάν προς \$ 560/ldt. ☉



MARMARAS NAVIGATION LTD



M/V AIGAION, 170.081 DWT, Built 2004

4 - 6 FILELLINON STR., 185 36, PIRAEUS GREECE
TEL: +30 210 45 89 000, FAX: +30 210 45 89 037
E-mail: crew@marmaras-nav.gr

»Μηνιαία Ανασκόπηση Ναυπηγήσεων Πλοίων

Από την **George Moundreas Company S.A.**

Με όρους αριθμού παραγγελιών, συνολικής επένδυσης και προτιμωμένων τύπων πλοίων, ο Οκτώβριος σχεδόν φωτογράφησε το Σεπτέμβριο. Αν κανείς διαπιστώσει κάποια ελαφρά μείωση, αυτή μάλλον θα πρέπει να αποδοθεί σε δυσκολίες εξασφάλισης ναυπηγικών κλινών, σε αυξητικές τάσεις των τιμών και ίσως σε κάποιους κλυδωνισμούς της ναυλαγοράς που, σε συνδυασμό με τα λίαν γνωστά, ευτυχώς όχι ελληνικά, τραπεζικά προβλήματα επιτείνουν το ερώτημα που επίμονα διατρέχει την αγορά: ΩΣ ΠΟΤΕ;



Η περί το δεξαμενόπλοιο δραστηριότητα ήδη εξαντλείται στην chemicals, ενώ το container δραστικά ανεβάζει τον όγκο της συνολικής επένδυσης.

Χαρακτηριστικό επίσης του μηνός η έλευση στη δημοσιότητα πράξεων που ανάγονται σε παρελθόν τριμήνου τουλάχιστον, εξ ου και κάποιες διαφοροποιήσεις τιμών. Προφανώς, η συμφωνία των μερών επί του λεκτικού διαφόρων σχετικών εγγράφων απαιτεί κάποιο χρόνο...

Είναι πλέον ή βέβαιον ότι οδεύουμε προς το τέλος ενός έτους που θα μείνει ιστορικό για την ελληνική ναυτιλία... ☺

Owner	Builder	Type	DWT	No	Delivery	Price	Invest.	Remarks
Tankers								
Seatramp	Sekwang	Chem.	17.000	2	2010	\$30 m	\$60 m	
Remi	Jin Mao	Chem.	17.000	6	2009/10	\$29 m	174 m	
Bulkcarriers								
Carras	Odense	Cape	180.000	2	2010	\$110,0 m	\$220,0 m	
Transmed	Weihai	Post-px	92.500	4	2010	\$56,0 m	\$224,0 m	
MedCare	Kouan	Post-px	92.500	2	2011	\$55,0 m	\$110,0 m	
W-Marine	Kouan	Post-px	92.500	2	2010/11	\$48,0 m	\$96,0 m	Old deal
Almi	STX	Supramax	58.000	2	2010	\$45 m	\$90,0 m	
ABCL	Jin Mao	Supramax	57.000	4+4	2009/10	\$38,0 m	\$152,0 m	
Common Prog.	Cosco Group	Supramax	57.000	2	2010/11	\$43,0 m	86,0 m	
Pitiossa	Jin Mao	Handymax	33.500	3	2010	\$28,0 m	\$84,0 m	
Containers								
Danaos	H(Samho)	C/V	[13.100 TEU]	5	2011	\$180,0 m	\$900,0 m	
Total			35 Units of 1.971.500 DWT			Total Inv. \$ 2.294,0 m		

(Οι αναφερόμενες τιμές αποτελούν εκτίμηση αξιών και όχι τιμές των συγκεκριμένων πράξεων.)

Και μία διευκρίνιση: Η στην ανασκόπηση του Σεπτεμβρίου αναφερθείσα παραγγελία 4x76.000 dwt bulkcarriers στην Jiangnan από την Diana αναφέρεται στην οικογενειακή εταιρεία A.S. Shipping και όχι στην εισηγμένη public company. Ευχαρίστως δημοσιεύουμε τη διευκρίνιση.



M/T MELTEMI, 163.759 DWT, ICE CLASS 1A, BUILT 2006



4 - 6 FILELLINON STR.,
185 36 PIRAEUS - GREECE
TEL: +30 210 45 57 000
FAX: +30 210 45 57 017
Internet: www.deltatankers.gr
e-mail: operation@deltatankers.gr,
crew@deltatankers.gr

Αγορά ξηρού φορτίου

Ο μήνας Νοέμβριος επιφύλαξε «ιδιαίτερες συγκινήσεις» για τη ναυλαγορά του ξηρού φορτίου.



Του Γιώργου Μπισσάκη,
N. Cotzias Shipping Group
(Sales and Purchase dept.)

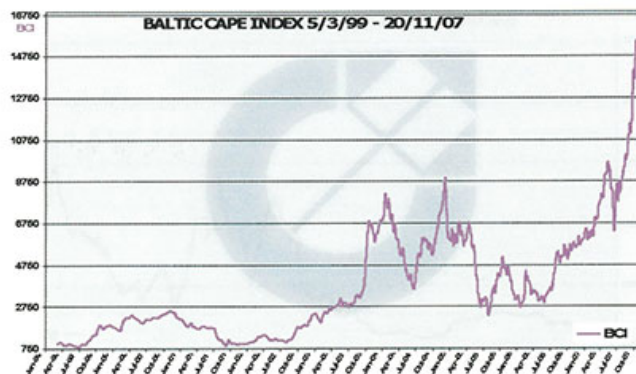
BDI

Ο Baltic Dry Index, ο σημαντικότερος δείκτης για τις διεθνείς τιμές θαλάσσιας μεταφοράς ξηρών φορτίων και ο οποίος δίνει μια ισχυρή ένδειξη των παγκόσμιων τάσεων αγοράς και ζήτησης πρώτων υλών, αναρριχήθηκε πάνω από τις 11.000 μονάδες δείκτη για πρώτη φορά στην ιστορία του, αποτυπώνοντας έτσι θετικά τις τρέχουσες προσδοκίες για τη μελλοντική οικονομική ανάπτυξη.

Ο Baltic Dry Index εκτινάχθηκε στο ρεκόρ των 11.039 μονάδων δείκτη στις 13 Νοεμβρίου, ύστερα από μια «έντονη διόρθωση» 500 μονάδων στο διάστημα 29 Οκτωβρίου - 13 Νοεμβρίου, με αποτέλεσμα τα κέρδη του στη φετινή χρονιά να ξεπεράσουν το +160%.

Ο δείκτης BDI, που αντιπροσωπεύει την εκτίμηση του τρέχοντος μέσου κόστους μεταφοράς πρώτων υλών διά θαλάσσης, καταγράφει σταθερά αναρρίχηση σε νέα ρεκόρ το τελευταίο διάστημα, καθώς παρατηρείται εκτίναξη στη ζήτηση πρώτων υλών στην Ασία (κυρίως από Κίνα και Ινδία), αλλά και λόγω των προβλημάτων που παρατηρούνται στη μεταφορική διαδρομή από τη Βραζιλία στην Αυστραλία.





Αγορά Capesize

Η ίδια περίπου εικόνα και για τον Baltic Capesize Index να καταγράφει ιστορικό υψηλό στις 16.256 μονάδες στις 15 Νοεμβρίου, ύστερα από μια «έντονη διόρθωση» 1.527 μονάδων στο διάστημα 23 Οκτωβρίου - 1 Νοεμβρίου με ετήσια μεταβολή περίπου +190%. Έτσι οι ναύλοι στα Capesize και ιδιαίτερα στα φορτία μεταλλεύματος με προορισμό Κίνα διατηρούνται σε υψηλά επίπεδα, ενδεικτικά άνω των 100 δολαρίων ο τόνος.

Η Fuchen συγκεκριμένα ναύλωσε (16/11) το M/V «Northgate», με φόρτωση 10-20 Δεκ. Guaymas και για μεταφορά 160.000 τόνων μεταλλεύματος με εκφόρτωση Qingdao/Κίνα στα 101,50 δολάρια τον τόνο.

Το ενδιαφέρον για χρονοναυλώσεις στα Capesize ιδιαίτερα για κυκλικά ταξίδια στην Άπω Ανατολή παραμένει ισχυρό. Στον Ειρηνικό το M/V «Castillo De Catoira» (173.764 dwt, 2005) με παράδοση Nagoya 28-30 Νοεμ. και επαναπαράδοση Κίνα, ναυλώθηκε (15/11) στα \$ 180.000 την ημέρα. Το «Nord Kraft» (170.000 dwt, 2000-) με παράδοση Shanghai 6-8 Δεκ. και επαναπαράδοση Κίνα, ναυλώθηκε (15/11) στα \$ 179.000 την ημέρα (από τη Rio Tinto). Στον Ατλαντικό το «Nord-Energy» (180.000 dwt, 2004) με παράδοση Dunkirk 11-13 Νοε. και επαναπαράδοση Skaw/Passero, ναυλώθηκε (8/11) στα \$ 173.000 την ημέρα (από τη SK Shipping Korea).

Αγορά Panamax

Αντίθετα, ο Baltix Panamax Index σημείωσε πτώση 1.252 μονάδων από το ρεκόρ των 11.713 μονάδων που είχε σημειώσει στις 30 Οκτ., πέφτοντας στις 10.461 μονάδες δείκτη στις 16 Νοεμ. Γενικότερα η αγορά των Panamax εμφανίζεται υποτονικότερη, με διαφαινόμενη τη διόρθωση στα επίπεδα των ναύλων τους και στις δύο αγορές.

Στον Ειρηνικό, το «Ruby Indah» (77.755 dwt, 1998) με παράδοση PMO 10 Νοεμ. και επαναπαράδοση Skaw/Passero, ναυλώθηκε (15/11) στα \$ 75.000 την ημέρα (από τη Swissmar). Ενώ το «Leonardo Lembo» (75.473 dwt, 1996) με παράδοση Κίνα 12-25 Δεκ., για χρονική διάρκεια 12 μηνών, ναυλώθηκε (15/11) στα \$ 78.000 την ημέρα (από την Cosco Oceania). Επίσης το «Royal Breeze» (76.679 dwt, 2001) με παράδοση Kakogawa 5-7 Νοεμ. και επαναπαράδοση Japan, ναυλώθηκε (7/11) στα \$ 94.500 την ημέρα (από τη Mitsubishi). Στον Ατλαντικό, το «Rose Atlantic» (75.500 dwt, 2005) με παράδοση Passero

18-20 Νοεμ. και επαναπαράδοση Κίνα, ναυλώθηκε (15/11) στα \$ 88.500 την ημέρα (Cargill Geneva), ενώ το «Penda Bulker» (76.520 dwt, 2005) με παράδοση Piombino 8-10 Νοεμ. και επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, ναυλώθηκε (8/11) στα \$ 90.000 την ημέρα.

Αγορά Supramax

Ο Baltic Supramax Index, παρά την ενθαρρυντική παρένθεση της 2ης εβδομάδας του Νοεμβρίου, συνεχίζει την πτωτική πορεία από το υψηλό των 6.956 μονάδων δείκτη στις 30 Οκτωβρίου και με τις απώλειες να φτάνουν τις 266 μονάδες, πέφτοντας στις 6.690 μονάδες δείκτη στις 16 Νοεμβρίου.

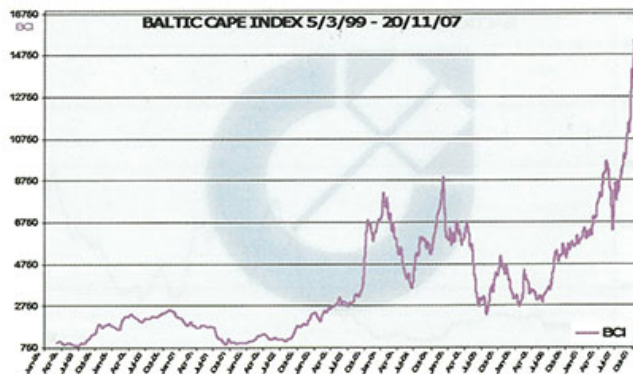
Ενδεικτικά αναφέρουμε το «Ince Inebolu» (52.239 dwt, 2002) με παράδοση Zhoushan 12-14 Νοεμ. και επαναπαράδοση Κίνα, ναυλώθηκε (7/11) στα \$ 73.000 την ημέρα (Eitzen Bulk Denmark). Επίσης το «Yuanning Sea» (55.000 dwt, 2004) με παράδοση Kandla 8/12 Νοεμ. και επαναπαράδοση Κίνα, ναυλώθηκε (1/11) στα \$ 80.500 την ημέρα (Cosbulk).

Οικονομία

Ιστορικά έχει αποδειχθεί ότι η ναυτιλία ακολουθεί τους παγκόσμιους οικονομικούς κύκλους, τουλάχιστον τα τελευταία 30-40 έτη. Το «αισιόδοξο» σενάριο για τη ναυτιλία αποτελεί η συνεχιζόμενη αυτή άνοδος της παγκόσμιας οικονομίας. Το ερώτημα που προκύπτει, είναι πόσο θα διαρκέσει αυτή η ανάπτυξη και κατά πόσο θα επηρεάσει το παγκόσμιο εμπόριο και κατ' επέκταση το διεθνές ναυτιλιακό εμπόριο.

Βέβαια, στους προηγούμενους οικονομικούς κύκλους, η παγκόσμια ανάπτυξη στηριζόταν κυρίως στις ανεπτυγμένες - ώριμες οικονομίες (π.χ. ΗΠΑ, Ε.Ε.) του δυτικού κόσμου. Σήμερα, ωστόσο, στο φαινόμενο της παγκόσμιας ανάπτυξης έχουν ενεργητικό ρόλο και συνεισφέρουν σημαντικά και οι οικονομίες αναπτυσσόμενων οικονομιών σε παγκόσμια κλίμακα (π.χ. BRIC Group, OECD).

Τα τελευταία 5 χρόνια οι παγκόσμιοι ρυθμοί ανάπτυξης είναι ασυνήθιστα υψηλοί, υπερβαίνοντας σημαντικά το μέσον όρο της 35ετίας 1970-2005, που βρισκόταν στο 3,2%. Το 2007 ο ρυθμός αυτός φτάνει το 5,2%, ενώ το 2008 αναμένεται να έχει μια μικρή υποχώρηση, στο 4,8%. Οι ανερχόμενες μεγάλες χώρες του BRIC Group (η Κίνα, η Ινδία, η Ρωσία και η Βραζιλία) αναμένεται το 2008 να αναπτυχθούν με ρυθμούς 10,9%, 8,2%, 7,7%, και 4,2%, αντίστοιχα, και έτσι



να αποτελέσουν την ατμομηχανή της παγκόσμιας οικονομίας.

Στον αντίποδα βρίσκεται σήμερα η οικονομία των ΗΠΑ, όπου ο αναμενόμενος ρυθμός ανάπτυξης είναι 1,7%, από 4,4% στο τέλος του 2004 με πιθανότητα 40% να γίνει αρνητικός. Στην Ευρώπη, ο ρυθμός ανάπτυξης αναμένεται στο 2%, χωρίς όμως την πιθανότητα μεγαλύτερης υποχώρησης, όπως στις ΗΠΑ. Η Ευρώπη διατηρεί ισάξιες εμπορικές σχέσεις με την Ασία και τις ΗΠΑ. Συνεπώς, η επίδραση μιας πιθανής ύφεσης στις ΗΠΑ δεν θα είναι τόσο δραματική για την Ευρώπη όσο θα ήταν 20 χρόνια νωρίτερα, αν και ήδη έχουν αρχίσει να διαφαίνονται τα πρώτα σημάδια υποχώρησης των επενδύσεων, της επιχειρηματικής εμπιστοσύνης, καθώς και της εμπιστοσύνης των καταναλωτών. Αυτή, πάντως, η πρωτόγνωρη ανάπτυξη κινδυνεύει να «αναχαιτιστεί» από τα όποια προβλήματα της παγκόσμιας οικονομίας και των χρηματιστηριακών αγορών της Δύσης.

Συγκεκριμένα, η αμερικανική οικονομία φαίνεται να οδηγείται σε ύφεση, η αύξηση στην τιμή του πετρελαίου δημιουργεί αναζωπύρωση του πληθωρισμού παγκοσμίως και η κρίση στις πιστωτικές αγορές αποδεικνύεται χειρότερη από ό,τι αρχικά είχε εκτιμηθεί.

Είναι ανοικτό ερώτημα, αν μια ύφεση στις ΗΠΑ, η οποία παράγει περίπου το 1/4 του παγκόσμιου ΑΕΠ, συμπαρασύρει και τον υπόλοιπο κόσμο, ή αν τελικά η πρωθυπουργική δύναμη της ανάπτυξης σε Κίνα, Ινδία, Ρωσία και Βραζιλία έχει αυτόνομα στηρίγματα. Οι χρηματιστηριακές αγορές προσεξοφλούν το δεύτερο αισιόδοξο σενάριο, όπως αυτό φαίνεται από τη δια-

φορετική πορεία των δεικτών τους.

Η κρίση των αγορών του Αυγούστου από την αύξηση του πιστωτικού κινδύνου και τη μείωση της ρευστότητας αποδεικνύεται και η σημαντικότερη πηγή κινδύνων, καθώς δεν έχει ακόμα εμφανίσει όλες τις αρνητικές συνέπειές της. Σημαντική παράμετρο για την παγκόσμια ανάπτυξη, σε μεσο-πρόθεσμη βάση, αποτελεί η μεταφορά της πιστωτικής κρίσης στην πραγματική οικονομία. Στο πλέον απαισιόδοξο σενάριο, το κόστος δανεισμού επιχειρήσεων και καταναλωτών θα είναι αυξημένο για μεγάλο χρονικό διάστημα, ενώ θα στερέψουν και τα δανειακά κεφάλαια, με αποτέλεσμα να μειωθούν οι επενδύσεις και η κατανάλωση σε ΗΠΑ και Ευρώπη, πολύ περισσότερο από τις σημερινές προβλέψεις.

Η τρέχουσα κρίση στις πιστωτικές αγορές αποτελεί πλέον παγκόσμιο φαινόμενο και δεν περιορίζεται στην ενυπόθηκη αγορά κατοικίας της Αμερικής. Οι ζημιές που έχουν ανακοινωθεί μέχρι στιγμής (περίπου 45 δισ. δολάρια) υπολείπονται των εκτιμωμένων συνολικών ζημιών που δεν έχουν ανακοινωθεί (πρόχειρη εκτίμηση 200-400 δισ. δολάρια). Ήδη τα πρόσφατα ανακοινωθέντα στοιχεία και από τις δύο πλευρές του Ατλαντικού οδηγούν στη υιοθέτηση αυστηρότερων κριτηρίων στις χορηγήσεις από τις τράπεζες τα επόμενα χρόνια. Επιπλέον, η εφαρμογή - υιοθέτηση της Basel II για τη διαχείριση του πιστωτικού κινδύνου παγκοσμίως από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και η καθιέρωση επιτοκίων πολλών ταχυτήτων ανάλογα με την πιστοληπτική αξιολόγηση του δανειολήπτη θα επηρεάσουν σημαντικά το κόστος δανεισμού, κυ-

ρίως για τους πελάτες με δραστηριότητα σε τομείς της οικονομίας με υψηλό «ουστημικό» κίνδυνο, όπως για παράδειγμα θεωρείται η ναυτιλία.

Ένας μεγάλος κίνδυνος για την παγκόσμια οικονομία προέρχεται από τη μεγάλη αύξηση των τιμών του πετρελαίου. Οι επιπτώσεις στην ανάπτυξη και τον πληθωρισμό θα είναι μεγαλύτερες αν οι τιμές παραμείνουν για μεγάλο χρονικό διάστημα σε υψηλά επίπεδα, αλλά οι οποιοσδήποτε προβλέψεις για τη μελλοντική τιμή του πετρελαίου είναι παρακινδυνευμένες.

Η τιμή του πετρελαίου από την αρχή του έτους έχει αυξηθεί κατά 46% και το δολάριο έχει υποχωρήσει έναντι του ευρώ πάνω από το 10%. Η κερδοσκοπία συμμετέχει κατά 25% στη διαμόρφωση της σημερινής τιμής του πετρελαίου. Η βασική παράμετρος της κερδοσκοπίας έχει σχέση με τις προβλέψεις για τα αποθέματα πετρελαίου. Η αύξηση της τιμής του πετρελαίου, κατά τους τελευταίους μήνες, προήλθε από μια αξιοσημείωτη πτώση των πετρελαϊκών αποθεμάτων, κυρίως στην Αμερική, και τη «σπέκουλα» που αναπτύχθηκε σχετικά με τις ανησυχίες μήπως το ύψος των πετρελαϊκών αποθεμάτων κατά τη διάρκεια του χειμώνα δεν είναι επαρκές, με αποτέλεσμα να προκληθούν ελλείψεις στην αγορά. Επιπλέον οι κερδοσκόποι, μεταξύ των οποίων hedge funds και μεγάλες επενδυτικές τράπεζες, έχουν κατακλύσει την αγορά εμπορευμάτων, ωθώντας προς τα πάνω την τιμή σε κάθε είδηση για ενδεχόμενα προβλήματα στην προσφορά ή στην ισχυρότερη ζήτηση. Στο πλευρό τους έχουν σύμμαχο τη διολίσθηση του δολαρίου (η πορεία του δολαρίου



Σύγχρονα Δεξαμενόπλοια

Ελληνική Σημαία

Ευρωπαϊκή Εταιρεία

Ευκαιρίες Σταδιοδρομίας

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd.

Ακτή Μιαούλη 69, 18537 Πειραιάς

T 0030 210 455 8000 – Φ 0030 210 455 8010 – crew.gr@euronav.com

www.euronav.com



EURONAV

The ocean is our environment

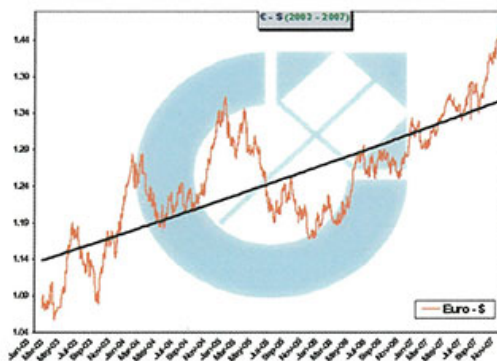
αποτελεί το βασικό μοχλό για την κερδοσκοπία στο πετρέλαιο) και τις γεωπολιτικές εξελίξεις. Ξεχνούν, όμως, ότι ροκανίζεται η ανάπτυξη και φουντώνει ο πληθωρισμός, οδηγώντας κυρίως τις ανεπτυγμένες οικονομίες στον εφιάλτη του στασιμοληθωρισμού, κάτι το οποίο επισήμανε ο επικεφαλής της FED, κ. Μπερνάνκι.

Πιο συγκεκριμένα, μεγάλος κίνδυνος για την οικονομία των ΗΠΑ και για τις άλλες οικονομίες της Δύσης, ως συνέπεια και της ανόδου των τιμών του πετρελαίου παγκοσμίως, είναι η επιστροφή του στασιμοληθωρισμού/«stagflation» - ένα οικονομικό περιβάλλον υψηλού πληθωρισμού σε συνδυασμό με χαμηλά επίπεδα ανάπτυξης της οικονομίας. Ή, για να κυριολεκτούμε, μιλάμε για «slowflation», ένα οικονομικό περιβάλλον υψηλών επιτοκίων σε πραγματικούς όρους, ώστε θεωρητικά να αναχαιτιστεί ο κίνδυνος του υψηλού πληθωρισμού, με συνέπεια να πληγούν οι αναπτυξιακοί ρυθμοί της οικονομικής δραστηριότητας και να οδηγηθούμε σε οικονομική ύφεση.

Γενικότερα επικρατεί σκεπτικισμός για το κατά πόσο η νομισματική πολιτική που ασκείται μέσω των παρεμβατικών επιτοκίων από την κεντρική τράπεζα των ΗΠΑ (FED) θα καταφέρει να στηρίξει την οικονομία όπως έκανε στις προηγούμενες υφέσεις.

Και η κατάσταση μπορεί γίνει δυσκολότερη, καθώς η Κίνα και οι άλλες οικονομίες των αναδυόμενων αγορών που είχαν δράσει ως αντιπληθωριστική δύναμη στην παγκόσμια οικονομία, με συνέπεια να κρατηθεί ο πληθωρισμός σε χαμηλά επίπεδα, εξαγουν πλέον πληθωρισμό και όχι αποπληθωρισμό. Η οικονομική έκρηξη στην Κίνα έχει εκτινάξει τον ετήσιο πληθωρισμό από τα επίπεδα του 2% που ήταν στις αρχές του έτους στο 6% το Σεπτέμβριο και τον Οκτώβριο.

Βεβαίως, πρέπει να τονιστεί ότι η τιμή του πετρελαίου σήμερα είναι μεν υψηλή, αλλά ακόμα όχι η ιστορικά υψηλότερη, αν ληφθεί υπόψη η παράλληλη ιστορική άνοδος των τιμών των αγαθών και υπηρεσιών.



Ωστόσο, το δολάριο θα δεχτεί περαιτέρω πιέσεις και θα χάσει κι άλλο έδαφος έναντι του ευρώ και της στερλίνας εν όψει της προς τα κάτω αναθεώρησης των εκτιμήσεων για την αμερικανική ανάπτυξη. Το αμερικανικό νόμισμα αρχίζει πλέον να χάνει αισθητά έδαφος και έναντι του γιεν. Η πορεία του ήδη αποδυναμωμένου δολαρίου συνδέεται άμεσα με τη βελτίωση της κατάστασης στην οικονομία των ΗΠΑ. Βελτίωση που δεν θα συμβεί μέχρι και το πρώτο τρίμηνο του 2008. Πολλά επίσης εξαρτώνται από την εκτόνωση της κρίσης στην αμερικανική αγορά ακινήτων.

Υπάρχουν, πάντως, και ορισμένοι άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν την πορεία των ισοτιμιών. Η κεντρική τράπεζα της Κίνας ανακοίνωσε την πρόθεσή της για μια διαφοροποίηση των συναλλαγματικών αποθεμάτων της (υπολογίζονται στα \$ 1,43 τρισ.), αναζητώντας «ισχυρότερα νομίσματα σε σχέση με το δολάριο», οδηγώντας το σε νέο ρεκόρ πτώσης. Η επιρροή των παγκόσμιων συναλλαγματικών αποθεμάτων είναι μεγάλη σε ό,τι αφορά τις διακυμάνσεις των ισοτιμιών, εάν, μάλιστα, αναλογιστεί κανείς ότι ξεπέρασαν το όριο των 6 τρισ. δολαρίων στα τέλη του Αυγούστου και πρόκειται να πλησιάσουν τα 6,5 τρισ. δολάρια μέχρι τα τέλη του έτους. Τα εν λόγω αποθέματα συσσωρεύονται, ουσιαστικά, σε μηνιαίο ρυθμό της τάξεως του 50% από το 2006.

Σε γενικές γραμμές αναμένεται ότι η παγκόσμια ανάπτυξη θα επιβραδυνθεί γύρω στο 4,8% το 2008. Αναπόφευκτη είναι και η αναθεώρηση των εκτιμήσεων για την ισοτιμία του ευρώ στα 1,51 δολάρια και της στερλίνας στα 2,13 δολάρια κατά τα τέλη του τρέχοντος έτους. Μεσοπρόθεσμα, έως τα μέσα του 2008 το δολάριο εκτιμάται πως θα παραμείνει αδύναμο ως προς το ευρώ στη πε-

ριοχή του 1,50, για να ανακάμψει στο δεύτερο μισό του ερχόμενου έτους. Προβλέπεται, επίσης, ενίσχυση του γιεν στα 106 έναντι του δολαρίου μέχρι το τελευταίο τρίμηνο του 2007, για να υποχωρήσει μέχρι τα τέλη του 2008 στα 116 γιεν.

Αναφορικά με τη διαχείριση των παραπάνω κινδύνων, η FED ήδη προχώρησε σε δύο μειώσεις επιτοκίων από το 5,25% στο 4,50% και είναι πιθανό να δούμε μια ακόμα πτώση κατά 0,25% στο διάστημα έως τον Ιανουάριο του 2008. Η περαιτέρω μείωση των επιτοκίων της μέσα στο 2008 θα εξαρτηθεί από τη διάρκεια της πιστωτικής κρίσης, τη μελλοντική πορεία της αμερικανικής οικονομίας, καθώς και την εξέλιξη του πληθωρισμού. Είναι πιθανό ότι η αύξηση των πληθωριστικών πιέσεων κατά τους επόμενους μήνες θα αποτρέψει τη FED να μειώσει τα επιτόκια κάτω από το 4,25%. Η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (ECB) ήδη ανέβαλε αύξηση στο παρεμβατικό επιτόκιο, που αρχικά άφηνε να διαφανεί ότι θα κάνει και φαίνεται ότι το 2007 θα αναβάλει περαιτέρω αυξήσεις. Στη διάρκεια του 2008, αν τελικά αποκατασταθεί η ισορροπία στις χρηματοπιστωτικές αγορές, δεν μπορούμε να αποκλείσουμε την πιθανότητα μιας αύξησης του επιτοκίου παρέμβασης από το σημερινό 4% στο 4,25%.

Επίσης, η αγορά εργασίας παραμένει ισχυρή και η αύξηση της προσφοράς χρήματος διατηρείται σε ιστορικά υψηλά.

Εν κατακλείδι, οι βραχυπρόθεσμες, οι μεσοπρόθεσμες και κατά συνέπεια και οι μακροπρόθεσμες προοπτικές παραμένουν θετικές, υποδηλώνουν ωστόσο ηπιότερες οικονομικές συνθήκες από αυτές που βίωσε η παγκόσμια οικονομία τα τελευταία πέντε χρόνια.

Η πρόσφατη «διόγκωση» των εσόδων στα πλοία ξηρού φορτίου συνοδεύτηκε από μια ιδίου τύπου άνοδο των ναύλων στις χρονοναυλώσεις. Ίσως είναι ώρα για «ασφαλές αγκυροβάλοι» στα σημερινά επίπεδα ναύλων. ☉

SEAMANSHIP IS ART
Thoucydides, 420 BC



14 Years of
CREATIVE
GROWTH



art in design www.artindesign.gr 00210 8039394



Fleet Manager:
Tsakos Shipping & Trading S.A.



TEN LTD
TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD

TNP
LISTED
NYSE

1977-2007
30 YEARS OF EXCELLENCE!

WHAT DOES GRIFFIN BRING TO THE UNPREDICTABLE WORLD OF CREW TRAVEL?

PEACE OF MIND.

Crew travel can be difficult and unpredictable. Lack of seat availability, missed connections, visa and security issues, weather disruption, political unrest – the obstacles are endless. Griffin's knowledge and expertise deliver the solutions that you need and the peace of mind that you're seeking. As a dedicated specialist with highly trained people around the globe, we handle extraordinary challenges on a day-to-day basis, as if they were routine. For us – they are.



Getting People in Place. On Time. Worldwide.

www.griffintravel.com



Griffin Global Group



1977-2007... 30 Years Servicing the Global Marine and Offshore Communities

The Griffin Global Group is very proud that in March 2007 we celebrated our 30th Birthday.

From small beginnings at the start of its first office in Piraeus, Greece, we had within a few months, opened a second office in London in the UK.

It quickly became apparent that in order to better serve the Marine industry, Griffin's core client base; Griffin had to be present where the Industry was most active.

Griffin was the first Marine travel provider to realise the importance of the Philippine crew market and very soon after, established our first office outside Europe, with an office in Manila.

And the rest as they say is history...

Following soon after Manila, new offices opened in Limassol, Cyprus, Hong Kong, Mumbai, Singapore, Houston and Miami in the US, the latest additions being Durban, South Africa, Southampton UK and Vancouver Canada.

The Griffin Global Group now comprises more than 27 International offices wholly owned by the parent company, extending from Tokyo and Shanghai in the east, to Vancouver and Niteroi to the west and Aberdeen and Oslo in the north, to Durban and Cape Town to the south.

Today, Griffin offices around the world offer a "seamless" service to their clients encompassing pioneering IT technology, bespoke management tools, Global Fares Database, full in house 24/7 service, and a pool of more than 1 million

negotiated fares specifically for the Marine, Cruise and Offshore Industries, with more than 90 Airlines worldwide, including of course all the major carriers.

In this year of celebrations, we want to acknowledge and thank all those who have contributed in establishing Griffin as the Market Leader and the most Respected Travel Provider within the Marine, Cruise and Offshore Industries.

This position would not have been achieved and sustained over the years, without the appreciated help and support of our many long established clients that have been educating, advising, and supporting us during those first 30 years.

To all of our clients therefore, both large and small wherever you are located, we say a big Thank You, for your trust, help and support during our first 30 years.

Next we would like to thank our loyal suppliers, for listening to our needs and standing by us during good as well as difficult times.

Finally, a big Thank You, to all our loyal and dedicated staff, all 500 of them around the world, old and new, for their hard work, loyalty and exceptional dedication to servicing our client's needs.

From Griffin's Management, we promise continued Vision, Innovation and Dedication, along with a commitment to better improve the services provided to our customers.

We are looking forward to working with you and meeting the challenges of the next 30 years.

We wish you all a very Happy Christmas and a Prosperous New Year!

Our Offices:

Aberdeen, Arendal, Athens, Beijing, Dubai, Durban, Genoa, Hong Kong, Houston, Jakarta, Limassol, London, Lowestoft, Manila, Miami, Moscow, Mumbai, New Delhi, Niteroi, Oslo, Perth, Riga, Shanghai, Singapore, Southampton, Tokyo, Vancouver.

Visit us at: www.griffintravel.com

■ NAVIOS MARITIME Αγορές πλοίων



Στην αγορά πέντε πλοίων τύπου μεταφοράς χύδην φορτίου τύπου capesize προχώρησε η εισηγμένη στο NYSE Navios Maritime. Στην αγορά, το κόστος της οποίας έφτασε τα 488 εκατ. δολάρια, συμπεριλαμβάνεται ένα πλοίο ιαπωνικής κατασκευής, χωρητικότητας 180.000 dwt, bulk, το οποίο αναμένεται να παραδοθεί στην εταιρεία στο τέταρτο τρίμηνο του 2009 έναντι 104 εκατ. δολαρίων.

Τα υπόλοιπα τέσσερα πλοία είναι κορεατικής κατασκευής, χωρητικότητας 172.000 dwt, και θα παραδοθούν στην εταιρεία στα τέλη του 2009 και στις αρχές του 2010. Το κόστος τους θα ανέλθει στα 384 εκατ. δολάρια. Η εταιρεία διαχειρίζεται

ένα στόλο από 44 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3,8 εκατ. dwt

Τα κέρδη της Navios Maritime Holdings ανήλθαν στα 74.485 εκατ. δολάρια για το εννιάμηνο του 2007, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 47,69 εκατ. δολάρια σε σχέση με το εννιάμηνο του 2006, όταν είχαν φτάσει τα 26,79 εκατ. δολάρια.

Για το ίδιο διάστημα τα έσοδα της ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακής εταιρείας διαμορφώθηκαν στα 449,89 εκατ. δολάρια, από 153,56 εκατ. δολάρια στο εννιάμηνο του 2006, ενώ τα EBITDA έφτασαν τα 135.122 εκατ. δολάρια από 84.194 εκατ. δολάρια πέρυσι. ☉

■ TOP TANKERS

Εισβάλλει στην αγορά ξηρού φορτίου



Το πλοίο μεταφοράς ξηρού φορτίου «Bertram» παρέλαβε η ναυτιλιακή εταιρεία Top Tankers. Πρόκειται για το πρώτο από τα έξι πλοία rapamax τα οποία αναμένονται να παραδοθούν στην εταιρεία μεταξύ των τελευταίων μηνών του 2007 και των πρώτων του 2008. Το «Bertram» έχει χωρητικότητα 73.506 dwt και έχει ναυπηγηθεί στη Νότια Κορέα το 1995.

Το πλοίο χρονοναυλώθηκε για περίοδο 24-26 μηνών με ημερησίο ναύλο 29.700 δολ.

Ο κ. Ευάγγελος Πιστιόλης, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Top Tankers, δήλωσε ότι η παραλαβή του «Bertram» σηματοδοτεί την επίσημη είσοδο της εταιρείας του στη μεταφορά ξηρού φορτίου, που είναι μια επένδυση της τάξεως των 370 εκατ. δολ. «Η διαφοροποίηση που υλοποιούμε με αυτή την κίνηση», συνέχισε ο κ. Πιστιόλης, «θα συμβάλει στο να καταστήσει την Top Tankers μια ισχυρότερη εταιρεία με ευρύτερη επιχειρηματική βάση στις θαλάσσιες μεταφορές». ☉

■ STEALTHGAS Τα νέα του 9μήνου

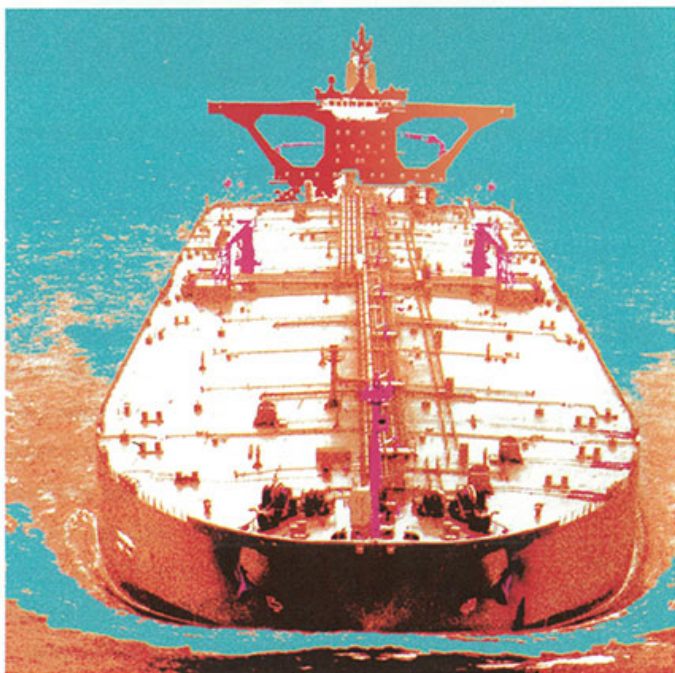
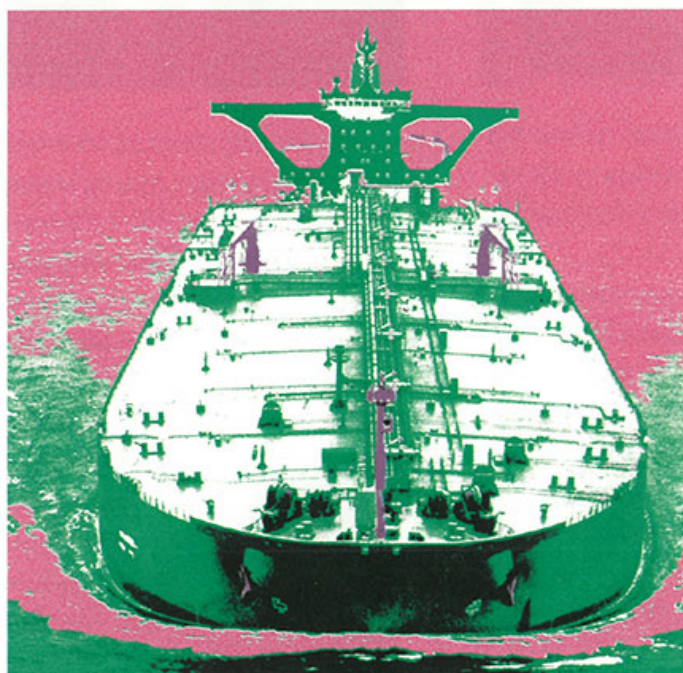
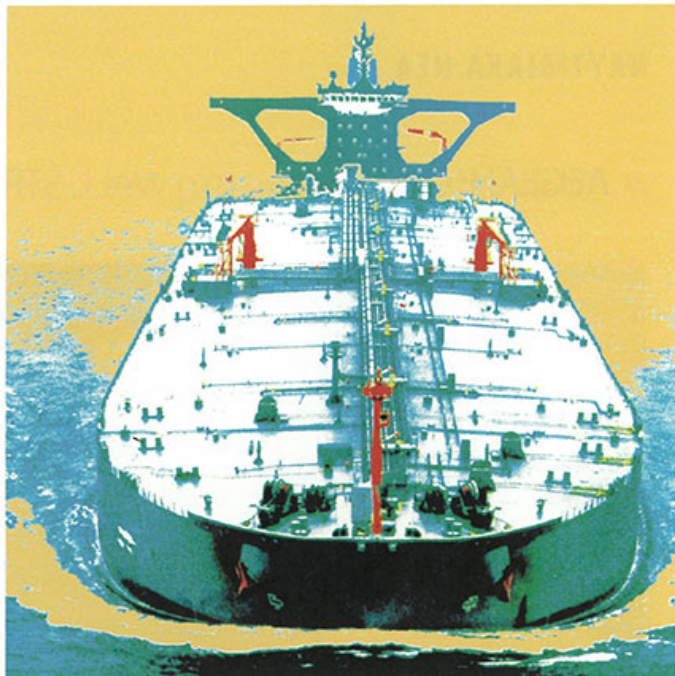


Τα οικονομικά αποτελέσματα του εννεαμήνου 2007 αντικατοπτρίζουν για τη ναυτιλιακή εταιρεία Stealthgas ένα στόλο από 35,1 πλοία κατά μέσον όρο, με ημερησίο κέρδος ανά πλοίο 6.747 δολάρια έναντι 28 πλοίων το τρίτο τρίμηνο του 2006 με μέσο ημερησίο κέρδος ανά πλοίο 6.675 δολ.

Η ναυτιλιακή εταιρεία παράλληλα πούλησε πρόσφατα τρία από τα μεγαλύτερα σε ηλικία πλοία που είχε στο στόλο της, ενώ παράλληλα παρέλαβε δύο νέα LPG carriers. Αναλυτικότερα παρέλαβε το «Gas Sophie» ναυπήγησης 1995, 3.500 cbm, και το νεότευκτο «Gas Haralambos» ναυπήγησης 2007 και χωρητικότητας 7.000 cbm. Παράλληλα πούλησε τα «Gas Oracle», «Gas Renovatio» και «Gas Nemesis» έναντι 27,3 εκατ. δολαρίων. Τα τρία πλοία θα παραδοθούν στη διάρκεια του Ιανουαρίου του 2008. Επίσης η Stealthgas ανακοίνωσε ότι ναύλωσε το LPG carrier «Gas Tiny» για δύο χρόνια, ενώ εξασφάλισε για ακόμα τέσσερα χρόνια τη δραστηριοποίηση του «Gas Emperor». Το ναυλοσύμφωνο του πλοίου λήγει τον Ιούνιο του 2008, και η εταιρεία το ναύλωσε για τέσσερα χρόνια με bare boat για τέσσερα χρόνια.

Η ναυτιλιακή εταιρεία έχει εξασφαλίσει το 86% των ημερών λειτουργίας του στόλου για το 2008 και το 45% για το 2009.

Επίσης, η Stealthgas, στο τρίτο τρίμηνο, παρέλαβε δύο ακόμη πλοία, ανεβάζοντας το συνολικό αριθμό του στόλου στα 36, ενώ ανανέωσε και μια σειρά ναυλώσεων με υψηλότερους ναύλους. ☉



First Class tankers: a new perspective



Tankers are like a work of art – the more quality they offer, the more valuable they are. Welcome to GL, your First Class partner in improving the operational safety and profitability of your tankers!

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



■ AEGEAN: ένας χρόνος στη WALL STREET



Ένα χρόνο έκλεισε στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης η διαπραγμάτευση της μετοχής της AEGEAN καταγράφοντας μια πορεία ικανοποιητική, αφού η μετοχή σε αυτό το διάστημα τριπλασίασε την αξία της. Ειδικότερα η AEGEAN έγινε δεκτή στο NYSE τα τέλη του 2006 και η μετοχή της άρχισε να διαπραγματεύεται στις 6 Δεκεμβρίου του 2006, με την τιμή των 14 δολαρίων.

Στο διάστημα των 12 μηνών η μετοχή της εισηγμένης της AEGEAN είχε ικανοποιητική μέση ημερήσια εμπορευσιμότητα με αποτέλεσμα το market value της εταιρείας να φθάσει τα δύο δισεκατομμύρια δολάρια.



Περί τα μέσα Νοεμβρίου 2007 ο ιδρυτής και μεγαλομέτοχος της AEGEAN, Δημήτρης Μελισσανίδης, ανακοίνωσε ότι διαθέτει προς πώληση 7.500.000 μετοχές από το προσωπικό του χαρτοφυλάκιο.

Αυτό το πακέτο μετοχών προκάλεσε το ενδιαφέρον ισχυρών διεθνών θεσμικών επενδυτών παρά τη χρηματοπιστωτική κρίση που διανύει η αγορά των ΗΠΑ. Το «πακέτο» πωλήθηκε σε τιμές που κυμαίνονται γύρω στα 38 δολάρια ανά μετοχή, επιδεικνύοντας έτσι σοβαρές αντιστάσεις στις πτωτικές τάσεις που παρατηρούνται στις διεθνείς αγορές.

Ο Δημήτρης Μελισσανίδης με την κίνηση αυτή άντλησε περίπου 300 εκατομμύρια δολάρια. Υπενθυμίζεται ότι η AEGEAN συνεχίζει την ανοδική της πορεία ειδικότερα μετά την εξαγορά της βελγικής Bunkers at Sea και της αγγλικής Portland Bunkers, που δραστηριοποιούνται στον τομέα των διεθνών ναυτιλιακών καυσίμων.

Το Portland Bunkers που βρίσκεται στο ομώνυμο λιμάνι, βόρεια του κόλπου Weymouth Bay στη Μεγάλη Βρετανία, έχει γίνει δέκτης σημαντικών επενδύσεων τα τελευταία χρόνια από την BP και τη ΔΙΕΚΑΤ.

Το άρτια εκσυγχρονισμένο τέρμιναλ διαθέτει υπεράσχυρο εξοπλισμένο κέντρο ελέγχου, το οποίο παρέχει τη δυνατότητα τηλεχειρισμού της εγκατάστασης, περιλαμβάνοντας μετρήσεις με ραντάρ, αυτοματοποιημένο control room και computerized σύστημα πυρανίχνευσης. Επίσης, η εταιρεία συνεχίζει να παραλαμβάνει σε κανονικούς ρυθμούς τα νεότευκτα δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος (double hull), τα οποία αναλαμβάνουν άμεσα έργο στο δίκτυο των σταθμών bunkering που ήδη έχει εξαπλωθεί κυριολεκτικά στις Επτά Θάλασσες, ενώ βρίσκονται σε εξέλιξη και άλλα σχέδια για εξαγορά ή ίδρυση τέτοιων σταθμών και σε άλλα κομβικά σημεία της διεθνούς ναυτιλίας. Τέλος, μια εντελώς νέα δράση για την AEGEAN αποτελεί η διακίνηση των λιπαντικών ναυτιλίας Alpha Marine Lubricants, διαδικασία η οποία ήδη γίνεται από τα λιμάνια του Πειραιά και της Σιγκαπούρης, ενώ αναμένεται να επεκταθεί σε άλλα 20 μεγάλα λιμάνια σε ολόκληρο τον κόσμο. ☉

■ Τα αποτελέσματα του ετήσιου τακτικού-προσυνεδριακού Γ.Σ. της ΠΝΟ

Ολοκληρώθηκαν οι εργασίες του ετήσιου τακτικού και προσυνεδριακού γενικού συμβουλίου της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομο-



σπονδίας (ΠΝΟ), στη διάρκεια του οποίου υπερψηφίστηκε ο απολογισμός έργου της διοίκησης και ανέδειξε ως πρωταρχικό θέμα τη διασφάλιση θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών, τη μελλοντική διεύρυνσή τους, την κοινωνικοασφαλιστική προστασία και τη φορολογική μεταχείρισή τους.

Παράλληλα, το γενικό συμβούλιο ενημερώθηκε



για τις εξελίξεις στα μεγέθη και τη φυσιογνωμία της ελληνικής ναυτιλίας, τη συνεχιζόμενη δυσμενή δεσπόζουσα θέση των σημαίων ευκαιρίας, τις εξελίξεις στη διαμόρφωση της

ναυτιλικής πολιτικής της Ε.Ε. κ.λπ.

Ειδικότερα, το γενικό συμβούλιο ανέπτυξε γόνιμο και εποικοδομητικό διάλογο, που εστιάστηκε στην ανάγκη διασφάλισης του συνταγματικά κατοχυρωμένου δικαιώματος των ναυτεργατών για εργασία στα πλοία, χωρίς αποκλεισμούς και εξαιρέσεις από τη μια μεριά και στην καταστρατήγηση και συστηματική παραβίαση της κείμενης νομοθεσίας, με τις διαπιστωμένες ατέλειες και αδυναμίες που παρουσιάζει, από την άλλη. Τέλος, θέματα που αφορούν κοινωνικοασφαλιστικά ζητήματα υπήρξαν αντικείμενο συζητήσεων του συμβουλίου. ☉

- General Ships' Repairs
- Fabrications
- Reconditioning
- Stock House

SERVING
GREEK SHIPPING
SINCE 1970

10 Dervenakion Str, 185 45 Piraeus
Tel: (+30210) 463 0126 - 463 0823
Fax: (+30210) 461 9583
E-mail: liakos@otenet.gr



ERNST & YOUNG

■ Οι αναδυόμενες αγορές οδηγούν τη δραστηριότητα των IPO παγκοσμίως

Την 6η θέση στην Ευρώπη καταλαμβάνουν οι ελληνικές επιχειρήσεις με συνολικά κεφάλαια 500 εκατ. δολαρίων

Πτώση εμφάνισε η δραστηριότητα των IPO παγκοσμίως κατά το τρίτο τρίμηνο του 2007 και σε σχέση με το αμέσως προηγούμενο τρίμηνο του ίδιου έτους, σύμφωνα με την τριμηνιαία έκθεση Global IPO Update που δημοσίευσε η Ernst & Young. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των IPO για 24 χώρες, μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνεται η Ελλάδα, ο αριθμός των IPO μειώθηκε κατά 22% σε



σύγκριση με το δεύτερο τρίμηνο του 2007, ενώ ο συνολικός όγκος των συγκεντρωθέντων κεφαλαίων σημείωσε πτώση της τάξης του 36%. Οι αναδυόμενες αγορές της Ρωσίας, της Κίνας, της Βραζιλίας και της Ινδίας οδηγούν τη δραστηριότητα των IPO συγκεντρώνοντας συνολικά 27 δισ. δολάρια σε 118 IPOs, 7 εκ των οποίων κατατάσσονται στα 10 μεγαλύτερα για το τρίτο τρίμηνο του 2007.

Η μείωση των συμφωνιών στις ώριμες αγορές -κυρίως σε αυτές των ΗΠΑ και της Μ. Βρετανίας- οφείλεται πιθανότατα στην αβεβαιότητα που προκλήθηκε στις κεφαλαιαγορές μετά την τιτλοποίηση δευτερογενούς χρέους στις ΗΠΑ. Εντούτοις, τα τελευταία τρία χρόνια εμφανίζεται πτωτική τάση κατά το τρίτο τρίμηνο - ενδεχομένως λόγω του ότι συμπίπτει με την περίοδο των θερινών διακοπών.

Τρεις ελληνικές επιχειρήσεις περιλαμβάνονται μεταξύ των εταιρειών που προχώρησαν σε εισαγωγή μετοχών, με συνολικό συγκεντρωθέν κεφάλαιο ύψους 500 εκατομμυρίων δολαρίων. Το ποσό αυτό αναλογεί στο 1% του συνολικού κεφαλαίου παγκοσμίως και φέρνει την Ελλάδα στην 6η θέση μεταξύ των κρατών της Ευρώπης. Οι ελληνικές εταιρείες είναι οι Paragon Shipping Inc. (181 εκατ. δολάρια), Aegean Airlines (184,4 εκατ. δολάρια) και Queenco Leisure International Ltd (149,9 εκατ. δολάρια).

Η Κίνα, η Βραζιλία και οι ΗΠΑ συγκέντρωσαν το 56% των συγκεντρωθέντων κεφαλαίων παγκοσμίως, με 14,4, 9,3 και 8,3 δισ. δολάρια αντίστοιχα. Η Κίνα αναδείχθηκε πρώτη σε ό,τι αφορά τον αριθμό των συνολικών συμφωνιών με 77, αφήνοντας πίσω την Αυστραλία (50) και τις ΗΠΑ (36).

Το Χρηματιστήριο της Αυστραλίας (ASX) εξακολουθεί να προηγείται με βάση τον αριθμό των εισαγωγών (12%) και ακολουθούν τα Χρηματιστήρια AIM του Λονδίνου (9%), HKSE του Χονγκ Κονγκ (9%) και NASDAQ της Νέας Υόρκης (5%). Παρά το γεγονός ότι στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (NYSE) σημειώθηκε μόλις το 4% των συμφωνιών IPO παγκοσμίως, οι συναλλαγές προσέλκυσαν το 15% του συνολικού συγκεντρωθέντος κεφαλαίου.

Σημειώνεται ότι η Ernst & Young Global είναι μια πρωτοπόρος εταιρεία παροχής ελεγκτικών, φορολογικών και χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, δραστηριοποιείται δε σε 140 χώρες στον κόσμο με προσωπικό το οποίο υπερβαίνει τα 100.000 στελέχη.

Στις αρχές του 1997 οι δραστηριότητες της Ernst & Young στην περιοχή της νοτιοανατολικής Ευρώπης ενοποιήθηκαν κάτω από την επωνυμία Ernst & Young Southeast Europe, με έδρα τα γραφεία της Ελλάδας και με σκοπό την αποτελεσματικότερη απόκριση στις ανάγκες των πελατών σε ευρύτερη γεωγραφική κάλυψη. ☉

■ Τελετή απονομής βραβείων AMVER

Παρουσία του υφυπουργού Εμπορικής Ναυτίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής Πάνου Καμμένου απονεμήθηκαν τα βραβεία AMVER σε ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες.

Ειδικότερα, στην ετήσια εκδήλωση που οργάνωσε το Propeller Club of the United States, Port of Piraeus, σε συνεργασία με την πρεσβεία και την Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών απονεμήθηκαν βραβεία σε αντιπροσώπους 147 ναυτιλιακών εταιρειών, για λογαριασμό 775 πλοίων τα οποία μετέχουν στο σύστημα AMVER.



Στην ομιλία του ο υφυπουργός κ. Καμμένος, αφού τόνισε την εξαιρετική συνεργασία που υπάρχει μεταξύ του Λιμενικού Σώματος και της Ακτοφυλακής των ΗΠΑ σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος, στο σύντομο χαιρετισμό του ανέφερε μεταξύ άλλων: «Η διάσωση της ανθρώπινης ζωής με όποιο τρόπο και αν γίνεται αποτελεί κορυφαία διαδικασία και εκπλήρωση του πρωταρχικού χρέους του ανθρώπου. Με αυτή τη λογική, το πρόγραμμα AMVER υπηρετεί και προστατεύει την ανθρωπότητα. Το 2006 το σύστημα AMVER έλαβε 295 κλήσεις για βοήθεια, 128 πλοία έσπευσαν να βοηθήσουν και έτσι σώθηκαν 177 ζωές.

»Το πρόγραμμα AMVER, ως η πιο σύγχρονη και εξελιγμένη μορφή θαλάσσιας διάσωσης, μας δίνει την ευκαιρία να συναντηθούμε όχι μόνο για να χαρούμε για τις πρωτιές μας, αλλά και για να αναδείξουμε την καθοριστική συμβολή των Ελλήνων ναυτικών στην κορυφαία διαδικασία της θαλάσσιας διάσωσης». ☉

■ Διεθνές βραβείο Ωνάση για τη ναυτιλία, το εμπόριο και τα χρηματοοικονομικά

Τη θεσμοθέτηση του διεθνούς Βραβείου Ωνάση για τη ναυτιλία, το εμπόριο και τα χρηματοοικονομικά ανακοίνωσε ο λόρδος δήμαρχος του City του Λονδίνου και επίτιμος πρύτανης του City University, John Stuttard, ενώπιον των πρυτανικών αρχών του City University και επιλεκτών μελών του επιχειρηματικού, εφοπλιστικού και ακαδημαϊκού κόσμου.

Το διεθνές Βραβείο Ωνάση θα απονέμεται, ανά διετία, σε επίλεκτο μέλος της πανεπιστημιακής κοινότητας, διεθνούς εμβέλειας και επιστημονικής αναγνώρισης, για το σύνολο του ακαδημαϊκού και ερευνητικού του έργου και εκ περιτροπής στους τομείς της ναυτιλίας, του εμπορίου και των χρηματοοικονομικών.

Το πρώτο Βραβείο Ωνάση στον τομέα των χρηματοοικονομικών ορίστηκε να απονεμηθεί το φθινόπωρο του 2008 ενώ η διαδικασία επιλογής των υποψηφιοτήτων θα ξεκινήσει στο τέλος του 2007.



Το βραβείο επιχορηγείται από το Κοινωφελές Ίδρυμα Αλέξανδρος Σ. Ωνάση με το ποσό των 250.000 δολαρίων.

Η επιτροπή απονομής του βραβείου θα απαρτίζεται από τα εξής μέλη:

- Αντώνης Παπαδημητρίου, πρόεδρος του Κοινωφελούς Ίδρυματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάση. Γεώργιος Κωνσταντινίδης, καθηγητής Χρηματοοικονομικών στο Πανεπιστήμιο του Σικάγου. Charles Goodhart, ομότιμος καθηγητής στο London School of Economics. Robert Merton, καθηγητής στο Πανεπιστήμιο Harvard (Βραβείο Νομπέλ στα οικονομικά το 1997). Myron Scholes, καθηγητής στο Πανεπιστήμιο Stanford (Βραβείο Νομπέλ στα οικονομικά το 1997). Κώστας Γραμμένος, καθηγητής και ιδρυτής του Κέντρου Ναυτιλίας, Εμπορίου και Χρηματοοικονομικών, στο Cass Business School. ☉

■ Νέος γενικός γραμματέας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής

Τα καθήκοντα στη νεοσυσταθείσα θέση του γενικού γραμματέα Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής του ΥΕΝΑΝΠ ανέλαβε ο κ. Ιωάννης Κουρούσης.

Ο κ. Κουρούσης γεννήθηκε στην Αθήνα το 1972 και προέρχεται από πολύτεκνη οικογένεια. Είναι γιατρός, διδάκτωρ της Ιατρικής



Σχολής Αθηνών και ειδικεύεται στην ιατρική Εργασίας και Περιβάλλοντος.

Έχει εργαστεί ως ειδικός επιστημονικός

συνεργάτης στη β' Χειρουργική Κλινική του Πανεπιστημίου Αθηνών και έχει συμμετάσχει σε πολλά επιστημονικά συνέδρια και εργασίες. Ο νέος γ.γ. είναι κάτοχος διπλωματικού διπλώματος μεταπτυχιακών σπουδών (2000) Οργάνωσης και Διοίκησης Υπηρεσιών Υγείας (Master of Health Services Management and Administration, MHSMA) με έδρα το τμήμα Νοσηλευτικής του Πανεπιστημίου Αθηνών και διδακτορικού διπλώματος PhD της Ιατρικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών (2005) στην υγιεινή της εργασίας και στις επαγγελματικές ασθένειες. ☉

Φ FINITSI INDUSTRIAL & MARITIME SERVICES

**ISO, OHSAS, ISM, ISPS, TMSA
CE Marking, Shipping Agency
In House Training, Internal Audits**

Certified by DNV/RVA



403, Gr. Lampraki Ave. 187 57 Keratsini - Greece
Tel. / Fax: +30 210 40.15.901 e-mail: info@finitsi.com
web: www.finitsi.com



■ Νέος πρόεδρος στον Οργανισμό Λιμένα Πειραιά

Ο κ. Διονύσιος Μπεχράκης εξελέγη νέος πρόεδρος της ΟΛΠ Α.Ε. Ειδικότερα, στην πρόσφατη συνεδρίασή του το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού ανασυγκροτήθηκε σε σώμα και όρισε την ιδιότητα των μελών του ως εκτελεστικών και μη εκτελεστικών ως εξής:

Μπεχράκης Διονύσιος, εκπρόσωπος των μετόχων, πρόεδρος Δ.Σ. μη εκτελεστικό μέλος. Αναστασόπουλος Νικόλαος, εκπρόσωπος των μετόχων, διευθύνων σύμβουλος, εκτελεστικό μέλος. Φίλιππος Νικόλαος, εκπρόσωπος των μετόχων, μη εκτελεστικό μέλος. Μαννές Κωνσταντίνος, εκπρόσωπος των μετόχων, μη εκτελεστικό μέλος. Μιχαλάκος Δημήτριος, εκπρόσωπος των μετόχων, μη εκτελεστικό μέλος. Κουτσιούμπας Θεόδωρος, εκπρόσωπος των μετόχων, μη εκτελεστικό μέλος. Γιολδασέας Ηλίας, εκπρόσωπος των μετόχων, μη εκτελεστικό μέλος. Αλεφαντίνος - Λαΐς Αλέξανδρος, εκπρόσωπος των μετόχων, ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος. Μαντζουράς Ηλίας, εκπρόσωπος των μετόχων, ανεξάρτητο μη εκτελεστικό μέλος. Μπαλαμπανίδης Ευστράτιος, εκπρόσωπος των υπαλλήλων, μη εκτελεστικό μέλος. Νουχουτίδης Γεώργιος, εκπρόσωπος των λιμενεργατών, μη εκτελεστικό μέλος. Κυριακού Πέτρος, εκπρόσωπος της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, μη εκτελεστικό μέλος. Φασούλας Παναγιώτης, εκπρόσωπος του δήμου Πειραιά, δήμαρχος Πειραιά, μη εκτελεστικό μέλος.

• Το νέο Δ.Σ. του ΕΚΑΛ

Την τροποποίηση ορισμένων άρθρων του κατα-

στατικού αποφάσισε η έκτακτη γενική συνέλευση του Εθνικού Κέντρου Ανάπτυξης Λιμένων (ΕΚΑΛ), η οποία πραγματοποιήθηκε στα κεντρικά γραφεία του ΟΛΠ (ΟΛΠ.Α.Τ) Α.Ε., με συμμετοχή των προέδρων και διευθυνόντων συμβούλων όλων των Οργανισμών Λιμένων Α.Ε., παρουσία του γενικού γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝΑ&ΝΠ, Γεώργιου Βλάχου. Στη συνέχεια, συνεδρίασε το διοικητικό συμβούλιο του ΕΚΑΛ, το οποίο ανασυγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος Διονύσιος Μπεχράκης, πρόεδρος ΟΛΠ, α' αντιπρόεδρος Ιωάννης Τσάρας, διευθύνων σύμβουλος ΟΛΘ, β' αντιπρόεδρος Νικόλαος Παπανικολάου, διευθύνων σύμβουλος Ο.Λ. Καβάλας, γενικός γραμματέας Σωτήριος Μαρμαράς, διευθύνων σύμβουλος Ο.Λ. Πατρών, οικονομικός επόπτης Φίλιππος Κονταξής, διευθύνων σύμβουλος Ο.Λ. Ραφήνας Α.Ε.

Μέλη εξελέγησαν οι Παναγιώτης Μανάνος, πρόεδρος Ο.Λ. Ελευσίνας, Δημήτριος Αμπατζής, πρόεδρος Ο.Λ. Αλεξανδρούπολης, Πέτρος Σούρας, διευθύνων σύμβουλος Ο.Λ. Βόλου, Ελευθέριος Βάσσος, πρόεδρος Ο.Λ. Ηγουμενίτσας, Εμμανουήλ Νταμπάκης, πρόεδρος Ο.Λ. Ηρακλείου, Αλέξανδρος Δεσούλας, διευθύνων σύμβουλος Ο.Λ. Κέρκυρας, Ιωάννης Μπακάλης, διευθύνων σύμβουλος Ο.Λ. Λαυρίου.

Εκτελεστικός διευθυντής ορίστηκε ο Απόστολος Καμαρινάκης. Στην εκτελεστική επιτροπή, σύμφωνα με το νέο καταστατικό, μετέχουν ο πρόεδρος Δ.Σ., οι δύο αντιπρόεδροι, ο γενικός γραμματέας και ο εκτελεστικός διευθυντής. ☉

Το ενδιαφέρον διεθνών εταιρειών για ΟΛΠ και ΟΛΘ

Το επίσημο ενδιαφέρον της για τα τέρμιναλ κοντέινερ των Λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης ανακοίνωσε η εταιρεία Palanco, η οποία εκπροσωπεί στην Ελλάδα την Dubai Ports World (D.P. World).

Η διάθεση συνεργασίας εστιάζεται κυρίως στην



αξιοποίηση νέων επενδυτικών ευκαιριών που παρουσιάζουν τα ελληνικά λιμάνια και ιδιαίτερα των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων των Οργανισμών Λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης. Ο κ. Διονύσης Γ. Στεριώτης, πρόεδρος της εταιρείας Palanco και επίσημος εκπρόσωπος της D.P. World, μετά την πρόσφατη συνάντησή του με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Γ. Βουλγαράκη, δήλωσε: «Η D.P. World είναι μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες διαχείρισης και κατασκευής λιμένων και λιμενικών σταθμών με παρουσία σχεδόν σε όλες τις ηπείρους. Η τεχνογνωσία και εμπειρία της, η ισχυρή κεφαλαιοποίησή της, η συμβολή της στην προστασία του περιβάλλοντος και της τοπικής κοινωνίας, αλλά και η πολύπλευρη επενδυτική της δραστηριότητα, τη διαφοροποιεί και την καθιστά αναμφισβήτητη πρωτοπόρο παγκοσμίως στον τομέα της».

Σημειώνεται ότι η συνεργασία των δύο εταιρειών προήλθε από την εκπροσώπηση της βρετανικής P&O Ports, όταν η τελευταία εξαγοράστηκε το 2006 από την D.P. World. ☉

■ Αλλαγή διεύθυνσης

Σε ιδιότητα γραφεία μεταφέρθηκε η ναυτιλιακή εταιρεία Metrostar Management Corp. Η νέα της διεύθυνση είναι Αψηλαού 6-8 στο Blueland Centre Μαρούσι. Οι τηλεφωνικοί αριθμοί της εταιρείας παραμένουν οι ίδιοι. ☉





Είναι στο χέρι μας...

να διατηρήσουμε καθαρές τις θάλασσες μας

**Παραλάβες πετρ/δων καταλοίπων από πηλοία
σε όλα τα λιμάνια της Ελλάδας*
από Αλεξανδρούπολη έως την Κρήτη**

Διαθέτουμε:

Τον Πλωτό Διαχωριστήρα ECOMASTER χωρητικότητας 100.000 τόννων τον μεγαλύτερο στην Ευρώπη με τον πλέον σύγχρονο ηλεκτρονικό εξοπλισμό, με Σταθμό πρόληψης & καταπολέμησης ρυπάνσεων, που περιλαμβάνει:

- Αντλητικά συγκροτήματα
- Πλωτά φράγματα εγκεκριμένου τύπου
- Απορροφητικά και προσκολλητικά υλικά σε διάφορες μορφές
- Συστήματα skimming (εξαφρισμού)
- Χ.Δ.Ο. και συστήματα ψεκασμού εγκεκριμένα από το W.S.L. και Υ.Ε.Ν.
- Παράλληλα προσφέρονται υπηρεσίες καθαρισμού δεξαμενών πηλοίων κάθε τύπου με παροχή ζεστού νερού ή και ατμού

*Πειραιάς, Πάτρα, Ελευσίνα, Ραφήνα, Λαύριο, Κέρκυρα, Ηγουμενίτσα, Λευκάδα, Πρέβεζα, Ρίο, Αίγιο, Κόρινθος, Κατάκωφο, Κυλλίνη, Καλαμάτα, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Θάσος, Σούδα, Δωδεκάνησα, Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, Ναυπηγεία, Ελευσίνας, Ναύσταθμος Σαλαμίνας, Ναύσταθμος Κρήτης, Νεώριο Σύρου

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

www.hec.gr



HELLENIC ENVIRONMENTAL CENTER S.A.

ΣΕ ΚΑΘΕ ΠΑΡΑΛΑΒΗ
ΧΟΡΗΓΕΙΤΑΙ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ
ΝΟΜΙΜΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

■ Seafarers in Europe - Action Towards Equality (SEA)

Το πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την ονομασία «Seafarers in Europe - Action Towards Equality (SEA)» ανέλαβε να υλοποιήσει η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕ-ΠΕΝ). Το πρόγραμμα αυτό εντάσσεται στο πλαίσιο του προγράμματος Europe for Citizens 2007-2013 και έχει ως κύριο στόχο την ενίσχυση της ενεργής συμμετοχής των πολιτών στα ευρωπαϊκά δρώμενα και της αλληλοκατανόησης ανάμεσα στις διάφορες ευρωπαϊκές εθνικότητες, καθώς και στη δημιουργία μιας ενιαίας ευρωπαϊκής ταυτότητας ανάμεσα στους πολίτες της.



Συγκεκριμένα, το πρόγραμμα «SEA» πρόκειται να αναλύσει και να διερευνήσει τον τρόπο αλλά και το επίπεδο εφαρμογής αυτών των ζητημάτων στον ιδιαίτερο σημαντικό τομέα της ναυτιλίας. Πιο αναλυτικά, τα θέματα που θα διερευνηθούν στο πλαίσιο του προγράμματος είναι τα εξής:

Ενεργή συμμετοχή στα ευρωπαϊκά δρώμενα: Ποια είναι τα εμπόδια που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί ώστε να είναι ενεργοί Ευρωπαίοι πολίτες; Αν λάβουμε υπόψη τα μεγάλα χρονικά διαστήματα στη θάλασσα, μακριά από τα κέντρα λήψεως αποφάσεων, είναι φυσικό να υπάρχουν πολλά εμπόδια στην ενεργή συμμετοχή τους ως Ευρωπαίοι πολίτες. Πώς μπορούν αυτά τα προβλήματα να επιλυθούν;

Διαπολιτισμικός διάλογος: Πώς αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί το πολυεθνικό περιβάλλον της εργασίας τους; Πώς μπορεί το παράδειγμα της επιτυχούς διαπολιτισμικής συνύπαρξης στα καράβια να βοηθήσει στη δημιουργία μιας κοινής ευρωπαϊκής κουλτούρας και ταυτότητας;

Εργασιακές ευκαιρίες και απειλές στον τομέα της ναυτιλίας: Πώς συμβάλλουν οι ευρωπαϊκές πολιτικές στη δημιουργία ενός ασφαλούς, δίκαιου και διασφαλισμένου μέλλοντος για την εργασία στον τομέα της ναυτιλίας, ποιο είναι το επίπεδο της γνώσης αυτών των πολιτικών αλλά και αυτό της υλοποίησής τους;

Ίσες ευκαιρίες: Γιατί η ευρωπαϊκή πολιτική για την ισοτιμία των δύο φύλων δεν έχει ακόμα εφαρμοσθεί στο τομέα της ναυτιλίας; Υπάρχουν ακόμα στερεότυπα και ποιες είναι οι αντιλήψεις των ναυτικών;

Στο πλαίσιο του προγράμματος θα πραγματοποιηθούν 2 focus group σε Ελλάδα και Κύπρο, με συμμετοχή οργανώσεων του τομέα της ναυτιλίας καθώς και ναυτεργατών.

Τα αποτελέσματα του προγράμματος θα περιλαμβάνουν:

- Μελέτη για την παρούσα κατάσταση στο ναυτιλιακό τομέα σχετικά με τα θέματα της ενεργής συμμετοχής των ναυτικών στις δημοκρατικές διαδικασίες, την ισοτιμία των φύλων, τις εργασιακές ευκαιρίες και απειλές στον τομέα της ναυτιλίας, καθώς και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί μέσα στο πολυπολιτισμικό περιβάλλον της εργασίας τους. Η μελέτη θα εκδοθεί σε μορφή βιβλίου και θα περιλαμβάνει τα αποτελέσματα των συζητήσεων και γενικά συμπεράσματα.
- Ένα website, που θα προωθήσει τα αποτελέσματα του προγράμματος και θα πληροφορεί τους Ευρωπαίους ναύτες σχετικά με τις ευρωπαϊκές πολιτικές και καλές πρακτικές για τα θέματα που πραγματεύεται το πρόγραμμα «SEA».

Στο πρόγραμμα, εκτός από την ΠΕΠΕΝ, συμμετέχει επίσης ο ερευνητικός/εκπαιδευτικός οργανισμός IWHO (Institute of Work, Health and Organisations) του Πανεπιστημίου του Nottingham, που είναι υπεύθυνος για τη διασφάλιση της καταλληλότητας του ερευνητικού πλαισίου και την ανάλυση των αποτελεσμάτων. ☉

■ Ημερίδα με θέμα τις βελτιώσεις των ναυτικών κατασκευών

Με επιτυχία διεξήχθη στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων ημερίδα με θέμα «Αντοχή μεταλλικών κατασκευών πολεμικών πλοίων». Σκοπός της ημερίδας ήταν η ενημέρωση, ανταλλαγή απόψεων και εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων, που οδηγούν σε συνεχείς βελτιώσεις των υφιστάμενων ναυτικών κατασκευών.



Η εκδήλωση οργανώθηκε με πρωτοβουλία και μέριμνα της Γενικής Επιθεώρησης του Πολεμικού Ναυτικού σε συνεργασία με τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων. Την ημερίδα, στην οποία παρευρέθησαν ο διοικητής ΣΕΘΑ αντιναύαρχος Δ. Κουρκούλης Π.Ν. καθώς επίσης και ανώτατοι αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού, παρακολούθησαν 250 άτομα από όλες τις υπηρεσίες και πολεμικά πλοία του Πολεμικού Ναυτικού, καθηγητές από Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της Ελλάδας και του εξωτερικού και στελέχη της εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας.

Τα αντικείμενα της ημερίδας ήταν τα ακόλουθα:

- α. Τύποι μεταλλικών υλικών ναυπηγικών κατασκευών.
- β. Μέθοδοι σχεδιασμού και κατασκευής πολεμικών πλοίων.
- γ. Θραύση μεταλλικών κατασκευών.
- δ. Μέθοδοι πρόληψης, εντοπισμού και αποκατάστασης ευρημάτων σε μεταλλικές κατασκευές πλοίων.
- ε. Εθνικές και διεθνείς νομοθεσίες, διαδικασίες και πρακτικές σε πολεμικές και εμπορικές ναυπηγικές βιομηχανίες.

Τα παραπάνω θέματα αναπτύχθηκαν από αξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού με ειδική κατάρτιση και εμπειρία, καθηγητές των ΜΙΤ, ΕΜΠ και ΣΝΔ, και εξειδικευμένα στελέχη της ναυπηγικής βιομηχανίας. ☉

■ Επανεκλογή της Ελλάδας στην Α' κατηγορία του Συμβουλίου του IMO

Την επανεκλογή της εξασφάλισε η Ελλάδα, για τη διετία 2008-2009, στην Α' κατηγορία του Συμβουλίου του IMO, στην οποία συμπεριλαμβάνονται οι χώρες οι οποίες έχουν μέγιστο ενδιαφέρον στην παροχή διεθνών θαλάσσιων μεταφορών.



Ειδικότερα, στις πρόσφατες εκλογές που διενεργήθηκαν στο πλαίσιο της 25ης συνόδου της Γενικής Συνέλευσης του IMO για την ανάδειξη των μελών του Συμβουλίου, εξελέγησαν ανά κατηγορία οι ε-

ξής χώρες:

I. Στην Α' κατηγορία εξελέγησαν άνευ ψηφοφορίας δέκα χώρες: Ελλάδα, Κίνα, Ιταλία, ΗΠΑ, Ιαπωνία, Ηνωμένο Βασίλειο, Νορβηγία, Παναμάς, Κορέα, Ρωσία.

II. Στη Β' κατηγορία εξελέγησαν με ψηφοφορία δέκα χώρες: Καναδάς, Σουηδία, Ολλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ισπανία, Αργεντινή, Βραζιλία, Ινδία, Μπανγκλαντές.

III. Στη Γ' κατηγορία εξελέγησαν με ψηφοφορία είκοσι χώρες: Σιγκαπούρη, Κύπρος, Αίγυπτος, Μάλτα, Αυστραλία, Νότιος Αφρική, Μπαχάμες, Φιλιππίνες, Δανία, Μαλαισία, Τουρκία, Ινδονησία, Μεξικό, Ταϊλάνδη, Σαουδική Αραβία, Χιλή, Νιγηρία, Κένυα, Ιαμαϊκή, Νέα Ζηλανδία. ☉

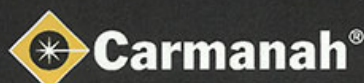
■ Ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της Τραπέζης Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας κατά το εννεάμηνο Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου 2007, ανήλθε σε 12.145,2 εκατομμύρια ευρώ έναντι 10.679,5 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου εννεάμηνου 2006, παρουσιάζοντας αύ-



ξηση κατά 1.465,7 εκατομμύρια ευρώ. Ειδικότερα, κατά το

μήνα Σεπτέμβριο 2007, το εισρέυσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε στα 1.399,3 εκατομμύρια ευρώ έναντι 1.181,7 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου μηνός Σεπτεμβρίου 2006. ☉



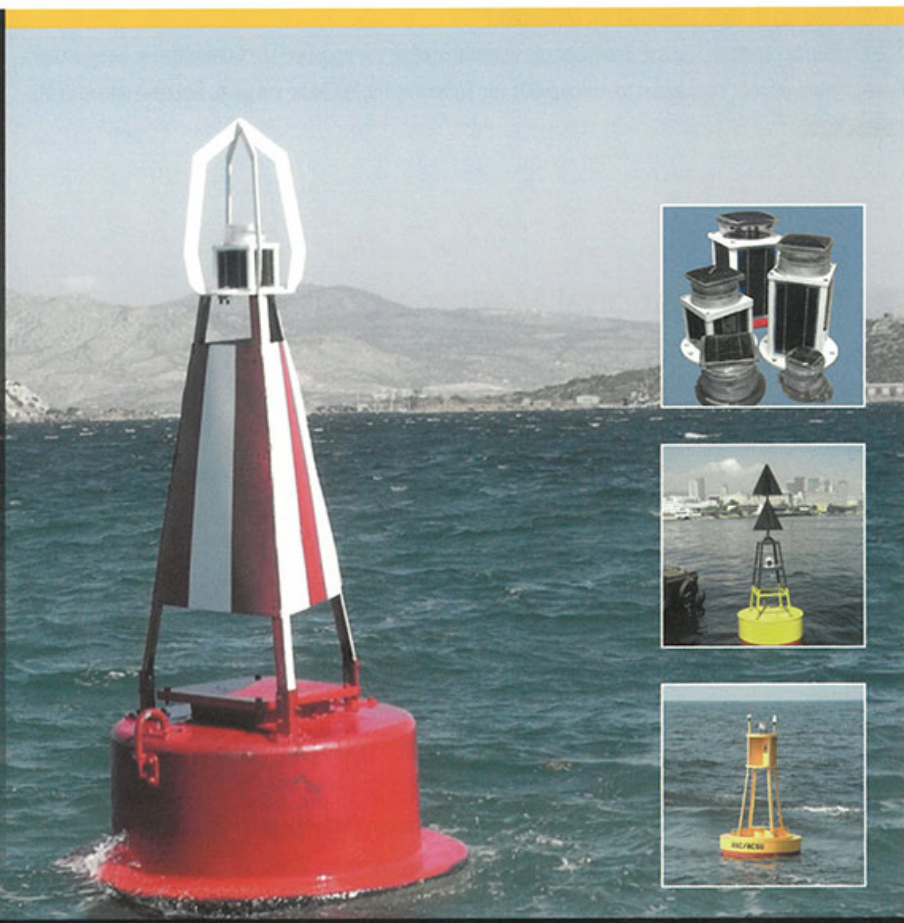
Compact, rugged and reliable Carmanah's solar-powered LED marine lanterns are the world's most advanced solution for marine navigation and channel/hazard marking applications.

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

Our lights offer:

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

"Beluga" Minos Pagonis
8 Papachristou, 156 69 Papagou
Athens, Greece
Telephone/Fax: + (30210) 65 42 436
Email: beluga@otenet.gr



CHANGE THE WORLD WITH US™

■ 25η συνέλευση του IMO



Η επανεκλογή του Ευθύμιου Μητρόπουλου στη θέση του γενικού γραμματέα του IMO για μια ακόμα θητεία σηματοδοτεί την αναγνώριση του έργου του από το σύνολο των κρατών που συμμετέχουν στο διεθνή οργανισμό



Φωτογραφία από τη συνάντηση του κ. YENANΠ με τον κ. Στέλιο Χατζηγιάννου

Το Λονδίνο επισκέφθηκαν ο υπουργός και ο υφυπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής Γ. Βουλγαράκης και Π. Καμμένος αντίστοιχα, για να παραστούν στην 25η συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Σημαντικότερες στιγμές της επίσκεψης των Ελλήνων υπουργών ήταν η προσφορά ενός εκατομμύριου δολαρίων εκ μέρους της Ελλάδας για τη λήψη μέτρων κατά της σύγχρονης πειρατείας των εμπορικών πλοίων -ανάμεσα τους δεκάδων ελληνικών και ελληνόκτητων- που διαπλέουν τα στενά της Μάλακκας (ανάμεσα στη δυτική Μαλαισία και τη νήσο Σουμάτρα της Ινδονησίας).

Στο πλαίσιο των επαφών του ο κ. Βουλγαράκης συναντήθηκε με τον πρόεδρο του Committee κ. Επαμεινώνδα Εμπειρίκο και με τους ομολόγους του υπουργούς της Τουρκίας, της Ιαπωνίας και με το Βρετανό υπουργό Μεταφορών. ☉



Φωτογραφία από τη συνάντηση του κ. YENANΠ με τον κ. Επαμεινώνδα Εμπειρίκο

■ 10ο International Maritime Conference



Στις 3, 4 και 5 Νοεμβρίου διεξήχθη στο Ain El-Sokhna της Αιγύπτου και υπό την αιγίδα του Αιγύπτιου υπουργού Μεταφορών Eng. Mohamed Mansour το 10ο International Maritime Conference Mardcon 10 Container Transport the Future Ahead.



Η ελληνική παρουσία στο συνέδριο ήταν έντονη με εννέα παρουσιάσεις.

Κατά την εναρκτήρια τελετή, χαιρετισμό απηύθυνε και ο καθηγητής του ΑΠΘ Αριστοτέλης Νανιόπουλος, κάνοντας ιδιαίτερη αναφορά στη στενή σχέση της Αιγύπτου και του αραβικού κόσμου με την Ελ-

λάδα και ιδιαίτερα στους ιστορικούς δεσμούς της Αλεξάνδρειας (έδρας του MRCC) με τη Μακεδονία και τη Θεσσαλονίκη.

Κατά τη διάρκεια της παραμονής στην Αίγυπτο, η ελληνική αποστολή επισκέφθηκε το υπερσύγχρονο λιμάνι της Sokhna, και στην Αλεξάνδρεια το MRCC και την Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport, όπου έγινε δεκτή από τον πρόεδρό της Dr Gamal A. Mokhtar. Επίσης, κατά τη διάρκεια του συνεδρίου λειτουργήσε και έκθεση όπου συμμετείχε ο ΟΛΘ Α.Ε.

(Για περισσότερες πληροφορίες επισκεφθείτε το <http://mardcon.aast.edu/>) ☉

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

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

KRISTEN NAVIGATION INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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



■ Το νέο απόκτημα του Ομίλου Καλλιμανόπουλου



Το νέο απόκτημα του Ομίλου Εταιρειών Γρηγ. Καλλιμανόπουλου, το διπλού τοιχώματος πετρελαιοφόρο «United Star» (πρώην «Star Ohio»), βρέθηκε πριν από λίγες μέρες στην Πάχη Μεγάρων.

Το δεξαμενόπλοιο, το οποίο αγοράστηκε τον Οκτώβριο του 2007, παρέλήφθη στον Πειραιά προκειμένου να εκτελέσει επισκευές και δεξαμενισμό στην Ελλάδα. Μετά το πρώτο του ταξίδι στο Sidi Kerir Αιγύπτου κατέφθασε στην Πάχη Μεγάρων προκειμένου να εκφορτώσει φορτίο ιρανικού αργού πετρελαίου στις εγκαταστάσεις της εταιρείας Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε.

Με την ευκαιρία αυτή, η διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου Marine Management Services -σύμφωνα με την παράδοση του ομίλου- διοργάνωσε μια μικρή τελετή αγιασμού του πλοίου, πάντα από το σεβασμιώτατο μητροπολίτη Καλαβρύτων και Αιγιαλείας κ. Αμβρόσιο.

Τα κύρια χαρακτηριστικά του πλοίου έχουν ως εξής:



Νεκρό βάρος (dwt): 149.562,8 MTS.

Μήκος: 265,20 μ.

Πλάτος: 47,80 μ.

Βάθος: 22,80 μ.

Έτος ναυπήγησης: 1992.

Ναυπηγεία: Samsung H.I., Kojé Island, Korea.

Τέλος, από το Σεπτέμβριο του 2006 ο όμιλος έχει παραγγείλει 6 ακόμη πλοία (3 Aframax και 3 Suezmax) στα ναυπηγεία της Κίνας New Times, με προβλεπόμενη παράδοση 2009/2010. ☉

■ Μετεγκατάσταση με νέους στόχους



Ο Όμιλος Κ. C. Lyrantzis Group Of Companies, γνωστός στη ναυτιλιακή αγορά για την παροχή ναυτικής εκπαίδευσης και τεχνικών υπηρεσιών, εγκαινίασε τα νέα γραφεία και τη μεταφορά των δραστηριοτήτων του στον Πειραιά, Ακτή Ποσειδώνος 26 (2ος & 3ος όροφος).

Η έναρξη των δραστηριοτήτων άρχισε από το μήνα Σεπτεμβρίου ενώ τα επίσημα εγκαινία και ο αγιασμός έγιναν στις 7 Νοεμβρίου 2007, παρουσία πολλών φίλων, πελατών και συνεργατών.

Η κίνηση της μεταφοράς των δραστηριοτήτων του ομίλου ήταν και στρατηγική και σημειολογική. Στόχος, να



είναι παρόντες στον Πειραιά, όπου χτυπά η καρδιά της ναυτιλίας. Στα νέα γραφεία η επιμελημένη διαρρύθμιση των χώρων, γραφείων, αιθουσών διδασκαλίας και ο άρτιος μηχανολογικός, μηχανογραφικός και εκπαιδευτικός εξοπλισμός (simulators, computers κ.ά.) δίδουν το γνωστό στίγμα της δέσμευσης για παροχή όλων των απαραίτητων μέσων.

Παράλληλα με την ευκαιρία της μετεγκατάστασης αυτής, ο όμιλος θεώρησε όλο το φάσμα των προσφερομένων στην αγορά υπηρεσιών του. Έθεσε νέους στόχους προς κάλυψη των νέων τάσεων και απαιτήσεων όπως αυτές εξελίσσονται και επιβεβαίωσε την πολιτική του για ποιότητα και επαγγελματική συνείδηση.

Για περαιτέρω πληροφορίες, επικοινωνήστε με την κυρία Κ. Λυριντζή στο τηλέφωνο 210-95.30.680. ☉

■ Εορταστικές εκδηλώσεις για την απελευθέρωση της νήσου Χίου



Στο πλαίσιο των εορταστικών εκδηλώσεων της απελευθέρωσης της νήσου Χίου (10-11 Νοεμ) και με την ευκαιρία της πραγματοποίησης εκπαιδευτικού πλου, η Σχολή Ναυτικών Δοκίμων συμμετείχε για πρώτη φορά στον εορτασμό. ☉

THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

SERVICE AND QUALITY ARE WITHIN YOUR REACH



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

PIRAEUS

Tel: +30-210-4293-223 • Fax: +30-210-4293-228

E-mail: piraeus@register-iri.com

CONTACT ANY ONE OF
IRI'S WORLDWIDE LOCATIONS

Dalian • Ft. Lauderdale • Hamburg • Hong Kong

London • New York • Piraeus • Roosendaal

Seoul • Shanghai • Singapore • Tokyo

Washington, DC/Reston • Zurich

A significant and growing number of Marshall Islands companies are publicly trading on exchanges in London, New York and Singapore.

WWW.REGISTER-IRI.COM

■ «Γαλάζιο του Αιγαίου»



Ένα ακόμη υπερσύγχρονο δεξαμενόπλοιο τύπου Aframax 115.000 dwt παρέλαβε η Arcadia από τα ναυπηγεία Samsung Heavy Industries της Νοτίου Κορέας. Το όνομα του πλοίου «Aegean Blue» δόθηκε από την ανάδοχο κ. Ελένη Σκαράκη, σύζυγο του διευθυντού παραγωγής της Χαλυβουργικής, σε μία λαμπρή τελετή στους χώρους των ναυπηγείων της Samsung.

Ακολούθησαν ο καθαγιασμός του πλοίου από τον ορθόδοξο ιερέα της Εκκλησίας του Ρουάν και η έπαρση της ελληνικής σημαίας από τον κ. Γεώργιο Κ. Αγγελόπουλο μαζί με τον πλοίαρχο κ. Λεωνίδα Κιοπεκτζή.

Με την παραλαβή του «Aegean Blue» ολοκληρώθηκε το επενδυτικό πρόγραμμα της Arcadia για τη ναυπήγηση επτά σύγχρονων δεξαμενόπλοιων που θεωρείται το μεγαλύτερο



παγκοσμίως σε αριθμό πλοίων άνω των 100.000 dwt για τη μεταφορά αργού πετρελαίου, με παράδοση όλων των πλοίων εντός του 2007. Όλα τα συμβόλαια και για τα επτά πλοία

υπεγράφησαν το 2004.

Σε όλα τα πλοία έχει υψωθεί η ελληνική σημαία και με την ολοκλήρωση του ανωτέρω ναυπηγικού προγράμματος η Arcadia διαχειρίζεται έναν από τους νεότερους στόλους παγκοσμίως, αποτελούμενο από 15 δεξαμενόπλοια, όλα διπλού κελύφους, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 1.800.000 dwt και μέσης ηλικίας μικρότερης των 3 ετών. Το 2008 η Arcadia συμπληρώνει την πρώτη δεκαετία από την ίδρυσή της το 1998.

Στο διάστημα αυτό παράγγειλε και παρέλαβε 20 νεότευκτα πλοία από τα δύο μεγαλύτερα ναυπηγεία του κόσμου, Hyundai και Samsung, στη Νότια Κορέα, με υψηλές προδιαγραφές ναυπήγησης, προσαρμοσμένες στις πλέον σύγχρονες απαιτήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας. ☉

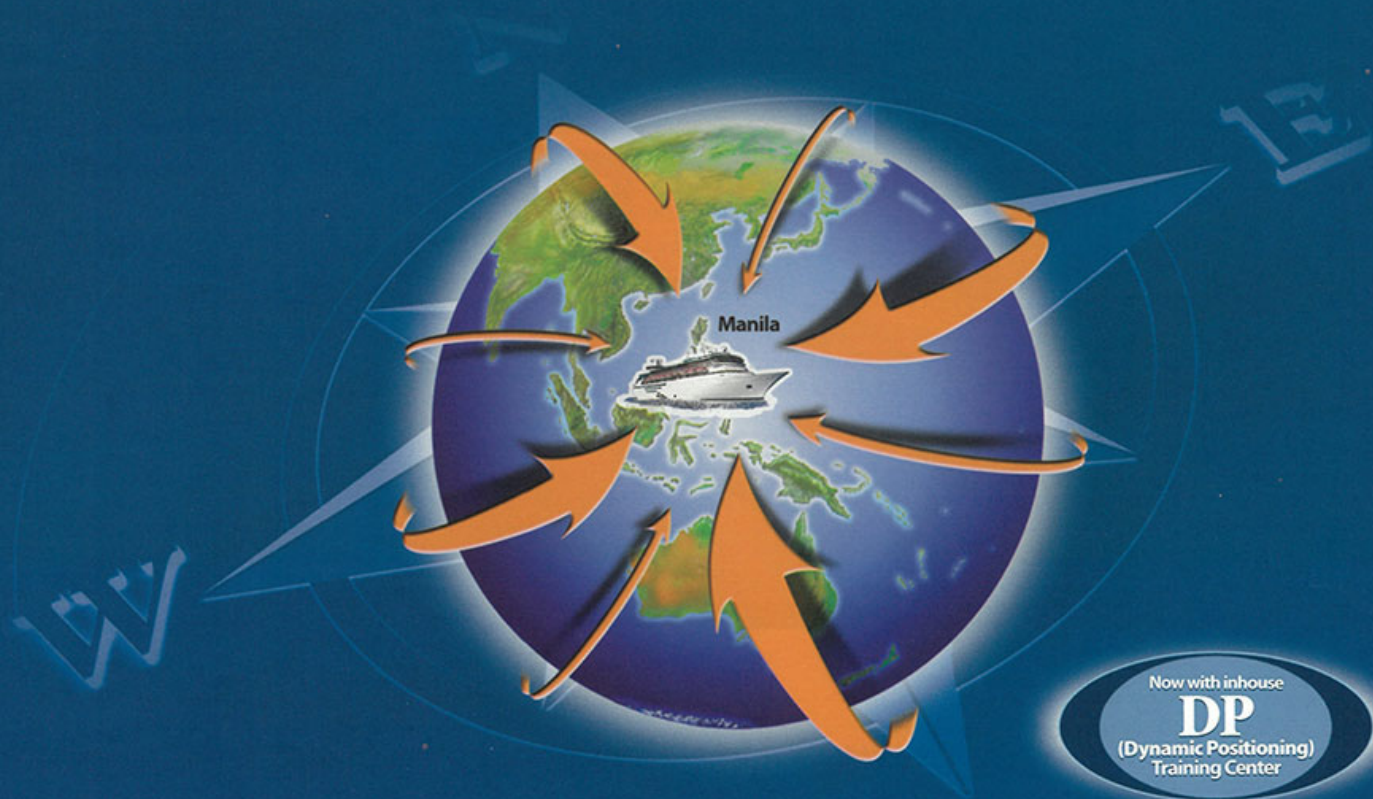
■ Η Crossworld Marine Services Inc. έγινε μέλος της HELMEPA

Δείχνοντας έμπρακτα την προσηλωσή της στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς και στη δημιουργία περιβαλλοντικής συνείδησης μεταξύ των ναυτικών της, ανεξαρτήτως εθνικότητας, η εταιρεία Crossworld Marine Services Inc. έγινε μέλος της HELMEPA, της Ελληνικής Ένωσης για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

Με αυτόν τον τρόπο η Crossworld Marine Services, η οποία έχει 20 χρόνια και πλέον πείρα στον απαιτητικό τομέα των πληρωμάτων, έθεσε τους περίπου 2.500 ναυτικούς, που διαθέτει, στην υπηρεσία της HELMEPA, εγγυώμενη τη μεταφορά του μηνύματός της για καθαρότερες θάλασσες και ασφαλέστερα πλοία, σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης. ☉



Seafarers across the world



Now with inhouse
DP
(Dynamic Positioning)
Training Center

Our **aim** your **targets**.

Our **mission** your **effectiveness**.

Our **orientation** the meeting point of **your needs**.

CROSSWORLD is not only «crewing agents».

Providing «Full Crew Management» we actually act as an extension of our clients crewing department. With a versatile and cost effect service, we are able to satisfy the need for highly trained and motivated officers and crew. Working with established training instructors and centres and using the latest computer based software we provide our crew with constant training. In coordination with our clients we can also design specific training requirements.

Experienced with different reputable shipping companies around the world, with a diverse fleet, we are able to supply highly trained and qualified crew to all types of vessels such as LPG, TANKERS, BULKERS, PCC, CONTAINERS and PASSENGER FERRIES just to name a few.



CROSSWORLD
MARINE SERVICES INC.



• HELMEPA •

Manila 7th Floor, Sage House, 110 V.A. Rufino Street, Legaspi Village, Makati City 1229, Philippines
tel: (+632) 750.52.68 / (+632) 892.78.39 - fax: (+632) 892.72.42, e-mail: optns@cwmsi.com

Athens 71, Possidonos Ave & A.G Papandreou Str., 166 74 Glyfada, Athens, Greece
tel: (+30) 210 89.83.587, (+30) 210 89.83.474, (+30) 210 89.83.465 - fax: (+30) 210 89.83.276, e-mail: info@cwmsi.com

Στόχος της Intertanko



ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ του Νίκου Φιοτέ | Προέδρου Intertanko, στον Ηλία Μπίσια

είναι η **αναθεώρηση του image** της ναυτιλίας, η πληροφόρηση και η εκπαίδευση της διεθνούς κοινωνίας

■ Υπάρχει σήμερα μια διεθνής συσπείρωση των ενώσεων και φορέων, τόσο σε διεθνή όσο και σε τοπικό επίπεδο, προκειμένου να αντιμετωπιστούν πιο σφαιρικά τα θέματα που απασχολούν τη διεθνή ναυτιλία και κυρίως τις εξελίξεις στην Ε.Ε.; Υπάρχει δηλαδή ομοψυχία, εάν όχι ομοφωνία;

Η σημαντικότητα των διεθνών συσπειρώσεων, στο πλαίσιο μιας κοινής πλεύσης ενημέρωσης των νομοθετικών οργάνων της Ε.Ε., είναι σήμερα εξαιρετικά ενθαρρυντική. Όλες οι διεθνείς ενώσεις πλοιοκτητών ή ναυτεργατών ενδιαφέρονται για τις πρωτοβουλίες της Ε.Ε. και αντιδρούν σε ό,τι θεωρούν ότι τους αποδυναμώνει. Εάν δεν υπάρχει, όμως, σύμπνοια και ομόνοια μεταξύ των ενώσεων αυτών και των αντιδράσεών τους, η Ε.Ε. θα νομοθετεί χωρίς τις θεμιτές και πλήρεις πα-

Την πεποίθησή του για την καθοριστική θέση του IMO ως του μοναδικού διεθνούς οργανισμού που μπορεί να λαμβάνει πρωτοβουλίες για την προστασία της θάλασσας, αλλά και των ανθρώπων της ναυτιλίας, επισήμανε στην εφ' όλης της ύλης συνέντευξη που μας παραχώρησε ο πρόεδρος της Intertanko, κ. Νίκος Φιοτές.

Ο Έλληνας πρόεδρος της Ένωσης Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (Intertanko) αποδέχεται τη διαφορά απόψεων που υπήρξαν ως προς την ατμοσφαιρική ρύπανση, ελπίζει όμως στις συνεχείς συζητήσεις, οι οποίες θα αποφέρουν τον κοινό, επιθυμητό στόχο που είναι η προστασία του περιβάλλοντος και τα αναποτελεσματικά έξοδα.

Ο κ. Φιοτές, αναφερόμενος στην εκπόνηση της Πράσινης Βίβλου, θεωρεί ότι ο επίτροπος Μποργκ υπήρξε θετικός από την αρχή, ενώ οι ενώσεις οφείλουν να διαδώσουν κάποιες αλήθειες όπως ότι η ναυτιλία είναι αποδοτική, οικονομική, απαραίτητη και περιβαλλοντικά ασφαλής.

ραινέσεις και επισημάνσεις. Εμείς θεωρούμε δεδομένη και καθοριστική τη θέση του IMO και επιμένουμε στην άποψή μας πως είναι ο μόνος διεθνής οργανισμός που μπορεί και πρέπει να λαμβάνει διεθνείς πρωτοβουλίες για την προστασία τόσο της θάλασσας όσο και των ανθρώπων της ναυτιλίας. Οι εθνικές συσπειρώσεις έχουν πάντα τις δικές τους απόψεις και προτάσεις, αλλά υπάρχει πλέον ένας σαφής και συντονισμένος διάλογος μεταξύ όλων των φορέων της ναυτιλίας, είτε σε εθνικό είτε σε διεθνές επίπεδο. Ας μην ξεχνάμε τον ευδόκιμο διάλογο που επιτυγχάνεται σήμερα μέσω των τακτικών συζητήσεων στρογγυλής τραπέζης, που φέρνουν σε επαφή την Intertanko, την Intercargo, την BIMCO, τον ICS, αλλά και την τριμερή ομάδα επαφών που συζητά τακτικά και αυτή με μέλη από τους νηογνώμονες, τα νηολόγια και την πλοιοκτησία. Μπορεί να μην υπάρχει πάντα συμφωνία μεταξύ όλων των μελών ή φορέων, αλλά όταν υπάρχει απόλυτη συμφωνία, θεωρού-

με επιβεβλημένη την αποφυγή περιφερειακών ρυθμίσεων και δεσμεύσεων. Στις περιπτώσεις μη επίτευξης συμφωνίας, ανταλλάσσουμε απόψεις και προσπαθούμε να βρούμε κοινά σημεία επαφής, ενώ δεσμευόμαστε ότι ακόμα και εκεί όπου δεν συμφωνούμε θα πρέπει να βρίσκουμε τις κοινές μας συνιστώσες.

Πρόσφατα υπήρξε διαφορά απόψεων ως προς την ατμοσφαιρική ρύπανση. Η Intertanko, για παράδειγμα, είχε πιο ριζοσπαστική θέση στο όλο θέμα. Με τις συζητήσεις και την ανταλλαγή απόψεων θα βρεθεί μια κοινή θέση, αφού θέσαμε ως βασικό άξονα στη συνομιλία μας την προστασία του περιβάλλοντος και ως κοινό στόχο την αποφυγή περιττών και αναποτελεσματικών οικονομικών εξόδων.

■ Παρ' όλες τις προσπάθειες των διεθνών ορ-

γάνωσεων, η Ε.Ε. ποινικοποίησε το ναυτικό επάγγελμα. Τελικά εισακούγεται η άποψή σας εκτός των κύκλων της ναυτιλίας;

Η ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος ήταν επακόλουθο της πολιτικοποίησης μιας συγκεκριμένης υπόθεσης. Τα αίτια γι' αυτή την πολιτικοποίηση είναι πολλά και πολύπλοκα. Η άρνηση να δοθεί ένας λιμένας καταφυγής στο «Prestige» ήταν το τελειωτικό χτύπημα σε μια πολιτική προπαγάνδας που ξεκίνησε και κόστισε ακριβά στη ναυτική οικογένεια. Από τα διάφορα δημοσιογραφικά ρεπορτάζ προέκυψε ότι κάποιος ή κάποιοι πολιτικοί πιθανώς να προσπάθησαν να «προστατέψουν» την πολιτική τους επιρ-

τικές. Με τον επίτροπο Μποργκ συζητήσαμε για ένα ευρύ φάσμα θεμάτων επί μιάμιση ώρα. Στις Βρυξέλλες έχουμε αντιπροσώπους, οι οποίοι μας ενημερώνουν σε διαρκή βάση για την πορεία των νομοθετικών προτάσεων της Ε.Ε. Υπάρχουν μόνιμοι σύμβουλοι (Consultants) εγκαταστημένοι στις Βρυξέλλες, αλλά και στελέχη των γραφείων μας που τις επισκέπτονται ακόμα και κάθε εβδομάδα. Υπάρχει μια σταθερή επικοινωνία με όλα τα νομοθετικά όργανα, όπως υπάρχει και στο Λονδίνο και στην Ουάσιγκτον. Ένα εξαιρετικά σημαντικό κονδύλι από τον προϋπολογισμό μας δεσμεύεται προκειμένου να είμαστε «παρόντες» και όχι «αμυνόμενοι» απέναντι στην Ε.Ε. Με αυτό το σκεπτικό,



ροή, εις βάρος τελικά τόσο του θαλασσίου περιβάλλοντος όσο και της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Ίσως έπρεπε οι συνομιλίες στρογγυλής τραπέζης που προανέφερα να είχαν ξεκινήσει πριν από 15 χρόνια και όχι πριν από μόλις 5. Πιθανώς να αργήσαμε και εμείς.

■ Συζητάτε σήμερα εκτενώς με τα νομοθετικά όργανα των Βρυξελλών; Σας απασχόλησε η εκπόνηση της Πράσινης Βίβλου;

Από τον περασμένο Μάρτιο έως σήμερα οι προσπάθειές μας υπήρξαν συνεχείς και εποικοδομη-

αναφορικά με την Πράσινη Βίβλο, είχαμε αποστείλει εκτενή Position Papers. Άλλες ενώσεις δεν μπορούν να παρακολουθήσουν την καθημερινότητα στις Βρυξέλλες διότι δεν έχουν τα απαραίτητα κονδύλια. Εμείς ξοδεύουμε αρκετά ποσά για την παρακολούθηση των συγκεκριμένων εξελίξεων.

■ Για ποιο λόγο ο διεθνής εφοπλισμός αντιδρά εντονότερα στις πρωτοβουλίες της Ε.Ε. και παραμένει πιο μετριοπαθής στις θαλάσσιες πολιτικές που νομοθετούν οι ΗΠΑ;

Θεωρώ ότι οι ΗΠΑ είναι πιο οργανωμένες ως



προς τη νομοθετική τους πρωτοβουλία σε θέματα ναυτιλίας και προστασίας των θαλασσών. Το U.S. Coast Guard είναι ο μόνιμος και συνεπής σύμβουλος και συντονιστής της αμερικανικής διοίκησης, με αποτέλεσμα τόσο η εμπειρία του όσο και η ευρύτητα των γνώσεών του να δρα προς θετικές κατευθύνσεις. Ας μην ξεχνάμε ότι το U.S. Coast Guard αντιπροσωπεύει τις απόψεις αλλά και συντονίζει τις νομοθεσίες όλων των πολιτειών, με αποτέλεσμα να επιτυγχάνει γρήγορες (όχι όμως βιαστικές) και αρμονικές νομοθεσίες για όλες τις πολιτείες. Εάν υπάρχει πολιτική βούληση για νέες νομοθεσίες, υπάρχει προς όλους τους φορείς, τόσο ένα Pre warning notice όσο και ένα invitation for comments and hearings. Από προσωπική εμπειρία μπορώ να πω ότι κατά το στάδιο αυτής της νομοπαρασκευαστικής διαδικασίας εισακούγονται με σοβαρότητα όλες οι πλευρές. Η Ε.Ε., τώρα, αντιμετωπίζει τη ναυτιλία με την αντίστοιχη οργάνωση και σοβαρότητα, με την πρωτοβουλία της Πράσινης Βίβλου.

■ Τελικά, είστε αισιόδοξος με το αποτέλεσμα της Πράσινης Βίβλου και των πρόσφατων νομοθετικών πακέτων που ανακοίνωσε η Ε.Ε.

σχετικά με την προστασία της θάλασσας; Θεωρούμε ικανοποιητική εξέλιξη την εκπόνηση της Πράσινης Βίβλου. Δίνει μια καλή ευκαιρία ώστε να πάμε μπροστά. Το Focus δόθηκε για μια κοινή βάση και σε κοινούς στόχους. Ο επίτροπος Μποργκ υπήρξε θετικός προς εμάς εξ αρχής: «Οφείλουμε να παλέψουμε για την εικόνα της ναυτιλίας μας» δήλωσε χαρακτηριστικά. Σκοπός μας είναι να επηρεάσουμε θετικά την κοινή γνώμη με νέα μέσα επικοινωνίας αλλά και με μια νέα γλώσσα, που γοητεύει τη νέα γενιά και όχι μόνο τους ενήλικες. Οφείλουμε λοιπόν να διαδώσουμε κάποιες αλήθειες: ότι η ναυτιλία είναι αποδοτική, οικονομική, απαραίτητη και περιβαλλοντικά ασφαλής. Ο Γ. Π. Λιβανός είχε πρωτοποριακά συλλάβει αυτή την ιδέα πριν από πολλές δεκαετίες, όταν ξεκίνησε τη HELMEPA. Εμείς στην Intertanko σήμερα έχουμε εστίασει τις προσπάθειές μας με το γνωστό σε όλους μας Poseidon Challenge αλλά και το Maritime Foundation, που έχουν σκοπό τόσο την αναθεώρηση του γενικότερου image της ναυτιλίας όσο και την πληροφόρηση και εκπαίδευση της διεθνούς κοινωνίας.

Γενικότερα, προσπαθούμε να μην είμαστε επιθετικοί προς την Ε.Ε. αλλά να επικουρούμε τις προ-

σπάθειές της με μια διαρκή πληροφόρηση, ακόμα και εκπαίδευση των στελεχών της. Αυτή τη στιγμή, μας απασχολούν πολλά θέματα που συζητούνται στις Βρυξέλλες, όπως η αστική ευθύνη των ναυτιλιακών εταιρειών, οι λιμένες καταφυγής, το Πανευρωπαϊκό Λιμενικό Σώμα, το μέλλον του Port State Control, οι πλοηγοί και οι ευθύνες τους και πολλά ακόμα.

■ Σε αρκετά τεύχη των «Ναυτικών Χρονικών» μας απασχολεί ιδιαίτερος το θέμα της προσέλκυσης των νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Υπάρχουν κάποιες πρωτοβουλίες της Intertanko στο θέμα αυτό;

Ως πλοιοκτήτες, ξοδεύουμε τεράστια κονδύλια για καλύτερα πλοία. Μας αφορά τόσο ο εκσυγχρονισμός του πλοίου και των μηχανολογικών ή τεχνικών συστημάτων του, όσο και η διαρκής επιμόρφωση και εξειδίκευση των ανθρώπων της θάλασσας. Πάντα έλεγα ότι ο πλοίαρχος και ο α' μηχανικός είναι οι κυβερνήτες μιας σημαντικής επιχείρησης που ονομάζεται πλοίο. Ας μην ξεχνάμε το απόφθεγμα «Our ships are as good as our people» (τα πλοία μας είναι όσο καλά είναι και οι άνθρωποί μας). Εντούτοις, δεν έχουμε επενδύσει

**WÄRTSILÄ IS THE ENGINE
OF INDUSTRY. OUR MORE THAN
15,000 PEOPLE WORLDWIDE ARE
COMMITTED TO GETTING THE JOB
DONE. SEE WHAT WE ARE DOING
TODAY AT WARTSILA.COM**

WARTSILA.COM

Wärtsilä in Greece:
25 Akti Miaouli str
185 35 Piraeus
Tel: +30 210 41 35 450
Fax: +30 210 41 17 902





ακόμα αρκετά μέσα, αλλά και κυρίως δεν έχουμε διαθέσει σημαντικούς πόρους προς την κατεύθυνση της προσέλκυσης. Πρέπει να σταματήσουμε να πράττουμε αποσπασματικά. Πρέπει να σκεφτόμαστε πλέον διαφορετικά. Να μη χάσουμε την επαφή μας με το δύσκολο στόχο μας.

Πιο συγκεκριμένα, στο πλαίσιο του Warsaw Project έχουμε συστήσει ένα Human Element Committee. Είναι ένα νέο εγχείρημα, όμως με μεγάλη απήχηση. Προεδρεύει ο Amir Azizan και μέλη του είναι επίσης επιφανή μέλη του Executive Committee. Σκοπός της συγκεκριμένης επιτροπής είναι η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Ωστόσο, οφείλουμε να πιστέψουμε στις εθνικές - τοπικές ομάδες συνεργασίας και να τις επιτρέψουμε να έρθουν σε επαφή με τη νέα γενιά και τα σχολεία. Το όλο εγχείρημα είναι μεγάλης σπουδαιότητας για μένα προσωπικά, και το έργο της συγκεκριμένης επιτροπής με απασχολεί ιδιαίτε-

ρα. Πρέπει επιτέλους να ψάξουμε σε διεθνές επίπεδο για αισιόδοξους νέους, που έχουν διάθεση να αγαπήσουν αυτή τη δουλειά. Η ποινικοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος δεν βοηθά βεβαίως προς αυτή την κατεύθυνση.

■ **Η οργάνωσή σας ασχολήθηκε ξεχωριστά με τα θέματα της ασφάλειας (Security) και της πειρατείας. Πού βρίσκονται σήμερα αυτές οι προσπάθειες;**

Είμαστε σε ένα πλαίσιο συνεργασίας με την αμερικανική ακτοφυλακή. Θεωρείται μάλιστα σαν ένα partnership, και με αυτό το σκεπτικό υπήρξε ένα εμπιστευτικό κοινό Industry feed back Report σχετικά με θέματα ασφάλειας. Η αλήθεια είναι ότι εμείς ακολουθήσαμε και δεσμευτήκαμε από τον Κώδικα ISPS ενώ τα περισσότερα terminals, κυρίως στην Αφρική και στις αναπτυσσόμενες χώρες, παραμένουν εκτός ελέγχου και μακριά των ρυθ-

μίσεων του Κώδικα.

Στα θέματα πειρατείας υπάρχει μεγάλη πρόοδος. Λιγότερες επιθέσεις και λιγότερο επιτυχείς απόπειρες παρουσιάζονται ακόμα και σε ιδιαίτερος επικίνδυνους θαλάσσιους χώρους. Οι λόγοι είναι αρκετοί, κυρίως όμως η εκπαίδευση του προσωπικού, τα καλύτερα συστήματα προστασίας και ασφάλειας των πλοίων, καθώς και η καλύτερη συνεργασία με τους τοπικούς φορείς και τις διωκτικές αρχές.

■ **Τελικά υπάρχει διαφάνεια στη ναυτιλία;**

Η διαφάνεια είναι ένα από τα δεδομένα της Intertanko. Είναι ένα Project που μας αφορά εδώ και 30 χρόνια. Μας ενδιαφέρει, δηλαδή, να υπάρχει τόσο διαφάνεια στους κόλπους μας, όσο κυρίως να υπάρχει σαφής και συγκεκριμένη ευθύνη για τις πράξεις μας. Για εμάς εκεί έγκειται ο ορισμός της διαφάνειας. ☉



THE FINEST INSURANCE SOLUTIONS FROM THE LEADING GREEK MARINE INSURER

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

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

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

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

www.aigaion.gr

AIGAION
INSURANCE COMPANY S.A.



“ **Η SRH
Marine Electronics
καλύπτει
τις απαιτήσεις
των πελατών
με σύνεση,
υπευθυνότητα,
αμεσότητα και
επιτυχία** ”

Συνέντευξη της **Αθηνάς Βεζύρη**,
Διευθύνουσα Συμβούλου (CEO) της
SRH Marine Electronics

“ Η κυρία **Αθηνά Βεζύρη**
κατάγεται από ναυτική οικογένεια,
γεννήθηκε στον Πειραιά και σπούδασε στη Σχολή Καλογραιών.
Αμέσως μετά την αποφοίτησή της από το γυμνάσιο
παντρεύτηκε καπετάνιο,
με τον οποίο και απέκτησε το μοναδικό γιο της.
Στη συνέχεια σπούδασε ασυρματίστρια
και ταξίδεψε 12 χρόνια με bulkers και ψυγεία. ”

Το 1995 έχει αφήσει ήδη τα πλοία και εργάζεται για μία εξαετία σε ναυτιλιακό γραφείο, υπεύθυνη στο τμήμα Communication. Από τη θέση αυτή αποκτά την εμπειρία για το τι ζητάει ο πελάτης τόσο μέσα από το πλοίο όσο και από το γραφείο.

Εκείνη τη χρονιά διεκδικεί τη θέση διευθυντή πωλήσεων σε βελγική πολυεθνική εταιρεία: Τη Sait Radio Holland, μια εταιρεία με πολυετή εμπειρία στις ναυτικές επικοινωνίες. Κερδίζει τη θέση και στήνει μόνη της στον Πειραιά τη θυγατρική εταιρεία. Τη στεγάζει σε ένα γραφείο 12 τ.μ., με ένα τηλέφωνο και ένα fax. Αργότερα αποκτά θέση στο διοικητικό συμβούλιο της πολυεθνικής και το 1999 γίνεται διευθύνουσα σύμβουλος. Την ίδια χρονιά, η Sait Radio Holland συμπράττει με μια γερμανική εταιρεία και δημιουργείται η Euromarine. Ως σχήμα η εταιρεία δεν προχώρησε, και το 2002 οκτώ διευθυντές μέσω management buy out εξαγόρασαν τον όμιλο. Η κ. Βεζύρη ήταν ένας από τους οκτώ και ήταν -πάλι- η μοναδική γυναίκα ανάμεσα σε επτά άντρες.

Το 2006 αποφάσισε να αναλάβει το ρίσκο και να εξαγοράσει τη Radio Holland Greece. Μετά 11 μήνες διαπραγματεύσεων ο στόχος επιτεύχθηκε. Η νέα εταιρεία διατήρησε την επωνυμία SRH Marine Electronics και συνεχίζει δυναμικά την πορεία της στην ελληνική αγορά για να επεκτείνει την ήδη καταξιωμένη θέση της.

■ Ποιο ήταν το έναυσμα για να ασχοληθείτε με το συγκεκριμένο επάγγελμα;

Κατάγομαι από ναυτική οικογένεια. Ο πατέρας μου ήταν καπετάνιος του Εμπορικού Ναυτικού και η μητέρα μου είναι από τις Οινούσσες, το γένος Κολλάκη, ένα νησί που η αγάπη για τη θάλασσα δεν είναι μόνον έμφυτη αλλά και ουσιαστικός πόρος ζωής.

Φυσικό επακόλουθο, λοιπόν, είναι η λατρεία μου για τη θάλασσα, αλλά και η επαγγελματική μου ασχολία με το υγρό στοιχείο.

Λίγα χρόνια μετά την αποφοίτησή μου από το γυμνάσιο επέλεξα να σπουδάσω ασυρματίστρια, ένα επάγγελμα που στα χρόνια που το εξάσκησα απόλαυσα τη γοητεία της θάλασσας, με έκανε πλουσιότερη σε εμπειρίες και σε εικόνες, μου αποκάλυψε νέους πολιτισμούς, μου άνοιξε νέους ορίζοντες.

Έπειτα από δώδεκα και πλέον χρόνια ταξιδιών αποφάσισα να εργαστώ στη στεριά. Ήταν η εποχή της σημαντικής εξέλιξης των τεχνολογικών δεδομένων στον εξοπλισμό των πλοίων και ειδικότερα του τομέα των μηχανημάτων της γέφυρας. Το ενδιαφέρον μου εστιάστηκε στο τμήμα του ηλεκτρονικού εξοπλισμού, έναν

τομέα που ακολουθώ μέχρι σήμερα.

■ Αυτή η πορεία, κυρία Βεζύρη, πόσο εύκολη ήταν σε έναν κατά κύριο λόγο ανδροκρατούμενο κλάδο;

Θεωρώ πως οποιαδήποτε επαγγελματική πορεία ακολουθήσεις θα αντιμετωπίσεις και τις ανάλογες δυσκολίες. Πιστεύω επίσης ότι τις περισσότερες φορές απαιτείται σκληρή δουλειά, επιμονή και υπομονή για να επιτευχθούν οι στόχοι που έχεις θέσει.

Στο ξεκίνημα της προσωπικής επαγγελματικής μου πορείας, ίσως να υπήρχαν κάποια στεγανά στις λεγόμενες «ανδροκρατούμενες» επαγγελματικές δραστηριότητες. Όμως, αυτά τα χρόνια έχουν παρέλθει. Οι γυναίκες καθημερινά πλέον κατακτούν επάξια όλο και περισσότερους τομείς που θεωρητικά ίσως ήταν «ανδροκρατούμενοι».

Ξαναγυρνώντας όμως πίσω, εκείνα τα χρόνια, θεωρώ ότι οι άνδρες δεν ήταν τόσο ανταγωνιστικοί με τις γυναίκες. Μπορώ μάλιστα να σας πω ότι η εργασιακή απασχόληση μιας γυναίκας σε έναν ανδροκρατούμενο χώρο είχε και ορισμένα θετικά στοιχεία, καθώς η «ιπποτική» αντιμετώπιση των ανδρών περιείχε το στοιχείο της προστασίας του «αδύνατου φύλου», γεγονός πολύ σημαντικό για την εργαζόμενη γυναίκα.

Εν κατακλείδι και ανεξάρτητα με την εποχή, ο σωστός επαγγελματισμός, η συνέπεια και η υπευθυνότητα είναι οι βασικοί παράγοντες για να κερδίσεις την εκτίμηση των συνεργατών σου ανεξαρτήτως φύλου και χώρου.

■ Τι θα συμβουλευάτε τα νέα παιδιά που θέλουν να ασχοληθούν με τα ναυτικά επαγγέλματα;

Λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι το 27% της παγκόσμιας ναυτιλίας εκπροσωπείται από Έλληνες, θα έλεγα στα νέα παιδιά ότι η θάλασσα μπορεί να καλύψει τις οποιοσδήποτε επαγγελματικές επιθυμίες τους. Ακόμα και τις όποιες καλλιτεχνικές τάσεις διαθέτουν, πιστεύω ότι μπορούν να αφομοιωθούν στους πολυποίκιλους τομείς της ναυτιλίας.

Ανεπιφύλακτα υποστηρίζω ότι η «θάλασσα» ήταν, είναι και θα είναι ένας απaráμιλλος τομέας δράσης.

Η ιστορία, η παράδοση και ο πλούτος της Ελλάδας είναι η ναυτιλία. Αν τα αγνοήσουμε αυτά, είναι σαν να απαρνιόμαστε την εθνική





μας κληρονομιά. Τουλάχιστον, ας μπορέσουμε να κρατήσουμε τους Έλληνες αξιωματικούς στα πλοία μας. Κάποτε υπήρχαν μεγάλες διαφορές ανάμεσα στην εργασία της στεριάς και αυτή της θάλασσας. Σήμερα οι συνθήκες στα καράβια είναι συχνά καλύτερες από αυτές στα γραφεία. Σκεφτείτε τα στελέχη των πολυεθνικών εταιρειών. Βρίσκονται συνεχώς με μια βαλίτσα στο χέρι και ταξιδεύουν από χώρα σε χώρα. Για ποιο λόγο οι συνθήκες εργασίας τους είναι καλύτερες από έναν αξιωματικό του Ε.Ν., ο οποίος συγκρινόμενος με αρκετά στεριανά επαγγέλματα, στο σύνολο του χρόνου λείπει λιγότερο από το σπίτι του;

■ **Πρόσφατα ολοκληρώσατε την εξαγορά της εταιρείας Radio Holland Greece, την οποία μετονομάσατε σε SAIT Marine Greece.**

Ποιοι λόγοι σάς οδήγησαν σε αυτή την κίνηση;

Η ελληνική ναυτιλιακή αγορά, ως γνωστόν, είναι η πλέον ανταγωνιστική και κατά συνέπεια οι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι πολύ περισσότερο απαιτητικοί.

Έχουν τις δικές τους ιδιαιτερότητες και απαιτήσεις, η ικανοποίηση των οποίων προϋποθέτει μεγάλη ευελιξία και αμεσότητα.

Σε αυτή την «ιδιαιτερότητα» η Radio Holland Ελλάδος λειτουργούσε σαν «προστατευτικός παράγοντας» (Protective Agent) για τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Μετά την εξαγορά του ομίλου Radio Holland από την πολυεθνική IMTECH, οι προοπτικές και οι δυνατότητες ικανοποίησης των απαιτήσεων των Ελλήνων πλοιοκτητών άρχισαν να περιορίζονται δραστικά.

Αυτός ουσιαστικά ήταν και ένας από τους σημαντικότερους λόγους που με οδήγησαν στην απόφαση εξαγοράς της διαχείρισης της εταιρείας Radio Holland Ελλάδος.

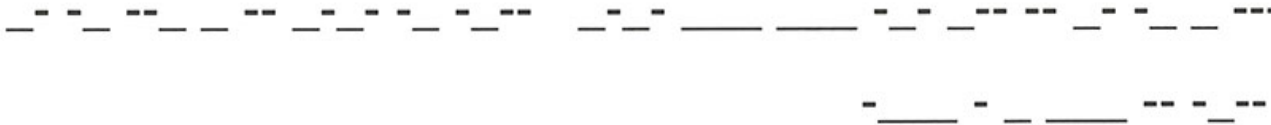
Έτσι, λοιπόν, θα ήθελα να επισημάνω ότι η SRH Marine Electronics συνεχίζει να διατηρεί την εκπροσώπηση των ιδίων παγκοσμίως αναγνωρισμένων προμηθευτών (Northrop Grumman/Sperry Marine, Thrane & Thrane,

Jotron, Comrod, CLS, Rutter κ.λπ.) έχοντας θέσει στόχο να διευρύνει περισσότερο αυτούς τους σημαντικούς τομείς, έχοντας ήδη επεκτείνει τη διάρκεια των συμβολαίων τους, υπογραμμίζοντας έτσι την υποστήριξή τους στη νέα εταιρεία και στο πρόσωπό μου. Ότι η SRH Marine Electronics συνεχίζει να συνεργάζεται με τις ίδιες αναγνωρισμένες τεχνικές εταιρείες παγκοσμίως και στοχεύει στην περαιτέρω διεύρυνση του δικτύου εξυπηρέτησης (service network), πλέον των πεντακοσίων που ήδη συνεργαζόμαστε, των αναγκών των πλοίων στα σημαντικότερα λιμάνια παγκοσμίως. Ότι η SRH Marine Electronics συνεχίζει να διατηρεί το ίδιο εξειδικευμένο τεχνικό προσωπικό για να καλύπτει τις απαιτήσεις των πελατών της στην Ελλάδα αλλά και στο εξωτερικό, αποσκοπώντας πάντα στη βελτίωση της τεχνικής κατάρτισής των με τα κατάλληλα εκαπιδευτικά σεμινάρια. Ότι η SRH Marine Electronics συνεχίζει να διατηρεί το ίδιο έμπειρο προσωπικό, που είναι εκπαιδευμένο να καλύπτει τις απαιτήσεις των πελατών της άμεσα και αποτελεσματικά. Ότι η SRH Marine Electronics συνεχίζει να λειτουργεί ως «προστατευτικός παράγοντας» των συμφερόντων των Ελλήνων πλοιοκτητών, καθώς διατηρεί 5ετές συμβόλαιο με τον όμιλο Radio Holland, σύμφωνα με το οποίο ο όμιλος Radio Holland θα παραμείνει «ανενεργός» στην ελληνική και κυπριακή αγορά για μία πενταετία, καθώς οι πελάτες που εκπροσωπούνται από αυτόν παγκοσμίως, θα εξυπηρετούνται στην Ελλάδα από τις υπηρεσίες της SRH Marine Electronics.

■ **Γενικότερα ποια είναι άποψή σας για τους Έλληνες επιχειρηματίες;**

Πιστεύω ότι οι Έλληνες είναι πολύ ικανοί επιχειρηματίες με πιο ανοιχτούς ορίζοντες από τους ξένους συναδέλφους τους. Μπορεί οι ξένοι να διαθέτουν την επιχειρηματική οργάνωση, αλλά αν βγουν λίγο έξω από τα νερά τους, τελειώνει η ιστορία...

Δεν μπορούν να βρουν εναλλακτικές λύσεις, να ελιχθούν για να διαπραγματευθούν. Πιστεύω στην ικανότητα του



(Nautical Coordinates lead the way to Jet Oil)

For over 35 years, nautical coordinates have led a majority of ships sailing the Greek Seas to JET OIL in the country's largest ports. Because for over 35 years, JET OIL has been providing the most reliable service and products of the highest quality, and as a consequence has attained a place among the best. Today, from this position of strength, it continues to offer its customers full support, supplying them with all types of fuels available, with consistency, safety and environmental awareness.



PHYSICAL SUPPLIER AT PIRAEUS

MAMIDOIL - JETOIL S.A.

PIRAEUS: tel. +30210 4283201, +30210 4283368

e-mail: jetbunkers@jetoil.gr



Έλληνα επιχειρηματία, και αυτό δεν είναι εθνικιστικό, είναι η πραγματικότητα.

■ **Η σύσταση της νέας εταιρείας θα επηρεάσει τους ήδη υπάρχοντες πελάτες σας;**

Λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι η σύσταση της νέας εταιρείας επηρέασε τη σύνθεση του μετοχικού κεφαλαίου αυτής, πιστεύω ότι οι πελάτες μας ήδη αναγνωρίζουν την εξέλιξη της Radio Holland Ελλάδος σε SRH Marine Electronics σαν την ανοδική πορεία της εταιρείας μας, που αποσκοπεί να καλύπτει τις απαιτήσεις των πελατών μας με σύνεση, υπευθυνότητα, αμεσότητα και επιτυχία.

■ **Πώς θα διαφοροποιήσετε την πορεία της νέας εταιρείας; Σε ποιους τομείς θα δραστηριοποιηθείτε και ποιες είναι οι νέες προτάσεις - υπηρεσίες που θα παρέχετε στην αγορά;**

Στόχος της νέας εταιρείας είναι να μια εκ των πέντε μεγαλύτερων εταιρειών του είδους της παγκοσμίως.

Και πιστεύουμε ότι θα πετύχουμε το στόχο μας στο εγγύς μέλλον καθώς:

Φροντίζουμε για τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών μας, ώστε να προσφέρουμε πρωτοπόρες λύσεις και άκρως εξειδικευμένες προτάσεις στον ναυτιλιακό χώρο.

Φροντίζουμε για την περαιτέρω εξέλιξη των δραστηριοτήτων της εταιρείας μας στην ελληνική αλλά και στην παγκόσμια αγορά.

Επίσης, φροντίζουμε να επεκτείνουμε τις δραστηριότητές μας ώστε να καλύπτουμε με επιτυχία και αμεσότητα τις ανάγκες και των πιο απαιτητικών πελατών και να κερδίσουμε την απόλυτη εμπιστοσύνη τους για την ποιότητα των υπηρεσιών μας. Φροντίζουμε να αποκτούμε άμεσα γνώση των εξελίξεων της τεχνολογίας στο χώρο της ναυτιλίας, και μια από τις νέες προτάσεις μας είναι η νέα γενιά επικοινωνιών για καλύτερες και φθηνότερες επικοινωνίες με V-SAT solutions και INMARSAT BROADBAND

Και φυσικά παραμένουμε δεσμευμένοι να προσφέρουμε τις καλύτερες και πλέον συμφέρουσες λύσεις ώστε οι ναυτικοί μας να έχουν «καλά και ασφαλή ταξίδια». ☺

ΠΡΟΦΙΛ SRH Marine Electronics

Ειδικότερα οι τομείς εξειδίκευσης της SRH Marine Electronics και τα προϊόντα τα οποία διαθέτει είναι:

Active Market Sectors and Solutions:

Deep-Sea Shipping
Passenger Ships & Ferries
High Speed Crafts
Mega Yachts
Ports & Shipyards
Satellite Communications
Special Projects
New Building Projects
Airtime and IT Solutions & Services
Global Service (Inc. Thrane On-Board Service Centre)
Integrated Solutions & New Buildings
Navigation Systems
Night Vision & Surveillance Equipment
Safety & Distress Equipment
Ship/Fleet Automation & Monitoring Equipment
Shore-Based Maintenance
Simulators
Spares
Technical Consulting
VDR & S-VDR solutions

NAVIGATION/ECDIS

Maritime Information Systems AS (MARIS)
Transas Marine Ltd.
Northrop Grumman Electronic Systems (U.K.)
i2e DIFFUSION
TAIYO MUSEN CO., LTD.

COMMUNICATION

Thrane & Thrane /OSC
SAAB TransponderTech AB
SCOTTY Teletransport Corp.
Jotron Electronics A/S
Marine Radio Co., LTD.
ZENITEL (Stento Marine)

S-VDR/VDR Suppliers

Danelec Electronics A/S

Marconi Selenia ex Broadgate Limited
NetWave Systems B.V.
Northrop Grumman Electronic Systems (U.K.)
Rutter Technologies Inc
Totem Plus Ltd

V-SAT Antennas

SeaTel Inc.
ORBIT GLOBAL VISION

Antennas/Interfaces/Software

Comrod A/S
Navitron Systems Ltd
SeaWave
True Heading AB

Security Systems

CLS
Concept Security Systems Creation

Existing AirTime-related Product & Services:

Inmarsat Point of Service Activation (PSA:110+ Flag Accreditations) & Inmarsat Service Provider (2 ISP codes and agreements with 3 major LESOs)
Inmarsat Hardware reseller (B, C, Mini-M, Fleet 33/55/77/Broadband)
Thrane Certified On-Board Service Centre
Thrane Certified Partner and Master Distributor
Iridium Systems (mobile & fixed)
Thuraya Systems (mobile & fixed)
VSAT Solutions

AIRTIME Providers

EutelSat
Hellas Sat S.A.
INMARSAT Global Limited
OTESAT Maritel
Netdish Spa
VIZADA

It's the people who make a good classification society.



The B.V. Piraeus team. Always available and close to you.



**BUREAU
VERITAS**

For the benefit of business and people

Hellenic Central Office: 23, Etolikon str, 18545 Piraeus. Tel.: +30 (210) 4063000, Fax: +30 (210) 4063063. E-mail: grc_lpr@gr.bureauveritas.com
www.bureauveritas.com www.bureauveritas.gr



► ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΑΝΤΟΜΙΜΑ

**S.O.S.! Μια βαπορίαση πυξίδα
κι ένα λοστρόμο για το ΥΕΝ!**

Μια πορεία, ένα στίγμα...

Εσείς απ' τους ωκεανούς, ακούτε;

...Εμείς, εδώ, είμαστε

κολλημένοι με την μπάλα...

Ο πίνακας που παραθέτω απεικονίζει το σχετικό ανάστημα της ωκεανοπόρου ναυτιλίας μας, καθώς και το μέγεθος της μεγάλης ελληνικής διαχρονικής σταθερής πρωτιάς στον άγνωστο διεθνή θαλάσσιο στίβο. Έστω κι αν άλλες, εφήμερες πρωτιές σ' άλλους πολύ γνωστούς στίβους γίνονται αυτοστιγμεί αντικείμενο -ακόμη και βάνουσων- πανηγυρισμών και ανεβάζουν στα ύψη την... εθνική αδρεναλίνη.

Το ελληνικό πλοίο (φυσικά και το ελληνόκτητο) δίνει τη μάχη του στο πέλαγος, μακριά απ' την αντίληψη του φιλοθεάμονος κοινού, αγωνίζεται δε και ανταγωνίζεται υπό άνισους όρους, και θα σας δώσω μερικά παραδείγματα διακρίσεων. Πρώτα όμως ο πίνακας:

Ποσοστό επί του παγκοσμίου dwt.	Πληθυσμός	Έκταση	Km ²
1. Greece	(18,48%)	11.213.000	131.957
2. Japan	(14,01%)	128.138.000	377.862
3. Germany	(6,90%)	82.727.000	357.021
4. China	(6,77%)	1.289.665.000	9.806.391
5. U.S.A.	(5,52%)	296.209.000	9.629.047
6. Norway	(5,24%)	4.601.000	323.759
7. Hong Kong	(4,88%)	6.864.000	1.104
8. Korea	(3,25%)	49.930.000	99.268
9. U.K.	(3,08%)	60.609.153	244.820
10. Taiwan	(2,78%)	22.795.000	36.175
11. Singapore	(2,66%)	3.548.000	683
12. Denmark	(2,01%)	5.412.000	43.093
13. Russia	(1,82%)	144.004.000	16.891.741
14. Italy	(1,60%)	58.609.000	301.323
15. India	(1,51%)	1.094.871.000	3.166.944
16. Switzerland	(1,37%)	7.452.101	41.285
17. Saudi Arabia	(1,32%)	21.771.602	2.149.690
18. Malaysia	(1,17%)	26.500.699	329.758
19. Iran	(1,13%)	68.458.195	1.648.195
20. Turkey	(1,04%)	7.598.181	773.473

Ι Του Σπύρου Ράνη Ι

Managing director Ranger Marine S.A.



Μη σας διαφύγει όμως η ιδιαίτερη γοητεία του πίνκα, τη χαρά μας για την πρώτη θέση εμπλουτίζει ποια τις εθνική χαιρεκακία για την τελευταία...

Ανταγωνισμός - διακρίσεις

Στις 28.06.2000, το M/V «Wave» υπό σημαία USA ναυλώθηκε προκειμένου να μεταφέρει 48.000 τόνους σιτηρών από US Gulf στην Aquaba. Ναύλος: \$ 58 ανά τόνο. Την ίδια εποχή, ένα άλλο, της αὐτῆς κατηγορίας, αλλά υπό άλλη σημαία πλοίο, θα κέρδιζε \$ 22 ανά τόνο για το ίδιο ταξίδι.

Στις 29.06.2000, το υπό σημαία USA M/V «Star» ναυλώθηκε για τη μεταφορά 20.500 τ. maize από US Gulf για Port Sudan και Mombasa. Ναύλος: \$ 100 ανά τόνο.

Για ανάλογο ταξίδι και αντίστοιχο πλοίο, η ναυλαγορά ήταν τότε στα \$41 ανά τόνο.

Στις 07.04.2003, το M/V «Mearsk Alaska» υπό σημαία USA ναυλώθηκε για τη μεταφορά 28.000 τ. σιτηρών από US Gulf για Mombasa και Dar Es Salaam. Ναύλος: \$ 98 ανά τόνο. - για το ίδιο ταξίδι η ναυλαγορά ήταν τότε στα \$ 37 ανά τ. για ανάλογο πλοίο, υπό άλλη σημαία.

Ο κατάλογος είναι μακρύς και οι ανωτέρω περιπτώσεις απλώς ενδεικτικές, και δεν υπάρχει λόγος να συνεχίσουμε.

Στις 03.05.03, η Γερουσία ενέκρινε ψήφισμα που απαιτεί αυστηρή εφαρμογή των νόμων διάκρισης υπέρ της αμερικανικής σημαίας, για τη μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας σε δοκιμαζόμενες χώρες. Στο ψήφισμα τονίζεται: «Οι διακρίσεις - προτιμή-

σεις εξασφαλίζουν επάρκεια πλοίων υπό σημαία USA, που θα στηρίζουν τις μεταφορές μας σε περίπτωση σύγκρουσης».

Το 1980, κάθε χώρα της Μ. Ανατολής διέθετε κρατική ναυτιλία που (υποτίθεται ότι) εξασφάλιζε μερίδιο στις εισαγωγές/εξαγωγές φορτίων, αυτονομία στις μεταφορές και εξοικονόμηση συναλλαγμάτων.

Κυρίως όμως, η ύπαρξη εθνικού θαλάσσιου μεταφορέα ήταν θέμα γοήτρου, περίπου όπως ο δικός μας εθνικός αερομεταφορέας και περίπου ομοίως σπάταλος και αθεράπευτα προβληματικός.

Πακτωλός ευρωδολαρίων στήριξε αυτές τις φιλοδοξίες, τις οποίες υποδαύλιζαν και ενθάρρυναν διεθνείς σύμβουλοι και μεσάζοντες. Φυσικά... ανιδιοτελώς.

Το 1979, η Λιβύη έστειλε στη χώρα μας 200 επιλεγμένους νέους να σπουδάσουν δόκιμοι πλοίαρχοι και μηχανικοί, στην ιδιωτική -τότε- ναυτική εκπαίδευση.

Το σύνολο σχεδόν αυτών επιτυχώς φοίτησε, αποφοίτησε και σταδιοδρόμησε στη διεθνή -ελληνόκτητη κυρίως- ναυτιλία. Το ουσιώδες είναι ότι ο Πειραιάς ακολουθούσε σταθερή πορεία εξέλιξης σε διεθνές κέντρο παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών και ναυτικής εκπαίδευσης, με ό,τι τούτο συνεπάγεται. Την προοπτική αυτή διέλυσε -να σημειωθεί- η σοσιαλιστική πολιτική παντομίμα του '80.

Σήμερα η ναυτιλία (όση έχει απομείνει) της Λιβύης -Libya's General National Maritime Co.- είναι παροπλισμένη.

Ο ανθρώπινος παράγων

Αξιωματικούς για το πλοίο και το γραφείο. Αυτό και μόνο, το πολύ σημαντικό, περιμένει η ναυτιλία μας από το κράτος. Δεν περιμένει και ουδέποτε περίμενε κρατική αβάντα.

Σαφώς τα προαναφερθέντα καταδεικνύουν τις συνθήκες και τους όρους ανταγωνισμού στο διεθνή στίβο, όπου διακρίνεται και διαπρέπει το ελληνικής διαχείρισης πλοίο. Το δε μυστικό της επιτυχίας του δεν είναι μυστικό. Εργασιομανία, θάρρος, πείρα και αφοσίωση των Ελλήνων αξιωματικών και των στελεχών στο γραφείο που, κι αυτοί στην πλειονότητά τους, στο πλοίο έμαθαν τι είναι πλοίο. Αυτοί με τη ναυτική τους γνώση και εμπειρία αποτελούν το «μυστικό όπλο» της ναυτιλιακής βιομηχανίας μας και αυτοί τη στηρίζουν στις πολλές επάλξεις σε στεριά και θάλασσα, ώστε σταθερά ακμάζει παρά τις φανερές ή συγκαλυμμένες συνθήκες δυσμενούς διάκρισης. Κι αυτοί αποτελούν τον ισχυρό, γνήσιο δεσμό με την πατρίδα μας. Από την προϊστορία οι Έλληνες οικοδόμησαν μια απaráμιλλη ναυτική παράδοση, εκμεταλλεύτηκαν και κυρίως αγάπησαν το υγρό στοιχείο και τη ναυτική περιπέτεια, αυτή δε η αγάπη και ναυτοσύνη συνθέτουν το σταθερό συγκριτικό πλεονέκτημα της μεγάλης μας ναυτιλίας. Παρέλκει, δε, να τονιστεί ότι το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας στο σημερινό της μέγεθος και στη σημερινή της δυναμική θα εξαρτηθεί κατά μεγάλο βαθμό από τον παράγοντα άνθρωπο. Δηλαδή από τα ικανά στελέχη

ΠΩΛΕΙΤΑΙ / ON SALE



ΚΤΗΜΑ 15 στρεμμάτων δεντροφυτεμένο, περιφραγμένο με λιθόκτιστη κατοικία δύο επιπέδων, τεσσάρων ανεξαρτήτων διαμερισμάτων 50 τετραγωνικών μέτρων, πλήρως επιπλωμένων. 7 χλμ. από Αράχοβα, 15 χλμ. από Δελφούς, 20 χλμ. από χιονοδρομικό κέντρο.

LAND 15,000m², with trees, fence, and a stone-built, two-storey building containing four fully furnished apartments (50m² each). 7km from Arahova, 15km from Delphi, 20 km from the ski resort.

For more information please contact:
210-65.36.875, 6974-191537, e-mail: almass@hol.gr

που θα επανδρώσουν τον υπερμεγέθη στόλο των Ελλήνων εφοπλιστών και από τα ικανά στελέχη που θα πλαισιώσουν τη λειτουργία της σύγχρονης ναυτιλιακής επιχείρησης.

Η ναυτιλία του 21ου αιώνα πρέπει να καλύψει το ταχύτερο δυνατόν τα κρίσιμα κενά της, αριθμητικά και ποιοτικά, και συγχρόνως να δημιουργήσει ικανά αποθέματα στελεχών γέφυρας και μηχανής, ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες του αυξανόμενου στόλου της ακόμη και με δυνατότητες επιλογής.

Αλλά το «μυστικό όπλο» της ναυτιλίας μας φθίνει, αφού την τελευταία εικοσαετία είναι σταθερά περισσότεροι αυτοί που εγκαταλείπουν σε σύγκριση με τους νεοεισερχόμενους στο επάγγελμα. Ένας εισερχόμενος έναντι δύο που φεύγουν. Έχει αυτό δραματικό αντίκτυπο στο ΝΑΤ, όπου ένας απασχολούμενος στηρίζει 2,17 συνταξιούχους (30.000 εργαζόμενοι - 65.000 συνταξιούχοι).

Σύμφωνα, εξάλλου, με αξιόπιστες στατιστικές, το 85% των ναυτικών ατυχημάτων οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος ή αμέλεια, το δε κόστος είναι τεράστιο. Να

προσθέσω ότι μόνο το 7% των ατυχημάτων οφείλεται σε κατασκευαστικά αίτια (structural failure) και το 6% σε μηχανικές βλάβες. Οι «θεραπίες» όμως εδώ αποφασίζονται με πολιτικά κριτήρια (βλέπε «Prestige»).

Το πρόβλημα έλλειψης ικανών εθνικών αξιωματικών γέφυρας και μηχανής αντιμετωπίζουν με μεγάλη επιμέλεια και σοβαρότητα όλες οι ναυτικές χώρες, λύσεις, δε, έχει προτείνει η Ε.Ε., ύστερα από σοβαρές μελέτες. Φυσικά οι λύσεις αυτές -και οι μελέτες- είναι πολύ γνωστές στο ΥΕΝ, και επ' αυτών ερειδόμενος ο τότε ΥΕΝ κ. Γ. Ανωμερίτης εξήγγειλε αναμόρφωση της ναυτικής εκπαίδευσης από μη-

δενική βάση. Λογάριασε χωρίς τον ξενοδόχο... «Η Εκπαίδευση σώζει Ζωές και Χρήμα» είναι το κύριο άρθρο του έγκυρου ναυτιλιακού περιοδικού Tradewinds - 19.09.03. Εκεί δε αναφέρεται ότι περί τα \$ 540 εκατομμύρια ετησίως κοστίζουν στη διεθνή ναυτιλία τα λάθη και οι αμέλειες (μελέτη του U.K. P&I Club). Στο ίδιο περιοδικό (3.10.03), διαβάζουμε άρθρο: «Εκπαίδευση, το κλειδί για την επιτυχία στο Shipping».

Το θέμα της ανεπάρκειας -και σ' επίπεδο κατάρτισης- των αξ/κών επίμονα καλύπτεται από το διεθνή ναυτιλιακό Τύπο, υπολογίζεται δε ότι, εντός της τρέχουσας δεκαετίας, το έλλειμμα θα φτάσει τους 75.000 (Fairplay, 28.06.01), επί συ-

νόλου 405.000 αξ/κών σήμερα διεθνώς. Και να σημειωθεί, ότι το σώμα των αξ/κών στις ανεπτυγμένες χώρες γηράσκει ραγδαία. Το 40% αυτών στις χώρες του ΟΟΣΑ είναι άνω των 50 ετών, ενώ μόνο το 8% αξ/κών, προέλευσης Άπω Ανατολής, είναι σε αυτή την κατηγορία (BIMCO/ISF 2000, Manpower Report, Απρίλιος 2000). Κάτι δε που πρέπει να γνωρίζουν οι νέοι που στοχεύουν στη ναυτική σταδιοδρομία είναι ότι αυτή είναι «παγκοσμιοποιημένη» και ότι οι Έλληνες αξιωματικοί είναι περιζήτητοι στη διεθνή ναυτιλία.

Κρατισμός - ναυτιλία

Στην «ισχυρή» ναυτική (αλλά μ' ελάχιστους πλέον ντόπιους ναυτικούς) πατρίδα μας, έχει εκδηλωθεί μια σοβαρή κοινωνική πανδημία. Ο πολίτης περιμένει περίπου τα πάντα από το κράτος, μια θέση στους φιλόξενους κόλπους του εξασφαλίζει το «βρέξει-χιονίσει», οι δε ισχυρές κρατικές συντεχνίες δεν έχουν λόγο να ενδιαφέρονται για ανταγωνιστικότητα και παραγωγικότητα αφού, ως γνωστόν, το κράτος είναι... μη κερδοσκοπικού χαρακτήρος.

Το ισχυρό καθηγητικό κατεστημένο ελέγχει την αποκλειστικά δημόσια ναυτική εκπαίδευση και προστατεύει «παντί σθένι» μια κρατική έπαλξη / μονοπώλιο-μάλιστα, στο χώρο της ναυτιλίας όπου η ιδιωτική πρωτοβουλία θαυματοουργεί, και με πείσμα, σταθερά σώζει το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών, με εισροές πακτωλού ναυτιλιακού συναλλάγματος. 18 δισ. για το 2006.

Πέραν των ανωτέρω, ο Έλληνα αποκτά υπευθυνότητα και αξιοπιστία, ευθύς ως καταλάβει, και επί όσο χρόνο διατηρεί, δημόσια θέση. Πάντες οι εκτός αντιμέτωποιζονται ως κερδοσκόποι και όχι ιδιαίτερα αξιόπιστοι.

Οι πολίτες της χώρας μας μόνον εκτός χωρικών υδάτων βρίσκουν ελεύθερο «θέατρο επιχειρήσεων», όπου βρίσκει δικαίωση και όπου πλούσιους φέρνει καρπούς το έμφυτο ταλέντο του επιχειρείν - το «ελληνικό δαιμόνιο». Έχουμε εγχωρίως πια εθισθεί στο ζυγό του κρατισμού και αγογγύστως ακούμε για αναβαθμίσεις, εκσυγχρονισμούς, ανωτατοποιήσεις κ.ο.κ., κ.ο.κ., όλα στο μονότονο ρυθμό μιας πληκτικής πολιτικής παντομίμας.

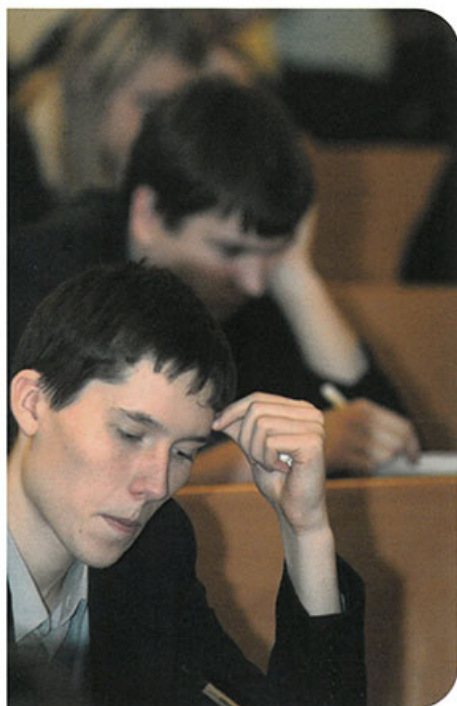
Η ναυτική μας εκπαίδευση, προκλητικά δαπανηρή, αναποτελεσματική και προβληματική, λειτουργεί προς όφελος ισχυρών κρατικοδίαιτων συντεχνιών. Αλλά όχι προς όφελος της ναυτιλίας.

Εισήχθησαν φέτος στο πρώτο έτος των ΑΕΝ 1.108 νέοι σπουδαστές.

Η ναυτική επαγγελματική εκπαίδευση -πέραν των ωσεί τριτοβάθμιων ΑΕΝ- θα μπορούσε να στεγάσει 2 ή 3 χιλιάδες νέους. Φυσικά, αν υπήρχε.

Αλλά ο αριθμός 1.108 ουδέν σημαίνει, εφόσον δεν γνωρίζουμε πόσοι εκ των εκάστοτε εισαγομένων πράγματι ακολουθούν -και επί πόσο χρόνο- τη ναυτική σταδιοδρομία και πόσοι απλώς στοχεύουν στον τίτλο σπουδών, ως προσόν διορισμού. Επίσημες στατιστικές φυσικά δεν υπάρχουν, αλλά βασίμως εκάζεται ότι περί το 40% εξ αυτών ακολουθεί την καριέρα του αξιωματικού μέχρι και το δίπλωμα Β' τάξεως. Και να σημειωθεί ότι στον αριθμό 1.108 περιλαμβάνονται 200 κοπέλες...

Ώστε, περίπου 400 εκ των ανωτέρω θα συνεχίσουν και πέραν του διπλώματος





Your partner in Malta

Providing :

- SHIP REGISTRATION
- SHIP SUPPLIES (including off-port conveyances), PORT SERVICES
- OFFSHORE LOGISTICS BASE SERVICES INCLUDING ENGINEERING SERVICES
- SORBENTS AND OIL SPILL RESPONSE EQUIPMENT
- TECHNICAL SERVICES

www.aost.com

Tel: +356 2138 0941



- OIL AND HNS SPILL RESPONSE ON 24 X 7 BASIS
- TRAINING
- CONTINGENCY PLANNING
- ENVIRONMENTAL CONSULTANCY

www.alphabriggs.com

Tel: +356 9966 6000 (24hrs)

Β' τη ναυτική σταδιοδρομία και ακολούθως, αφού -μετά 4-5 χρόνια- λάβουν και το δίπλωμα Α', θα λογίζονται ωσεί... πτυχιούχοι ΤΕΙ(!).

Αντί ποίου όμως -οι ως άνω 400- τιμήματος;

Κόστος δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης για το 2006

(σε ευρώ)

ΚΝΕ	12.837.691
Δημόσιος προϋπολογισμός	4.198.618
Προϋπολογισμός δημοσίων επενδύσεων	4.581.023
	21.617.332
Πλέον μισθοί αξιωματικών και μονίμων υπαλλήλων	6.000.000
Σύνολο	27.617.332
Πλέον χρήση παγίων στοιχείων (15 ΑΕΝ, γήπεδα, κτήρια-εξοπλισμός κ.λπ.) επιεικώς	5.000.000
Γενικό σύνολο	32.617.332

Μια δραστήρια μερίδα διδασκόντων είναι σε μόνιμη ετοιμότητα να εκπροσωπήσει δυναμικά τη Συντεχνία, να κινητοποιήσει τους σπουδαστές κατά πάσης μεταρρύθμισης, ώστε να υπερασπισθεί και «ανωτατοποιήσει» τα κεκτημένα αυτής. Οι εξής παρατηρήσεις δικαιολογούνται εν όψει των ανωτέρω:

- Οι νέοι συνωθούνται και διαγκωνίζονται στους διαγωνισμούς πρόσληψης στο δημόσιο τομέα, σνομπάρουν δε τον ιδιωτικό, όπου η παραγωγικότητα αποτελεί όρο επιβίωσης. Αλλά αυτό απαιτεί εγρήγορση και μόχθο. («Μοχθείν ανάγκη τους θέλοντας ευτυχύν», Ευριπίδης)
- Οι καταστροφικές συνέπειες του επίσημου κρατισμού (ο ανεπίσημος είναι πιο επικίνδυνος) στην αλήστου μνήμης ΕΣΣΔ, και στα «ορφανά» αυτής, ουδέν -ειδικά εμάς- έχουν διδάξει.
- Οι ισχυρές συντεχνίες που δαψιλώς σιτίζει το Δημόσιο, χαίρουν πρόθυμης κομματικής υποστήριξης και μπορούν να υπερφαλαγγίζουν τον εκάστοτε Υπουργό, που περιορίζεται, το πολύ, σε «εξαγγελίες» και επικοινωνιακές

μεγαλοστομίες.

- Ακούμε κατά καιρούς δηλώσεις περί σύνδεσης Ναυτιλίας/Εθνικής Οικονομίας. Αλλά τούτο προϋποθέτει ικανό αριθμό εθνικών αξιωματικών και εθνικό δίκτυο παροχής (εισαγόμενων σήμερα) ναυτιλιακών υπηρεσιών.
- Τα εντός των χωρικών μας υδάτων τρέχοντα και πιο επείγοντα δεν αφήνουν χρόνο, ή νου, για τα πιο ουσιώδη. Ούτε λόγος για εξωκεανισμό. Τα ωκεανοπόρα δεν φέρνουν ψήφους, ταξιθεύουν offside, και περί αυτών μαθαίνουμε μόνον όταν υπάρχει κάτι δυσάρεστο.
- Αποτελεί ο Πειραιάς τη φυσική οικονομική και εμπορική γέφυρα σύνδεσης των χωρών της Ε.Ε. με τις αραβικές χώρες και την Τουρκία, διαθέτουμε και το μεγαλύτερο στόλο, ισχυρές έως μοναδικές προϋποθέσεις ώστε να εξελιχθεί σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, όπως από μακρού, μ' επικοινωνιακή ορμή, αρμοδίως εξαγγέλλεται. Πρώτα φυσικά θα πρέπει να ικανοποιηθούν ήσσονος(;) σημασίας προϋποθέσεις, όπως καθαριότητα, απαλλαγή απ' τους σκουπιδοσωρούς, αντιμετώπιση του «κυκλοφοριακού» κ.λπ.

Επί του παρόντος, οι συνθήκες ζωής και κυκλοφορίας είναι στον Πειραιά τέτοιες που ο δήμαρχος κ. Π. Φασούλας αναγκάζεται να κατοικήι μακράν του δήμου και των δημοτών του... Και φυσικά, μακράν πάσης ιδέας ν' ανταγωνιστεί ο Πειραιάς το Λονδίνο ή τη Σιγκαπούρη.

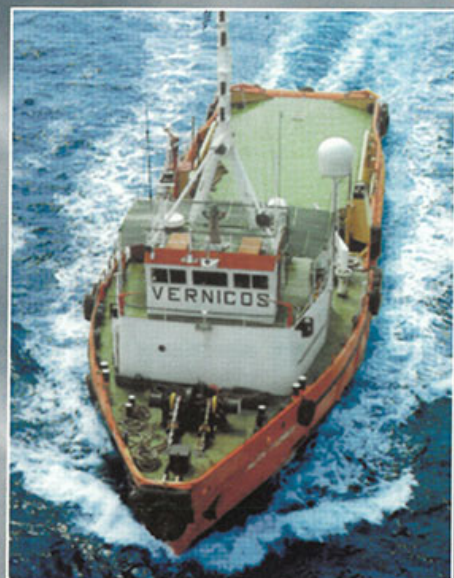
Η Σιγκαπούρη εξελίσσεται γρήγορα σε σοβαρό διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, επιτυχώς δε ήδη ανταγωνίζεται τα καθιερωμένα οικονομικά/ναυτιλιακά κέντρα Ν. Υόρκη - Λονδίνο. Το μικρό (βλέπε πίνακα στην αρχή του παρόντος), αλλά σοβαρό και δραστήριο τούτο κράτος, θέσπισε το Ναυτιλιακό Ίδρυμα Σιγκαπούρης (Singapore Maritime Foundation - SMF) με εντολή να προάγει, ευρύνει και προβάλλει το φάσμα των ναυτιλιακών υπηρεσιών που προσφέρει η χώρα. Στελέχη του Ιδρύματος SMF επελέγησαν εμπειρογνώμονες και επιχειρηματίες με το σκεπτικό ότι «αυτοί ξέρουν καλύτερα απ' τους πολιτικούς και γραφειοκράτες τα ζητήματα της βιομηχανίας, και τούτο αποδεικνύεται στην πρακτική εφαρμογή» (Tradewinds, 28 Σεπτ. '07 - κύριο άρθρο).

Αυτά συνιστούν τη ναυτιλιακή μας πολιτική, όπως τη διαμόρφωσε η μοιραία σοσιαλιστική πολιτική παντομίμα του '80.

Και ουδείς βιάζεται να τη... «μεταρρυθμίσει».

Ίσως δεν έφθασεν ακόμη ο καιρός.
Να μη βιαζόμεθα, είν' επικίνδυνον πράγμα η βία.
Τα πρόωρα μέτρα φέρνουν μεταμέλεια.
Έχει όποια πολλά, βεβαίως και δυστυχώς, η Αποικία.
Όμως υπάρχει τι το ανθρώπινον χωρίς ατέλεια;
Και τέλος πάντων, να, τραβούμ' εμπρός.

(Κ. Καβάφης - ΕΝ ΜΕΓΑΛΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΠΟΙΚΙΑ, 200 π.Χ.)



VERNICOS

ESTABLISHED CONSTANTINOPLE 1851



ARGONAFTIS MARITIME COMPANY

**SALVAGE
&**

TOWAGE

POLLUTION CONTROL

FIRE FIGHTING

CONSULTING

**24 HOUR
SERVICE**

35-39, AKTI MIAOULI
185 35 PIRAEUS, GREECE

Tel.: +30 210 429 2201

Fax: +30 210 429 2200

E-mail: vernicos@hol.gr

www.vernicostugs.gr

Tel.: +30 210 4294 915

Fax: +30 210 4294 925

E-mail: ops@argonaftistugs.gr

www.argonaftistugs.gr



FOR SAFETY AT SEA

Η ελληνική ναυτιλία χρειάζεται **Νέους Ικανούς, που να την πιστεύουν**

Έρευνα για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα

Μια πρωτοβουλία του **κ. Γ. Γκοτζαμάνη** | Διευθυντή της Σχολής Μηχανικών ΑΕΝ Μακεδονίας

Κατά τη διάρκεια των εγγραφών στη Σχολή Μηχανικών της ΑΕΝ Μακεδονίας δόθηκε στους εγγραφόμενους σπουδαστές, οι οποίοι στην πλειοψηφία τους συνοδεύονταν από τους γονείς τους, ένα ερωτηματολόγιο για να απαντηθεί από τους γονείς που ήταν παρόντες.

Απαντήθηκαν 107 ερωτηματολόγια.

Στα διαγράμματα που ακολουθούν, απεικονίζονται οι απαντήσεις τους.

Ιδιαίτερης σημασίας αλλά και επαρκώς αντικειμενικά θεωρούνται τα διαγράμμα-

τα των απαντήσεων στις ερωτήσεις 1, 6 και 7.

Για τα υπόλοιπα διαγράμματα μπορεί να θεωρηθεί πιθανή μια επίδραση του χώρου αλλά και του χρόνου καθώς, για καθαρά πρακτικούς λόγους, τα ερωτηματολόγια δόθηκαν κατά τη διάρκεια των εγγραφών μαζί με τα υπόλοιπα προς συμπλήρωση έγγραφα και οι ερωτώμενοι πιθανώς να θεωρούσαν δυνατή την ταυτοποίηση των ερωτηματολογίων.



Διάγραμμα 1

1. Πώς πληροφορηθήκατε την ύπαρξη των Ακαδημιών;

Από το παιδί μου	Από διαφήμιση	Από γνωστούς	Από το μηχανογραφικό	Είμαι ναυτικός	Άλλο
------------------	---------------	--------------	----------------------	----------------	------



Το μεγαλύτερο ποσοστό (36%) απάντησε ότι γνωρίζει τις ΑΕΝ από γνωστούς, ενώ το μικρότερο (2%) από τη διαφήμιση. Αυτό το εξαιρετικά μικρό, έως αμελητέο, ποσοστό δείχνει ότι η διαφημιστική καμπάνια των ΑΕΝ ή είναι ανεπαρκής ή γίνεται σε λάθος χρόνο. Πιθανότατα ισχύουν και τα δύο. Σε κάθε περίπτωση δεν φθάνει στους γονείς. Αντίθετα, το 17% που αποδίδεται στο μηχανογραφικό δείχνει ότι, αν μη τι άλλο, η ένταξη των ΑΕΝ στις πανελλαδικές εξετάσεις έπαιξε το ρόλο της διαφήμισης.

Απομένει βέβαια να αναλυθεί το από πού γνώρισαν την ύπαρξη των ΑΕΝ τα παιδιά, από τα οποία γνώρισε τις ΑΕΝ το 33% των γονέων.

Διάγραμμα 2

2. Παρακινήσατε το παιδί σας στο να επιλέξει την Ακαδημία Ε.Ν. για σπουδές;

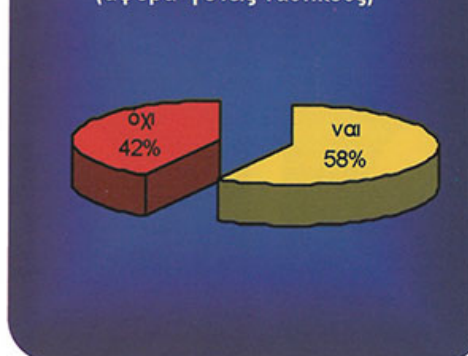
Ναι

Όχι

Το 67% των γονέων απαντά ότι παρακίνησαν το παιδί τους στην επιλογή της ΑΕΝ. Σίγουρα αυτό είναι ένα ικανοποιητικό ποσοστό (με την αρχική επιφύλαξη της υποκειμενικότητας). Χαρακτηριστικό είναι όμως ότι από τους γονείς ναυτικούς το μη ευκαταφρόνητο ποσοστό του 42% απάντησε αρνητικά.



2.1 παρακινήσατε το παιδί σας να επιλέξει την ΑΕΝ για σπουδές (αφορά γονείς ναυτικούς)



Διάγραμμα 6

6. Είστε ενήμεροι για τα μισθολόγια των αξιωματικών Ε.Ν.;

Ναι	Όχι
-----	-----

Ένα μεγάλο ποσοστό των γονέων (68%) απάντησε ότι γνωρίζουν τα μισθολόγια των αξιωματικών Ε.Ν., τα οποία προφανώς παρακινούν κάποιους προς το ναυτικό επάγγελμα.



Διάγραμμα 7

7. Έχετε κάποιο ναυτικό στο στενό σας κύκλο;

Ναι	Όχι
-----	-----

Το 55% απάντησε ότι έχει κάποιο ναυτικό στον κύκλο του. Άρα υπάρχουν πολλά περιθώρια γνωστοποίησης του ναυτικού επαγγέλματος σε κύκλους μη ναυτικών με βάση και αυτό που αναφέρεται σε προηγούμενο άρθρο (Προσέλκυση νέων στη ναυτική εκπαίδευση. Μια προτεραιότητα για την Ελλάδα, «Ναυτικά Χρονικά» 11/2007):



«...Η ελληνική ναυτιλία χρειάζεται νέους ικανούς, που να την πιστεύουν. Το ναυτικό επάγγελμα ίσως δεν ταιριάζει σε όλους, βέβαιον είναι όμως ότι ταιριάζει σε πολλούς νέους που σήμερα "ψάχνονται" ή φοιτούν σε σχολές με ιδιαίτερα αβέβαιο μέλλον, αρκεί αυτοί να γνωρίζουν τα πραγματικά δεδομένα του ώστε να κάνουν μια συνειδητή επιλογή».

Στις υπόλοιπες ερωτήσεις

3. Η Ακαδημία Ε.Ν. ήταν η πρώτη επιλογή του παιδιού σας;

4. Στέκεστε θετικά στο ναυτικό επάγγελμα;

5. Στον κύκλο σας θα περηφανεύεστε ότι έχετε παιδί αξιωματικό Ε.Ν.;

Ναι

Όχι

Δυστυχώς ναι

Ναι

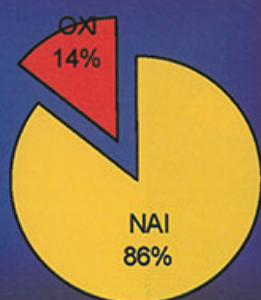
Όχι

Ναι

Όχι

Οι απαντήσεις ήταν σε ικανοποιητικά ποσοστά (πάντα με την αρχική επιφύλαξη της υποκειμενικότητας).

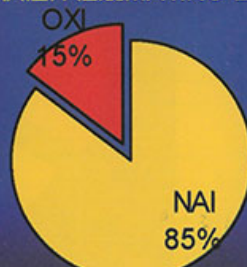
3. Η ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΗΤΑΝ ΠΡΩΤΗ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΠΑΙΔΙΟΥ ΣΑΣ



4. ΣΤΕΚΕΣΤΕ ΘΕΤΙΚΑ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ



5. ΣΤΟΝ ΚΥΚΛΟ ΣΑΣ ΘΑ ΥΠΕΡΦΑΝΕΥΕΣΤΕ ΟΤΙ ΕΧΕΤΕ ΠΑΙΔΙ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟ Ε.Ν.





CERTIFIED MARITIME TRAINING CENTER

A recognized Maritime Training Center authorized by Flag Administrations to provide statutory STCW 95 and continuous education and assessment programs for seafarers in accordance with industry best practices. We offer the following Courses:

5-DAY BRM WITH EXTENSIVE BRIDGE SIMULATOR

4-DAY BRM BTM THEORY

5-DAY ADVANCED BRIDGE WATCHKEEPING

5-DAY ADVANCED OIL TANKER SAFETY

5-DAY ADVANCED CHEMICAL TANKER SAFETY

3-DAY ERM - ENGINE ROOM RESOURCE MANAGEMENT
WITH ER SIMULATOR

2-DAY RISK ASSESSMENT & MANAGEMENT IN SHIPPING

2-DAY CRISIS MANAGEMENT - MEDIA HANDLING TRAINING

3-DAY DAMAGE STABILITY & RESIDUAL STRENGTH

2-DAY ISM IMPLEMENTATION/INTERNAL AUDITOR

2-DAY ISO 9001:2000 & ISO 14001:2004

4-DAY ECDIS WITH SIMULATOR

5-DAY ADVANCED CARGO HANDLING WITH SIMULATOR

2-DAY BRM REFRESH WITH EXTENSIVE BRIDGE SIMULATOR

1-DAY TMSA REQUIREMENTS & IMPLEMENTATION PRACTICES

3-DAY ADVANCED SHIP HANDLING WITH EXTENSIVE
BRIDGE SIMULATOR

2-DAY LEADERSHIP & MANAGEMENT PRINCIPLES IN SHIPPING

3-DAY HUMAN RESOURCE MANAGEMENT

2-DAY PERSONNEL PERFORMANCE APPRAISAL

3-DAY COMPANY & SHIP SECURITY OFFICER

4-DAY PORT FACILITY SECURITY OFFICER

1-DAY INCIDENT INVESTIGATION & ROOT CAUSE ANALYSIS

2-DAY GYRO & MAGNETIC COMPASSES

5-DAY ADVANCED BRIDGE WATCHKEEPING WITH EXTENSIVE
BRIDGE SIMULATOR

5-DAY ADVANCED OIL TANKER SAFETY WITH CARGO
HANDLING SIMULATOR

5-DAY ADVANCED CHEMICAL TANKER SAFETY WITH CARGO
HANDLING SIMULATOR

3-DAY MARINE ENVIRONMENTAL AWARENESS & MANAGEMENT

3-DAY SHIPBOARD SAFETY OFFICER

3-DAY BULK CARRIER SAFETY & INSPECTIONS

1-DAY MANAGEMENT OF CHANGE

PSYCHOMETRIC SEAFARER ASSESSMENTS

MARLINS ENGLISH LANGUAGE ASSESSMENT FOR MARINERS



K. C. LYRINTZIS
GROUP

QMS_{MTC}

MARITIME TRAINING CENTER



CERTIFIED
Maritime Training Center



Το φυσικό αέριο πηγάζει από τη γη εδώ και πολλά εκατομμύρια χρόνια και υπήρξε αιτία πάρα πολλών μύθων και μυστηρίων γύρω από τα φαινόμενα που προκαλούσε η συνεχής εκροή φυσικού αερίου από την επιφάνεια της γης, δημιουργώντας αναδυόμενες φλόγες που καίγανε μονίμως. Είναι αυτές οι φλόγες που σε διάφορους πολιτισμούς δημιούργησαν μύθους και προκαταλήψεις. Ίσως ένας από τους πιο σπουδαίους μύθους αναφέρεται το 1000 π.Χ., όταν ένας βοσκός στην Αρχαία Ελλάδα είδε μια εστία φωτιάς πάνω στο βουνό του Παρνασσού, προφανώς από το φλεγόμενο αέριο. Είναι αυτό το σημείο όπου έτυχε να χτιστεί ο Ναός του Απόλλωνα και να στεγαστεί το Μαντείο των Δελφών όπου εκεί έδινε προφητείες η Πυθια.

Οι ανεξήγητες αυτές φλόγες που πήγάζαν από τη γη, γίνονται τότε μύθοι και συνδέονται με διάφορες θρησκείες στις Ινδίες, στην Περσία και αλλού. Ήταν μόνο το 500 π.Χ. όταν οι Κινέζοι άρχισαν να χρησιμοποιούν αυτές τις φωτιές για να βράζουν νερό.

Το φυσικό αέριο ανακαλύφθηκε και αναγνωρίστηκε στην Αμερική το 1626 από τους Γάλλους εξερευνητές. Κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα, σε πολλά μέρη του κόσμου, το φυσικό αέριο χρησιμοποιείτο αποκλειστικά ως πηγή φωτισμού. Η χρήση του σε άλλες χώρες είναι γνωστή από πολλά χρόνια. Στη χώρα μας το είδαμε μόνο να φτάνει και να χρησιμοποιείται προσφάτως. Προς το παρόν, το φυσικό αέριο είναι η τρίτη κατά σειρά μορφή ενέργειας, μετά το πετρέλαιο και το

κάρβουνο, αλλά με τη σημειωμένη αύξηση της ζήτησης και χρήσης του αναμένεται γρήγορα να ξεπεράσει το κάρβουνο και να γίνει η δεύτερη σπουδαιότερη πηγή ενέργειας.

Η σύσταση και χρήση του φυσικού αερίου

Το φυσικό αέριο αποτελείται από methane, αλλά μπορεί να περιέχει ethane, propane, butane και φυσική gasoline. Όταν περιέχονται αυτά τα επιπλέον στοιχεία σε υψηλές ποσότητες, τότε το αέριο θεωρείται WET. Τα επιπλέον στοιχεία μπορεί να ξεχωριστούν από το methane και να χρησιμοποιηθούν ξεχωριστά. Οι χρήσεις του αερίου είναι οι ακόλουθες:

PRODUCTS		USES
Dry Gas	Methane	Space heating, water heating, cooking, steam generation, petrochemicals, feed stocks, melting, power generation
Wet Gas	Ethane, Propane, Butane, Natural Gasoline	Space heating, water heating, cooking, petrochemicals, feed stocks, refining feed stocks, motor gasoline blending



Του **Εμμανουήλ Παπαλέξη**, Chairman Mare Maritime

ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Φυσικό αέριο (Natural Gas)

Με τις τιμές του μαύρου χρυσού (πετρέλαιο) να ανεβαίνουν συνεχώς, το θέμα των εναλλακτικών πηγών ενέργειας γίνεται ολοένα και εντονότερο. Η πιο δυνατή και προς το παρόν διαδεδομένη εναλλακτική μορφή ενέργειας είναι το φυσικό αέριο.

Υγροποιημένο αέριο

* LNG (Liquefied Natural Gas)

* LPG (Liquefied Petroleum Gas)

LNG: Είναι φυσικό αέριο το οποίον εψύχθη σε πολύ χαμηλή θερμοκρασία (-259 βαθμούς) και υγροποιήθηκε για να μεταφερθεί με πλοίο ή άλλο κατάλληλο μέσο (τρένο, βυτιοφόρο). Με την κατάλληλη επεξεργασία, το LNG θα ξαναγίνει αέριο πριν φτάσει στον καταναλωτή.

LPG: Είναι propane gas ή butane gas, το οποίον κατόπιν συμπίεσης υγροποιήθηκε. Το LPG χρησιμοποιείται σε αγροτικές περιοχές για θέρμανση σπιτιών, μαγείρεμα και άλλες γεωργικές και εμπορικές εφαρμογές. Κύρια πηγή του LPG είναι το φυσικό αέριο.

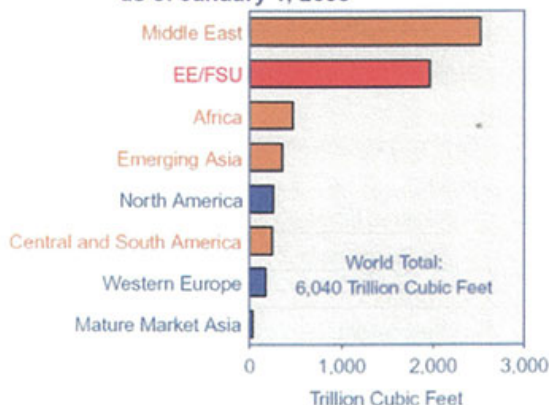
Αποθέματα (Reserves)

Υπάρχει πληθώρα από φυσικό αέριο σε πολλά σημεία της Γης, το οποίο δεν ανανεώνεται διότι η δημιουργία του χρειάζεται χιλιάδες χρόνια. Λόγω αυτής του της ιδιότητας, είναι σημαντικό να διαπιστώσουμε την ποσότητα η οποία όντως υπάρχει. Είναι πράγματι πολύ

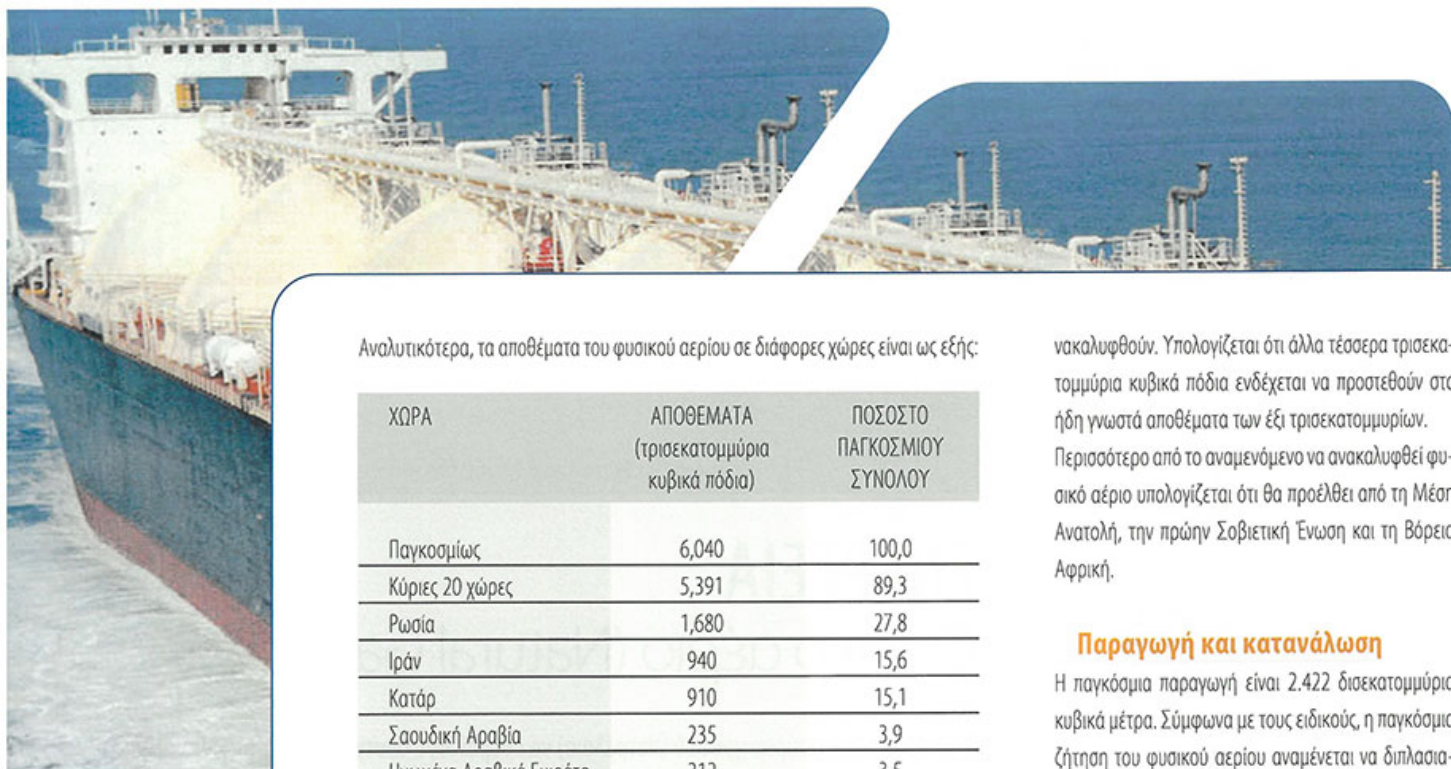
δύσκολο να υπολογίσει κανείς με ακρίβεια πόσο φυσικό αέριο υπάρχει μέχρι που θα το βγάλουμε. Γι' αυτό και οι υπολογισμοί συνεχώς αλλάζουν. Γεωλόγοι και άλλοι ειδικοί, βέβαια, μας δίνουν νούμερα τα οποία πιστεύουν πως αντιπροσωπεύουν την πραγματικότητα.

Σύμφωνα με στοιχεία της Διεθνούς Υπηρεσίας Ενέργειας (Energy Information Administration - EIA), τα περισσότερα αποθέματα (reserves) φυσικού αερίου τον Ιανουάριο του 2005 ήταν έξι τρισεκατομμύρια κυβικά πόδια (trillion cubic feet). Οι κυριότερες χώρες αυτών των αποθεμάτων είναι οι ακόλουθες:

World Natural Gas Reserves by Region as of January 1, 2005



Source: "Worldwide Look at Reserves and Production," *Oil & Gas Journal*, Vol. 102, No. 47 (December 20, 2004), pp. 22-23.



Αναλυτικότερα, τα αποθέματα του φυσικού αερίου σε διάφορες χώρες είναι ως εξής:

ΧΩΡΑ	ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ (τρισεκατομμύρια κυβικά πόδια)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ
Παγκοσμίως	6,040	100,0
Κύριες 20 χώρες	5,391	89,3
Ρωσία	1,680	27,8
Ιράν	940	15,6
Κατάρ	910	15,1
Σαουδική Αραβία	235	3,9
Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα	212	3,5
Ηνωμένες Πολιτείες	189	3,1
Νιγηρία	176	2,9
Αλγερία	161	2,7
Βενεζουέλα	151	2,5
Ιράκ	110	1,8
Ινδονησία	90	1,5
Μαλαισία	29	0,5
Νορβηγία	75	1,2
Τουρκμενιστάν	74	1,2
Ουζμπεκιστάν	71	1,2
Καζαχστάν	66	1,1
Ολλανδία	65	1,1
Καναδάς	62	1,0
Αίγυπτος	57	0,9
Ουκρανία	40	0,7
Υπόλοιπος κόσμος	649	10,7

Με βάση τη σημερινή κατανάλωση, υπολογίζεται ότι τα αποθέματα θα διαρκέσουν ως εξής:

Κεντρική & Νότια Αμερική	55 χρόνια
Πρώην Σοβιετική Ένωση	77 χρόνια
Αφρική	97 χρόνια
Μέση Ανατολή	100 χρόνια

Δέον να σημειωθεί ότι όλα τα ανωτέρω έχουν βάση τα αποθέματα τα οποία γνωρίζουμε σήμερα. Πιστεύεται ότι μεγάλες ακόμη ποσότητες από natural gas θα πρέπει να α-

νακαλυφθούν. Υπολογίζεται ότι άλλα τέσσερα τρισεκατομμύρια κυβικά πόδια ενδέχεται να προστεθούν στα ήδη γνωστά αποθέματα των έξι τρισεκατομμυρίων. Περισσότερο από το αναμενόμενο να ανακαλυφθεί φυσικό αέριο υπολογίζεται ότι θα προέλθει από τη Μέση Ανατολή, την πρώην Σοβιετική Ένωση και τη Βόρεια Αφρική.

Παραγωγή και κατανάλωση

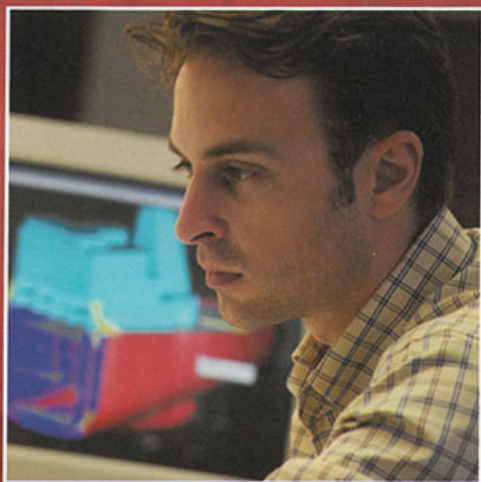
Η παγκόσμια παραγωγή είναι 2.422 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα. Σύμφωνα με τους ειδικούς, η παγκόσμια ζήτηση του φυσικού αερίου αναμένεται να διπλασιαστεί τα επόμενα τριάντα χρόνια. Η μεγαλύτερη από αυτή τη ζήτηση θα σημειωθεί τα επόμενα 10 χρόνια με ρυθμό αύξησης περίπου 10% το χρόνο. Συγκεκριμένα, αναμένεται ότι η παγκόσμια ζήτηση για το υγροποιημένο αέριο (LNG) θα αυξηθεί από 158 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα (bcm) σε 269 bcm το 2010 και σε 429 bcm το 2020.

Οι κυριότερες χώρες παραγωγής είναι:

- Ηνωμένες Πολιτείες
- Πρώην Σοβιετική Ένωση
- Καναδάς
- Αγγλία
- Σαουδική Αραβία
- Κατάρ
- Ουζμπεκιστάν
- Νορβηγία
- Ιράν
- Ινδονησία
- Αλγερία
- Ολλανδία

Χώρες οι οποίες καταναλώνουν μεγάλες ποσότητες φυσικού αερίου είναι οι ακόλουθες:

- Ηνωμένες Πολιτείες
- Πρώην Σοβιετική Ένωση
- Κίνα
- Αγγλία
- Γερμανία



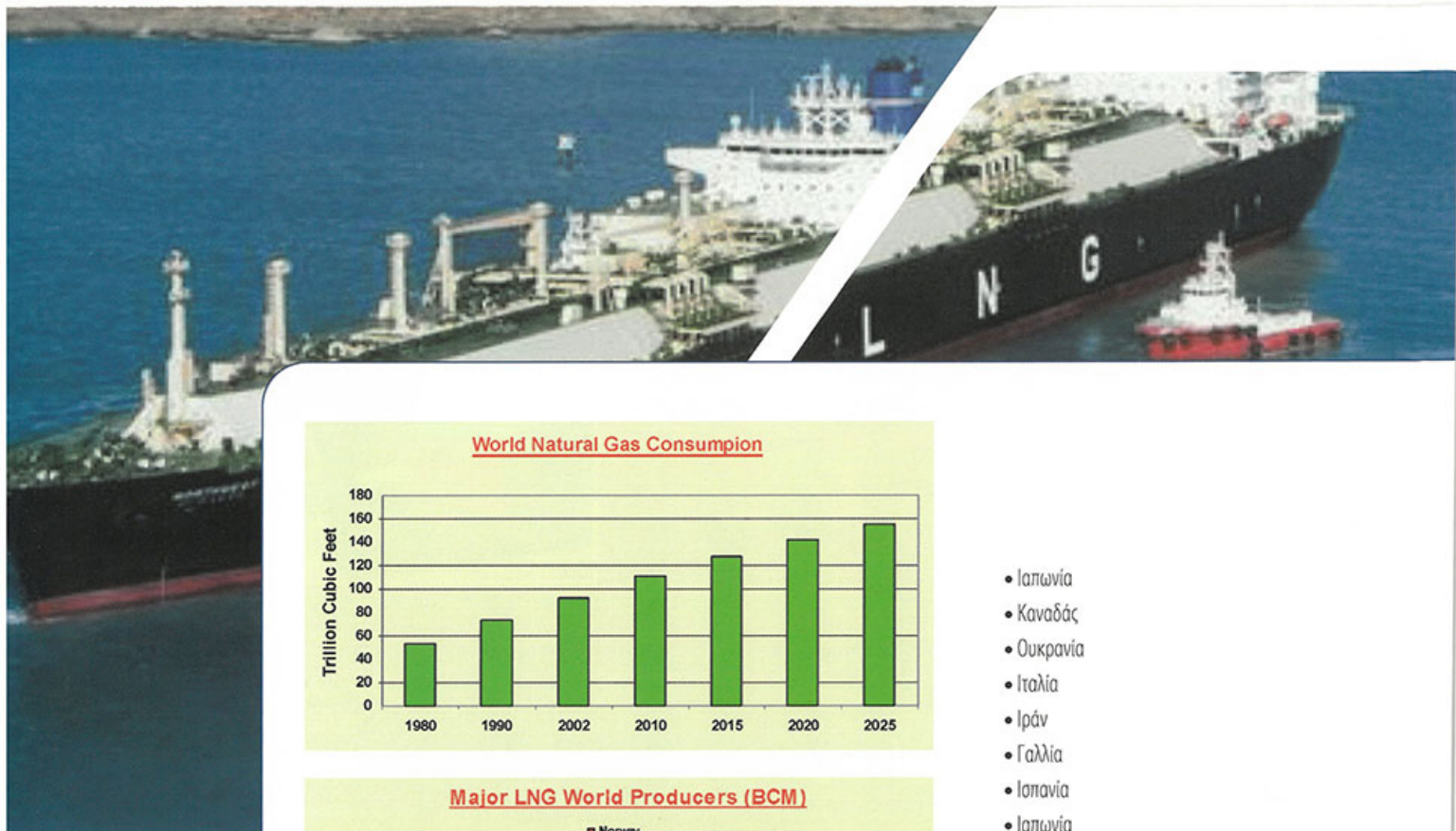
Technical knowledge and
practical experience are
the pillars that support
maritime safety.

Setting the Standard for Service.

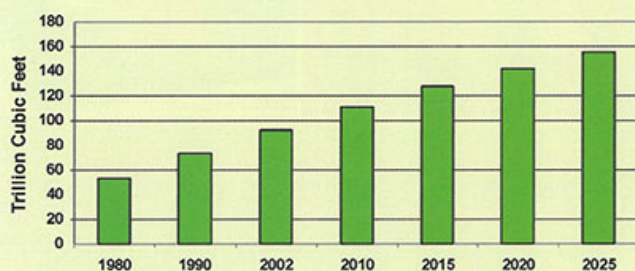
www.eagle.org



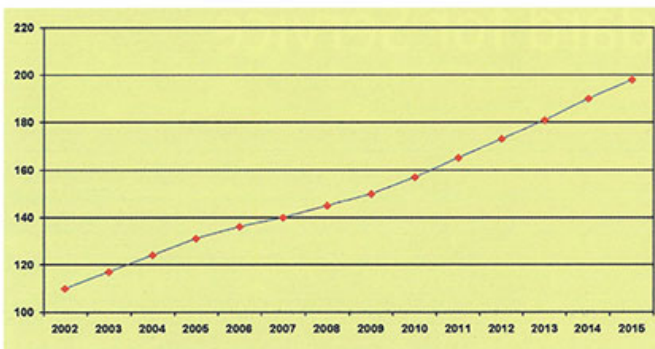
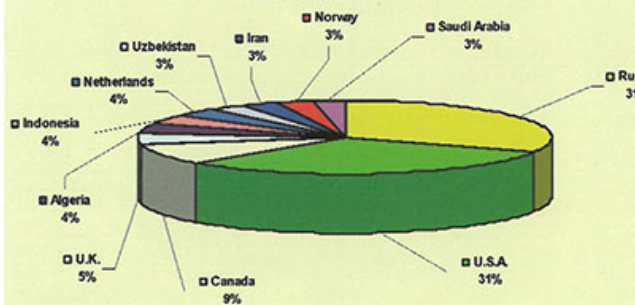
ABS
Setting Standards of Excellence



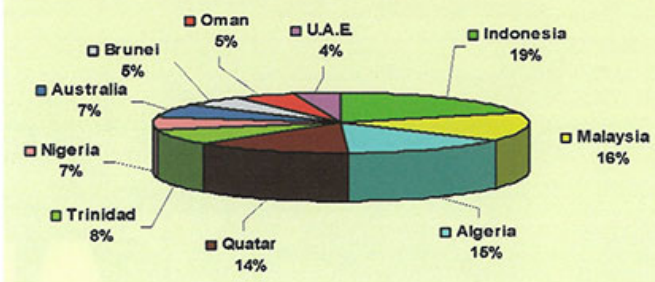
World Natural Gas Consumption



Major LNG World Producers (BCM)



Major LNG World Exporters (Bcf)



- Ιαπωνία
- Καναδάς
- Ουκρανία
- Ιταλία
- Ιράν
- Γαλλία
- Ισπανία
- Ιαπωνία
- Ινδία

Πρέπει να σημειωθεί πως η μεγαλύτερη καταναλώτρια χώρα το 2004 ήταν η Κίνα, ακολουθούμενη από τις ΗΠΑ και τη Ρωσία. Συνήθως η πρώην Σοβιετική Ένωση και οι Ηνωμένες Πολιτείες με τον Καναδά μαζί καταναλώνουν το 55% του συνόλου. Η εισαγωγή φυσικού αερίου στις ΗΠΑ αναμένεται να αυξηθεί με γρήγορο ρυθμό τα επόμενα χρόνια. Ως εκ τούτου, καινούργια LNG terminals αναμένεται να χτιστούν στην περιοχή του Κόλπου και στην Καλιφόρνια, καθώς επίσης και στην Ανατολική Ακτή. Ο κόλπος του Μεξικού θα παραμείνει βέβαια το κύριο σημείο εισαγωγής. Περίπου 70% των αμερικανικών εισαγωγών LNG τα επόμενα 10-15 χρόνια θα γίνονται μέσω αυτής της περιοχής. Αναφερόμενοι στην Ευρώπη, να σημειωθεί ότι και εδώ η κατανάλωση αναμένεται να αυξηθεί από 15 τρισεκατομμύρια που ήταν το 2002, στα 22 τρισεκατομμύρια κυβικά πόδια το 2025. Περίπου 60% αυτής της κατανάλωσης στη Δυτική Ευρώπη αναμένεται να χρησιμοποιηθεί για παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Η προσπάθεια των ευρωπαϊκών χωρών να μετατρέψουν τις μονάδες παραγωγής ρεύματος από πετρέλαιο και κάρβουνο σε φυσικό αέριο αυξάνεται καθημερινώς. Πέραν της περιβαλλοντολογικής καταλληλότητας, αναμένεται ότι το φυσικό αέριο θα είναι και οικονομικότερη μορφή ενέργειας. Μερικές ευρωπαϊκές χώρες, όπως η Γερμανία και το Βέλγιο, έχουν ήδη καθιερώσει πολιτική αποφυγής ατομικής ενέργειας, η οποία μπορεί να

οδηγήσει στο κλείσιμο των ήδη υπάρχουσών ατομικών εγκαταστάσεων.

Η κατανάλωση φυσικού αερίου στη Δυτική Ευρώπη για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας αναμένεται να αυξηθεί 3,6% το χρόνο από τώρα έως το 2025, ξεπερνώντας έτσι τη χρήση του κάρβουνου και της ατομικής ενέργειας. Αξίζει να σημειωθεί πως, με εξαίρεση τη Νορβηγία, η παραγωγή φυσικού αερίου σε πολλές χώρες της Δυτικής Ευρώπης μειώνεται. Γι' αυτό το λόγο, η αύξηση της χρήσης του δημιουργεί την αναγκαιότητα εισαγωγής φυσικού αερίου.

Με τα σημερινά δεδομένα, η Δυτική Ευρώπη εισάγει 4,9 τρισεκατομμύρια κυβικά πόδια φυσικού αερίου, που είναι το 1/3 της συνολικής κατανάλωσης. Η ευρωπαϊκή εξάρτηση από το φυσικό αέριο αναμένεται να αυξηθεί στο 40% μέχρι το 2015. Προς το παρόν υπάρχουν 10 σταθμοί LNG regasification στη Δυτική Ευρώπη. Περισσότεροι από 20 παρόμοιους σταθμούς έχουν προγραμματιστεί, εκ των οποίων οι 4 είναι υπό κατασκευή.

Σημειωτέον ότι η Ολλανδία έχει μεγάλα αποθέματα φυσικού αερίου και αυτό την κάνει να είναι ο μεγαλύτερος παραγωγός στη Δυτική Ευρώπη.

Το εμπόριο του αερίου

Μόνο το 27% της παγκόσμιας παραγωγής διανέμεται στο εμπόριο. Από αυτό, το 21% μεταφέρεται σε υδρο-

ποιημένη μορφή (LNG) με πλοία ή τρένα και βυτιοφόρα. Η χαμηλή αυτή ποσότητα του εμπορίου οφείλεται στο υψηλό κόστος μεταφοράς, η οποία είναι πολύπλοκη και δαπανηρή. Για τις απαραίτητες εγκαταστάσεις της υδροποίησης και επαναφοράς σε αέριο χρειάζονται μεγάλες επενδύσεις. Οι πηγές είναι μακριά από τα καταναλωτικά κέντρα. Η κατασκευή αγωγών είναι επίσης πολυδάπανη και δημιουργεί πολιτικά προβλήματα όταν έχει να διασχίσει διαφορετικές χώρες.

Κύριες εξαγωγικές χώρες που χρησιμοποιούν αγωγούς είναι η πρώτη Σοβιετική Ένωση, ο Καναδάς, η Νορβηγία, η Ολλανδία, η Αγγλία και η Αλγερία. Μεγάλο μέρος του εμπορίου του υδροποιημένου αερίου γίνεται στην Ασία - Ειρηνικό όπου οι Ινδονησία, Μαλαισία και Αυστραλία είναι οι κύριες εξαγωγικές χώρες. Η Ιαπωνία εισάγει περισσότερο LNG από όλες τις άλλες γειτονικές χώρες, επίσης η Αλγερία και το Κατάρ είναι μεγάλοι εξαγωγείς αερίου.

Φυσικό αέριο και ναυτιλία

Ήταν αναμενόμενο πως η μεγάλη αυτή στροφή προς τη χρήση του φυσικού αερίου δεν θα άφηνε αδιάφορη τη ναυτιλία. Αρχικά, η μεταφορά του αερίου γινόταν με αγωγούς και ειδικά τρένα στη στεριά. Με την εξέλιξη όμως της τεχνολογίας (πριν από περίπου 40 χρόνια), ένας καινούργιος όρος γεννήθηκε, το «LNG» (Liquefied Natural Gas). Το αέριο, με πίεση για το LPG και ψήξη

για το LNG, υδροποιείται και σε αυτή τη μορφή μεταφέρεται με ειδικά πλοία. Με αυτόν τον τρόπο, το φυσικό αέριο έγινε ένα ενεργειακό προϊόν που εμπορεύεται παγκοσμίως. Προβλέπεται ότι η ποσότητα αερίου που θα υδροποιείται για να μεταφερθεί διά θαλάσσης με πλοία θα πενταπλασιαστεί έως το 2030.

Οι ειδικοί προβλέπουν ότι η ζήτηση για πλοία LNG θα συνεχίσει να αυξάνεται, όπως έχει ήδη αρχίσει από το 2002 όταν το συνολικό dwt αυτών των πλοίων ήταν 8,8 million, για να φτάσει το 2006 στα 16,6 million. Σήμερα, υπάρχουν 241 πλοία τα οποία αντιπροσωπεύουν ένα dwt 16,6 million. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι παραγγελίες για LNG είναι 139 πλοία με 12,4 million dwt και αντιπροσωπεύουν το 92,5% του υπάρχοντος στόλου. Σύμφωνα με στοιχεία των Clarksons' του Λονδίνου, ο χρόνος παραλαβής των νέων πλοίων είναι ο ακόλουθος:

2007	1,2 m. dwt
2008	5,5 m. dwt
2009	5,7 m. dwt

Είναι προφανές πως η ναυτιλιακή αγορά έχει επηρεαστεί και έχει δείξει ενδιαφέρον για την αναμενόμενη αύξηση της ζήτησης του φυσικού αερίου σε μορφή LNG. ☉

MARICHEM
WORLDWIDE



MARIGASES
SERVICES

The world's Choice for MARINE CHEMICALS, GASES & SAFETY
www.marichem-marigases.com

Ένας ευφυής νέος αξιωματικός θα πρέπει να στρέψει το ενδιαφέρον του προς τα LPG

Ο διευθύνων σύμβουλος της Stealthgas σκιαγραφώντας την κατάσταση της ναυλαγοράς στα Liquefied Petroleum Gas (LPG) και Liquefied Natural Gas (LNG) υποστηρίζει ότι είναι μάλλον αρνητική, ενώ οι επενδύσεις που χρειάζονται για την εξαγορά των συγκεκριμένων πλοίων είναι υψηλότερες. Βασική αιτία οι σημαντικές καθυστερήσεις στα χερσαία έργα που παρατηρούνται γεωγραφικά στο Κατάρ, στη Σαουδική Αραβία αλλά και στη Νότια Αμερική.

Συνέντευξη του **Χάρη Βαφειά**, Διευθύνοντος συμβούλου Stealthgas Ομίλου Βαφειά



■ Η δημοσιογραφική οικογένεια πολλές φορές περιπλέκει τα LNG με τα LPG. Από ασυνείδητη αμέλεια υπάρχει μια σύγχυση στον δύο τύπους πλοίων. Πού θα χαράσσετε τη βασική διαφορά μεταξύ των δύο πλοίων;

Οι βασικές διαφορές είναι αφενός στο μέγεθος τους και αφετέρου στα ψυκτικά μηχανήματα που χρησιμοποιεί ο κάθε τύπος. Στα μεγάλα LPG, στα VLGC, οι διαφορές με τα LNG είναι σχεδόν αποκλειστικά στους βαθμούς -σημείο- ψύξης του φορτίου, το οποίο προσεγγίζει τους -50 βαθμούς Κελσίου, σε αντίθεση με τα LNG που φτάνει τους -160 βαθμούς.

■ Εσείς ως εταιρεία έχετε ενασχοληθεί με τα LPG. Ποιοι είναι οι στόχοι σας πίσω από αυτή την κίνηση;

Ως εισηγμένη εταιρεία οφείλουμε να αναζητάμε τη βελτίωση των οικονομικών μας αποτελεσμάτων και την ενδυνάμωση των οικονομικών μας στοιχείων. Η εξάπλωση και η μεγέθυνση είναι αναπόφευκτη.

Στη συγκεκριμένη αγορά των πλοίων LNG μόνο οι μακροχρόνιες ναυλώσεις μπορούν να αποδώσουν σίγουρα και σταθερά κέρδη. Δεν μιλώ βέβαια για υψηλές αποδόσεις, αλλά για μια σταθερότητα και σιγουριά. Εάν δεν έχεις σίγουρες χρονοναυλώσεις σε βάθος χρόνου, το ρίσκο είναι μεγάλο.

Σήμερα η ναυλαγορά σε αυτούς τους τύπους πλοίων είναι μάλλον αρνητική. Όπως γνωρίζετε, τα μεμονωμένα κέρδη με τους συγκεκριμένους ναύλους είναι ελάχιστα ενώ οι επενδύσεις που χρειάζονται για την εξαγορά των συγκεκριμένων πλοίων είναι υψηλότερες.

Η αγορά για τα LNG και τα μεγάλα LPG θα ανέβει μετά το 2011. Σήμερα, πολλά πλοία αυτών των

τύπων έχουν παραδοθεί, αλλά οι χερσαίες εγκαταστάσεις όπως και η αλυσίδα μεταφοράς των συγκεκριμένων φορτίων δεν έχουν ολοκληρωθεί στα αναμενόμενα χρονικά περιθώρια. Το ίδιο ακριβώς επαναλαμβάνω ισχύει και στα VLGC, με αποτέλεσμα δύο πλοία μας να τα μετασκευάσουμε σε Capes. Οι σημαντικότερες καθυστερήσεις στα χερσαία έργα παρατηρούνται γεωγραφικά στο Κατάρ, στη Σαουδική Αραβία αλλά και στη Νότια Αμερική. Δεν πιστεύω ότι υπάρχει κάποιο ιδιαίτερο όφελος πίσω από αυτές τις καθυστερήσεις, απλά τα projects είναι τεράστια και πολύπλοκα. Όταν, πάντως, ως εταιρεία αντιληφθούμε ότι η αγορά ευνοεί τέτοιες επενδύσεις ίσως προτείνουμε στους μετόχους μας μια ουσιαστική διείσδυση στη συγκεκριμένη αγορά. Σήμερα θα ήταν παράτολμο κάτι τέτοιο.

■ Οι επενδυτές σας δεν σας πιέζουν για περαιτέρω επενδύσεις σε νέες εξειδικευμένες αγορές;

Η αλήθεια είναι ότι ως εταιρεία έχουμε σημαντικό Cash flow και μικρό δανεισμό, της τάξεως του 18% της αξίας του στόλου μας. Υπάρχουν χρήματα αλλά δεν είμαστε σίγουροι πού να τα επενδύσουμε. Στην αγορά των LPG υπάρχει μια ακινησία, δεν πουλάει κανείς. Ίσως αργότερα επενδύσουμε μελλοντικά στα δεξαμενόπλοια, ίσως και στα LNG. Εντούτοις, οφείλουμε να είμαστε αφενός προνοητικοί και αφετέρου ρεαλιστικοί στους στόχους μας, προκειμένου να πείσουμε τους επενδυτές μας αλλά και να διατηρήσουμε την εμπιστοσύνη τους.

■ Για ποιο λόγο ο ελληνικός εφοπλισμός δεν επενδύει στα συγκεκριμένα πλοία;

“Στη συγκεκριμένη αγορά των πλοίων LNG μόνο οι μακροχρόνιες ναυλώσεις μπορούν να αποδώσουν σίγουρα και σταθερά κέρδη. Δεν μιλώ βέβαια για υψηλές αποδόσεις, αλλά για μια σταθερότητα και σιγουριά.”





“Όσοι πλοιοκτήτες εισέρχονται σε αυτόν το χώρο είναι μάλλον γενναίοι. Ειδικά για όσους έχουν μικρούς αριθμητικά στόλους, χρειάζεται τόλμη και θάρρος για μια τέτοια κίνηση.”

Δεν τα γνωρίζουν και μάλλον τα φοβούνται. Σήμερα ελάχιστοι ασχολούνται με τα LPG στην Ελλάδα και οι περισσότεροι είμαστε σχετικά πρόσφατοι. Δεν υπάρχει μάλιστα ζήτηση από την αγορά, όπως επίσης παρατηρείται και έλλειψη συγκεκριμένων -εξειδικευμένων- σχολείων για επιμόρφωση των ναυτικών. Οπότε αναμενόμενα παρατηρείται και έλλειψη στους ναυτικούς, ειδικά στους αξιωματικούς. Στο στόλο των LPG που εκτελεί πλόες στην Ασία το 2/3 των αξιωματικών μας είναι Φιλιππινέζοι. Στους πλους στη Μεσόγειο και στην Αμερική ναυτολογούμε κυρίως Ανατολικοευρωπαίους, ως ανώτερους αξιωματικούς. Όσοι πλοιοκτήτες εισέρχονται πάντως σε αυτόν το χώρο είναι μάλλον γενναίοι. Ειδικά για όσους έχουν μικρούς αριθμητικά στόλους, χρειάζεται τόλμη και θάρρος για μια τέτοια κίνηση. Τους παραδέχομαι και τους θαυμάζω.

■ Σε γενικότερο πλαίσιο σε ποια επίπεδα βρίσκεται η ναυλαγορά στα LNG και στα LPG;

Τα LNG, όπως προανέφερα, δεν βρίσκονται σήμερα σε καλή πορεία. Η αγορά είναι μουνδιασμένη. Το ίδιο και τα μεγάλα LPG. Τους λόγους επίσης τους προανέφερα, είναι κυρίως εξαιτίας της χερσαίας υποδομής. Στα μικρά LPG τα πράγματα είναι καλύτερα, αν και εδώ τα περιθώρια κέρδους δεν είναι τεράστια. Εμείς ως εισηγμένη εταιρεία προτιμούμε τις Low risk επενδύσεις, για να αποφύγουμε οποιαδήποτε δυσάρεστη έκπληξη.

■ Για ποιο λόγο οι Έλληνες ναυτικοί επίσης δεν εξειδικεύονται σε αυτά τα πλοία;

Και αυτοί με τη σειρά τους δεν τα γνωρίζουν. Υπάρχει βέβαια και το γεγονός ότι τα ταξίδια είναι πολύ μεγάλα, οι εκφορτώσεις λίγες και σχετικά γρήγορες, αλλά και πάλι οι αμοιβές είναι εξαιρετικά υψηλές. Ένας ευφυής νέος αξιωματικός θα πρέπει να στρέψει το ενδιαφέρον του προς αυτή την κατεύθυνση.

Σε γενικότερο πλαίσιο οι παλαιότεροι ναυτικοί ήσαν αρνητικοί διότι τα φορτία είναι επικίνδυνα. Ας μην ξεχνάμε ότι στα VCM το φορτίο που κουβαλάς είναι άσσομο αλλά και καρκινογόνο, μια διαρροή που μπορεί να μην παρατηρηθεί θα είναι εξαιρετικά ολέθρια για τους ναυτικούς. Το εισπνέεις χωρίς να το μυρίζεις. Τη ρύπανση ενός δεξαμενόπλοιου τη βλέπεις, την αντιλαμβάνεσαι πανεύκολα, ενώ μια τέτοια διαρροή δεν γίνεται αντιληπτή χωρίς την υποστήριξη του τεχνολογικού εξοπλισμού ενός πλοίου.

■ Εντούτοις, το Safety record των συγκεκριμένων είναι υψηλό. Πού οφείλεται αυτό;

Το Safety record είναι εξαιρετικό, κυρίως διότι οι πλοιοκτήτες είναι λίγοι, σημαντικοί και παραδοσιακοί σε αυτό τον κλάδο. Γνωρίζουν καλά το αντικείμενο και τις δυσκολίες του. Δεν θυμάμαι καμία μόλυνση ή ατύχημα τα τελευταία χρόνια. Εμείς, ως παράδειγμα, δεν αγοράζουμε παλιά πλοία και προσλάβαμε εξαιρετικά έμπειρα στελέχη για να επανδρώσουμε την εταιρεία μας στο συγκεκριμένο τομέα.

intersleek[®] 900

Fluoropolymer foul release coating



Want to improve your profits

... and reduce emissions at the same time?

6%

predicted fuel
and emission
savings*

Intersleek[®]900 is a new patented fluoropolymer foul release coating for all vessels above 10 knots. Exceptionally smooth with excellent foul release capabilities and good resistance to mechanical damage, Intersleek[®]900 can improve your profits through a 6% reduction in your annual fuel bill and enhance your environmental profile.

To find out more visit:

[www.international-marine.com/
intersleek900](http://www.international-marine.com/intersleek900)

* Depending on application and in service conditions

 **International.**
Marine Coatings


AKZO NOBEL

Η παγκόσμια αγορά των LPG



Του Χρίστου Τριανταφυλλίδη, Broker Oil-Gas (Chartering Dept.) Stealth Maritime Corp. S.A.



ΦΑΚΕΛΟΣ LPG

Είναι γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια είμαστε όλοι μάρτυρες της συνεχώς αυξανόμενης προβολής των δραστηριοτήτων των πλοίων μεταφοράς αερίων και εκείνος ο κλάδος της παγκόσμιας ναυτιλίας που απολαμβάνει το μεγαλύτερο κομμάτι της προαναφερόμενης προβολής αφορά στα πλοία μεταφοράς «υγροποιημένου φυσικού αερίου» (LNG). Αρκεί μόνο να συνυπολογίσει κάποιος ότι το παγκόσμιο εμπόριο φυσικού αερίου αναμένεται να διπλασιαστεί μέσα στο διάστημα των επόμενων 5 ετών και το κόστος των πρώτων «super-size» (υπερμεγέθη) καραβιών μεταφοράς φυσικού αερίου ξεπερνάει τα 275 εκατ., προκειμένου να συνειδητοποιήσει τους προφανείς λόγους για τους οποίους τα έντυπα και «άτυπα μέσα» που ασχολούνται με τη ναυτιλία δυσκολεύονται πλέον να βρουν αρκετό χώρο να αφιερώσουν σε έναν τομέα που θεωρείται ο πιο δυναμικός της εμπορικής ναυτιλίας.

Σε αντίθεση με τον LNG κλάδο, ο «αδελφός» τομέας των LPG δεν απολαμβάνει την ανάλογη προβολή, τουλάχιστον όσον αφορά στα μέσα ενασχόλησης με τη ναυτιλία. Το γεγονός ότι το εμπόριο των LPG δεν χαρακτηρίζεται από την αντίστοιχη αίγλη που προσδίδεται σε αυτό των LNG, καθώς και τα χαρακτηριστικά των LPG καραβιών (από πλευράς σχεδιασμού και εξοπλισμού τουλάχιστον), συνεργούν στη μη πρόκληση ανάλογων συγκινήσεων στους ενασχολούμενους με τη ναυτιλία.

Λαμβάνοντας υπόψη μας τις αλλαγές που πρόκειται να επέλθουν στο παγκόσμιο εμπόριο των LPG και παρά το γεγονός ότι ίσως να μην είναι σε βαθμό αντίστοιχο με αυτές που αναμένουμε στα LNG, αυτό δεν μας εμποδίζει να μιλάμε στο τέλος της τρέχουσας δεκαετίας για ένα στόλο, ο οποίος σε συνολικό tonnage, τουλάχιστον, δεν θα έχει τίποτα να ζηλέψει από τον ως έχοντα σήμερα παγκόσμιο στόλο των LNG. Η αύξηση του θαλάσσιου LPG εμπορίου εντός της επόμενης πενταετίας αναμένεται να κυμανθεί στο 50% (από περίπου 50 εκατ.

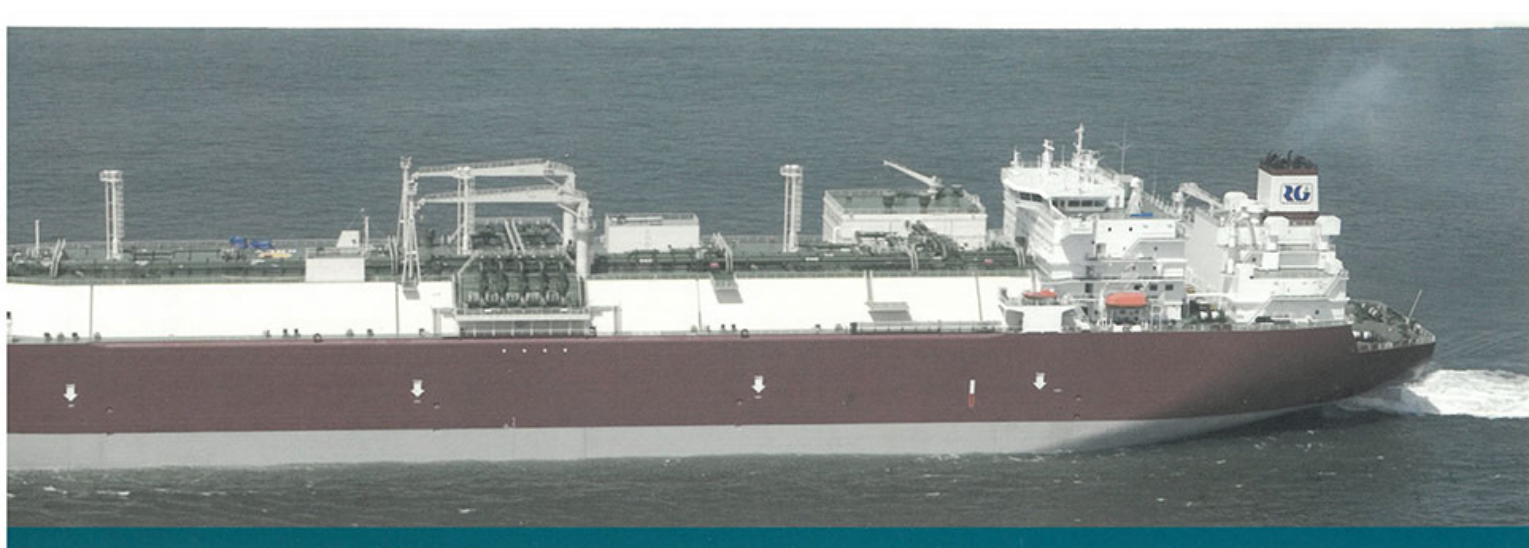
τόνους το 2006 σε πάνω από 75 εκατ. τόνους έως το 2010 και σε περισσότερους από 85 εκατ. τόνους έως το 2015), με το μεγαλύτερο ποσοστό της αύξησης να αναμένεται στο εμπόριο αιθυλενίου. Στα παραπάνω έρχεται να προστεθεί το τρέχον «order-book», το αναλογικό μέγεθος του οποίου είναι πρωτόγνωρο στα σύγχρονα ναυτιλιακά χρονικά αφού πλησιάζει το 50% του σημερινού LPG tonnage όσον αφορά στη χωρητικότητα των πλοίων.

Παγκόσμιος χάρτης LPG παραγωγής

Όπως προαναφέρθηκε, σημαντικές είναι οι αλλαγές που αναμένονται στον παγκόσμιο χάρτη παραγωγής LPG προϊόντων μέσα στα επόμενα χρόνια. Οι αλλαγές αυτές απεικονίζονται στο χάρτη που παραθέτουμε (βλ. Χάρτης 1), όπως και στο γράφημα (βλ. Πίνακας 1). Αναλυτικά ανά περιοχή:

Κατάρ: Οι αρχικές προβλέψεις για το 2007 αναθεωρήθηκαν με φθίνουσα τάση και ενώ τα αρχικά νούμερα απέβλεπαν σε μια αύξηση της εγχώριας παραγωγής της τάξεως του 1,2 εκατ. μετρικών τόνων, οι πρόσφατες προβλέψεις αναμένουν μια αύξηση που κυμαίνεται από 0,8 σε 0,9 εκατ. μετρικούς τόνους. Συμβολή στην πτωτική αναθεώρηση των αρχικών προβλέψεων είχε το γεγονός των απόρριμνων καθυστερήσεων συγκεκριμένων «projects» (π.χ. Qatargas II T4), η έναρξη παραγωγής των οποίων μετατέθηκε για το 2008. Τα αναθεωρημένα μεγέθη προβλέπουν ότι το Κατάρ αναμένεται να φτάσει έως το 2010 σε ετήσια επίπεδα παραγωγής της τάξεως των 10 εκατ. μετρικών τόνων, το δε 2012 το ύψος της ετήσιας παραγωγής θα φτάσει στο μέγιστο επίπεδο των 14 εκατ. μ.τ. Η παγκόσμια παραγωγή LPG αναμένεται να παρουσιάσει μια σταθερή αύξηση του ύψους των 30 εκατ. μ.τ. ανά χρόνο για τα επόμενα 4 χρόνια, φτάνοντας στο επίπεδο των 245 εκατ. μ.τ. μέχρι το τέλος του 2012, με το Κατάρ, το Ιράν και τη Ρωσία να εξάγουν το 60% της παγκόσμιας παραγωγής.

Αμπού Ντάμπι: Ο όγκος φορτίων που εξάγονται επί του παρόντος από το Αμπού Ντάμπι υπολογίζεται περίπου στα 7 εκατ. ετησίως και αναμένεται να αυξηθεί από τα μέσα του 2008 φθάνοντας τα 11 εκατομ. μ.τ. έως το 2010, με αφορμή την επέκταση του τερματικού



Χάρτης 1.

New Gas Projects Increase Demand for LPG Vessels

Project	Location	Startup	Capacity mtpa	Comments
Bejmer	Nigeria	2007	0.5	Delayed
Snobuck	Nigeria	2007-8	0.25	
NANG-2	Nigeria	2007	0.6	
Oso II	Nigeria	2006	1.2	
Estimote III	Nigeria	2006	0.5	
PDOSA	Venezuela	2010	0.5	
Camille	Peru	2009	0.45	
OKJAG	Nigeria	2012	1.5	
Angola LNG	Angola	2010	0.9	Earlier
NALCO/Bass/Other	Nigeria	2009-2011	2-3	
MOGAS Para	Iran	2009-8	1-2	Delayed -1
Qadish Gas	Qatar	2007-8	1.4	New
Bakun	Indonesia	2007	0.6	
QAD-3/AGD-2	Abu Dhabi	2008-9	4-6	-1
NW Shelf	Australia	2006	0.5	
Puembung	Indonesia	2009	0.3	
Qd-Ric	Qatar	2008-11	6-8	-2
MOG (Marathon 11)	Qatar	2007-9	5-8	
MOGAS LPG Train	Kuwait	2009	2	New
Elsewhere	Iran/Oman	2010-12	1-2	
MOG	BNL Guinea	2012	1	New
Impe/Schist	Australia	2013	1.7	New



- New projects expected to grow LPG exports by 16 million mt (a 32% increase from current 50 million mt)
- World plastic demand expected to grow 4.4% through 2009, Ethylene trade expected to grow 4.5% p.a. through 2009

Πίνακας 1.

Major Estimated Total LPG Export Volumes (Million MT) 2002-2011

Region	MT	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Total Middle East		18.56	21.92	23.97	26.54	27.19	28.73	32.58	38.25	42.07	43.17
Total Africa		10.18	9.83	9.92	10.72	12.32	13.43	14.63	15.24	16.63	17.23
Total Americas		4.60	3.46	3.09	3.32	3.32	3.22	3.64	3.67	3.67	4.80
Total Asia		1.10	1.80	1.90	2.21	2.00	2.20	2.31	2.30	2.53	2.50
Total Australasia		1.75	1.74	1.80	1.57	1.61	1.75	2.15	2.15	2.10	2.20
Total North Sea		5.33	5.63	6.07	6.59	6.61	6.86	7.43	7.35	7.35	7.25
EST TOTAL (Base Case)		41.7	44.6	48.7	51.0	53.0	56.2	62.7	69.0	74.2	77.1
Y-o-Y Change MT			3.0	4.1	2.2	2.0	3.2	6.5	6.2	5.3	2.9
% Increase			3.3%	7.1%	9.2%	4.5%	3.9%	6.1%	11.6%	9.9%	3.9%

σταθμού στο Ruwais & Das Island, διπλασιάζοντας έτσι τον όγκο παραγωγής LPG της χώρας.

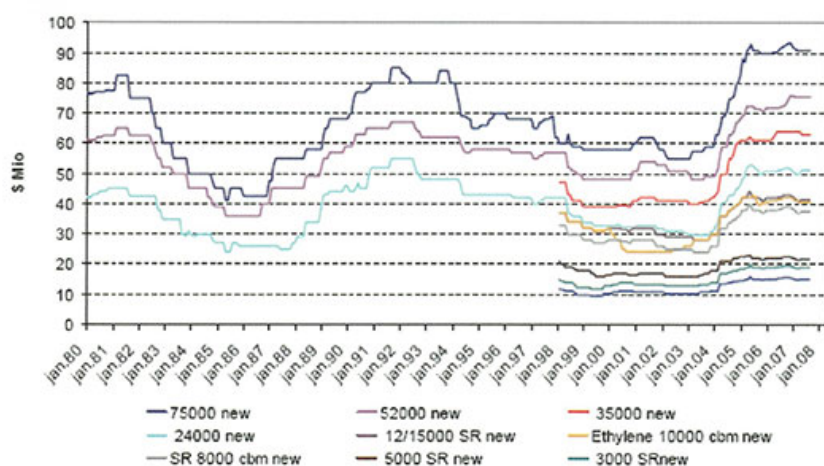
Σαουδική Αραβία: Η μεγαλύτερη χώρα εξαγωγής LPG είναι η Σαουδική Αραβία. Η μείωση των εξαγωγών συνεχίζεται και παρ' όλο που θα υπάρξει ανάπτυξη στην παραγωγή από το 2008, η ζήτηση για

«Petchems» θα απορροφήσει ένα μεγάλο μέρος αυτής της ανάπτυξης. Πιθανή πτώση εκτιμάται στις εξαγωγές το 2009 και 2011, χωρίς όμως να έχει καθοριστεί ακόμα η κλίμακα της πτώσης αυτής.

Ιράν: Όσον αφορά στο Ιράν, αναμένεται αυτή τη χρονιά περαιτέρω ανάπτυξη, με το σχετικό εξαγωγικό



Πίνακας 2.
Monthly NB Prices (mio \$)



Πίνακας 3.

ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ:

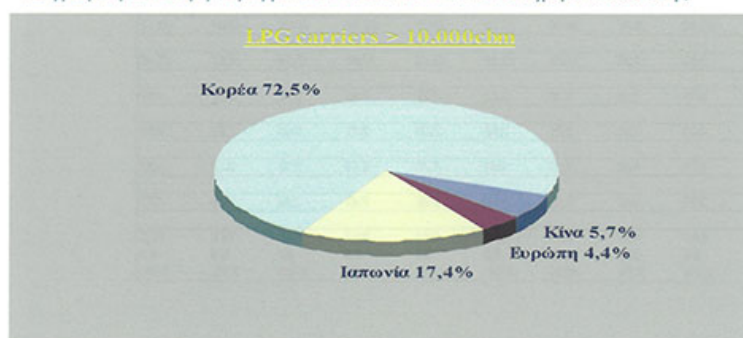
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
66 pressurized (σύνολο 287.117 μ.τ.)	11	29	16	04	05	01
71 semi-ref (σύνολο 676.322 μ.τ.)	08	26	24	09	04	-
82* fully-ref (σύνολο 5.457.500 μ.τ.)	05	38	27	10	02	-

*Σημ.: Από τα 82 fully-ref, τα 37 προορίζονται για μεταφορά αιθυλενίου.

Πίνακας 4.

Γεωγραφική κατανομή παραγγελιών νεότευκτων πλοίων ανά χώρα κατασκευής



όγκο να φτάνει περίπου τα 5,5 εκατ. μ.τ. έως το 2011.

Νιγηρία: Οι τιμές για το νιγηριανό πρότζεκτ NLNG αναπροσαρμόστηκαν προς τα κάτω, αναμένοντας να ανέβουν συνολικά κατά 1 μ.τ. μέχρι το 2008. Οι αρχικές αναπτυξιακές εκτιμήσεις μέχρι και 1,5 εκατ. μ.τ. για το Escravos δεν αναμένονται πριν από το 2009.

Αλγερία: Η Αλγερία πρόκειται να προσθέσει 1 εκατ. μ.τ. στις υπάρχουσες εξαγωγές της μέχρι το 2008. Έως το τέλος του 2008 αναμένεται παραγωγή 1εκατ. τόνων ετησίως στη Δυτική Αφρική και περίπου επιπλέον 3 εκατ. τόνων στο MEG.

Order-book & τρέχων στόλος

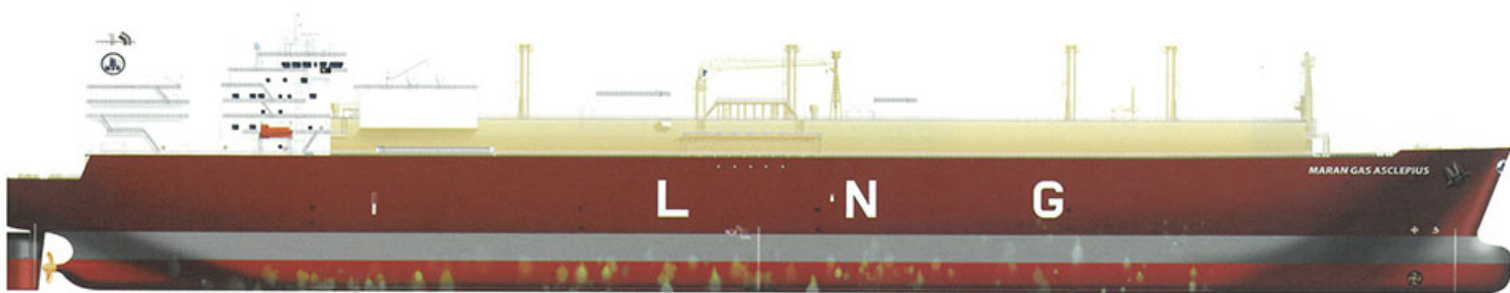
Σε περιόδους μιας τόσο ταχύρρυθμης εξέλιξης, το τρικ της επιτυχίας για τους πλοιοκτήτες κρύβεται στο κατά πόσο θα επέλθει ένα ισοζύγιο μεταξύ της επέκτασης του στόλου με την αντίστοιχη του εμπορίου, σε βαθμό τέτοιο ώστε να υπάρχει ανά πάσα στιγμή διαθεσιμότητα «tonnage» ανταποκρινόμενη στην όποια ζήτηση, δίχως η απόδοση των ναύλων να συμβιβάζεται από τυχόν πλεονασματική χωρητικότητα του στόλου.

Παρά τις συνεχώς αυξανόμενες τιμές των νεότευκτων πλοίων (βλ. Πίνακα 2), οι πλοιοκτήτες συνεχίζουν να δείχνουν τις «επιθετικές» τους τάσεις μέσω της ανάθεσης παραγγελιών σε διάφορες ανά τον κόσμο γιάρδες (βλ. Πίνακα 3 & 4), δείχνοντας αποφασισμένοι να ασφαλισουν την επέκταση του στόλου τους και εκμεταλλευόμενοι ταυτόχρονα τα όποια κενά «slots» παρουσιάζονται σε γιάρδες, προκειμένου να εξασφαλίσουν όσο το δυνατόν αμεσότερη παράδοση.

Μιλώντας όμως για επέκταση του παγκοσμίου LPG στόλου, παρατίθενται συγκεκριμένα στον παρακάτω πίνακα (βλ. Πίνακας 5) τα σχετικά μεγέθη για το τρέχον έτος.

Αρκεί να αναφέρουμε ότι το αναλογικό μέγεθος των παραπάνω παραγγελιών αντιστοιχεί στο 47,6% του σημερινού LPG «tonnage». Κλείνοντας το κεφάλαιο των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων, παρουσιάζονται τα σχετικά με την ηλικία και το μέγεθος του τρέχοντος στόλου στοιχεία (βλ. Πίνακας 6).

Ask us about ... LNG carrier technology



Maran Gas Asclepius

DNV has been at the forefront of technology development throughout the history of marine LNG transportation, from the initial design of different cargo containment systems to the current development of mega LNG carriers with capacities well beyond 200 000 m³ and LNG carriers for operation in the harsh Arctic regions.

The challenges associated with the safety and reliability of LNG carriers are not new to us.

DNV is pleased to continue serving designers, yards, owners and charterers in order to meet the highest safety and reliability demands of the LNG industry, today and in the future.

Det Norske Veritas
26-28, Akti Kondyli
18545 Piraeus
Tel: +30 210 41 00 200
Fax: +30 210 42 26 708
E-mail: PIRMAR@dnv.com

MANAGING RISK





Πίνακας 5.

LPG ORDER-BOOK		LPG ΝΕΕΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ	
4ο Τρίμηνο 2006:	7,01 εκατ. κ.μ.	4ο Τρίμηνο 2006:	0,87 εκατ. κ.μ.
1ο Τρίμηνο 2007:	6,85 εκατ. κ.μ.	1ο Τρίμηνο 2007:	-
2ο Τρίμηνο 2007:	6,73 εκατ. κ.μ.	2ο Τρίμηνο 2007:	0,40 εκατ. κ.μ.
3ο Τρίμηνο 2007:	6,56 εκατ. κ.μ.	3ο Τρίμηνο 2007:	0,10 εκατ. κ.μ.

Πίνακας 6.

VLGC's*	LGC's**
22% του στόλου 0-4 χρόνια	41% του στόλου 0-4 χρόνια
17% του στόλου 5-9 χρόνια	0% του στόλου 5-9 χρόνια
13% του στόλου 10-14 χρόνια	4% του στόλου 10-14 χρόνια
20% του στόλου 15-19 χρόνια	12% του στόλου 15-19 χρόνια
9% του στόλου 20-24 χρόνια	8% του στόλου 20-24 χρόνια
15% του στόλου 25-29 χρόνια	31% του στόλου 25-29 χρόνια
4% του στόλου 30+ χρόνια	4% του στόλου 30+ χρόνια
(Υπάρχων στόλος: 99 πλοία + 58 υπό παραγγελία)	(Υπάρχων στόλος: 25 πλοία + 6 υπό παραγγελία)
MGC's***	HANDY's****
35% του στόλου 0-4 χρόνια	13% του στόλου 0-4 χρόνια
13% του στόλου 5-9 χρόνια	18% του στόλου 5-9 χρόνια
15% του στόλου 10-14 χρόνια	18% του στόλου 10-14 χρόνια
15% του στόλου 15-19 χρόνια	16% του στόλου 15-19 χρόνια
9% του στόλου 20-24 χρόνια	13% του στόλου 20-24 χρόνια
10% του στόλου 25-29 χρόνια	14% του στόλου 25-29 χρόνια
3% του στόλου 30+ χρόνια	8% του στόλου 30+ χρόνια
(Υπάρχων στόλος: 69 πλοία + 19 υπό παραγγελία)	(Υπάρχων στόλος: 950 πλοία + 141 υπό παραγγελία)

Σημ.: *VLGC's: Χωρητικότητα μεγαλύτερη από 60.000 κ.μ. ** LGC's: Χωρητικότητα μεταξύ 50.000 κ.μ. και 60.000 κ.μ.

*** MGC's: Χωρητικότητα μεταξύ 22.000 κ.μ. και 50.000 κ.μ. **** HANDY's: Χωρητικότητα έως 22.000 κ.μ.

Ιστορικό και παρόν της LPG αγοράς

Λαμβάνοντας υπόψη λοιπόν την ως άνω αναφερόμενη επέκταση της παγκόσμιας παραγωγής LPG, όπως και των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων, η πρώτη σκέψη που περνάει από το μυαλό του κάθε αναγνώστη είναι το ποια θα είναι η τάση και οι αντίστοιχες διακυμάνσεις που θα ακολουθήσουν τους ναύλους της αγοράς. Και-

τάζοντας πίσω στο ιστορικό της συγκεκριμένης αγοράς, μπορεί κανείς να διαπιστώσει ότι:

1. Η μεταβλητότητα στην οποία είναι ιστορικά επιρρεπής η αγορά των μεγάλων πλοίων μεταφοράς αερίων ήταν εμφανής σε υπερθετικό βαθμό το 2006, πριν ακόμα την επικείμενη εισροή νεότευκτων πλοίων. Κατά τη διάρκεια των 2 πρώτων τρι-



Πίνακας 7.

12 Μηνών Time Charter Ναύλα	Μέσος όρος '06		Μέσος όρος '07		Πορεία αγοράς
	Μηνιαία T/C Ναύλα	Ημερήσια T/C Ναύλα	Μηνιαία T/C Ναύλα	Ημερήσια T/C Ναύλα	
3,200 cbm S/R	\$303,140	\$9,939	\$335,000	\$10,984	Ανοδική
3,500 cbm PRES.	\$220,000	\$7,213	\$242,159	\$7,940	Ανοδική
5,000 cbm PRES.	\$264,000	\$8,656	\$288,636	\$9,464	Ανοδική
6,500 cbm S/R	\$533,260	\$17,484	\$586,000	\$19,215	Ανοδική
15,000 cbm S/R	\$682,000	\$22,353	\$721,000	\$23,640	Ανοδική
22,000 cbm S/R	\$841,435	\$27,588	\$900,000	\$29,508	Ανοδική
30,000 cbm	\$946,660	\$31,038	\$915,000	\$30,000	Καθοδική
35,000 cbm F/R	\$1,014,000	\$33,247	\$1,000,000	\$32,787	Καθοδική
54,000 cbm F/R	\$912,896	\$29,931	\$892,500	\$32,214	Ανοδική
57,000 cbm F/R	\$1,079,517	\$35,394	\$1,050,000	\$34,426	Καθοδική
78,000 cbm F/R	\$816,485	\$26,770	\$686,500	\$22,508	Καθοδική

μήνων του 2006 και μετά μια συνεχόμενα αυξητική τάση 2 ετών, η αγορά των VLGC's έπιασε το ιστορικό υψηλό των 60 δολαρίων/τόνο για το «benchmark» 43.000 τόνων Ras Tanura/Chiba. Εν συνεχεία, οι ναύλοι στη spot αγορά των VLGC's ακολούθησαν πτωτική τάση, επηρεασμένοι από τις ανοδικές τιμές των προϊόντων LPG, όπως και του ανάλογου υψηλού αποθέματος, σε συνάρτηση με τον ήπιο χειμώνα στο βόρειο ημισφαίριο. Οι φθίνουσες τιμές των spot ναύλων είχαν αλυσιδωτές επιπτώσεις στους ναύλους χρονομισθώσεων, ασκώντας πίεσεις, με αποτέλεσμα να παρατηρηθεί στο τέλος του 2006 ιστορικό χαμηλό 15 μηνών στον τομέα των πολύ μεγάλου μεγέθους νεότευκτων.

- Σε αντίθεση τώρα με τα VLGC's, οι λοιπές κατηγορίες των LPGs ακολούθησαν πιο σταθερές πορείες, παρουσιάζοντας μικρή φθίνουσα απόκλιση σε σχέση με τα ιστορικά υψηλά επίπεδα του 2006. Ως γενικό κανόνα θα μπορούσε κανείς κάλλιστα να επικαλεστεί το γνωστό ρητό «μεγάλα καράβια-μεγάλες φουρτούνες, μικρά καράβια-μικρές φουρτούνες» ή, με άλλα λόγια, όσο πιο μικρό το μέγεθος του καραβιού τόσο πιο ελεγχόμενη είναι η σχετική απόδοση στην αγορά.
- Όσον αφορά στα LGC's όπως και στα MGC's, όπου τα «συμβόλαια εκμίσθωσης» (COA) και οι χρονοναυλώσεις (TC) κυριαρχούν συγκριτικά με τις spot ναυλώσεις, οι διακυμάνσεις της συγκεκριμένης αγοράς χαρακτηρίζονται από μικρότερη μεταβλητότητα.
- Παρόμοιες συνθήκες ισχύουν και στον τομέα των Handysize, μέρος του οποίου αποτελούν pressurized, fully-ref και semi-ref καράβια χωρητικότητας 12-23.000 κ.μ. Όπως αναφέρεται σε μια σχετική ανάλυση της συγκεκριμένης αγοράς, από τις 90 παραγγελίες του 2006 για νεότευκτα LPG οι 18 αφορούσαν καράβια μεγέθους 17-22.000 κ.μ.

Όσον αφορά στα μικρότερα LPGs, χωρητικότητας κάτω από 12.000 κ.μ., είναι μια αγορά που συνεχίζει να απολαμβάνει σταθερά υψηλά κέρδη και θα μπορούσε κανείς να πει ότι ήταν ελάχιστες έως και μηδενικές οι ημέρες μέσα στο 2006 όπου τέτοιου μεγέθους καράβια δεν ήταν ναυλωμένα. Η αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορά LPG και αιθυλενίου ήταν ο κύριος λόγος για τα τόσο υψηλά ποσοστά ναύλωσης.

Συνοψίζοντας τα ως άνω αναφερόμενα, αντιπαρατίθεται ο πίνακας 7 με τις σχετικές τιμές χρονοναύλων για το έτος 2006 όπως και για το 2007, συμπεριλαμβανόμενες όλα τα μεγέθη που αποτελούν αυτό που ονομάζουμε LPG αγορά.

Κλείνοντας την αναφορά αυτή σε ένα σίγουρα ξεχωριστό και συνεχώς αναπτυσσόμενο τομέα της ναυτιλίας όπως είναι αυτός των LPG, και ταυτόχρονα κοιτάζοντας το ιστορικό του κλάδου και τις δυνατότητες εξέλιξης που παρουσιάζει, προβλέπουμε ένα ευοίωνο μέλλον, το οποίο και πιστεύουμε ότι οι ενασχολούμενοι με τη ναυτιλία ατενίζουν με περισσή αισιοδοξία. Το μέλλον -άμεσο και έμμεσο- θα αποδείξει κατά πόσο θα δικαιωθούν ή όχι... ☺



■ Οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν εκδηλώσει πρόσφατα το έντονο ενδιαφέρον τους για την απόκτηση πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου. Ποιοι νομίζετε πως ήταν οι κύριοι λόγοι που οι Έλληνες εφοπλιστές απείχαν από αυτή την εξειδικευμένη αγορά για ένα τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα; Τι τους οδήγησε στην αλλαγή της στρατηγικής τους;

Η αγορά υγροποιημένου φυσικού αερίου υπήρξε παραδοσιακά μια μικρή και εξειδικευμένη αγορά, με κύρια χαρακτηριστικά της τα πολύ μεγάλα μεμονωμένα έργα, τις υψηλές κεφαλαιακές επενδύσεις και τα μακροχρόνια συμβόλαια. Στην αγορά κυριαρχούσε ένας μικρός αριθμός εταιρειών, οι οποίες αντιπροσώπευαν είτε τις μεγάλες πετρελαιοτικές εταιρείες (π.χ. Shell, BP κ.λπ.) είτε σημαντικούς αγοραστές υγροποιημένου φυσικού αερίου (π.χ. γιαπωνέζικες ναυτιλιακές εταιρείες που εξυπηρετούσαν τις εισαγωγές φυσικού αερίου της Ιαπωνίας).

Παρ' όλα αυτά, προσφάτως η αγορά έχει εισέλθει σε μια διαδικασία αλλαγών εξαιτίας της μεγάλης αύξησης της ζήτησης φυσικού αερίου, κυρίως λόγω των πλεονεκτημάτων του ως καυσίμου για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας,

Οι ελληνικές ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ στα LNG

Χρειάστηκαν 30 χρόνια για να φτάσει παγκοσμίως ο αριθμός των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου στα 100. Στα επόμενα μόλις 8 χρόνια ο στόλος διπλασιάστηκε φτάνοντας τα 200 πλοία, ενώ αναμένεται να φτάσει τα 400 μέσα στην επόμενη 5ετία, επισημαίνει ο διευθυντής Gas Fleet της Maran Gas, της εταιρείας που ο στόλος της σε LNG βρίσκεται στην κορυφή της πυραμίδας.

Ο κ. Gilmore υποστηρίζει στη συνέντευξή του πως, παρόλο που η αγορά των LNG είναι περισσότερο ανοιχτή από ό,τι στο παρελθόν, θα χρειαστεί πολλή προσπάθεια για ένα νεοεισερχόμενο «παίκτη» να γίνει αποδεκτός από τους ναυλωτές και τους λοιπούς ενδιαφερόμενους, ενώ ένας επιπλέον αρνητικός παράγοντας είναι η ανάγκη προσέλκυσης εξειδικευμένου προσωπικού.

αλλά και λόγω των αυξημένων ενεργειακών αναγκών παγκοσμίως. Επιπροσθέτως, το φυσικό αέριο χαρακτηρίζεται «καθαρό» καύσιμο, απελευθερώνοντας στην ατμόσφαιρα λιγότερο διοξείδιο του άνθρακα (CO₂) και καθόλου οξείδιο του θείου (SO_x) ή οξείδιο του αζώτου (NO_x) για κάθε μονάδα παραγόμενης ενέργειας.

Με βάση αυτά τα πλεονεκτήματα, η αγορά φυσικού αερίου αναμένεται να γνωρίσει σημαντική άνθηση τα επόμενα 30 χρόνια. Ιστορικά, χρειάστηκαν περίπου 30 χρόνια για να φτάσει παγκοσμίως ο αριθμός των πλοίων μεταφοράς υδροποιημένου φυσικού αερίου στα 100, ενώ χαρακτηριστικό είναι ότι μέσα στα επόμενα μόλις 8 χρόνια ο στόλος διπλασιάστηκε φτάνοντας τα 200 πλοία και αναμένεται να φτάσει τα 400 μέσα στην επόμενη 5ετία. Η αγορά επίσης κινήθηκε προς την εξωστρέφεια με την απελευθέρωση του εμπορίου, με συνέπεια πολλές ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες να βρουν την ευκαιρία να συμμετάσχουν στην αγορά χωρίς να είναι άμεσα συνδεδεμένες με τον αγοραστή ή τον πωλητή του φορτίου.

Από τα μέχρι τώρα διαθέσιμα στοιχεία φαίνεται πως πέντε εταιρείες, συμπεριλαμβανομένης και της Maran Gas, έχουν δείξει ενεργό ενδιαφέρον για τη συγκεκριμένη αγορά (Χανδρής, Ceres, Τσάκος, Dynagas).

■ Πιστεύετε ότι αυτός ο εξειδικευμένος τομέας θα προσελκύσει και άλλους Έλληνες εφοπλιστές;

Υπάρχει η πιθανότητα ένας ή δύο ακόμα πλοιοκτήτες να εκδηλώσουν ενδιαφέρον για τη συγκεκριμένη αγορά, αλλά πιθανότατα ο αριθμός θα παραμείνει περιορισμένος. Υπάρχουν πολλοί λόγοι γι' αυτό.

Στην τρέχουσα οικονομική συγκυρία άλλοι τομείς της ναυτιλίας, ιδιαίτερα αυτός των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, γνωρίζουν μια πρωτοφανή ανάπτυξη και είναι πιο πιθανόν οι όποιες επενδύσεις γίνουν στη ναυτιλία να στραφούν προς τα εκεί.

Επιπροσθέτως, το συγκεκριμένο εμπόριο είναι πολύ εξειδικευμένο και απαιτεί μια σημαντική επιπλέον επένδυση στην εκπαίδευση και στο management των εταιρειών.

Παρόλο που όπως προαναφέρθηκε η αγορά είναι πιο ανοιχτή από ό,τι στο παρελθόν, θα χρειαστεί πολύς χρόνος και προσπάθεια για ένα νεοεισερχόμενο «παίκτη» να γίνει αποδεκτός από τους ναυλωτές και τους λοιπούς ενδιαφερόμενους (π.χ. τερματικοί σταθμοί).

Ας μην παραλείψουμε, άλλωστε, και το γεγονός ότι όπως έχει επισημανθεί κατά καιρούς σε πολλά σχετικά άρθρα, η ναυτιλία αντιμετωπίζει γενικότερα την ανάγκη προσέλκυσης πιο εξειδικευμένου προσωπικού.

Το γεγονός αυτό γίνεται ακόμα πιο αισθητό στη συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων, καθώς η σημαντική και ραγδαία ανάπτυξη του στόλου και των δραστηριοτήτων δεν συμβαδίζει με τη χρονοβόρα εκπαίδευση κατάλληλων αξιωματικών, κάνοντας πολύ δύσκολη την εξεύρεση πληρωμάτων για μια νεοεισερχόμενη εταιρεία. Όλοι αυτοί οι παράγοντες πιθανότατα θα περιορίσουν τον αριθμό των νεοεισερχόμενων εταιρειών στο συγκεκριμένο τομέα.

■ Με βάση την εμπειρία σας πόσο δύσκολη είναι η προσέλκυση Ευρωπαίων ναυτικών (ειδικά αξιωματικών) σε πλοία μεταφοράς υδροποιημένου φυσικού αερίου;

Ο τομέας του υδροποιημένου φυσικού αερίου ειδικότερα αλλά και ολόκληρη η ναυτιλία γενικότερα αγωνίζονται για να προσελκύσουν νέους ανθρώπους, οι οποίοι θα επιλέξουν την καριέρα στη θάλασσα αντί άλλων επαγγελμάτων στη στεριά. Επιπλέον, ο εξειδικευμένος αυτός τομέας απαιτεί από το ναυτικό, που θα τον επιλέξει, δέσμευση και αφοσίωση για να ολοκληρώσει την πρόσθετη εκπαίδευση που πρέπει να λάβει πριν να είναι ικανός να ταξιδέψει με τέτοιου είδους πλοία. Το γεγονός αυτό αποτελεί από μόνο του ιδιαίτερη πρόκληση για τους αξιωματικούς, οι οποίοι θα κληθούν να εργαστούν σε ένα καινούργιο και απαιτητικό περιβάλλον και να διαχειριστούν ένα πλοίο το οποίο είναι εξοπλισμένο με ό,τι πιο σύγχρονο έχει να προσφέρει η ναυτιλιακή βιομηχανία σήμερα. Παρά το γεγονός ότι μεταξύ των υπαρχόντων αξιωματικών αλλά και σπουδαστών στις ακαδημίες υπάρχει ήδη ένας αριθμός υποψηφίων, οι





οποίοι ενδιαφέρονται για τον τομέα του υγροποιημένου φυσικού αερίου, αυτό που χρειάζεται να γίνει είναι να αυξηθεί ο αριθμός όλων των διαθέσιμων ναυτικών ώστε να αντιμετωπιστούν οι μεγάλες ανάγκες σε ανθρώπινο δυναμικό που έχει φέρει η αλματώδης αύξηση της παράδοσης νεότευκτων πλοίων σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας.

■ Η αγορά του υγροποιημένου φυσικού αερίου κυριαρχείται παραδοσιακά από γιγαντιαίες και σημαντικές ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες ανταγωνίζονται έντονα για μερίδια αγοράς σε μια «κλειστή» αγορά. Πόσο αισιόδοξες είναι οι προοπτικές για νέους «παίκτες» (π.χ. ελληνικές εταιρείες) σε αυτό το άκρως ανταγωνιστικό περιβάλλον;

Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες είναι στην πλειοψηφία τους επανδρωμένες με έμπειρο και αφοσιωμένο προσωπικό τόσο στη στεριά όσο και στη θάλασσα. Οι Έλληνες ναυτικοί έχουν αποδείξει τις ναυτικές τους ικανότητες σε όλους τους τομείς της ναυτιλίας και η Ελλάδα αναγνωρίζεται διεθνώς ως ένα από τα ισχυρότερα ναυτικά έθνη. Παρ' όλα αυτά, όπως προαναφέρθηκε, η αγορά του υγροποιημένου φυσικού αερίου είναι ακόμα μικρή και μόλις έχει αρχίσει να γίνεται πιο δεκτική σε νεοεισερχόμενες εταιρείες. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των υπάρχουσών εταιρειών για τις νέες επενδυτικές ευκαιρίες σε αυτόν τον τομέα είναι εντονότερος, τόσο σε οικονομικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο εμπειρίας. Η προσπάθεια λοιπόν για είσοδο στην αγορά -αν και όχι αδύνατη- απαιτεί σημαντική προσπάθεια και αφοσίωση. Πεποίθησή μας είναι ότι η Ελλάδα ως ισχυρό ναυτικό έθνος θα συνεισφέρει στην ανάπτυξη της αγοράς φυσικού αερίου με τον ίδιο ή παρόμοιο τρόπο που βοήθησε και στην αγορά των πετρελαιοφόρων.

■ Πολλοί εμπλεκόμενοι στην αγορά ενδιαφέρονται να εισέλθουν στην αφρικανική ήπειρο. Ποιες είναι οι ιδιαιτερότητες και οι δυσκολίες αυτής της συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής;

Η αγορά χαρακτηρίζεται κατά κανόνα από μεγάλα σε μέγεθος και πολυδάπανα έργα, τα οποία αναλαμβάνουν κοινοπραξίες που απαρτίζονται από μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες και την εθνική πετρελαϊκή εταιρεία της χώρας όπου ανακαλύφθηκε η πηγή του φυσικού αερίου.

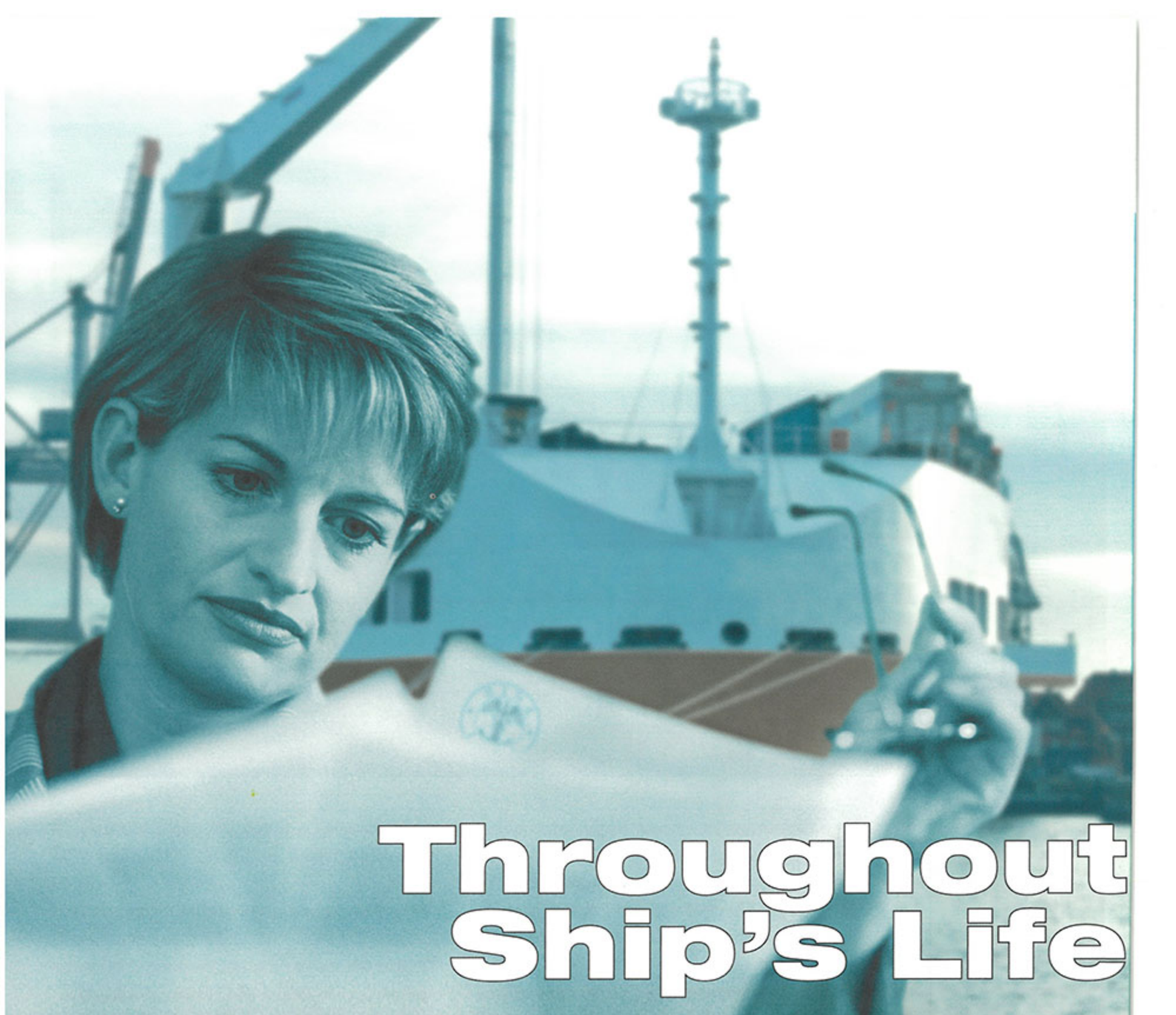
Με δεδομένη αυτή τη συνεργασία, υπάρχει η τάση να υιοθετηθεί μια τυποποιημένη μορφή συμμετοχής σε διαγωνισμούς για την ανάληψη των έργων αυτών, προσαρμοσμένη στις ανάγκες των κολοσσικών πετρελαϊκών εταιρειών. Ως αποτέλεσμα, παρόλο το ότι είναι σημαντικό να υπάρχει η τοπική γνώση της περιοχής και η αποδοχή από την τοπική-εθνική πετρελαϊκή εταιρεία, αυτή η υιοθέτηση προτύπων για την κατάθεση των προσφορών επιτρέπει τον υγιή ανταγωνισμό μεταξύ των εταιρειών.

■ Πιστεύετε ότι το μέλλον της παγκόσμιας αγοράς ενέργειας θα οδηγήσει στην ανάγκη για περαιτέρω αύξηση του αριθμού των πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου;

Φυσικά! Η τάση αυτή έχει ήδη αρχίσει και γίνεται ορατή από τη ραγδαία επέκταση του στόλου από 100 πλοία το 1998 σε 400 πλοία το 2012 σύμφωνα με τις προβλέψεις. Η ζήτηση για φυσικό αέριο θα συνεχίσει να αυξάνεται, καθώς αντιπροσωπεύει το οικονομικό και φιλικό προς το περιβάλλον καύσιμο του μέλλοντος. Η ζήτηση αναμένεται να παραμείνει ισχυρή σε όλες τις αγορές παγκοσμίως, επεκτείνοντας τις δραστηριότητες και υποστηρίζοντας έτσι τη συνεχή ανάπτυξη.

■ Ποια συμβουλή θα δίνετε στην ελληνική κυβέρνηση ώστε να διευκολυνθεί η προσέγγιση περισσότερων πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου σε εξειδικευμένα ελληνικά λιμάνια;

Είναι απαραίτητη η συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα, που θα οδηγήσει στη δημιουργία ενός οργανωμένου σχεδίου για την επέκταση της χρήσης αυτού του φιλικού προς το περιβάλλον καυσίμου σε όλα τα αστικά κέντρα στην ενδοχώρα, αλλά και τη δημιουργία της υποδομής για τη σύνδεση των νησιών με το δίκτυο του φυσικού αερίου. Με ένα καλό επιχειρηματικό σχέδιο ως οδηγό, θα διαμορφωθεί το κατάλληλο κλίμα εμπιστοσύνης ώστε να επενδυθούν τα απαραίτητα κεφάλαια (δημόσια και ιδιωτικά) στη δημιουργία της υποδομής για την περαιτέρω ανάπτυξη τόσο της ελληνικής ναυτικής παρουσίας σε αυτή την αγορά, όσο και τη δημιουργία ελληνικών τερματικών σταθμών υγροποιημένου φυσικού αερίου ικανών να δεχτούν αυτά τα πλοία. ☉



Throughout Ship's Life

**DESIGN &
CONSTRUCTION**



**SHIP
MANAGEMENT**



**CREW & PORT
INTERFACE**



ENVIRONMENT



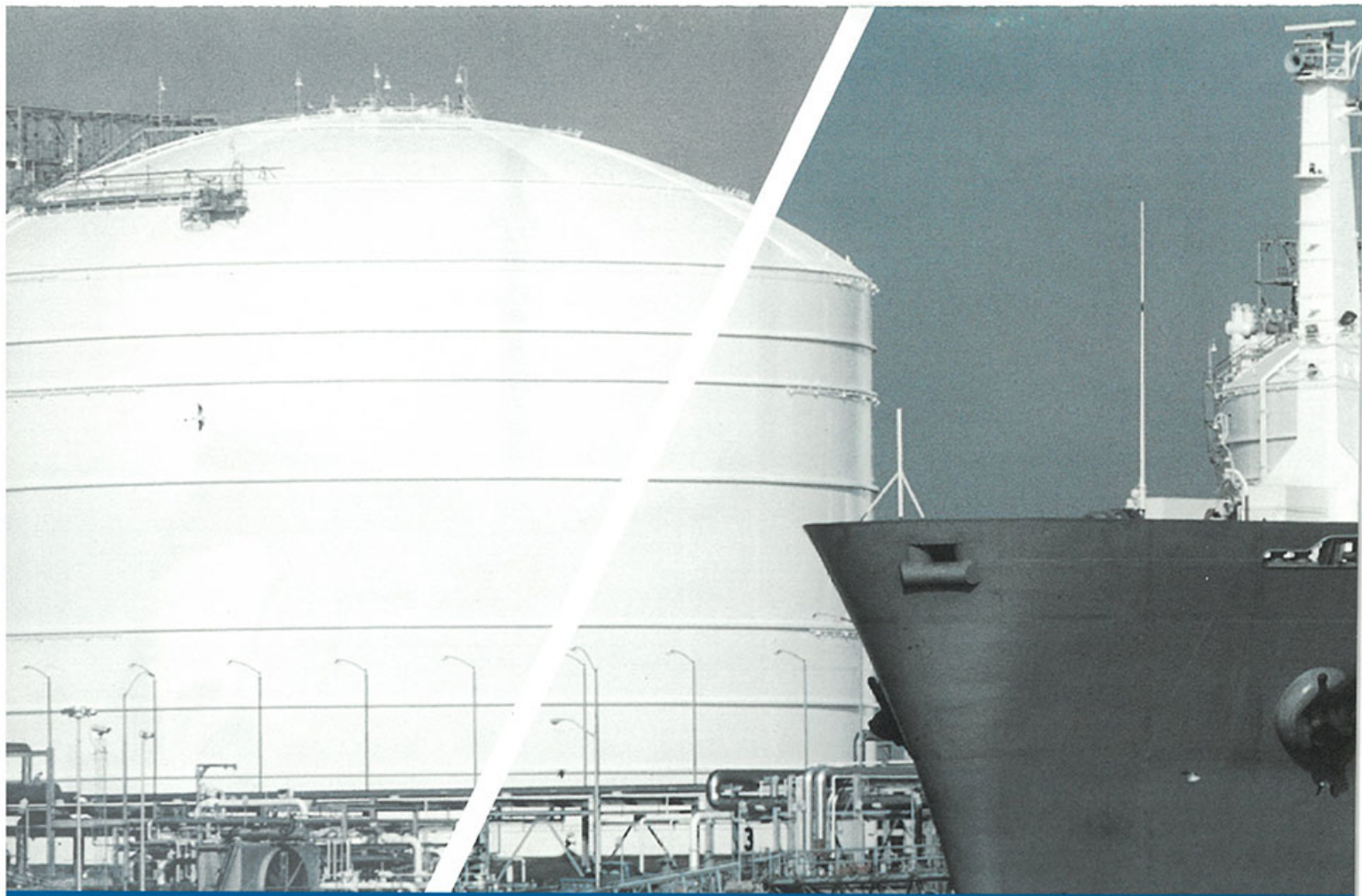
RINA

TOGETHER FOR EXCELLENCE

From initial design and construction to ship management and crew and port interface, our activities ensure the highest standards of safety and quality.

www.rina.org

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



Η κάλυψη των ενεργειακών αναγκών είναι μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις για την ανθρωπότητα. Στους ενεργειακούς κύκλους είναι γνωστό ότι το φυσικό αέριο (Φ.Α.) θα αποτελέσει το διάδοχο του πετρελαίου στον 21ο αιώνα και η ναυτιλία, που αποτελεί τη βάση του παγκοσμίου εμπορίου, καλείται να ανταποκριθεί στις νέες προκλήσεις.

Ενώ για πολλές δεκαετίες το εμπόριο Φ.Α. είχε τοπικό χαρακτήρα και λάμβανε χώρα σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές, οι οποίες ήταν απομονωμένες μεταξύ τους, η ανάπτυξη του εμπορίου LNG έχει συμβάλει ιδιαίτερα στη δημιουργία μιας παγκόσμιας ανταγωνιστικής αγοράς με αντιστοιχίες με εκείνη του πετρελαίου, αλλά και πολλές διαφορές.

Στο παρόν άρθρο θα επιχειρηθεί μια θεώρηση των τάσεων στην αγορά LNG, πριν διατυπωθούν κάποιες εκτιμήσεις για τη μελλοντική της πορεία.

Η ναυτιλιακή αγορά LNG

• Γενικές πληροφορίες

Ο κλασικός τρόπος μεταφοράς του Φ.Α. από τις χώρες παραγωγής προς τις χώρες κατανάλωσης είναι με χρήση υπογείων αγωγών. Η σημασία του Φ.Α. στα ενεργειακά και κατ' επέκταση οικονομικά και πολιτικά δρώμενα έγινε ιδιαίτερα αντιληπτή στην περιοχή μας κατά

την πρόσφατη κρίση με την τροφοδοσία του από τη Ρωσία προς χώρες της Δυτικής Ευρώπης μέσω αγωγών που διέρχονται από την Ουκρανία.

Ένας εναλλακτικός, και χωρίς τη μεσολάβηση τρίτων χωρών, τρόπος μεταφοράς Φ.Α. είναι με χρήση των θαλασσίων οδών με την τεχνολογία του LNG. Το φυσικό αέριο υγροποιείται σε πολύ χαμηλές θερμοκρασίες και μεταφέρεται σε ειδικής τεχνολογίας δεξαμενόπλοια. Διακρίνονται δύο μεγάλες αγορές LNG, αυτές του Ειρηνικού και του Ατλαντικού ωκεανού. Στην πρώτη, οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς LNG είναι η Ιαπωνία και η Ν. Κορέα (οι μεγαλύτεροι εισαγωγείς παγκοσμίως) με βασικούς τροφοδότες την Ινδονησία, τη Μαλαισία και την Αυστραλία. Στην αγορά του Ατλαντικού ωκεανού, οι ΗΠΑ και η Ευρώπη εισάγουν LNG κυρίως από χώρες της Αφρικής (Αλγερία, Νιγηρία, Αίγυπτο), και το Τρινιντάντ & Τομπάγκο. Η Μέση Ανατολή έχει αναλάβει πλέον ρόλο ευέλικτου τροφοδότη και προς τις παραπάνω δύο μεγάλες αγορές.

• Κίνητρα ανάπτυξης, χαρακτηριστικά και εξελίξεις της διεθνούς αγοράς LNG

Η μείωση του όγκου του φυσικού αερίου, με την υγροποίησή του, επιτρέπει τη μεταφορά του με οικονομικά ανταγωνιστικούς όρους σε σχέση με τους αγωγούς. Ειδικότερα για μεταφορά σε μεγάλες απο-



LAKE CHARLES

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΓΟΡΑ LNG ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ

Η ναυτιλιακή αγορά του Υγροποιημένου Φυσικού Αερίου (Liquefied Natural Gas - LNG) αποτελεί τα τελευταία χρόνια χωρίς αμφιβολία μια πολύ ενδιαφέρουσα περιοχή στις θαλάσσιες μεταφορές ενέργειας, οι οποίες κυριαρχούν στην παγκόσμια ναυτιλία προϊόντων χύδην.

Των Κωνσταντίνου Γ. Γκόνη¹, Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη²

στάσεις (πάνω από 3.000 μίλια), το LNG είναι κατά κανόνα οικονομικά συμφέρουσα επιλογή. Επιπλέον, το LNG επιτρέπει την ανάπτυξη εμπορίου μεταξύ περιοχών που διαφορετικά θα ήταν τεχνικά ή πολιτικά αδύνατο να συνδεθούν.

Στους ειδικότερους λόγους που ευνόησαν την ανάπτυξη της διεθνούς αγοράς LNG περιλαμβάνεται η στροφή στο Φ.Α. για παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας λόγω των περιβαλλοντικών και οικονομικών πλεονεκτημάτων του. Ειδικότερα στη μεταφορά του ως LNG επιτεύχθηκε μείωση κόστους σε όλα τα στάδια της εφοδιαστικής του αλυσίδας με διάφορες τεχνολογικές βελτιώσεις. Επιπλέον, οι όροι των συμβολαίων άρχισαν να γίνονται πιο ελαστικοί μπροστά στην ανάγκη για μεγαλύτερη ευελιξία για την κάλυψη της αυξανόμενης ζήτησης. Σταδιακά ένα μέρος της αγοράς άρχισε να κινείται ανταγωνιστικά και να υπόσχεται ευκαιρίες για αυξημένα κέρδη. Επίσης, το LNG εξυπηρετεί την απαίτηση των χωρών για ασφάλεια στην ενεργειακή τους τροφοδοσία μέσω της διαφοροποίησης των ενεργειακών τους πηγών.

Στα πρώτα του στάδια, το εμπόριο LNG αποτελούνταν α-

πό πλοία που κινούνταν σε συγκεκριμένα δρομολόγια και ήταν δεσμευμένα με πολυετή συμβόλαια. Αυτές οι δομές άρχισαν να αλλάζουν στα τέλη της δεκαετίας του '90.

Αν και ένα μέρος του εμπορίου LNG πραγματοποιείται ακόμα με «ανελαστικούς» όρους, έχει δημιουργηθεί και συνεχώς αναπτύσσεται μια ευέλικτη αγορά και τώρα αντιπροσωπεύει περίπου το 10% του συνολικού εμπορίου. Είναι πλέον δυνατό να αλλάξει ο προορισμός των φορτίων ανάλογα με τις συνθήκες της αγοράς και τις επικρατούσες τιμές. Οι τιμές του Φ.Α., παραδοσιακά συνδεδεμένες με αυτές του πετρελαίου, αυξανόμενα συνδέονται με δείκτες τιμών Φ.Α. και αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό αν αναλογιστεί κανείς τα σημαντικά επίπεδα των τιμών του πετρελαίου.

Τα δεξαμενόπλοια LNG είναι υψηλής τεχνολογίας. Το τυπικό μέγεθος ενός δεξαμενοπλοίου LNG έχει τάσεις αύξησης τα τελευταία χρόνια και είναι της τάξης των 150.000 κυβ. μέτρων Φ.Α. (περίπου 60.000 τόνοι LNG) και κόστος που φτάνει τα 225 εκατ. δολάρια. Ο παγκόσμιος στόλος ανέρχεται σε 233 πλοία γνωρίζοντας ραγδαία αύξηση τα τελευταία χρόνια, που συνεχίζεται (οι παραγγελίες ανέρχονται σε 139 πλοία).

• Οι προοπτικές για την αγορά LNG

Τα μακροχρόνια συμβόλαια μεταξύ προμηθευτών - αγοραστών θα εξακολουθήσουν να κυριαρχούν στην αγορά LNG, αλλά θα γίνουν πιο ευέλικτα, επιτρέποντας τη διακίνηση φορτίων σε μια διογκούμενη βραχυπρόθεσμη αγορά. Αν και οι συντηρητικές - ανελαστικές και καθετοποιημένες δομές της δεν θα εξαλειφθούν στα επόμενα χρόνια, η αγορά θα ανοίξει σε ένα ορισμένο εύρος νέων επενδύσεων.

Στο παραδοσιακό μοντέλο της αγοράς, οι κύριοι παίκτες στη ναυτιλία LNG ήταν μεγάλες καθετοποιημένες ενεργειακές εταιρείες και κρατικές εταιρείες. Με τη μείωση του κόστους και την ευελιξία που χρειάστηκε να αποκτήσει η αγορά για να ανταποκριθεί στην αυξημένη ζήτηση και τις νέες διεθνείς συνθήκες στο χώρο της ενέργειας, η κλειστή αυτή «λέσχη» άνοιξε στους ανεξάρτητους





πλοιοκτήτες και σε άλλους επενδυτές. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έδειξαν εταιρείες δεξαμενοπλοίων πετρελαίου. Οι νεοεισελθόντες στην αγορά κατέχουν περίπου το 10% των πλοίων παγκοσμίως και περίπου το 25% των νέων παραγγελιών. Το μερίδιό τους εκτιμάται πως θα αυξηθεί στο μέλλον. Μάλιστα, μέρος αυτών των παραγγελιών γίνεται χωρίς εξασφαλισμένη ναύλωση για τα πλοία, αλλά με την προσδοκία ναυλώσεων μικρής διάρκειας και μεγάλης απόδοσης (αγορά spot & short-term).

Το εμπόριο LNG αναπτύσσεται πλέον με γρήγορους ρυθμούς στην αγορά του Ατλαντικού, η οποία θα ξεπεράσει σε μέγεθος την αντίστοιχη του Ειρηνικού. Μεγάλα κοιτάσματα σκοπεύουν να αξιοποιηθούν στην αρκτική ζώνη η Ρωσία και η Νορβηγία. Η Ρωσία, με την αξιοποίηση και των κοιτασμάτων της στη Σιβηρία, προβλέπεται να αναλάβει ρόλο συγκρίσιμο με εκείνον της Σ. Αραβίας στην αγορά πετρελαίου. Η Μέση Ανατολή επίσης (κυρίως το Κατάρ) θα ενισχύσει το ρόλο της ως εξαγωγέα LNG και προς τις δύο αγορές. Άλλωστε, η ενεργειακή τροφοδοσία της Κίνας και της Ινδίας δημιουργούν νέες προοπτικές. Η ασφάλεια της τροφοδοσίας μέσω της διέυρυνσης και διαφοροποίησης των πηγών θα καθορίζουν την ενεργειακή στρατηγική των χωρών στο μέλλον.

Συμπεράσματα και εκτιμήσεις

Το LNG είναι μια εξειδικευμένη αγορά και η πιο ταχέως αναπτυσσόμενη στις θαλάσσιες μεταφορές ενέργειας. Σε σχέση με τη συγγενική αγορά του πετρελαίου διαφοροποιείται σημαντικά, καθώς παρουσιάζει περιορισμένη ρευστότητα και δεν αναμένεται στο ορατό μέλλον να φτάσει σε αντίστοιχα επίπεδα ώριμου ανταγωνισμού. Οι ρυθμοί ανάπτυξης της αγοράς LNG και το σταδιακό άνοιγμά της σε νέους παίκτες με την υιοθέτηση πιο ευέλικτων όρων λειτουργίας την τοποθετεί στις πιο υποσχόμενες θέσεις της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Στο νέο αυτό δυναμικό περιβάλλον διεκδικούν τη θέση τους οι μεγάλοι παραδοσιακοί παίκτες των θαλασσίων μεταφορών ενέργειας, οι ανεξάρτητες εταιρείες δεξαμενοπλοίων. Οι υπογράφωντες είναι σε θέση να γνωρίζουν ότι μεγάλες ενεργειακές και ναυτιλιακές εταιρείες του εξωτερικού συνεργάζονται με ερευνητικά ιδρύματα και

πανεπιστήμια για το σχεδιασμό και τη βελτιστοποίηση των στρατηγικών και επιχειρησιακών τους κινήσεων.

Φυσικά το ενδιαφέρον μας στρέφεται στην παγκόσμια υπερδύναμη του χώρου, την ελληνική ναυτιλία, και τις ευκαιρίες που διανοίγονται γι' αυτή. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχουν ήδη εισέλθει στην αγορά, αλλά σίγουρα όχι ακόμα στο μέγεθος που τους αναλογεί.

Το ύψος των επενδύσεων σε πλοία LNG είναι υψηλό και σχετικά λίγοι μεγάλοι παίκτες έχουν το προνόμιο να εισέλθουν σε αυτή. Η εκτίμησή μας είναι ότι, στο ορατό μέλλον, η λειτουργία της αγοράς θα έχει ολιγοπωλιακά χαρακτηριστικά. Στο Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών του ΕΜΠ χρησιμοποιείται η θεωρία Παιγνίων, η επιστήμη των στρατηγικών αποφάσεων, για τον προσδιορισμό των βέλτιστων στρατηγικών επιλογών. Μια αγορά LNG προσεγγίζεται ως «παίγνιο» στο οποίο συμμετέχει ο εμπλεκόμενος ή υποψήφιος παίκτης-επενδυτής, λαμβάνοντας υπόψη τις κινήσεις των άλλων παικτών, καθώς αυτές επηρεάζουν καθοριστικά τη θέση του και συνεπώς τις αποφάσεις του. Η συγκεκριμένη μεθοδολογία οδηγεί μέσα από την κατανόηση ή/και πρόβλεψη της συμπεριφοράς των ανταγωνιστών στις βέλτιστες στρατηγικές επιλογές. Από την άλλη, για τη βελτιστοποίηση επιχειρησιακών επιλογών (π.χ. σχεδιασμός δρομολογίων) προσφέρονται άλλα εργαλεία της επιχειρησιακής έρευνας, όπως ο μαθηματικός προγραμματισμός.

Βιβλιογραφία

1. Foss, M. (2005), «Global natural gas issues and challenges: a commentary», *The Energy Journal*, 26:2.
2. BP Statistical Review of World Energy, June 2007.
3. Jensen, J. (2004), *The Development of a Global LNG Market*, Oxford Institute for Energy Studies.
4. Institute for Energy, Law and Enterprise (2003), *Introduction to LNG*, University of Houston Law Center.
5. Petroleum Economist, «Liquefied Natural Gas» analysis, April 2007.
6. Shipping Economist, «Gas Carriers» data, September 2007.
7. Shipping Economist, «LNG Shipping» report, July 2007.
8. Lloyd's List, «LNG» special report, 21/09/2007.
9. Chevalier, J.-M. (2004), «Les grands batailles de l'énergie», Gallimard.
10. Petroleum Economist, «Shipping» analysis, March 2007.

1. Ο κ. Κων/νος Γκόνης είναι υποψήφιος διδάκτωρ, Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών ΕΜΠ.

2. Ο κ. Χαρίλαος Ψαραύτης είναι καθηγητής, Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών ΕΜΠ.

metaldyne

METALDYNE INTERNATIONAL (UK) LTD

Is your damper providing engine protection?

Torsional Vibration Dampers

Maintenance and Repair of Holset Vibration Dampers



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

Tel : +44 (0) 1422 395106

Fax : +44 (0) 1422 354432

davidwhitaker@metaldyne.com

www.metaldyne.co.uk

FORMERLY **SIMPSON
INDUSTRIES**

HOLSET

(SIMPSON INT UK LTD / HOLSET ENGINEERING VISCOUS DAMPERS)



▲ Provalys - το μεγαλύτερο παγκοσμίως LNG Carrier



Της **Μαριέττας Γιαννιτσιώτη**, N. Cotzias Shipping Group (Sales & Purchase dep.)

Η αγορά LNG

Η αγορά των LNG είναι μια πολύ εξειδικευμένη αγορά. Ο παγκόσμιος στόλος περιλαμβάνει περίπου 250 πλοία τύπου LNG και αυτή τη στιγμή ναυπηγούνται επιπλέον 141 πλοία.

Τερματικοί σταθμοί εξαγωγής και εισαγωγής

Επί του παρόντος υπάρχουν 14 εξαγωγικοί τερματικοί σταθμοί σε Αλγερία, Νιγηρία, Ισημερινή Γουινέα, Αίγυπτο, Μαλαισία, Μπρουνέι, Ινδονησία, Ομάν, Αυστραλία, στην Αλάσκα, καθώς και στο Τρινιντά-ντ και Τομπάγκο.

Στην Αφρική υπάρχουν οι παρακάτω τερματικοί σταθμοί εξαγωγής:

- Sonatrach plant, Skikda, Algeria
- Nigeria LNG, Bonny Island, Nigeria
- EG LNG, Malabo, Bioko Island, Equatorial Guinea
- SEGAS Damietta LNG Egypt
- ELNG IDCO LNG Egypt

Στην Ασία υπάρχουν οι παρακάτω τερματικοί σταθμοί εξαγωγής:

- Malaysia LNG, Tanjung Kidurong, Bintulu, Malaysia
- Brunei LNG, Lumut, Brunei
- Arun, Indonesia
- Bontang, Indonesia
- Oman LNG

Στην Αυστραλία υπάρχουν οι δύο παρακάτω τερματικοί σταθμοί εξαγωγής:

- Bayu-Undan, Timor Sea
- North West shelf venture, NW Western Australia, operated by Woodside Energy Ltd, και είναι ο μεγαλύτερος εξαγωγικός σταθμός LNG στην Αυστραλία.

Τέλος, στην Αμερική έχουμε τους παρακάτω τερματικούς σταθμούς:

- Kenai LNG, Kenai, Alaska
- Atlantic LNG, Trinidad and Tobago

Υπάρχουν, ωστόσο, βλέψεις να δημιουργηθούν εξαγωγικοί τερματικοί σταθμοί στις παρακάτω περιοχές:

- Brass River LNG, Nigeria
- Angola LNG, Soyo, Angola
- Pampa Melchorita, Peru (προγραμματισμένη έναρξη λειτουργίας 2010)
- Sakhalin LNG, Sakhalin, Russia
- Barrow Island (μέσω τις Chevron Corporation), Western Australia
- Gladstone, Queensland
- Ichthys, Kimberly Region, Western Australia.

Επί του παρόντος, υπάρχουν 23 τερματικοί σταθμοί εισαγωγής στην Ιαπωνία, έξι στην Κορέα, καθώς και άλλοι τερματικοί σταθμοί στις ΗΠΑ, στον Κόλπο του Μεξικού, στο Ηνωμένο Βασίλειο, στην Ισπανία, στο Βέλγιο, στη Γαλλία, στην Ιταλία, και φυσικά στο σταθμό της Ρεβουθούσας στην Ελλάδα.

Παράλληλα, βρίσκονται στο στάδιο του σχεδιασμού αρκετοί τερματικοί σταθμοί εισαγωγής, κυρίως στις ΗΠΑ, στον Κόλπο του Μεξικού, καθώς επίσης στον Καναδά, στην Ολλανδία, στη Γαλλία, στην Ιταλία, στο Ηνωμένο Βασίλειο και στη Νέα Ζηλανδία.

Παγκόσμιος ενεργός στόλος LNG

Ο παγκόσμιος ενεργός στόλος σε LNG υπολογίζεται περίπου στα 250 πλοία. Σε όρους μεγέθους υπάρχουν περισσότερα από 30 πλοία, τα οποία έχουν χωρητικότητα κάτω από 100.000 κυβικά μέτρα, και περίπου 210 πλοία των οποίων η χωρητικότητα κυμαίνεται μεταξύ 120.000 και 154.000 κυβικών μέτρων, με τα δύο μεγαλύτερα να είναι τα «Pronalys» και «Gaselys», και τα δύο με χωρητικότητα 154.000 κυβικά μέτρα και ναυπηγημένα το 2006 και 2007 αντίστοιχα. Περίπου 65 πλοία του ενεργού στόλου έχουν ναυπηγηθεί πριν από το 1990, ενώ μεταξύ 2000 και 2007 έχουν ναυπηγηθεί περίπου 120 LNG.

Υπάρχουν περιορισμένοι στον αριθμό πλοιοκτήτες σε αυτή την αγορά. Σε αυτούς περιλαμβάνονται ο όμιλος Angelicoussis, οι BW Ltd, Exmar NV, Fredriksen Group, Gaz de France, Mitsui OSK Lines, Nigeria LNG Ltd, η Shell Group, η Sonatrach και η Teekay Shipping.

LNG υπό ναυπήγηση

Όπως προαναφέραμε υπάρχουν ήδη 140 πλοία υπό παραγγελία, η πλειονότητα των οποίων χτίζονται στα ναυπηγεία των Daewoo S.B. (38 παραγγελίες), Hyundai H.I. (14 παραγγελίες), Mitsubishi H.I. (10 παραγγελίες) και Samsung H.I. (40 παραγγελίες), καθώς επίσης και σε άλλες γιάρδες με ημερομηνίες παράδοσης που εκτείνονται μέχρι το 2011.

Στις εταιρείες που έχουν τοποθετήσει παραγγελίες συμπεριλαμβάνονται και οι A.P. Moller, BW Ltd, China LNG Ship Management, Exmar NV, FLEX LNG, I.M. Skaugen,

Mitsui OSK Lines, Nippon Yusen Kaisha, Qatar Gas και η Teekay Corporation.

Οι τιμές στις παραγγελίες διαφοροποιούνται ανάλογα. Για παράδειγμα, σε παραγγελία του 2004 για ένα LNG 210.000 κυβικών μέτρων με ημερομηνία παράδοσης το πρώτο τετράμηνο του 2008, η αναφερόμενη τιμή ήταν στα USD 220 εκατομμύρια. Για το ίδιο μέγεθος πλοίου ναυπηγημένου στο ίδιο ναυπηγείο αλλά με ημερομηνία παραγγελίας ένα χρόνο αργότερα και ημερομηνία παράδοσης την άνοιξη του 2008, η τιμή διαμορφώθηκε στα USD 234 εκατομμύρια.

Ο σημερινός παγκόσμιος στόλος των περίπου 250 πλοίων LNG αναμένεται να αυξηθεί κατά 60% έως το 2011. Το πιο σημαντικό ερώτημα που θα πρέπει να απαντήσει κάποιος είναι σε ποια επίπεδα θα διαμορφωθεί το ισοζύγιο προσφοράς και ζήτησης στα LNG στο μέλλον.

Αγοραπωλησίες LNG Carriers

Λόγω της ιδιόζουσας δομής της αγοράς υπάρχουν ελάχιστες αγοραπωλησίες στα πλοία LNG. Πιο συγκεκριμένα, τα τελευταία δύο χρόνια έχουν πουληθεί μόνο 5 πλοία! Το 2007 το «Descartes» (1971 built, 50.000 cu.m.) πουλήθηκε σε πελάτες της Bluesky, και το «Hoegh Galleon» (1974 built, 87.600 cu.m.) πουλήθηκε σε άγνωστης ταυτότητας πελάτες.



Adams Ship Repairs

ENTIRE RANGE OF FACILITIES TO CATER TO YOUR REQUIREMENTS

- Major Steel fabrication onboard all types of vessels
- Specialized in repairs of LPG carriers
- Major fabrication workshop services
- Major mechanical works onboard
- Mechanical workshop services
- Turbo chargers
- Piping
- Automation
- Hydraulic Services
- Generators
- Motor Rewinding
- Crude Oil Wash / Butterworth
- Testing Tank Facility
- Diesel Engine repairs and engine performance analysis
- Riding Crew Teams
- Spare Parts



AL JADAF SHIP DOCKING YARD, SHED NO. 147, P.O. BOX 6849 DUBAI - UNITED ARAB EMIRATES
TEL: 00 9714 3241762 / FAX: 00 9714 3241567
E-MAIL: adamship@emirates.net.ae / WEBSITE: www.adamshiprepairs.com

Η ΝΕΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ: Αποκρυπτογραφώντας τις επιπτώσεις της «ρεαλιστικής» προσέγγισης

Η απουσία προτάσεων δεσμευτικών οδηγιών ή κανονισμών στο πρόσφατο κείμενο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κινδυνεύει να μας οδηγήσει σε λανθασμένα συμπεράσματα αναφορικά με τις προοπτικές της ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής.

Του Θάνου Πάλλη | Επίκουρου καθηγητή στο Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου

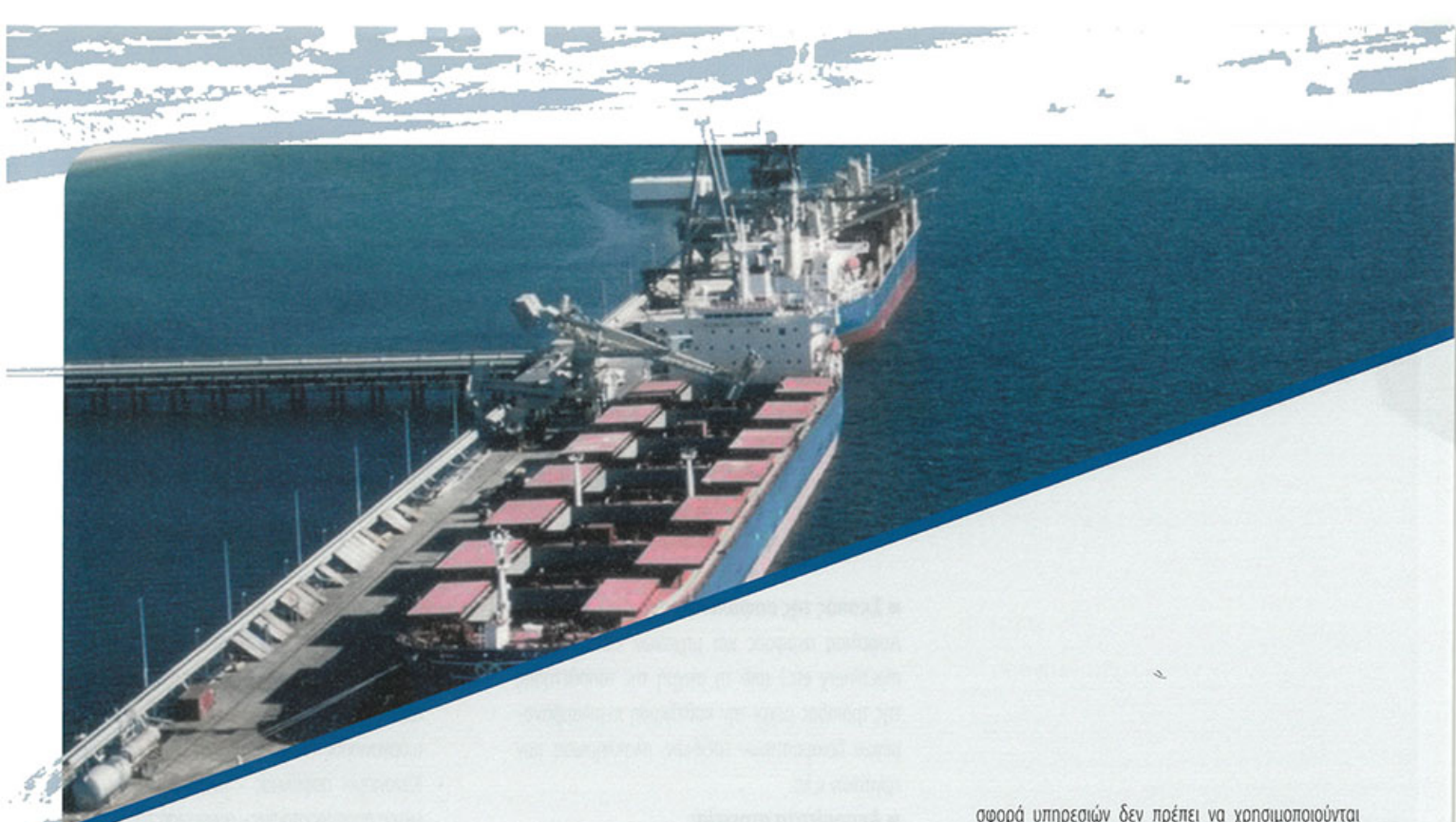


Το τρίτο λιμενικό πακέτο περιλαμβάνει σημαντικές προτάσεις για το μέλλον των ευρωπαϊκών λιμένων, με την Επιτροπή να επιλέγει μια πιο «ρεαλιστική» αναλυτική προσέγγιση. Εξετάζει πολιτικές πρωτοβουλίες για αρκετά θέματα, το καθένα ξεχωριστά, με τη θεματολογία να είναι ευρύτερη της δημιουργίας μιας ενιαίας λιμενικής αγοράς. Επιπλέον, οι επιπτώσεις θα είναι ιδιαίτερα σημαντικές στον ελληνικό χώρο. Ιδίως από τη στιγμή που αναγνωρίζεται ότι, ενώ είναι αποδοτικοί οι λιμένες της Β. Ευρώπης, όπου και διακινείται η μεγαλύτερη ποσότητα φορτίου, διαπιστώνεται ότι τα μεσογειακά λιμάνια έχουν σημαντικά προβλήματα. Η εκτίμηση επιβεβαιώνει την ανάγκη μιας ολοκληρωμένης, επιθετικής λιμενικής πολιτικής σε εθνικό αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Τρεις κατηγορίες προτάσεων της Επιτροπής θα επηρεάσουν την ελληνική λιμενική πολιτική. Η πρώτη αφορά νέες πρωτοβουλίες για κρίσιμα θέματα. Η δεύτερη αφορά την πρόθεση να απαντήσει η ευρωπαϊκή πολιτική σε ορισμένες σύγχρονες προκλήσεις. Η τρίτη αναδιευκύνει και διατηρεί στην επικαιρότητα αρκετές από τις προτάσεις του πρώτου και του δεύτερου πακέτου. Και οι τρεις θα έχουν σημαντικές επιπτώσεις.

Η ενότητα των νέων πρωτοβουλιών δημιουργεί εξαιρετικές προοπτικές για να συζητήσουμε και σε εθνικό επίπεδο κρίσιμα ζητήματα που έχουμε αγνοήσει. Η πρόθεση της Επιτροπής να εξετάσει τις σχέσεις λιμενικού ανταγωνισμού με τις τρίτες χώρες, έχει προφανές ενδιαφέρον για τα λιμάνια της χώρας μας, τη στιγμή που οι αλλαγές στην ευρύτερη περιοχή δεν μας έχουν απασχολήσει μέχρι σήμερα. Η προοπτική κατευθυντήριων οδηγιών για την εφαρμογή των πε-





ριβαλλοντικών κανονισμών θα επιβάλει τη δομική αναδιάρθρωση των αντίστοιχων διαδικασιών που ακολουθούν οι ελληνικοί λιμένες, οι οποίες σήμερα απέχουν από τις αποτελεσματικές πρακτικές που αναπτύσσουν άλλοι ευρωπαϊκοί λιμένες. Η εξειδίκευση της προσπάθειας για ενιαίο θαλάσσιο χώρο σημαίνει ότι πρέπει σύντομα να αλλάξουν αρκετές (τελωνειακές και άλλες) διαδικασίες στους ελληνικούς λιμένες. Η αναζήτηση μιας νέας σχέσης σύγχρονου λιμένα - πόλης μπορεί να δώσει έμφαση σε μια παράμετρο που δεν έχουμε συζητήσει ενδελεχώς. Ιδιαίτερως σημαντικός είναι και ο επικείμενος διάλογος των κοινωνικών εταίρων για θέματα συνθηκών εργασίας στους λιμένες. Όσον αφορά στην πρόθεση της ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής να απαντήσει στις νέες προκλήσεις, είναι προφανές ότι η κατεύθυνση ενίσχυσης της διοικητικής και οικονομικής αυτονομίας των λιμενικών αρχών δεν συνάδει με τις συνεχείς διοικητικές αλλαγές που παρατηρούνται στους ελληνικούς λιμένες. Οι αναμενόμενες προτάσεις όσον αφορά στη συνεργασία μεταξύ λιμένων θα διαμορφώσουν νέους όρους ανάπτυξης των λιμένων. Κυρίως οι αναμενόμενες ως το τέλος του 2008 κατευθυντήριες γραμμές για τη χρηματοδότηση των

λιμένων ίσως αποφέρουν καθοριστικές αλλαγές στο σημερινό status quo των ελληνικών λιμένων. Όπως καθοριστικής σημασίας μπορεί να είναι οι «δείκτες απόδοσης» που επιθυμεί να διαμορφώσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ποιος χρήστης άραγε θα επιλέξει ένα λιμάνι που δεν ανταποκρίνεται στους δείκτες αυτούς; Ποιο μοντέλο λιμενικής διακυβέρνησης για τον ΟΛΠ και τον ΟΛΘ θα αντέξει τους κραδασμούς σε μια τέτοια περίπτωση;

Με δεδομένη την κατάσταση στους κύριους ελληνικούς λιμένες και την εκφρασμένη, ορθολογική κατά τη γνώμη μου, διάθεση για παραχωρήσεις και δομικές αλλαγές στον ΟΛΠ και στον ΟΛΘ, είναι προφανές πως οι κατευθυντήριες γραμμές που η Επιτροπή σκοπεύει να διαμορφώσει έως το καλοκαίρι του 2008 θα καθορίσουν τις εθνικές προτεραιότητες. Όπως και οι αρχές για τη διαφάνεια στα λιμενικά τέλη - θέμα που συχνά προβληματίζει τους χρήστες των ελληνικών λιμένων. Οι όποιες απαιτήσεις από τους υφιστάμενους ή τους όποιους μελλοντικούς ιδιώτες παρόχους θα επηρεασθούν αναπόφευκτα από τις σχετικές λεπτομέρειες της ευρωπαϊκής πολιτικής.

Ίσως, όμως, η μεγαλύτερη επίδραση των κοινοτικών πρωτοβουλιών απέλθει αν δεν προχωρήσουμε σε σχετικές αλλαγές για την είσοδο νέων παικτών στη λιμενική αγορά. Στο κείμενό της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καταθέτει την άποψη ότι οι ρυθμίσεις για την προ-

σφορά υπηρεσιών δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται κατά τρόπο που να έχει ως αποτέλεσμα να εμποδίζεται η παροχή υπηρεσιών διακίνησης φορτίου από άτομα ή επιχειρήσεις που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, ή να επιβάλλεται στους εργοδότες εργατικό δυναμικό που δεν το χρειάζονται, διότι αυτό θα μπορούσε να έλθει σε σύγκρουση με τους κανόνες που αφορούν την εσωτερική αγορά. Σκεφτείτε στο πλαίσιο αυτό κάποια εταιρεία να προσφύγει στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, επιδιώκοντας την εφαρμογή της αρχής της ελευθερίας εγκατάστασης και της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών και στους ελληνικούς λιμένες.

Συνεπώς, είναι σημαντική η ενεργή συμμετοχή μας στις διαδικασίες διαβούλευσης για το τελικό περιεχόμενο της ευρωπαϊκής πολιτικής. Από το 1997 έχει διαμορφωθεί μια λιγότερο ενεργή παρέμβαση στα δρώμενα. Στο 1ο και 2ο λιμενικό πακέτο παρακολούθησαμε τις εξελίξεις, επιθυμώντας να δημιουργηθούν προϋποθέσεις για το άνοιγμα της λιμενικής αγοράς. Δικαιολογημένα ίσως, γιατί για τους ελληνικούς λιμένες στην περίπτωση αυτή ίσως να είχε μεγαλύτερη σημασία η γενική αρχή (δηλαδή η επιθυμία να περιορίσουμε τις μονοπωλιακές καταστάσεις), και όχι οι «λεπτομέρειες». Σήμερα όμως οι λεπτομέρειες μπορεί να είναι και καθοριστικές. Η ενεργή συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων στα ευρωπαϊκά φόρα και στη διαμόρφωση του τελικού περιεχομένου της ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής θα αποτελέσει, εκτός των άλλων, πρώτης τάξης ευκαιρία για μια ρεαλιστική συζήτηση και για το περιεχόμενο της εθνικής λιμενικής πολιτικής.

Ασφαλίσεις

κατά κινδύνων ναυπηγείου:

Η διεθνής εμπειρία και πρακτική

■ Σκοπός της ασφάλισης

Ασφάλιση σκάφους και μηχανών κ.λπ. (hull & machinery etc.) από τη στιγμή της τοποθέτησης της τρόπιδας μέχρι την καθέλκυση περιλαμβανομένων δοκιμαστικών ταξιδιών, ολοκλήρωση των εργασιών κ.λπ.

■ Απαραίτητα στοιχεία:

- Περιγραφή ναυπηγήματος.
- Τοποθεσία ναυπήγησης.
- Τελική αξία σκάφους, μηχανών κ.λπ.
- Χρόνος ολοκλήρωσης εργασιών.

■ Απαραίτητες πληροφορίες

Α. Για τη διαχείριση:

- Επωνυμία ασφαλιζομένου.
- Εμπειρία των διαχειριστών και των υπαλλήλων τους.
- Διαθέτει το ναυπηγείο όπου θα εκτελεσθεί η κατασκευή πιστοποιητικά ISO 9000; Αν ναι, ποιος είναι ο οργανισμός που τα εξέδωσε;
- Κανονισμοί ασφαλείας - διαχείριση κινδύνου - μέτρα πυροπροστασίας - οργάνωσή τους.
- Υπάρχει σχέδιο αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων;
- Απαγορεύεται το κάπνισμα στο χώρο του ναυπηγείου;
- Τι μέτρα έχουν ληφθεί για να εξασφαλισθεί η υδατοστεγής ακεραιότητα του ναυπηγήματος κα-

Του Δρος Νικολάου Γ. Μπερκέτη*



τά την καθέλκυση και ολοκλήρωση των εργασιών κατασκευής;

- Έχει επιθεωρηθεί το ναυπηγείο;
- Περιγραφή τύπου, μεγέθους, αξίας και χρονικής περιόδου των ναυπηγημάτων μαζί με τα ονόματα των ιδιοκτητών τους που κατασκευάστηκαν στο ναυπηγείο κατά τα τελευταία 10 χρόνια.
- Τυχόν ζημιές κατά τα τελευταία 10 χρόνια - ποια μέτρα λήφθηκαν για τη μελλοντική αποφυγή τους;
- Αντίγραφο του συμφωνητικού ναυπήγησης (shipbuilding contract).

B. Για το ναυπηγείο:

- Τοποθεσία του ναυπηγείου - χάρτης με τις επιμέρους εγκαταστάσεις.
- Είναι το ναυπηγείο εκτεθειμένο σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες, τυχόν σεισμούς κ.λπ.;
- Αναφέρατε εγκαταστάσεις της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας στην περιοχή. Σε ποια απόσταση είναι ο πλησιέστερος πυροσβεστικός σταθμός;
- Ποια η μέθοδος κατασκευής και ποια τμήματα του σκάφους θα ανατεθούν σε υπεργολάβους;
- Θα απαιτηθεί ρυμούλκηση κάποιων τμημάτων του ναυπηγήματος κατά το χρόνο της κατασκευής του;
- Περιγράψτε τον τρόπο καθέλκυσης.
- Κατασκευάζονται και άλλα πλοία ταυτόχρονα; Ποιος είναι ο μέγιστος αριθμός ναυπηγημάτων που μπορούν να κατασκευαστούν ταυτόχρονα

στο ναυπηγείο;

- Θα γίνουν άλλες εργασίες στο χώρο ναυπήγησης;
- Γίνονται εργασίες επισκευών άλλων πλοίων στο χώρο του ναυπηγείου; Υπάρχει περίπτωση οι επισκευές να επηρεάσουν το νέο ναυπήγημα;
- Θα γίνουν τυχόν εργασίες σε άλλα υλικά (π.χ. ξύλο, αλουμίνιο κ.λπ.);

■ Συνθήκες ασφαλιστές

Όπως συμβαίνει και με όλους τους κλάδους ασφάλισης, έτσι και ο τομέας της ασφάλισης κατά κινδύνων ναυπηγείου είναι αρκετά ρευστός και οι ασφαλιστές που αναλαμβάνουν σήμερα τέτοιους κινδύνους μπορεί να αντικατασταθούν από άλλους στο μέλλον. Οι πιο συνηθισμένοι πρώτοι τη τάξει ασφαλιστές το 2007 θα μπορούσαν να περιλάβουν τους εξής:

- Gard
- Gerling-Konzern Allgemeine VAG
- Nemi Forsikring ASA
- Lloyd's of London (Atrium, O' Farrell, Catlin, Hiscox)
- Royal & Sun Alliance
- Axa
- Groupama
- Fortis Corporate Insurance

Εκτός από παραδοσιακούς ασφαλιστές κάποιοι ασφαλιστές στην Ασία, π.χ. στην Κίνα και την Κορέα, δραστηριοποιούνται στις καλύψεις αυτές.

■ Συνθήκες της ασφαλιστικής αγοράς



Ενώ η ασφαλιστική αγορά του Λονδίνου κυριαρχούσε πριν από περίπου 20 χρόνια, η σημερινή διεθνής αγορά ασφάλισης κινδύνων ναυπηγείου περιλαμβάνει πρώτους τη τάξει ασφαλιστές (leaders) από Σκανδιναβία, Γαλλία και Γερμανία.

Παρ' όλη τη διευρυμένη αυτή γεωγραφική κατανομή, η πραγματική ρευστότητα (capacity) της αγοράς δεν έχει αυξηθεί. Στην πραγματικότητα, εξαιτίας κάποιων δυσμενών αποτελεσμάτων από το τέλος του 2002 μέχρι το τέλος του 2004, η επιθυμία της αγοράς για ασφάλισεις κατά κινδύνων ναυπηγείου έχει μειωθεί. Σε ασφάλισεις σχετικά χαμηλών αξιών, δηλ. μέχρι περίπου US\$ 25.000.000, μερικές τοπικές αγορές μπορούν να παράσχουν επαρκείς καλύψεις. Για μεγαλύτερες αξίες ή για τοπικές αγορές είτε με ανεπαρκή κεφάλαια ή εμπειρία, τότε πρέπει να διερευνώνται οι διεθνείς αγορές. Στις περιπτώσεις αυτές υπάρχει περιορισμένος αριθμός πρώτων τη τάξει ασφαλιστών για τις καλύψεις κατά κινδύνων ναυπηγείου.

Promoting Career and Educational Development in the Maritime Industries

A Unique Masters Programme for Professionals Master's Degree in Maritime Operations and Management

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

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

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

For further details please contact: MOaM Programme Administrator, School of Engineering, City University, Northampton Square, London EC1V 0HB, UK Telephone: +44 (0) 20 7040 0118
www.city.ac.uk/sems/postgraduate/moam/index.html
Email: pgeng@city.ac.uk Please quote ref: NAFCHRWIN07.

The University for business and the professions



■ Ασφάλιστρα (rates)

Οι μεγάλοι και εξειδικευμένοι κίνδυνοι απαιτούν την εμπλοκή των διεθνών αγορών. Στις περιπτώσεις αυτές τα ασφάλιστρα παραμένουν κυρίως αρκετά ευαίσθητα. Παρ' όλα αυτά έχουν μειωθεί κατά τους τελευταίους 12 μήνες. Από ένα ιστορικά χαμηλό επίπεδο το 2002 δεν είναι υπερβολή να ειπωθεί ότι αρκετά ναυπηγεία αντίκρισαν αυξήσεις κατά τρεις ή τέσσερις φορές. Για τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής παρατηρούνται αρκετά ανταγωνιστικά ασφάλιστρα. Εξαιτίας των ζημιών των περίπου US\$ 800.000.000 της χρονικής περιόδου 2003-05 παραμένουν γενικά σε υψηλά επίπεδα.

■ Συγκέντρωση κινδύνου (aggregation)

Η συγκέντρωση του κινδύνου αποτελεί τομέα ανησυχίας των ασφαλιστών. Είναι τέτοιος ο αριθμός των ναυπηγημάτων που κατασκευάζονται στα ναυπηγεία, που πολλοί ασφαλιστές προσέχουν πο-

λύ τα ποσοστά κινδύνων που αναλαμβάνουν. Ιδιαίτερη ανησυχία υπάρχει μετά τις καταστρεπτικές ανεμοθύελλες στις ΗΠΑ το 2005. Παρόλο που η αντασφαλιστική κάλυψη των ανεμοθύελλων δεν είναι ιδιαίτερα δυσεύρετη, όπως το 2006, η συγκέντρωση του κινδύνου προβληματίζει πολύ για περιοχές όπως αυτή της Ν. Κορέας.

■ Αφαιρετέες απαλλαγές (deductibles)

Καθώς το επίπεδο των ασφαλίσεων έχει αυξηθεί, το επίπεδο των αφαιρετέων απαλλαγών ακολουθεί αυξητική τάση τα τελευταία τρία χρόνια. Σε αρκετές περιπτώσεις σ' αυτό το χρονικό διάστημα οι απαλλαγές αυξήθηκαν μέχρι δέκα φορές, δηλ. για παράδειγμα από US\$ 100.000 - 250.000 μέχρι US\$ 1.000.000 - 2.500.000 (ανάλογα με την αξία του ναυπηγήματος).

■ Νέες ρήτρες ασφάλισης - clauses (τροποποίηση από 1/6/88)

Τα τελευταία τρία χρόνια έγινε προσπάθεια τροποποίησης των ρητρών ασφάλισης που συνήθως χρησιμοποιούνται για τις καλύψεις κατά κινδύνων ναυπηγείου με σκοπό τον εκσυγχρονισμό τους. Η νέα προτεινόμενη ακόμα ρήτρα ασφάλισης αποτελείται από πέντε τμήματα ως εξής:

1. Τμήμα 1: Κυρίως ασφάλιση (main cover)

- Καθορίζεται ποιος θα είναι ο ασφαλισμένος, δηλαδή είτε ο αγοραστής του πλοίου είτε το ναυπηγείο ή και οι δύο.
- Κανένα από τα δύο μέρη, δηλαδή ο αγοραστής και το ναυπηγείο, εφόσον κατονομάζονται ως ασφαλισμένοι, θα έχει περισσότερα δικαιώματα από τον άλλο.
- Παρέχεται αυτόματη πρόβλεψη για πρόσθετους ασφαλισμένους, π.χ. υπεργολάβους, με τους οποίους συμβάλλεται ο αγοραστής του πλοίου εγγράφως με την προϋπόθεση ότι η έγγραφη αυτή συμφωνία τους αναγνωρίζει το ασφαλισμένο ενδιαφέρον.
- Σε περιπτώσεις που ο κυρίως ασφαλισμένος δεν μπορεί να εισπράξει ασφαλιστική αποζημίωση, τότε και οι πρόσθετοι ασφαλισμένοι δεν μπορούν να εισπράξουν.

2. Τμήμα 2: Γενικές εξαιρέσεις (general exclusions from cover)

- Περιγραφή του ασφαλισμένου ναυπηγήματος.
- Μεγάλα τμήματα, ανταλλακτικά κ.λπ. αναγνωρίζονται και καλύπτονται ως μέρη (items) και δεν μπορούν να περιληφθούν στην κάλυψη, πριν από την παράδοσή τους στο ναυπηγείο.
- Η ασφάλιση συνεχίζεται μέχρι την παράδοση του πλοίου, εκτός αν η ασφάλιση είτε διακοπεί είτε ακυρωθεί. Αυτόματη διακοπή της κάλυψης μπορεί να συμβεί σε περίπτωση μεταβίβασης κυριότητας.

3. Τμήμα 3: Προϋποθέσεις απαιτήσεων (claims provisions)

- Ασφαλισμένο ποσό αφορά η τελική συμφωνηθείσα αξία (final contract value) του ναυπηγήματος.
- Υπάρχει πρόβλεψη για κλιμάκωση του ασφαλισμένου ποσού, σε περίπτωση που το κόστος των εργασιών υπερβεί το ασφαλισμένο ποσό που αρχικά καθορίστηκε.
- Το κόστος εργασιών αναλύεται σε: κόστος κατασκευής - κόστος εργολάβων - εργατικό κόστος - κόστος υλικού.
- Ο κάθε επιμέρους τομέας κόστους αναλύεται και συμφωνείται.
- Δεν περιλαμβάνεται κέρδος επί του κόστους.
- Συνήθως το ασφαλισμένο ποσό περιλαμβάνει κέρδος.

4. Τμήμα 4: Γενικές προϋποθέσεις (general provisions)

- Η κάλυψη παραμένει κατά παντός κινδύνου και περιλαμβάνει: (α) Όλους τους κινδύνους από φυσική ζημιά, (β) αστική ευθύνη από σύγκρουση και αστική ευθύνη (P & I), (γ) ασφάλιση κατά κινδύνων πολέμου, (δ) ασφάλιση κατά κινδύνων απεργιών, τρομοκρατών, από πολιτικό κίνητρο και κακόβουλες βλάβες.

5. Τμήμα 5: Προαιρετικές ρήτρες (optional clauses)

- * Περιλαμβάνει προαιρετικές ρήτρες που θα εφαρμόζονται, εφόσον συμφωνούνται στο κείμενο του ασφαλιστηρίου.

Πηγές:

1. Miller Insurance Services Limited - Market Commentary: Marine, June 2007.
2. Joint Hull Committee Review of Institute Clauses for Builders' Risks 1/6/88, Joint Hull Committee, 10/08/2006.
3. Συζητήσεις με ειδικευμένους ασφαλιστές.

Σημείωση:

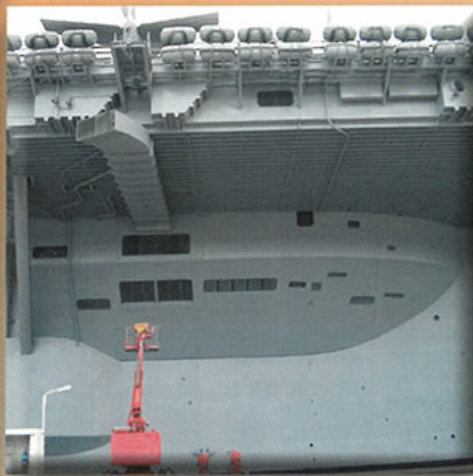
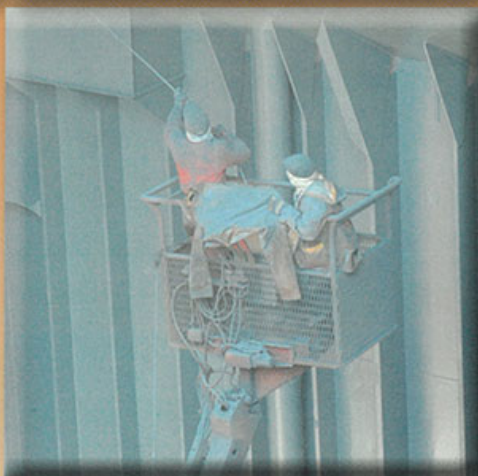
Τα παραπάνω στηρίχτηκαν σε παρουσίαση που έγινε στις 25/10/2007 στους 4ετείς φοιτητές του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά.

* Ο Δρ. Νικόλαος Μπερκέτης είναι διαχειριστής της «Εταιρείας Ασφαλιστικών Πρακτορεύσεων Ι. Κουρούτης & Σία ΕΠΕ».



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

YOUR CORROSION PROBLEMS



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

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



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

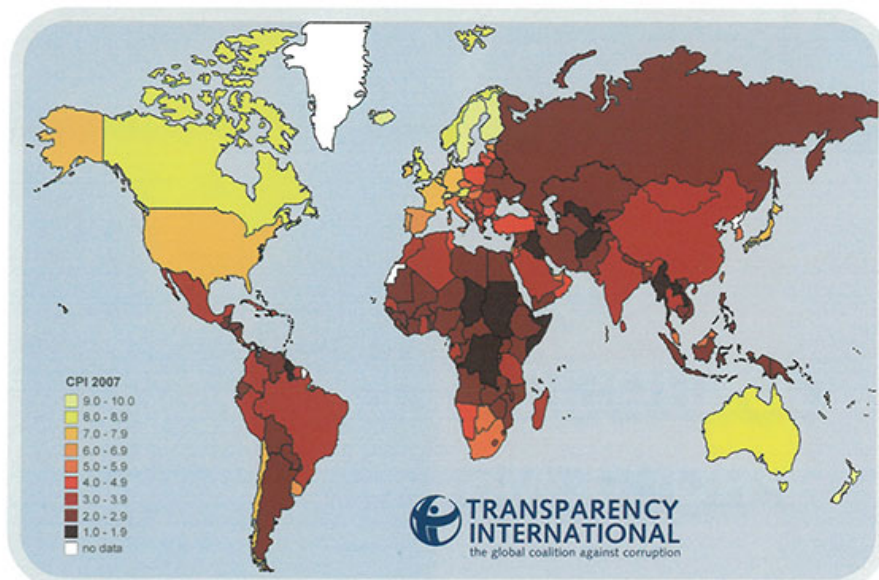
CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

Ιστορίες «διαφάνειας» και άλλων συναφών προκαταλήψεων και εμμονών κάποιων ρομαντικών αρθρογράφων και σχολιαστών

Η θεματογραφία του προηγούμενου τεύχους υπήρξε τελικά μάλλον «προφητική». Λίγες ημέρες μετά την έκδοση του τεύχους Οκτωβρίου των «Ναυτικών Χρονικών», δημοσιοποιήθηκε η ετήσια έκθεση για το 2007 της διεθνούς μη κυβερνητικής οργάνωσης «Διεθνής Διαφάνεια», η οποία είναι τελικά ένας απαισιόδοξος οϊωνός για το παρόν και το μέλλον της δημόσιας διοίκησης στη χώρα μας. Παραμονές εκλογών, λοιπόν, η έκθεση δεν έλαβε τη δέουσα προσοχή τόσο από τα ΜΜΕ όσο και από την κοινή γνώμη, ενώ η εμφύλια διαμάχη στην αντιπολίτευση δεν κατάφερε να πείσει τους πολιτικούς της για τη δέουσα προσοχή που της άρμοζε. Η κυβέρνηση, προφανώς επηρεασμένη από τα αποτελέσματα της κάλπης της 16ης Σεπτεμβρίου, θα έπρεπε ωστόσο να αντιληφθεί τη βαρύτητα των στοιχείων που παρουσιάζονται και να δώσει τη δέουσα σημασία:

Ως μάλλον αναμενόμενο, η έκθεση κατατάσσει την Ελλάδα στην 56η θέση, σε σύνολο 180 χωρών, και στη 40ή την Κύπρο όσον αφορά την καταπολέμηση της διαφθοράς. Σε χειρότερη θέση από την Ελλάδα στην Ε.Ε. βρίσκονται ΜΟΝΟ η Ρουμανία (70ή θέση στο σύνολο των 180 κρατών), η Βουλγαρία (64η θέση) και η Πολωνία (62η θέση). Στην ίδια έκθεση, πέρυσι, η χώρα μας βρισκόταν στην 54η θέση σε σύνολο 163 χωρών ενώ το 2004 η Ελλάδα βρισκόταν στη 46η θέση, μεταξύ 143 χωρών. Κάθε πέρυσι και καλύτερα δηλαδή...

Η έκθεση περιλαμβάνει στοιχεία για 180 κράτη, τα οποία και τα κατατάσσει σε μια



κλίμακα από το 0 (υψηλή διαφθορά) έως το 10 (υψηλή διαφάνεια) βάσει ενός σύνθετου δείκτη που έχει συνταχθεί από ειδικούς και επιχειρηματικές πηγές των τελευταίων δύο ετών. Σύμφωνα με την κατάταξη των κρατών, ιδιαίτερα έντονο εμφανίζεται το πρόβλημα της διαφθοράς στην Αφρική, σε χώρες της Ασίας και του Ειρηνικού, όπως και σε χώρες της πρώην ΕΣΣΔ, ενώ καλύτερα εμφανίζονται τα πράγματα στην Ευρώπη και γενικότερα στα κράτη που ανήκουν στο λεγόμενο ανεπτυγμένο κόσμο. Σε ό,τι αφορά την Ε.Ε., τα κράτη με τη μικρότερη διαφθορά είναι η Δανία, η Φινλανδία και η Σουηδία. Επίσης, πολύ καλή απόδοση σε ό,τι αφορά τα θέματα διαφάνειας εμφανίζουν στον ευρωπαϊκό χώρο η Ισλανδία (6η θέση στο σύνολο των 180 κρατών), οι Κάτω Χώρες (7η θέση), η Ελβετία (8η θέση), η Νορβηγία (9η θέση) και το Λουξεμβούργο (12η θέση).

Σε γενικότερο πλαίσιο, η Ν. Ζηλανδία, η Δανία και η Φινλανδία είναι οι χώρες με τη λιγότερη διαφθορά, σύμφωνα με την έκθεση για το 2007 της ΜΚΟ «Διεθνής Διαφάνεια». Στον αντίποδα βρίσκονται η Μιανμάρ, η Σομαλία, το Σουδάν και το Ιράκ. Σε παγκόσμιο επίπεδο, σε πολύ καλή θέση βρίσκονται ο Καναδάς (10η θέση) και η Αυστραλία (11η θέση), ενώ αρκετά πιο κάτω στη λίστα βρίσκονται η Ιαπωνία (17η θέση) και οι ΗΠΑ (20η θέση) και πολύ πιο κάτω η Κίνα (73η θέση) και η Ινδία (75η θέση).

Η έκθεση περιλαμβάνει επίσης τα κράτη που έχουν υποστηρίξει συστηματικές προσπάθειες για την καταπολέμηση της διαφθοράς: στην Αφρική η Ναμίμπια, οι Σειχέλες και η Νότια Αφρική έχουν λάβει επαίνους, ενώ στην Ευρώπη η Κροατία, η ΠΓΔΜ, η Τσεχία, η Ρουμανία και η Ιταλία έχουν καταφέρει αρκετά άλματα και υπερβάσεις. Στον υπόλοιπο κόσμο η έκθεση επικροτεί τις προσπάθειες στην Κόστα Ρίκα, στη Δομινικανή Δημοκρατία και στο Σουρινάμ.

Επιπλέον, η έκθεση καυτηριάζει τα κράτη όπου εμφανίζονται αυξητικές τάσεις διαφθοράς κατά το 2007: στην Ε.Ε. η Αυστρία και η Μάλτα στιγματίζονται, ενώ στην Ασία το Μπαχρέιν, η Ιορδανία, το Λάος, το Μακάο, το Μπουτάν, το Ομάν, η Ταϊλάνδη βρίσκονται επίσης στο στόχαστρο.

Ας αναμένουμε με προσοχή τις προσπάθειες που πρόκειται να υλοποιήσουν οι νέοι υπουργοί της κυβέρνησης που ανέλαβαν τα ηνία σε κρατικούς φορείς και δημόσιες εταιρείες με αρκετά «λιμνάζοντα και βαλτώδη» ύδατα. ☉

TOW MAR

KLAIPEDA LITHUANIA



Towage & Marine Assistance UAB

MARINE SERVICES

SHIP ASSISTANCE IN THE PORT OF KLAIPEDA

COASTAL TOWAGE

TOWING OF FLOATING CRANES AND BARGES

SHIP ESCORT FOR SAFE PASSAGE

STAND BY AT DISABLED VESSELS

SHIFTING OF IMMOBILIZED SHIPS AT ANCHORAGE

SALVAGE AND WRECK REMOVAL

SINGLE BUOY MOORING ASSISTANCE

TOW OUT OFFSHORE STRUCTURES

CREW CHANGE ON ANCHORAGE

SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE

FRESHWATER SUPPLY

UNDERWATER REPAIRS



**Represented in Greece
by NAVIGATOR S.A.**

Towage & Marine Assistance

S.Daukanto 3, 92123 Klaipeda, Lithuania

Tel.: +370 46 303427, Fax: +370 46 303428

info@towage.lt

www.towage.lt



PROFILE: Αύξηση 36% στα κέρδη

Τη σταθερά ανοδική πορεία της εταιρείας PROFILE στην ελληνική και διεθνή αγορά, αλλά και την εφαρμογή του επιχειρηματικού της σχεδίου, επιβεβαιώνει η συνεχιζόμενη άνοδος των οικονομικών της μεγεθών, όπως αυτή αντικατοπτρίζεται και στο 9μηνο του 2007.

Ο ενοποιημένος κύκλος εργασιών έφτασε τα 11,7 εκατομμύρια ευρώ με αξιοσημείωτη άνοδο στα κέρδη προ φόρων, τόκων και αποσβέσεων (EBIT-DA), που διαμορφώθηκαν στα 3,3 εκατομμύρια ευρώ, αυξημένα κατά 34%, ενώ τα καθαρά κέρδη μετά από φόρους προσδιορίζονται σε 1,5 εκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας άνοδο 36%.

Σε εταιρικό επίπεδο, ο κύκλος εργασιών ανήλθε στα 10,9 εκατομμύρια ευρώ, ενώ τα κέρδη προ φόρων διαμορφώθηκαν στα 2,15 εκατομμύρια από 1,5 εκατομμύριο ευρώ το προηγούμενο 9μηνο με αύξηση 38%. Τα κέρδη μετά από φόρους παρουσιάζονται αυξημένα κατά 34%, στα 1,48 εκατομ-

PROFILE

Systems & Software

μύρια ευρώ.

Τα κέρδη ανά μετοχή μετά από φόρους (EPS) διαμορφώθηκαν σε 0,12 ευρώ σημειώνοντας άνοδο κατά 31% σε σχέση με το αντίστοιχο περυσινό ενδιάμεσο. Τα διαθέσιμα του ομίλου στις 30/09/2007 διαμορφώνονται στα 1,8 εκατομμύρια από 1,7 εκατομμύρια ευρώ στις 30/09/2006.

Η PROFILE, ακολουθώντας το επιχειρηματικό της σχέδιο, στοχεύει στη μέγιστη δυνατή περαιτέρω ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της. Ήδη, οι συμβασιοποιήσεις που πραγματοποιούνται με τράπεζες του εσωτερικού αλλά και του εξωτερικού, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη λογισμικών συστημάτων που προσφέρουν συμμόρφωση προς τις ευρωπαϊκές οδηγίες, ενισχύουν συνεχώς την ανταγωνιστική

θέση της εντός και εκτός συνόρων, δημιουργώντας προϋποθέσεις για περαιτέρω ανάπτυξη των πωλήσεων και της κερδοφορίας.

Ως προς το δημόσιο τομέα, η εταιρεία έχει καταθέσει σημαντικό αριθμό προσφορών που αναμένεται να συμβασιοποιηθούν τους επόμενους μήνες, ενώ σημαντικό είναι και το ανεκτέλεστο υπόλοιπο των κατακυρωμένων και συμβολαιοποιημένων έργων. Ιδιαίτερη σημασία έχει επίσης η είσοδος της εταιρείας στον τομέα της ενέργειας, στον οποίο προσφέρει ολοκληρωμένες λύσεις τόσο σε συνεργασία με τη διεθνή εταιρεία SunGard Energy, όσο και με άλλες λύσεις προσαρμοσμένες στις ανάγκες των ελληνικών επιχειρήσεων αλλά και των επιχειρήσεων του κλάδου σε περισσότερες από 9 χώρες των Βαλκανίων. Έχουν ήδη πραγματοποιηθεί ενέργειες προώθησης και προσφοράς συγκεκριμένων ενεργειακών λύσεων, που αναμένεται να ευοδωθούν στη νέα χρονιά. ☉

Γ. Βουλγαράκης: Ο συγγραφέας υπουργός

Τις πρώτες κριτικές τις δέχτηκε από τα παιδιά του και ήταν ενθουσιώδεις. Ο λόγος για το βιβλίο που μόλις κυκλοφόρησε και το υπογράφει ο νυν υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Γιώργος Βουλγαράκης.

Το βιβλίο έχει τίτλο «Πολιτισμού Άποψη» (εκδόσεις ΣΙΔΕΡΗ) και προέκυψε από 2.5000 σελίδες σημειώσεων για τον πολιτισμό, όταν ανέλαβε υπουργός.

Σύμφωνα με τον πρόλογο του βιβλίου πρόκειται για «μια κατάθεση σκέψεων, προβληματισμών, οραμάτων, αλλά και αγωνίας και ελπίδας γι' αυτό το διαχρονικά σημαντικό κομμάτι της πολιτικής ζωής του τόπου. Φιλοδοξεί να καταστήσει τους αναγνώστες του κοινωνούς του εγχειρήματος της χάραξης και υλοποίησης μιας πολιτικής για τον πολιτισμό. Μιας πολιτικής που στηρίζεται, αφενός, στην ισόρροπη ανάπτυξη ανάμεσα στην πολιτιστική κληρονομιά και τη σύγχρονη πολιτιστική δημιουργία και, αφετέρου, συνδέει το πολιτιστικό γίνεσθαι με την κοινωνία, την οικονομία, τη

δημιουργία, δηλαδή την ίδια τη ζωή. Μιας πολιτικής που έχει αρχή και μέση, αλλά όχι τέλος, καθώς ο πολιτισμός είναι μια εύπλαστη, μια εξελισσόμενη ιδέα, μια δυναμική έννοια. Η ενασχόληση με αυτό το αντικείμενο είναι μακρό-

χρονη διαδικασία, δημιουργική και επίπονη συγχρόνως, απαιτεί διαρκή επαγρύπνηση, δεν εκτελείται με μηχανιστικό τρόπο, δεν μπαίνει σε νόρμες και δεν υπακούει πάντοτε στους ίδιους κανόνες».

Στην εκδήλωση παρουσίασης του βιβλίου, που έγινε στο αμφιθέατρο του Μουσείου Μπενάκη, παρέστησαν πολλοί υπουργοί, βουλευτές, στελέχη υπουργείων και πλήθος κόσμου.

Ομιλητές ήταν οι: Θεόδωρος Πάγκαλος, βουλευτής ΠΑΣΟΚ, Δημήτρης Παντερμαλής, καθηγητής κλασικής αρχαιολογίας ΑΠΘ, Παντελής Βούλγαρης, σκηνοθέτης, Κώστας Γεωργουσόπουλος, κριτικός θεάτρου-επίτιμος διδάκτωρ Πανεπιστημίου Αθηνών. Τη συζήτηση συντόνισε η δημοσιογράφος Μαρία Χούκλη.



Blue Star Ferries: «Με προορισμό εσάς»



Στο πρόγραμμα κοινωνικής ευθύνης της εταιρείας Blue Star Ferries, το οποίο και τιτλοφορείται «Με προορισμό εσάς», δεσπόζουσα θέση μεταξύ άλλων κατέχει ο τομέας του πολιτισμού, ιδιαίτερα όταν αυτός αφορά τις τοπικές κοινωνίες.

Επί σειρά ετών η εταιρεία ανταποκρίνεται συστηματικά σε πληθώρα αιτημάτων για χορηγίες πολιτιστικών και άλλων συλλόγων των νησιών, στηρίζοντας κατά αυτό τον τρόπο την τοπική παράδοση και τη συνέχεια του πολιτισμού με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε τόπου. Με αυτό το σκεπτικό, την άνοιξη και το καλοκαίρι του 2007 ανταποκρίθηκε σε ανάγκες των τοπικών κοινωνιών των νησιών που αφορούσαν τους τομείς του πολιτισμού και της ψυχαγωγίας.

Πλην της οικονομικής αρωγής στο τμήμα της Παιδικής Σκηνής του ΔΗΠΕΘΕ Ρόδου, για την παράσταση «Το Βασιλόπουλο και το Χρυσό Κουτάκι», που στηριζόταν στα ομώνυμα δωδεκανησιακά παραμύθια, η ακτοπλοϊκή εταιρεία στήριξε συλλόγους των Κυκλάδων και των Δωδεκανήσων είτε με δωρεάν διάθεση εισιτηρίων είτε με παροχή έκπτωσης έως και 50% σε μετακινήσεις για τις ανάγκες τοπικών φεστιβάλ και εκδηλώσεων.

TSVAVLIRIS
SALVAGE



"The world's most powerful tug"

www.tsavliris.com

TSVAVLIRIS SALVAGE (INTERNATIONAL) LTD 10 Akti Poseidonos, 185 31 Piraeus, Greece, Tel.: +30 210 422 1000, Fax: +30 210 422 1008/417 4885, E-mail: salvage@tsavliris.com
London Agents: Tsavliris (Shipping) Ltd, 38 Bruton Place, Mayfair, W1J 6NX London, United Kingdom, Tel.: +44(0)207 629 7373, Fax: +44(0)207 629 7379, E-mail: tsav@globalnet.co.uk

Ο ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ

Στην Περσική Επική Ποίηση

Σαχ-Ναμέ του Φερντοσί & Εσκενταρ-Ναμέ του Νιζαμί

Της Μαρίας Ιατροπούλου-Θεοχαρίδου

Εκδοτικός Όμιλος ΙΩΝ - Εκδόσεις ΕΛΛΗΝ

Η προσωπικότητα και ο μύθος του Αλέξανδρου έχουν απασχολήσει και συνεχίζουν να απασχολούν τους ερευνητές και συγγραφείς σε ολόκληρο τον κόσμο.

Ήδη από το τέλος του 3ου π.Χ. αι. γράφτηκε ένα έργο για την εκστρατεία, τις νίκες και τα κατορθώματα του μεγάλου Έλληνα στρατηλάτη. Το αρχικό αυτό κείμενο έχει χαθεί, σώζονται όμως ως τις μέρες μας διασκευές του με την επωνυμία «Μυθιστόρημα του Αλεξάνδρου» του Ψευδοκαλλι-



στόρημα του Αλεξάνδρου» του Ψευδοκαλλι-

σθόνη. Το «Μυθιστόρημα» υπήρξε το έναυσμα για τη δημιουργία αμέτρητων έργων. Οι διασκευές του μεταφράστηκαν σε πάρα πολλές γλώσσες και το έργο απλώθηκε κυριολεκτικά σε όλη την οικουμένη.

Το παρόν βιβλίο μελετά και αναλύει τη διαδρομή που ακολούθησε το «Μυθιστόρημα του Μεγαλέξανδρου» για να φτάσει στην Περσία και να δώσει έμπνευση και υλικό σε σπουδαίους Πέρσες ποιητές.

Εκτός από τα σημαντικά συμπεράσματα επιστημονικού ενδιαφέροντος που περιέχονται στο α' μέρος του βιβλίου σχετικά με τη διαδρομή του «Μυθιστορήματος», στο β' μέρος υπάρχουν σε ελληνική μετάφραση δύο επικά ποιήματα, το Σαχ Ναμέ και το Εσκενταρ-Ναμέ, που έγραψαν οι κορυφαίοι της περσικής λογοτεχνίας Φερντοσί (10ος αι. μ.Χ.) και Νιζαμί (12ος αι. μ.Χ.) αντίστοιχα, αφιερώνοντας χιλιάδες στίχους στη ζωή, στα κατορθώματα και γενικά στην προσωπικότητα του Μεγάλου Αλεξάνδρου. ●

ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΕΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική

Των Γιάννη Θεοδοκά - Τζελίνας Χαριλάου

Εκδόσεις Αλεξάνδρεια

Από τη ναυτιλιακή βιβλιογραφία έλειπε μια συστηματική καταγραφή και ανάλυση της παράδοσης και της συνέχειας της ναυτιλίας τους δύο τελευταίους αιώνες, πάνω στις οποίες μπορεί να βασιστεί ο ερευνητής για να συνεχίσει την ανασύνθεση της ναυτιλιακής ιστορίας του τόπου μας.

Το βιβλίο πραγματεύεται την ελληνική επιχειρηματικότητα στις διεθνείς θαλάσσιες

μεταφορές στους πέντε ωκεανούς, στο δεύτερο μισό του 20ού αι. Βασικός στόχος είναι η ανάδειξη των βασικών παραγόντων του δυναμισμού της ελληνικής επιχειρηματικότητας στη θάλασσα: ο εντοπισμός της συνέχειας και η σηματοδότηση των δομών της ιστορικής πορείας από τη μία, καθώς και οι λόγοι της ανανέωσης και της απογείωσης από την άλλη.

Για την επίτευξη αυτού του στόχου η ανάλυση κινείται σε τρία επίπεδα. Πρώτον, εξετάζεται διεισδυτικά ο πυρήνας της ναυτιλιακής επιχείρησης και αναλύεται η δομή, η οργάνωση, η επιχειρηματική φιλοσο-

φία και οι στρατηγικές της. Δεύτερον, αναγνωρίζεται και εξετάζεται η διεθνής διάσταση των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Τρίτον, προσδιορίζεται ο ρόλος και η συμβολή του άμεσου περιβάλλοντος λειτουργίας των επιχειρήσεων.

Το βιβλίο είναι χωρισμένο σε δύο ενότητες. Η πρώτη αποτελείται από 5 κεφάλαια και αφορά τις γενικότερες εξελίξεις της ελληνικής ναυτιλίας και τις στρατηγικές των ελληνικών επιχειρήσεων. Η δεύτερη στηρίζεται σε πρωτογενείς πηγές και περιλαμβάνει τη συνοπτική ανάλυση της πορείας και των στρατηγικών 144 εφοπλιστικών οικογενειών που δραστηριοποιήθηκαν στις διεθνείς ναυλαγορές για περισσότερα από 30 χρόνια κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου. ●



Το τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου σας προσκαλεί στην παρουσίαση της συλλογικής έκδοσης «ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ: ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ», Maritime Transport: The Greek Paradigm, Εκδόσεις Elsevier, Επιμέλεια: Αθανάσιος Α. Πάλλης. Τη Δευτέρα 10 Δεκεμβρίου 2007 και ώρα 19.30 μ.μ. στη βιβλιοθήκη Κ. Λασκαρίδου (Πραξιτέλους 169 & Μπουμπουλίνας - Πειραιάς). Για το βιβλίο θα μιλήσουν:

Τζελίνα Χαριλάου, πρόεδρος τμήματος Ιστορίας Ιονίου Πανεπιστημίου, Νίκος Βαρβατές, πρόεδρος Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, Πάνος Λασκαρίδης, μέλος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, πρόεδρος Ιδρύματος Λασκαρίδου, Γεράσιμος Στρίντζης, διευθύνων σύμβουλος Hellenic Seaways, μέλος Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας, Θάνος Πάλλης, επιμελητής έκδοσης, Πανεπιστήμιο Αιγαίου. Συντονίζει ο: Άλκης Κορρές, πρόεδρος Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδας.

Επικοινωνία: Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών: 22710 35213, Παπαζή Κατερίνα, Βιβλιοθήκη Κ. Λασκαρίδου - 210 4297540

Χορηγοί
Επικοινωνίας:

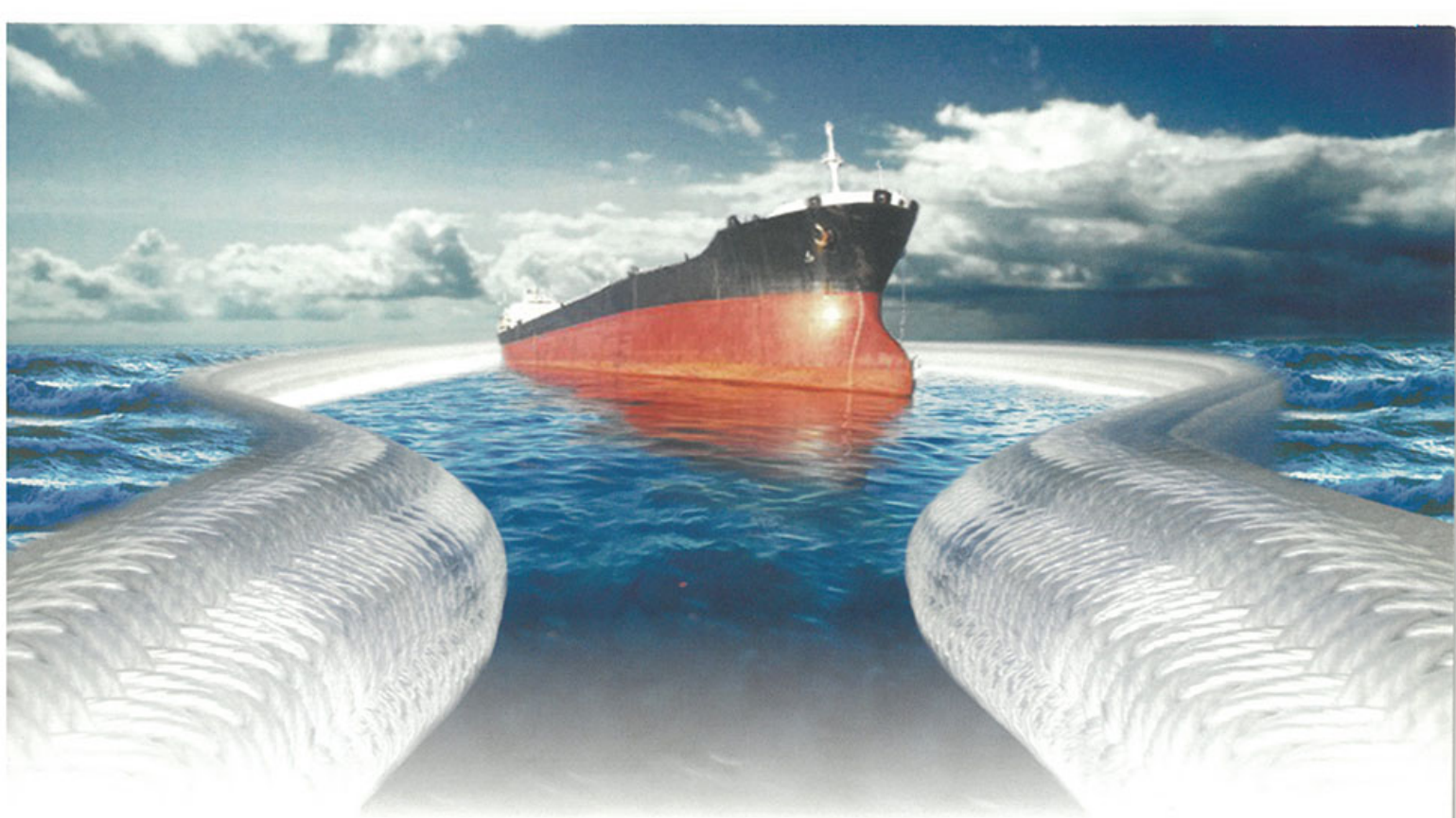


express.gr

ΕΞΕΠΡΕΣ Ημερήσια Οικονομική Εφημερίδα

ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ

αιμά 1



THE SAFEST WAY TO SECURE YOUR TANKER

D. KORONAKIS innovative Ropes & Wire ropes. Designed to match all your marine & industrial demands



MANUFACTURERS OF:

- Wire Ropes, all constructions
 - Kapa Neema (Dyneema construction)
 - Kapa Ropes Multi-Strand
 - Mooring Tails
 - Kapa Strong
 - Kapa Flex
 - Kapa Float
 - Double braided Ropes for ships and offshore platforms
- Complying with OCIMF guidelines.
Recommended for TSH and GC'S

STOCKISTS OF:

- Anchors
- Anchor Chains (stud link)
- Chains
- Accessories
- Cargo Gear
- Rigging Gear
- Slings
- Pneumatic Fenders



Member of EUROCORD & EWRIS

www.koronakis.gr

At D. Koronakis S.A, we manufacture a wide range of ropes, from simple 3-strand to complex double-braided the revolutionary KAPA[®] Marine series, mixed ropes complying with the OCIMF guidelines and all designed to make your life safer and easier.

Years of experience, proven quality and international customer service, guarantee a lifecycle support to match your demands, through 20 key stock points around the world, and professional sales and service personnel.



D. KORONAKIS S.A.

56, Grivas Str., 18545 Piraeus-Greece **Tel:** +30 2104060600 **Fax:** +30 2104615211 **e-mail:** koronakis@koronakis.gr



DYNAMIC BALANCING MACHINE SCHENCK - CAB 803



**AUTHORIZED
SERVICE STATION FOR:**



MITSUBISHI
HEAVY INDUSTRIES, LTD.

MET
TURBOCHARGERS

SIEMENS
Industrial Turbomachinery Limited

- NAPIER Turbochargers

KBB

ALL TYPE TURBOCHARGERS REPAIR CENTER

TURBOMED
TOTAL TURBINE SERVICES

YIANNIS PARASKEVOPOULOS ABEE
VI.PAS (Industrial Park of Schisto) Str. 1 & 2, Block 2, 18863 Perama, Greece
Tel.: +30 210 4000111, Fax: +30 210 4000225, +30 693210060, +30 6947008960
e-mail: turbomed@otenet.gr

www.turbomed.gr