

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 99 • 04/2007 • ΤΙΜΗ 6€
www.n-c.gr

Αφιέρωμα LINER SHIPPING

Η πορεία των Ελλήνων
στην αγορά των τακτικών γραμμών
Συνέντευξη του
Λεωνίδα Δημητριάδη-Ευγενίδη

Απελευθέρωση
ακτοπλοΐας:
Αλήθεια
ή μύθος;

• Το ρωσικό πετρέλαιο και ο αγωγός
Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης

Ο ελληνικός εφοπλισμός
στην κούρσα των ναυπηγικών
παραγγελιών



DYNAMIC BALANCING MACHINE SCHENCK - CAB 803



**AUTHORIZED
SERVICE STATION FOR:**

MITSUBISHI - MET
HEAVY INDUSTRIES, LTD. TURBOCHARGERS

SIEMENS - NAPIER Turbochargers **KBB**
Industrial Turbomachinery Limited

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

intersleek[®] 900

Fluoropolymer foul release coating



Want to improve your profits
... and reduce emissions at the same time?

6%

predicted fuel
and emission
savings*

* Depending on application and in service conditions

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)

 **International**
Marine Coatings

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


AKZO NOBEL

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

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

Editorial ΣΕΛ. [06]

Το ρωσικό πετρέλαιο και ο αγωγός
Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης
Του Εμμανουήλ Παπαλέξη ΣΕΛ. [14]

Ημέρα Ναυτιλίας

Η ναυτιλία τιμά τους πρωταγωνιστές της
ΣΕΛ. [18]

Αγοραπωλησίες ΣΕΛ. [22]

Ναυλαγορά ΣΕΛ. [26]

Διαλύσεις πλοίων ΣΕΛ. [32]

Ναυτιλιακά Νέα ΣΕΛ. [34]

ΑΦΙΕΡΩΜΑ: Liner Shipping



Τα ποιοτικά πληρώ-
ματα βοηθούν
στη γρήγορη
και αξιόπιστη λει-
τουργία
των containers
Συνέντευξη

του Λεωνίδα Δημητριάδη-Ευγενίδη ΣΕΛ. [46]

Νέα δεδομένα από την Ε.Ε.
για τα τακτικά δρομολόγια
Της Ρόδης Κράτσα, Αντιπροέδρου
του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ΣΕΛ. [50]

Ο ελληνικός εφοπλισμός στην κούρσα των
ναυπηγικών παραγγελιών
(Μια θεώρηση του α' τριμήνου του 2007)
Του Γεωργίου Μπάνου ΣΕΛ. [52]



Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων:
μισός αιώνας παρουσίας
Των Παναγιώτη Τσιλιγγίρη
και Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη ΣΕΛ. [54]

Η πρόταση απόφασης του Συμβουλίου για την
ενοποιημένη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του
2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO)
Συνέντευξη της ευρωβουλευτού Μαρίας
Παναγιωτοπούλου-Κασσιώτου ΣΕΛ. [58]

Άποψη

Ο ναυτικός και το επάγγελμά του
Του Άλκη Κορρέ ΣΕΛ. [64]

Συνέντευξη

Η Ελλάδα είναι ένας σημαντικός «παίκτης»
στις ναυπηγήσεις πλοίων
Συνέντευξη του Κωνσταντίνου Τομάζου
ΣΕΛ. [66]

Ακτοπλοΐα

Απελευθέρωση ακτοπλοΐας: αλήθεια ή μύθος;
Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη ΣΕΛ. [70]

Έρευνα

Ο επιστημονικός καθορισμός
της διάρκειας των κύκλων των ναύλων
και η βραχυχρόνια πρόβλεψη
των ναυλοδεικτών (β' μέρος)
Του Αλέξανδρου Γουλιέλμου ΣΕΛ. [76]

Τεχνολογία

Διαπλάτυνση της διώρυγας του Παναμά:
το «Panamax» πρέπει να επαναπροσδιοριστεί
Του Germanischer Lloyd ΣΕΛ. [82]

ΑΦΙΕΡΩΜΑ:

**Νέα προϊόντα στις υπηρεσίες
του πλοίου ΣΕΛ. [86]**



Παρουσίαση

«Delphin Voyager»: μια πρωτοποριακή
μετασσκευή 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 Μπάνος,
Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης,
Χαρ. Ψαραύτης
Διεύθυνση Διαφήμισης: **Χρ. Καπάντας**
Υπεύθυνη Διαφήμισης: **Δήμητρα Τσάκου**
Φωτογραφία: **Γιώργος Γιαννακής**
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
ενοπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν
απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού.
Παρόλο που καταβλήθηκαν προσπάθειες
για να βεβαιωθούμε ότι οι περιεχόμενες
στο περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές,
το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για
οποιαδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει
παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή
φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράχθει,
αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς
την προηγούμενη έγγραφη άδεια
των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



TURBOCHARGERS - SPARE PARTS - INSPECTIONS - SERVICE - REPAIRS



Overhauling - servicing all types of turbochargers

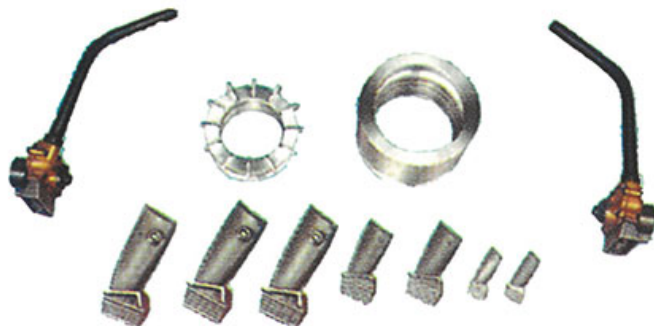
Excellent range and quality of new or used well-tested engine spare parts.

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



Ας μη γίνει η Θράκη πέρασμα...

Οι προοπτικές που ανοίγονται από το νέο αγωγό Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης έχουν αναλυθεί διεξοδικά τόσο από τους ειδικούς παρατηρητές όσο και από τους εξειδικευμένους σχολιαστές των ΜΜΕ. Σύμφωνα με όλη την πολυήμερη ανοικτή συζήτηση που προβλήθηκε εκτενώς από την παρούσα κυβέρνηση, οι προοπτικές -ειδικά για το ναυτιλιακό κλάδο- είναι σημαντικές και ιδιαίτερα ενθαρρυντικές. Εντούτοις, οι εξαιρετικές, μακροπρόθεσμες προοπτικές για τη ναυτιλιακή οικογένεια πέρασαν μάλλον απαρατήρητες.

Βραχυπρόθεσμα η ναυτιλία, ή μάλλον η ναυτιλιακή οικονομία (και διπλωματία), της χώρας θα ενισχυθεί, αφού η Αλεξανδρούπολη θα διαδραματίσει ένα νέο σημαντικό ρόλο ως λιμάνι-κόμβος για τη μεταφορά εξειδικευμένων φορτίων μεγάλου πλέον μεγέθους. Ο «πονοκέφαλος» του Βοσπόρου θα μειωθεί τόσο για τους πλοιοκτήτες όσο και τους ναυτικούς, ενώ στην κούρσα της μεταφοράς πετρελαίου θα εισέλθουν, πιθανώς, όχι μόνο καινούργια (μεγαλύτερα) πλοία αλλά και νέες ναυτιλιακές εταιρείες, που δεν κάμπτονται από τις εκάστοτε πολιτικές της τουρκικής κυβέρνησης. Όλα τα παραπάνω είναι πλέον γνωστά και αναμενόμενα.

Οι μακροπρόθεσμες όμως προοπτικές με τη νέα σύνδεση του αγωγού είναι ιδιαίτερα ελπιδοφόρες και χρήζουν ειδικής μνείας και ανάλυσης: Η αρχική σκέψη βασίζεται στο ότι η Θράκη αποτελεί ένα νέο -παρθενικό- πεδίο εξερεύνησης και προσοχής τόσο για την ελληνική πολιτεία όσο και για τον εφοπλισμό.

Η συγκεκριμένη περιφέρεια, μια από τις φτωχότερες και πλέον ταλαιπωρημένες της Ευρώπης, μαστίζεται σήμερα από υψηλή ανεργία και ουσιαστικά οικονομικά προβλήματα, που αναγκάζουν τους κατοίκους της ακόμα και σήμερα στη μαζική μετανάστευση. Εντούτοις, οι ιθαγενείς δεν γνωρίζουν τη ναυτιλία αλλά και τις προοπτικές μιας σταδιοδρομίας σε αυτή. Δεν υπάρχει εφοπλισμός στην Ξάνθη και στη Ροδόπη, αλλά ούτε και ναυτοσύνη. Δεν υπάρχουν πλοιοκτήτες αλλά ούτε και ναυτικοί. Η ναυτική μας παράδοση φτάνει μάλλον μέχρι την Καβάλα και τη Θάσο και μετά λησμονείται...

Σε αυτό το πλαίσιο η ανάπτυξη της Αλεξανδρούπολης σε μεγάλο λιμάνι αλλά και ναυτιλιακό κέντρο θα πρέπει να προκαλέσει εγρήγορση τόσο στους πολιτικούς μας όσο και στις ναυτιλιακές ενώσεις και οργανώσεις. Σε αυτή την περιφέρεια πρέπει να δοθεί έμφαση και όχι τόσο στις τουριστικές περιοχές της Ελλάδας, που έχουν μεν ναυτική παράδοση αλλά επιδεικνύουν πλέον μια μάλλον συστηματική αδιαφορία ως προς τη συνέχισή της!



Υποδεχθείτε τις Πασχαλινές εορτές με το **Super Quiet Time**.

Μοιραστείτε την ατμόσφαιρα των εορτών με τους φίλους και την οικογένειά σας εύκολα και οικονομικά – μπορείτε να πραγματοποιείτε κλήσεις χαμηλής χρέωσης όποτε το επιθυμείτε, κατά τη διάρκεια της Πασχαλινής περιόδου. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το Super Quiet Time και τις προπληρωμένες τηλεκάρτες, επικοινωνήστε με την εταιρεία που σας παρέχει την υπηρεσία Inmarsat (ISP). Εναλλακτικά, μπορείτε να τηλεφωνήσετε στο Κέντρο Εξυπηρέτησης Πελατών της Inmarsat στο +44 (0)20 7728 1777 ή να επισκεφθείτε το inmarsat.com/crewcalling



20:00GMT Παρασκευή 6 Απριλίου 2007 έως 06:00GMT Δευτέρα 16 Απριλίου 2007.



Η Θράκη με την ανύπαρκτη ναυτιλιακή της παράδοση,

την καλύπτουσα ανεργία, τα μικρά της οικονομικά περιθώρια ανέλιξης, μπορεί και πρέπει να αποτελέσει το νέο φυτώριο ναυτοσύνης. Το ΥΕΝ οφείλει, λοιπόν, σε συνεργασία με το υπουργείο Παιδείας, να «διδάξει» στην τοπική περιφέρεια την ιστορία της ναυτικής μας παράδοσης και κυρίως τη σημερινή μας πορεία, μια πορεία διεθνούς καταξίωσης. Σε αυτούς τους τρεις εθνικά ευαίσθητους νομούς προτρέπουμε να εστιάσει το ενδιαφέρον του και το ΝΕΕ, κατά τον εορτασμό της Ημέρας Εμπορικού Ναυτικού. Στις πόλεις και στα χωριά της ακριτικής Ελλάδας θα πρέπει να ταξιθέψει η πολιτική και διοικητική ηγεσία του ΥΕΝ, για να θεσπίσει διαύλους ανοικτής επικοινωνίας και σταθερής συνεργασίας με τους τοπικούς φορείς. Οι αιρετοί (σε τοπικό, νομαρχιακό και εθνικό επίπεδο) θα πρέπει να είναι ενήμεροι για τις δυνατότητες στη ναυτιλία μας.

Ερωτούμε όμως: Ποιος (πολιτικός ή μη) θα έχει την υπομονή και θέληση να ενημερώσει όλους αυτούς τους σημαντικούς κύκλους; Ποιος θα αναλάβει την πρωτοβουλία και θα οραματιστεί τα νέα

δεδομένα που ανοίγονται; Εδώ ευχόμαστε να μην απογοητευτούμε και πάλι από όλους τους γνωστούς-άγνωστους καρεκλοκένταυρους και δυσκίνητους της πρωτεύουσας και του επίνειού της...

Η αλήθεια είναι ότι κάποτε το ΥΕΝ ξεκίνησε μια προσπάθεια στην Αλεξανδρούπολη - με σκοπό την ίδρυση της Σχολής του Λιμενικού. Σε αυτό το πλαίσιο αναρωτιόμαστε, όμως, εάν το σχέδιο έχει εγκαταλειφθεί... ή γιατί έχει βραχυκυκλώσει τόσο πολύ. Ερωτούμε, επίσης, εάν υπάρχει προοπτική να ιδρυθεί κάποια νέα σχολή πανεπιστημιακού ή τεχνολογικού ενδιαφέροντος που θα αφορά τα επαγγέλματα της θάλασσας, της ναυτοσύνης ή και της ναυτικής οικονομίας.

Σε λίγα χρόνια θα είναι μάλλον οξύμωρο το Ναύπλιο (με τη μεγάλη θεατρική του ιστορία!) να έχει πανεπιστήμιο θεατρικών επιστημών και η Αλεξανδρούπολη καμία ναυτική ακαδημία ή πανεπιστήμιο εξειδικευμένης κατεύθυνσης. Βέβαια, η κυβέρνηση τρομάζει να διατηρήσει τις ήδη υπάρχουσες...

Τα γεγονότα αλλάζουν, η πορεία της χώρας

εξελισσεται, τα νέα δεδομένα οφείλουν λοιπόν να μας προβληματίζουν και να μας κινητοποιούν έγκαιρα.

Ας μη γίνει η Θράκη, Πύλος. Κάποτε και στη Μεσσηνία υπήρξε ένα παρόμοιο όραμα, που όμως δεν υλοποιήθηκε. Και έτσι, η Πύλος παρέμεινε (ακόμα και σήμερα) μόνο ένα πέρασμα, τόσο στους χάρτες όσο και στη ναυτιλιακή μας ιστορία και παράδοση.

Η Θράκη οφείλουμε να γίνει ένας νέος, πρωτοποριακός κόμβος γνώσης, εκπαίδευσης και κυρίως ναυτικής συνέχισης μιας παράδοσης που αλλού φθίνει. Είναι εθνικό μας χρέος. Η εθνική ναυτιλία μας μπορεί να φέρει τη Θράκη μας στο διεθνές προσκήνιο και να την παρασύρει από την ανησυχία και απομόνωσή της.

Ηλίας Μπίσιος

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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



Ζητήσαμε από τους γενικούς γραμματείς του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας να μας αναλύσουν τις προοπτικές που ανοίγονται με τη νέα σύνδεση του αγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης για το ναυτιλιακό κλάδο. Ο γενικός γραμματέας ΥΕΝ, καθηγητής Ιωάννης Τζωάννος, απαντά για τις πρωτοβουλίες που θα αναλάβει το ΥΕΝ σχετικά με την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα και ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής ΥΕΝ Γεώργιος Βλάχος μάς αναλύει την εξέλιξη του λιμένα Αλεξανδρούπολης.



Ι Του Καθηγητή Ιωάννη Τζωάννου | Γενικού γραμματέα ΥΕΝ

Η πρόσφατη συμφωνία για τον αγωγό πετρελαίου Μπουργκάς (Πύργου) - Αλεξανδρούπολης, που αποτελεί αναμφίβολα σημαντική εθνική επιτυχία, λαμβάνοντας υπόψη και τις γεωπολιτικές επιπτώσεις του έργου, αναμένεται να δώσει μεγάλη αναπτυξιακή ώθηση στην περιοχή του Έβρου. Όσον αφορά τις επιπτώσεις για την ελληνική εμπορική ναυτιλία, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η ανάπτυξη της βασίστηκε στις αρχές του ελεύθερου και ανόθευτου ανταγωνισμού στην εξυπηρέτηση του διεθνούς εμπορίου. Κατά συνέπεια, αποκλείεται οποιαδήποτε πρακτική διακρίσεων σημαίας στο μεταφορικό έργο που θα προκύψει εξαιτίας του νέου αγωγού.

Ωστόσο, η παρουσία του ελληνικού στόλου πετρελαιοφόρων αναμένεται να είναι σημαντική, αφού κατέχει παγκόσμια πρωτιά στη μεταφορά αργού πετρελαίου.

Η παρουσία του στόλου αυτού στην Αλεξανδρούπολη καθώς και η ανάπτυξη παραναυτιλιακών εργασιών στην περιφέρεια θα αποτελέσει και μια έμμεση προβολή των ευκαιριών που προσφέρει στους νέους το ναυτικό επάγγελμα. Πρέπει, πάντως, να σημειωθεί ότι το ΥΕΝ έχει ήδη ξεκινήσει μια συστηματική καμπάνια για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Στο πλαίσιο αυτής της καμπάνιας θα πραγματοποιηθούν ειδικές εκδηλώσεις για τους μαθητές των λυκείων σε περιοχές που δεν έχουν άμεση επαφή με τη θάλασσα, ώστε οι μαθητές αυτοί και οι γονείς τους να έχουν σωστή πληροφόρηση για τις ευκαιρίες που παρέχουν οι σπουδές στις ΑΕΝ.

Ι Του Γεωργίου Βλάχου |
Γενικού γραμματέα Λιμένων
& Λιμενικής Πολιτικής



Ο λιμένας Αλεξανδρούπολης αναλαμβάνει στις μέρες μας ρόλο δεύτερης βόρειας πύλης, όσον αφορά στην κίνηση διαμετακόμισης για φορτία που κινούνται με το σύστημα Ro-Ro, κυρίως για εξυπηρέτηση των χωρών της βαλκανικής ενδοχώρας και της ανατολικής Ευρώπης. Τα κυριότερα προβλήματα είναι τα ρηχά νερά και οι φερτές ύλες λόγω της εκβολής του ποταμού Έβρου. Ωστόσο, μεταξύ των πλεονεκτημάτων του συγκαταλέγεται η δυνατότητα επέκτασής του προς τα ανατολικά και το σημαντικό γεωγραφικό πλεονέκτημα, δεδομένου του γεγονότος ότι συνιστά απόληξη του άξονα ΙΧ του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών.

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος των ρηχών νερών του λιμένα προγραμματίζεται το έργο «Εκβάθυνση λιμενολεκάνης και εκσκαφή διαύλου λιμένα Αλεξανδρούπολης», προϋπολογισμού 23.100.000 ευρώ, το οποίο έχει ενταχθεί στο ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης του Γ' ΚΠΣ και θεωρείται ζωτικής σημασίας τόσο για τη λειτουργία του λιμένα στην παρούσα φάση, όσο και για

την εκτέλεση των έργων που προγραμματίζονται για την ανάπτυξη και τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών του. Το έργο έχει ήδη δημοπρατηθεί και βρίσκεται σε εξέλιξη η διαδικασία ανάδειξης αναδόχου.

Σημαντική για τη μελλοντική εξέλιξη του λιμένα είναι η έγκριση της «Μελέτης χωροταξικής οργάνωσης και εξοπλισμού χερσαίας ζώνης λιμένα Αλεξανδρούπολης (3ο στάδιο - προμελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων)» η οποία υποβλήθηκε πρόσφατα (Α.Π. Δ4γ/401/Φ.11/Μ-Β/15-02-2007 έγγραφο ΥΠΕΧΩ-ΔΕ/ΓΓΔΕ/ΓΔΣΕ/Δ4) στη Διεύθυνση Λιμενικών Υποδομών της Γενικής Γραμματείας Λιμένων του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και στην Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος του ΥΠΕΧΩΔΕ, στην τελική της μορφή. Το θέμα αναμένεται να εισαχθεί στην επόμενη συνεδρίαση της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένα για έγκριση.

Σκοπός της μελέτης είναι ο σχεδιασμός των διαφόρων κατασκευών, εγκαταστάσεων, μηχανικών εξοπλισμών κ.λπ. κατά μέγεθος και θέση, ώστε στο διατιθέμενο χώρο του λιμένα να επιτευχθεί η βέλτιστη λειτουργικότητα και η μέγιστη δυναμικότητα εξυπηρέτησης. Στην ίδια μελέτη προτείνεται, το σύνολο των έργων να υλοποιηθεί σε δύο κατασκευαστικές περιόδους (2007-2010 και μετά το 2010). Κατά τη διάρκεια της πρώτης θα ολοκληρωθούν τα έργα άμεσης προτεραιότητας (Ομάδα Έργων Α'), ενώ σε επόμενη χρονική περίοδο θα ολοκληρωθεί το σύνολο των προβλεπόμενων εγκαταστάσεων του λιμένα (Ομάδα Έργων Β'). Το κόστος των έργων για τις δύο ομάδες/φάσεις ολοκλήρωσης του λιμένα είναι:

Σημειώνεται ότι η μελέτη του έργου «Πολυχρηστικός τερματικός σταθμός, λιμενίσκος μικρών σκαφών και κτίριο διοίκησης τερματικού σταθμού Ε/Κ του λιμένα Αλεξανδρούπολης», το οποίο περιγράφεται στην υπό έγκριση «Μελέτη χωροταξικής οργάνωσης και εξοπλισμού χερσαίας ζώνης λιμένα Αλεξανδρούπολης» έχει ενταχθεί στο μέτρο 3.6 του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Οδικά άξονες, λιμάνια, αστική ανάπτυξη» του Γ' ΚΠΣ 2000-2006 με συνολικό προϋπολογισμό 1.050.000,00 ευρώ. Η Πράξη αφορά την εκπόνηση προμελετών, οριστικών μελετών, μελετών εφαρμογής καθώς και λοιπών απαιτούμενων μελετών για εμπορικά κρηπιδώματα και πολυχρηστικό σταθμό στον ανατολικό τομέα του λιμένα, νέο λιμενίσκο μικρών σκαφών στο ανατολικό άκρο του λιμένα, κτίριο διοίκησης τερματικού σταθμού Ε/Κ, γεωτεχνικές εργασίες και έρευνες.



Στο πλαίσιο της «Μελέτης χωροταξικής οργάνωσης και εξοπλισμού χερσαίας ζώνης λιμένα Αλεξανδρούπολης» εξετάζεται επίσης η επιρροή των εγκαταστάσεων του σχεδιαζόμενου αγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης στο λιμένα και η διεύρυνση δυνατότητας εξυπηρέτησης κάποιων δραστηριοτήτων του από το λιμένα. Οι τερματικές εγκαταστάσεις του αγωγού στην Αλεξανδρούπολη θα περιλαμβάνουν: α) Δεξαμενές (tank farm) χωρητικότητας 940.000 m³ και β) δύο πλωτά ναύδετα φορτώσεως των δεξαμενοπλοίων. Ωστόσο, τα τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου είναι προς το παρόν ασαφή (εκκρεμούν σημαντικές λειτουργικές λεπτομέρειες).

Η προέγκριση χωροθέτησης του έργου «Αγωγός μεταφοράς πετρελαίου Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης (ελληνικό τμήμα και εγκαταστάσεις χερσαίες και λιμενικές)» έχει χορηγηθεί από την Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος του ΥΠΕΧΩΔΕ το 2002. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, οι χερσαίες και λιμενικές τερματικές εγκαταστάσεις του αγωγού στην Αλεξανδρούπολη χωροθετούνται σε απόσταση περίπου 1 χλμ. ανατολικά της εκβολής της διευθετημένης κοίτης του χειμάρρου Μαϊστρου, που αποτελεί και φυσικό όριο της χερσαίας ζώνης του λιμένα Αλεξανδρούπολης.

Σύμφωνα με τον προκαταρκτικό προγραμματισμό, ο αγωγός θα διαθέτει δικές του ανεξάρτητες λιμενικές εγκαταστάσεις. Συγκεκριμένα, οι τερματικές εγκαταστάσεις του αγωγού στην Αλεξανδρούπολη θα περιλαμβάνουν και ένα λιμενίσκο για τον ελλιμενισμό των βοηθητικών σκαφών που υποστηρίζουν τη λειτουργία της εγκατάστασης. Συνεπώς για τη λειτουργία του αγωγού δεν προκύπτει να απαιτούνται (σε πρώτη τουλάχιστον φάση) εξειδικευμένες λιμενικές εξυπηρετήσεις εντός του λιμένα Αλεξανδρούπολης.

Εν όψει της τελικής συμφωνίας για την κατασκευή του παραπάνω αγωγού και της προώθησης των διαδικασιών προετοιμασίας και εκπόνησης των αναγκαίων μελετών, ο Ο.Λ. Αλεξανδρούπολης Α.Ε. έχει ζητήσει τεχνική συνδρομή για την αντιμετώπιση των αναγκών και απαιτήσεων που θα δημιουργηθούν.

	ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΩΝ Α'	ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΩΝ Β'	ΣΥΝΟΛΟ
I Βασικά έργα υποδομής λιμένα	22.300.000 €	2.100.000 €	24.400.000 €
II Έργα στην περιοχή ακτοπλοΐας	3.590.000 €	1.410.000 €	4.000.000 €
III Δυτικό τμήμα ζώνης λιμένα (εκτός περιοχής ακτοπλοΐας)	610.000 €	430.000 €	1.040.000 €
IV Χερσαία ζώνη υφιστάμενου λιμενίσκου μικρών σκαφών αναψυχής	-	3.200.000 €	3.200.000 €
V Εμπορικός λιμένας δυτικού τομέα (γενικού φορτίου & Ro-Ro)	2.350.000 €	1.350.000 €	3.700.000 €
VI Τερματικός σταθμός διακίνησης Ε/Κ (ΣΕΜΠΟ) & εξοπλισμός	19.685.600 €	-	19.685.600 €
VII Τερματικός σταθμός χύδην φορτίων (BULK TERMINAL)	370.000 €	-	370.000 €
VIII Πολυχρηστικός σταθμός	14.900.000 €	47.450.000 €	62.350.000 €
IX Διαμόρφωση χώρων ανάπτυξης εμπορευματοκέντρου	-	4.150.000 €	4.150.000 €
X Εγκαταστάσεις ανατολικού τομέα και νέου αλιευτικού λιμένα	11.380.000 €	1.520.000 €	12.900.000 €
	75.185.600 €	60.610.000 €	135.795.600 €



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 ΡΩΣΙΚΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΑΙ Ο ΑΓΩΓΟΣ ΜΠΟΥΡΓΚΑΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ

Του Εμμανουήλ Παπαλέξη | Προέδρου Mare International Ltd



Η υπογραφή της συμφωνίας για την κατασκευή του πετρελαιαγωγού των 280 χιλιομέτρων Μπουργκάς-Αλεξανδρούπολης εξασφάλισε πρόσφατα την επικαιρότητα όχι μόνον στην Ελλάδα, αλλά και σε όλη την Ευρώπη.

Η σπουδαιότητα του αγωγού αυτού είναι πράγματι μεγάλης σημασίας, όχι μόνο για τις χώρες από τις οποίες διέρχεται και για τη Ρωσία από όπου μεταφέρεται το πετρέλαιό της, αλλά και για το εμπόριο και τη διακίνηση του πετρελαίου γενικότερα.



ΡΩΣΙΚΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

ΔΙΑΠΙΣΤΩΜΕΝΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	60 δισ. βαρέλια
ΠΑΡΑΓΩΓΗ 2006 (Συνολική ποσότητα υγρών)	9,15 εκατ. βαρέλια ημερησίως
ΕΞΑΓΩΓΕΣ 2006	4,91 εκατ. βαρέλια ημερησίως
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ 2006	4,24 εκατ. βαρέλια ημερησίως

Επιπροσθέτως, ο νέος αυτός πετρελαιοαγωγός αναμένεται να αλλάξει και τη ναυτιλιακή κίνηση στην ευρύτερη περιοχή. Επί του παρόντος δεν έχουμε πληροφορίες για το μέγεθος και τις δυνατότητες του terminal της Αλεξανδρούπολης, αλλά μπορούμε να υποθέσουμε πως μεγάλα πλοία (έως και VLCC) θα μπορούν πλέον να παραλαμβάνουν από το λιμάνι αυτό πετρέλαιο για διάφορους ανά τον κόσμο προορισμούς.

Σ' ένα άλλο terminal στην ανατολική Μεσόγειο, στο Τσεϊχάν της ΝΑ Τουρκίας, όπου καταλήγουν από χρόνια ένας αγωγός από το Ιράκ (Κιρκούκ) και ένας από το Μπακού, μεγάλα τάνκερ, μεγέθους έως 300.000 τόνων, μπορούν να φορτώνουν χωρίς προβλήματα σ' αυτό το λιμάνι.

Εν πάση περιπτώσει, όμως, μπορούμε με βεβαιότητα να υποθέσουμε ότι πλοία μεγάλης χωρητικότητας θα απασχοληθούν σ' αυτό το project. Το ερώτημα βέβαια που δημιουργείται είναι τι θα σημαίνει η έναρξη λειτουργίας του αγωγού για το Αιγαίο;

Οι φόβοι και οι αμφιβολίες για το περιβάλλον θα πρέπει κατά τη γνώμη μας να είναι προς δύο κατευθύνσεις. Πρώτον, όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος στις περιοχές που θα διασχίσει ο αγωγός και, δεύτερον, την προστασία

του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τόσο στην περιοχή όπου θα φορτώνουν τα πλοία, όσο και στις θαλάσσιες περιοχές από τις οποίες θα διέρχονται τα τάνκερ καθόν χρόνο θα πλέουν από και προς το terminal της Αλεξανδρούπολης.

Σημειώνουμε ότι δεν δημιουργείται με τον αγωγό καινούργια «γραμμή» τάνκερ για το Αιγαίο. Και σήμερα έχουμε κίνηση από τέτοια πλοία που πλέουν προς και από τα Δαρδανέλια, μεταφέροντας πετρέλαιο από τη Μαύρη Θάλασσα.

Το ερώτημα όμως είναι εάν η κίνηση αυτή θα αυξηθεί και πόσο. Το ερώτημα αυτό δεν μπορεί προς το παρόν να απαντηθεί με βεβαιότητα, διότι αυτό θα εξαρτηθεί από τη χωρητικότητα και τη χρήση του αγωγού. Για να κατανοήσουμε καλύτερα το ερώτημα αυτό, πρέπει να εξετάσουμε την ασκούμενη πολιτική εξαγωγής του ρωσικού πετρελαίου, τη χρήση του αγωγού, καθώς και το χάρτη της περιοχής.

Όπως είναι γνωστό, η Ρωσία εξάγει το μεγαλύτερο μέρος του πετρελαίου της (περίπου 5/6 εκατ. βαρέλια την ημέρα) από τα λιμάνια της Βαλτικής (Primorsk το κυριότερο) και στο Νότο από το Νοβοροσίσκ στη Μαύρη Θάλασσα. Το λιμάνι αυτό συνδέεται ως γνωστόν με αγωγό με το Μπακού, οπότε πετρέλαιο της Κασπίας καταλήγει στο Νοβοροσίσκ για να φορτωθεί από εκεί σε πλοία για τις

παγκόσμιες αγορές.

Είναι επίσης γνωστό ότι κατά τον περασμένο χρόνο άρχισε να λειτουργεί ο μεγάλος αγωγός Μπακού - Τσεϊχάν (Τουρκία). Υπήρχε δε η εντύπωση πως η ροή του αγωγού αυτού θα μπορούσε να αντιστραφεί εις τρόπον ώστε ρωσικό πετρέλαιο από το Νοβοροσίσκ θα μπορούσε να φθάσει στη Μεσόγειο στο Τσεϊχάν μέσω του αγωγού Νοβοροσίσκ - Μπακού και από εκεί Μπακού - Τσεϊχάν. Τώρα βέβαια η δημιουργία του αγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης μπορεί να ανατρέψει αυτή την πιθανότητα και να δημιουργηθεί αντίθετη ροή, οπότε πετρέλαιο της Κασπίας που φθάνει στο Νοβοροσίσκ να μεταφέρεται με πλοία στο Μπουργκάς και μέσω του νέου αγωγού να καταλήγει στην Αλεξανδρούπολη (Αιγαίο - Μεσόγειο).

Αν αυτό συμβεί, τότε ο νέος αγωγός δεν θα χρησιμοποιείται μόνο για τα ρωσικά, αλλά και για τα πετρέλαια της Κασπίας.

Ποια τελική μορφή θα πάρουν λοιπόν τα πράγματα, θα εξαρτηθεί από πολλά γεωπολιτικά γεγονότα (π.χ. κόστος μεταφοράς του πετρελαίου από τη μία ή άλλη γραμμή κ.λπ.).

Εμείς πάντως εκτιμούμε ότι, αργά ή γρήγορα, οι χώρες της Κασπίας θα «δουν» με πολύ «καλό μάτι» τον καινούργιο αγωγό.

Πέραν όλων αυτών, το μέλλον φυσικά θα δείξει τι ποσότητες πετρελαίου θα προωθήσει η Ρωσία προς το Νοβοροσίσκ μέσω του αγωγού Druzba, ο οποίος καταλήγει στο λιμάνι Omishal στην Αδριατική.

Γεγονός, πάντως, είναι ότι το μέλλον του αγωγού διαφαίνεται πολύ καλό, λαμβάνοντας υπόψη ότι η παραγωγή και εξαγωγή του ρωσικού πετρελαίου διαρκώς αυξάνεται.

Στο σημείο αυτό σημειώνεται ότι η αυξομείωση της ρωσικής παραγωγής πετρελαίου τα τελευταία 5 χρόνια ήταν πολύ εντυπωσιακή. Από 10-11 εκατ. βαρέλια την ημέρα μειώθηκε στα 4-5 εκατ. βαρ. αρχές της δεκαετίας του 1990, για να αρχίσει σταδιακά να ανεβαίνει στα 7,5 το 2002 και στα 9,2 το 2006, ενώ αναμένεται να αυξηθεί ακόμη περισσότερο στα επόμενα χρόνια.

Είναι αξιοσημείωτο ότι η Ρωσία έγινε πλέον ο μεγαλύτερος παραγωγός πετρελαίου στον κόσμο ξεπερνώντας τη Σαουδική Αραβία.

Τον Ιούνιο του 2006 παράγγε 9.236.000 βαρέλια την ημέρα, ήτοι 46.000 βαρέλια πιο πολλά από τη Σαουδική Αραβία. Θα πρέπει βέβαια να σημειωθεί ότι η Σαουδική Αραβία περιορίζεται στην παραγωγή της και λόγω σχετικών δεσμεύσεων από τον ΟΠΕΚ.

Στον τομέα των εξαγωγών, η Ρωσία είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος εξαγωγέας μετά τη Σαουδική Αραβία.

Οι εξαγωγές ρωσικού πετρελαίου το 2006 ανήλθαν στα 249,9 εκατ. τόνους ή 1,8 δισ. βαρέλια. Το 1/3 της ποσότητας αυτής εξάγεται με πλοία από τους

λιμένες της Βαλτικής και της Μαύρης Θάλασσας.

Τα παραπάνω νούμερα μάς δίνουν μια καθαρή εικόνα της σπουδαιότητας της ελληνικής συνεργασίας με τη Ρωσία και τις μελλοντικές εξελίξεις αυτού του project.

Ο αγωγός αυτός των 285 χιλιομέτρων και κατασκευαστικής δαπάνης 900 εκατ. ευρώ είναι για τη χώρα μας μεγίστης σπουδαιότητας, όχι μόνο για τα 35 εκατ. ευρώ ετησίως που θα αποφέρει στο ελληνικό Δημόσιο και για τις νέες θέσεις εργασίας που θα προκύψουν, αλλά δημιουργεί και τις προϋποθέσεις για την ένταξη της χώρας μας στο παγκόσμιο σκηνικό μεταφοράς πετρελαίου.

Και ακόμη περισσότερο, ο ανωτέρω αγωγός θα γίνει αιτία δημιουργίας παράλληλων δραστηριοτήτων σχετιζομένων με υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πλοίων και τούτο διότι, έχοντας ένα terminal όπου καταπλέουν τάνκερ, θα δημιουργηθεί αυτομάτως η ανάγκη λειτουργίας νέων επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών προς τα πλοία (π.χ. επiskeυών, τροφοδοσίας, ανταλλακτικών κ.λπ.), όχι μόνο στην περιοχή της Αλεξανδρούπολης, αλλά και στον ελληνικό χώρο γενικότερα, προς διευκόλυνση των καταπλεόντων πλοίων και των εταιρειών διαχείρισής των.

Εν κατακλείδι, το όλο σχεδιαζόμενο έργο κατασκευής του αγωγού που συμφωνήθηκε ανάμεσα στις τρεις χώρες, δημιουργεί γενικά πολύ θετικές προοπτικές, αρκεί βέβαια να επιδειχθεί μεγάλη προσοχή στη λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για τη διασφάλιση του περιβάλλοντος. Η ελληνική πλευρά μάλιστα θα πρέπει να οργανώσει με πολλή προσοχή μια άρτια από πάσης πλευράς υποδομή τόσο στο λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, όσο και στην ευρύτερη θαλάσσια περιοχή και ζώνες διέλευσης των τάνκερ, ώστε να είναι δυνατή η αντιμετώπιση ενδεχόμενης θαλάσσιας ρύπανσης και η αποτελεσματική επίσης προστασία των ακτών μας, γιατί απαιτείται, πάση θυσία, να διαφυλαχθεί καθαρό το θαλάσσιο τοπίο που είναι και ο κυριότερος κρίκος της τουριστικής μας βιομηχανίας. ☉



Έχουμε αδυναμίες

...εσάς και το περιβάλλον

Η Aegean είναι η εταιρία που σκέφτεται τον Έλληνα καταναλωτή.
Φροντίζει την ποιότητα και τις τιμές των καυσίμων της,
βάζοντας πάνω από όλα εσάς και το περιβάλλον!
Σε συνεργασία με τον πρατηριούχο και με επιθετική τιμολογιακή πολιτική,
κατακτά κάθε μέρα την εμπιστοσύνη περισσότερων καταναλωτών.
Όπως και να το δεις, είναι σημαντικό να αναγνωρίζεις τις αδυναμίες σου!



ΑΕΓΕΑΝ

επίσημος χορηγός της φύσης



Πιστοποίηση ποιότητας του LLOYD'S REGISTER

www.aegeanoil.gr



Η ναυτιλία τιμά τους πρωταγωνιστές της



Για δεύτερη συνεχή χρονιά η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα γιόρτασε με μεγαλοπρέπεια και καθολική συμμετοχή την Ημέρα του Εμπορικού Ναυτικού μας. Η πρωτοβουλία της τριανδρίας του ΝΕΕ (του προέδρου Γ. Γράτσου, του Ιω. Πλατσοϊδάκη και του διευθυντή Ιω. Τσενεμπή) μετά την επιτυχή της αφετηρία, το 2006, ανταποκρίθηκε για δεύτερη συνεχή χρονιά στις επιθυμίες της ναυτικής κοινότητας, με σκοπό τόσο την ενημέρωση του ευρύτερου κοινού όσο και την πληροφόρηση της νέας γενιάς ως προς τη σταδιοδρομία στη θάλασσα.

Επίσημος προσκεκλημένος του ΝΕΕ στην εκδήλωση ήταν ο αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, κ. Jacques Barrot, ο οποίος μίλησε με ιδιαίτερα κολακευτικά λόγια τόσο για τον ελληνικό εφοπλισμό όσο και για την πορεία της ελληνικής ναυτιλίας. Αξιοσημείωτη ήταν μάλιστα η αναφορά του στο παρόν και στο μέλλον της ελληνικής ναυπηγικής δραστηριότητας, τονίζοντας ότι οι Έλληνες είναι οι πρωταγωνιστές της ευρωπαϊκής οικογένειας και ως πρωτοπόροι πρέπει να είναι παραδείγματα προς μίμηση για τους υπόλοιπους. Ο Γάλλος επίτροπος, προσηνής και φιλικός, μίλησε για την ανταγωνιστικότητα στις διεθνείς αγορές αλλά και για το σκεπτικισμό ορισμένων κύκλων ως προς το ρόλο της Ε.Ε. στον ΙΜΟ. Ήταν μάλιστα καθησυχαστικός, τονίζοντας ότι η Ευρώπη έχει ανάγκη την ελληνική ναυτιλία και απαιτείται τώρα περισσότερο από ποτέ διάλογος και συνεργασία. Σε αυτό το

πλαίσιο, η Πράσινη Βίβλος είναι μια περίτρανη απόδειξη πως η Επιτροπή επιθυμεί και επιδιώκει τη συνέχιση μιας ναυτιλιακής πολιτικής, που θα έχει κύριους πρωταγωνιστές όλους τους ναυτιλιακούς κύκλους που την προασπίζουν και την περιφρουρούν. Ο επίτροπος μίλησε επίσης για την ανησυχία του -σε πανευρωπαϊκό επίπεδο- ως προς την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Φάνηκε μάλιστα ιδιαίτερος προσεκτικός στη διάρκεια της ομιλίας του κ. Ιω. Πλατσοϊδάκη, κατά την οποία ο ομιλητής αναφέρθηκε στη δυσκολία του ναυτικού επαγγέλματος ενώ παράλληλα στη γιγαντοσθόνη εμφανίζονταν φωτογραφίες με πλοία σε εξαιρετικά κακές καιρικές συνθήκες.

Στην ημερίδα, που διοργανώθηκε στο Ίδρυμα Ευγενίδου την Παρασκευή 30 Μαρτίου, μίλησαν μεταξύ άλλων ο πρόεδρος του ΝΕΕ, ο πρόεδρος της ΕΕΕ, ο



πρόεδρος του Ιδρύματος Ευγενίδου, ενώ χαιρετισμούς απηύθυναν οι υπουργοί Ναυτιλίας και Αιγαίου, ο εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ και ο Γ.Γ. της ΠΝΟ. Η ελλιπής παρουσία της πολιτικής ηγεσίας του τόπου ήταν αξιοσημείωτη και απογοητευτική εάν υπολογίσει κάποιος το όφελος της εθνικής μας οικονομίας από την παρούσα πορεία της ναυτιλίας μας. Η απουσία μάλιστα ορισμένων υπουργών ή και υφυπουργών, όπως των Εξωτερικών, Παιδείας και Οικονομικών, είναι μάλλον θλιβερή. Εξίσου απογοητευτική ήταν και η απουσία των κομμάτων της αντιπολίτευσης, αφού ουσιαστικά μόνον ο κ. Παπουτσής υπήρξε πρόθυμος να την αντιπροσωπεύσει. Η σκηνηρία της πολιτικής μας οικογένειας ήταν αξιοσημείωτη καθώς φαίνεται ότι η ναυτιλία δεν γοητεύει τους πολιτικούς, αλλά από την άλλη πλευρά ίσως και η ναυτιλία δεν διατηρεί ένα ζωντανό πολιτικό διάλογο με τους αιρετούς που την εκπροσωπούν.

Στο πλαίσιο των εορτασμών ιδιαίτερα αξιοσημείωτη είναι η για δεύτερη χρονιά αποστολή 170.000 ενημερωτικών φυλλαδίων σε όλα τα λύκεια της χώρας, αφισών σε λιμεναρχεία και κεντρικά σημεία δημόσιας προβολής, αλλά και μια γενικότερη διαφημιστική προβολή σε εφημερίδες πανελλήνιας εμβέλειας. Η συγκεκριμένη πρωτοβουλία είχε κύριο σκοπό την ενημέρωση των νέων για την προοπτική σταδιοδρομίας στη θάλασσα.

Οι προσπάθειες του ΝΕΕ είναι για μια ακόμα φορά εξαιρετικά θετικές και γεμίζουν τους αιθαλείς «εραστές» της θάλασσας και της ναυτιλίας μας με συναισθήματα αισιοδοξίας και ελπίδας για το παρόν και το μέλλον της. Το 2008 ευελπιστούμε πως η εκδήλωση θα είναι σε ανάλογη πανηγυρική και χαρούμενη διάθεση. ☉

Βυθίστηκε το «Διαμάντι της θάλασσας»



Associated Press/ΑΠΕ photos

Τη Μεγάλη Πέμπτη, 5 Απριλίου, γύρω στις 4 το απόγευμα, το πλοίο «Sea Diamond» της Louis Hellenic Cruises, το οποίο πραγματοποιούσε κρουαζιέρα με επιβαίνοντες 1.170 επιβάτες και 390 ναυτικούς-μέλη πληρώματος, προσέκρουσε σε απόσταση μισού ναυτικού μιλίου ανοικτά των ακτών των Φηρών και πήρε κλίση. Η αρχική κλίση, σύμφωνα με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ήταν 12 μοίρες δεξιά, με αποτέλεσμα ο πλοίαρχος να διατάξει την εγκατάλειψή του.

Σχεδόν άμεσα (περί τις 16.30), άρχισε η διαδικασία εκκένωσης του πλοίου, η οποία και ολοκληρώθηκε στις 18.40. Στην περιοχή έσπευσε μεγάλος αριθμός μικρών λεμβών από τη Σαντορίνη, καθώς και τα κρουαζιερόπλοια Ocean Magestic και Aegean 2. Επίσης απογειώθηκαν τέσσερα ελικόπτερα έρευνας και διάσωσης, δύο super puma του Λιμενικού Σώματος, δύο ελικόπτερα και ένα μεταγωγικό αεροσκάφος C-130 της Πολεμικής Αεροπορίας.

Οι καιρικές συνθήκες στην περιοχή ήταν καλές, γεγονός που διευκόλυνε το έργο της διάσωσης. Από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας γίνεται γνωστό ότι η επιχείρηση ολοκληρώθηκε χωρίς να τραυματιστεί κάποιος επιβάτης ή μέλος πληρώματος του πλοίου.

Όμως, τρεις ώρες αργότερα, γίνεται αντιληπτό πως ένας Γάλλος 45 ετών και η κόρη του, 16 ετών, είναι πιθανό να έχουν εγκλωβιστεί στο βυθιζόμε-

νο κρουαζιερόπλοιο.

Σύμφωνα με τον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος, αντιναύαρχο Ηλία Σιωνίδη, οι υπηρεσίες του Λιμενικού ενημερώθηκαν στις 9.30 το βράδυ της Μεγάλης Πέμπτης ενώ η πλοιοκτήτρια εταιρεία Louis Hellenic Cruises ανέφερε ότι ενημερώθηκε για το συμβάν περί τις 10 το βράδυ. Για την ανεύρεση των δύο Γάλλων επιβιβάστηκαν σε λάντσα δύτες και με τον αρχηγό του Λ.Σ. και το γ.γ. του ΥΕΝ Ιωάννη Τζωάννο προσέγγισαν το πλοίο, αλλά η προσπάθεια δεν είχε αίσιο αποτέλεσμα. Στις τέσσερις τα ξημερώματα, άνδρες της επιλεκτικής Μονάδας Υποβρυχίων Αποστολών του Λ.Σ. καταδύονται εκ νέου, χωρίς όμως να καταφέρουν να εντοπίσουν τους αγνοούμενους. Λίγη ώρα αργότερα το πλοίο άρχισε να βυθίζεται, ενώ χάθηκε από την επιφάνεια της θάλασσας λίγο πριν από τις επτά το πρωί της Μ. Παρασκευής.

Σύμφωνα με τα ΜΜΕ, περίπου 24 ώρες μετά το ατύχημα, η πλοιοκτήτρια εταιρεία Louis Hellenic Cruises διαβεβαίωσε ότι έπειτα από διασταύρωση των στοιχείων των επιβατών, «πέραν των δύο δηλωθέντων αγνοουμένων οι υπόλοιποι επιβάτες και το πλήρωμα είναι ασφαλείς».

Η εταιρεία γνωστοποίησε επίσης στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας τον ακριβή αριθμό επιβαίνοντων στο «Sea Diamond»: Πρόκειται για 1.156 επιβάτες και 391 μέλη του πληρώματος.

Εν τω μεταξύ, η διεύθυνση του νορβηγικού νηο-

γνώμονα DNV, στον οποίο ήταν πιστοποιημένο το πλοίο, στην ανακοίνωση προς τα ΜΜΕ αναφέρει μεταξύ άλλων ότι ουδεμία εκκρεμότητα υπήρχε σε σχέση με τα θέματα κλάσης του πλοίου. Στην ανακοίνωση επισημαίνεται πως: Το Sea Diamond ήταν ένα επιβατηγό πλοίο 22,412 gt, που ναυπηγήθηκε το 1986.

Η ναυπήγησή του έγινε σύμφωνα με τα πρότυπα του DNV και έκτοτε εξακολουθεί να πιστοποιείται από τον DNV. Έπλεε υπό την ελληνική σημαία και τη διαχείριση είχε αναλάβει η εταιρεία Core Marine Limited με έδρα τον Πειραιά.

Οι επιθεωρήσεις ανανεώσεως της κύριας πιστοποίησής του ολοκληρώθηκαν την 28η Απριλίου 2006.

Η τελευταία ετήσια επιθεώρηση πραγματοποιήθηκε πριν από λιγότερο από ένα μήνα - την 9η Μαρτίου 2007, στον Πειραιά.

Κατά το χρόνο του ατυχήματος υπήρχαν σε ισχύ εκδοθέντα πιστοποιητικά από τον DNV σχετικά με την κλάση του πλοίου, πιστοποιητικά ασφαλούς διαχείρισης και ασφάλειας του πλοίου.

Το «Sea Diamond» δεν είχε καμία εκκρεμότητα επιθεωρήσεως ούτε οποιαδήποτε παρατήρηση σε σχέση με την κλάση του.

Το DNV θα προσφέρει κάθε βοήθεια και υποστήριξη προς τη σημαία του πλοίου και την πλοιοκτήτρια εταιρεία σε περίπτωση που ξεκινήσει έρευνα για το ατύχημα. ☺

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





Το οικονομικό περιβάλλον της Ναυτιλίας

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

α) Η πτώση πωλήσεων νέων κατοικιών Φεβρουαρίου κατά 3,9% σε χαμηλό εξαετίας στις ΗΠΑ και η πτώση της καταναλωτικής εμπιστοσύνης Μαρτίου αυξάνουν τις ενδείξεις ότι η κρίση ακινήτων συνεχίζεται και μάλιστα διαχέεται σταθερά σε ολόκληρη την οικονομία. Αυτό αντανακλάται στο σύνθετο δείκτη Conference Board, που προδιαγράφει την πορεία της οικονομίας με προοπτική 3-6 μηνών και σημείωσε νέα πτώση 0,5% το Φεβρουάριο. Αποτέλεσμα ήταν ότι μετά την τελευταία συνεδρίαση της Fed, το λεκτικό της ανακοίνωσης αφήνει για πρώτη φορά υπαινιγμούς για πολιτική επιτοκίων με προτεραιότητα στην ανάπτυξη αντί στην αντιμετώπιση πληθωριστικών πιέσεων, που σημαίνει πρόθεση μειώσεων επιτοκίων στη διάρκεια του έτους. Άλλωστε, όλοι συμφωνούν ότι οι επιχειρηματικές επενδύσεις σε εξοπλισμό έχουν μείνει πίσω και πρέπει να ενθαρρυνθούν μέσω φθηνού χρήματος. Επιπλέον, η πολιτι-

κή αυτή που συνεπάγεται και φθινό δολάριο, εξυπηρετεί την ανάγκη αύξησης των εξαγωγών αμερικανικών προϊόντων που επισημαίνει πάλι το ΔΝΤ. Υπάρχει, δηλαδή, ενδεχόμενο να αντιμετωπισθεί στη διάρκεια του έτους η αναπτυξιακή επιβράδυνση.

β) Στην Ιαπωνία, το σημαντικότερο οικονομικό στοιχείο των ημερών ήταν η ανακοίνωση αύξησης των τιμών γης σε Τόκιο, Οζάκα και Ναγκόγια το 2006 σε τέτοιο βαθμό, ώστε να αντισταθμισθεί η συνεχιζόμενη ακόμα από πολλά χρόνια πτώση τιμών στις άλλες περιοχές και να σημειωθεί συνολικά αύξηση τιμών 8,9% για ολόκληρη τη χώρα για πρώτη φορά από 16 χρόνια. Αυτό, μαζί με την επιτάχυνση της ανάπτυξης δ' τριμήνου 2006, στο 5,5%, και την τρέχουσα άνοδο των βιομηχανικών επενδύσεων και των εξαγωγών, επιβεβαιώνει τη σταθερή επάνοδο ύστερα από πολλά χρόνια της ιαπωνικής οικονομίας στο παγκόσμιο αναπτυξια-

κό προσκήνιο.

γ) Και ενώ συμβαίνουν όλα αυτά, η Ε.Ε., που γιορτάζει τα 50 χρόνια της, ακροβατεί ακόμα μεταξύ, αφ' ενός, του αιτήματος πλειστών με προτελευταίο τον Σαρκοζί και τελευταίο το γερμανικό ινστιτούτο Ifo για μέριμνα ανάπτυξης με παύση των αυξήσεων των επιτοκίων, μια και ο πληθωρισμός είναι ήπιος, και αφ' ετέρου, της αντίθετης άποψης της ΕΚΤ με τελευταίο εκφραστή τον κ. Γκαρκάνα, που δήλωσε ότι τα επιτόκια του ευρώ δεν έφθασαν ακόμα στο... απόγειό τους. Τόσο καλή η... συνεννόηση στη Γηραιά Ήπειρο. Ευτυχώς όμως που ο δημιουργικός επιχειρηματικός κόσμος των μάχιμων της οικονομίας έχει ξεπεράσει την πολιτική των... textbooks και συνεχίζει τις αναπτυξιακές δράσεις με αιχμή τις εξαγορές και συγχωνεύσεις που έφθασαν πέρυσι το \$ 1,4 τρισ. και κινούνται εφέτος με ετήσιο ρυθμό \$ 1,6 τρισ., ώστε να μετριασθούν αναπτυξιακά οι συνέπειες της ανε-

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 - ΚΑΛΙΘΕΑ - 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

πάρκειας της Διοίκησης.

δ) Για την πορεία της Κίνας, δεν είμαστε οι μόνοι που αμφιβάλλαμε στην περασμένη ανασκόπηση για την αναπτυξιακή επιβράδυνση. Εμπειρογνώμονες αμφισβητούν την επίτευξη του στόχου της κυβέρνησης για αποθέρμανση στο 8% και υπολογίζουν ρυθμό ανάπτυξης εφέτος 9,5-10,5%. Εκτός από τα διαθέσιμα στοιχεία για τις επιδόσεις του α' διμήνου που έχουμε αναφέρει, ενισχυτική αυτής της εκτίμησης είναι η πληροφορία πως παρατηρείται επιταχυνόμενη εξάπλωση της κατανώλωσης στις αγροτικές περιοχές.

ε) Το πλαίσιο για τη συμπεριφορά της ναυλαγοράς είναι ευρύτερο από την έκταση των συνεπειών που μπορεί να έχει μια επιβράδυνση της ανάπτυξης των ανεπτυγμένων, ή ακόμα και η ανάπτυξη μόνο Κίνας και Ινδίας. Από τη στιγμή που πληθυσμός 4 δισ., δηλαδή το μεγαλύτερο και φτωχότερο τμήμα της ανθρωπότητας, που κατά τη Διεθνή Τράπεζα ζει με εισόδημα από \$1 έως \$8 την ημέρα, έχει μπει στο αναπτυξιακό παιχνίδι μέσω των νέων τεχνολογιών και της παγκοσμιοποίησης, κανένα ναυπηγικό δυναμικό που ήταν κομμένο στα μέτρα του υπόλοιπου 2,5 δισ. του παγκόσμιου πληθυσμού δεν προλαβαίνει για πολλά χρόνια να προσθέσει το τονάζ που απαιτεί η πρόσθετη ζήτηση, συν την αντικατάσταση του υπερήλικου τονάζ, η διάλυση του οποίου έχει μείνει πίσω ήδη τέσσερα χρόνια, καθώς όλοι κρατούν τα παλαιά πλοία όρθια με... μπανέλες.

Το ενδιαφέρον, ο όγκος συναλλαγών και οι τιμές σε τονάζ ξηρού φορτίου εξακολουθούν να κινούνται σε υψηλά επίπεδα, ενώ στα δεξαμενόπλοια συνεχίζει να είναι χαρακτηριστική η απουσία συναλλαγών σε μεγάλο μοντέρνο τονάζ.

Άλλη μία μεταπώληση της Blystad κράτησε ψηλά τον πήχυ στα Carpers. Το υπό παράδοση από το κορεατικό ναυπηγείο Sundong τον Οκτώβριο του 2008 Carper 170.000 DWT πουλήθηκε σε άγνωστους προς \$ 91 εκατ. Ενώ και άλλες συναλλαγές μοντέρνου τονάζ ευρίσκονται σε εξέλιξη, το mini και υπερήλικο Carper IKARIA, 129.237 DWT (1981, Mitsui) πωλήθηκε \$ 19 εκατ.

Φημολογείται ότι οι ίδιοι πωλητές Blystad έκλεισαν τα αδελφά Panamax SONGA HUA και SONGA HUI, 74.830 DWT (2002/2001, Hudong) σε άγνωστους αγοραστές προς \$ 46,5 εκατ. το καθένα. Το υψηλών προδιαγραφών MAGNA GRAECIA, 74.133 DWT (2001, Namura) πουλήθηκε στην Alcyon Shipping προς \$ 49 εκατ., το δε παλαιάς εσοδείας KIF MIF, 61.537 DWT (1983, Koyo) πουλήθηκε σε Έλληνες προς \$ 13,4 εκατ. και το ακόμα παλαιότερο MOSTOLES, 75.395 DWT (1981, Germany) πουλήθηκε στην Άπω Ανατολή προς \$ 13 εκατ. Τέλος, σημαντική ήταν η μεταπώληση από την Golden Ocean σε άγνωστους Ευρωπαίους 2 ice classed X75.000 DWT (2008, Rong Sheng) προς \$ 45 εκατ. το καθένα.

Στην κατηγορία των **Supramax**, σημειώνεται η εντυπωσιακή αλλά απόλυτα κατανοητή περίπτωση της πώλησης του MEDI SEBU, 52.464 DWT (2002, Tsuneishi Cebu), το οποίο πουλήθηκε σε άγνωστους \$ 36,5 εκατ., δηλαδή ίσως και \$ 10 εκατ. κάτω από το σημερινό επίπεδο charter free, με δέσμευση χαμηλής χρονοναύλωσης μέχρι 10-12/2008 προς \$ 14.000/ημέρα. Στα μεγέθη Handymax, το BRIGHT FUTURE, 45.572 DWT (2000, Tsuneishi Cebu) πουλήθηκε σε άγνωστους προς \$ 38 εκατ., το AGIA EIRINI, 45.262 DWT (1994, Shin Kurushima) πουλήθηκε σε Κορεάτες προς \$ 31 εκατ., το ORCHID SUN, 43.611 DWT (1985, Hashihama) πουλήθηκε σε άγνωστους προς \$ 16,5 εκατ., και το σχεδόν τριακονταετές ALEKOS N. AGOUDIMOS, 44.750 DWT (1978, Odense) πουλήθηκε σε Κινέζους προς \$ 6 εκατ.

Στις υπο-ναυπηγμένες **μικρότερες κατηγορίες ξηρού φορτίου**, τουλάχιστον δέκα πλοία άλλαξαν χέρια. Η Evalend πούλησε σε βιετναμέζικα συμφέροντα τα πλοία AMBASSADOR, 26.456 DWT, SENATOR, 26.456 DWT, και LIBERATOR, 26.369 DWT (1993/93/91, Hakodate) προς \$ 67 εκατ. en bloc, δηλ. μέση τιμή \$ 22,3 το καθένα, που προ μηνός αφορούσε πλοία ναυπήγησης 1996. Ιταλοί αγόρασαν το STAR DJERVANGER και 3 συνομήλικα αδελφά 43.051 DWT (1978,

Mitsui) προς \$ 10 εκατ. το καθένα, και Έλληνες αγόρασαν στην ίδια τιμή το ΝΙΚΟΠΙΟΣ, 31.431 DWT (1983, Hakodate) προς \$ 10 εκατ. Τέλος, το singledecker LISKI, 8.556 DWT (1983, Spain) πουλήθηκε σε αγνώστους προς \$ 3,3 εκατ. και το MARAH F, 8.163 DWT (1975, Japan) πουλήθηκε σε Σύρους προς \$ 2,2 εκατ.

Τα παλαιού τύπου **Panamax** τάνκερ ήταν το αντικείμενο των κυριότερων συναλλαγών. Το single hull Crude oil HAWK I, 62.654 DWT (1982, Mitsui) πουλήθηκε σε Κινέζους προς \$ 6 εκατ. Το double sided Crude/Prod. OCEAN PRIDE, 62.482 DWT (1990, Hudong) πουλήθηκε σε άγνωστους προς \$ 18,2 εκατ. και το double sided Crude/Prod. SPERCHIOS, 61.540 DWT (1982, Onomichi) πουλήθηκε σε άγνωστους προς \$ 7 εκατ. Το IMO III double bottom DOKKEN, 12.964 DWT (1982, Taihei) πουλήθηκε στη Μέση Ανατολή προς \$ 3,3 εκατ. και το single hull product KEYOYOUNG GREAT, 3.019 DWT (1993, Asakawa) πουλήθηκε σε Ιάπωνες προς \$ 4,75 εκατ.



ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η περιορισμένη δραστηριότητα διαλύσεων περιέλαβε πάλι μόνο δεξαμενόπλοια. Το M/T CHAMPION VENTURA, 45.574 DWT (1981, Weser) πουλήθηκε στην Ινδία προς \$ 400/ldt, και το M/T BISMARCK WIND, 29.632 DWT (1982, Hayashikane) πουλήθηκε με άγνωστους όρους στο Μπανγκλαντές. ●

everyday,
one step closer to the top

THE
sky is
the limit!

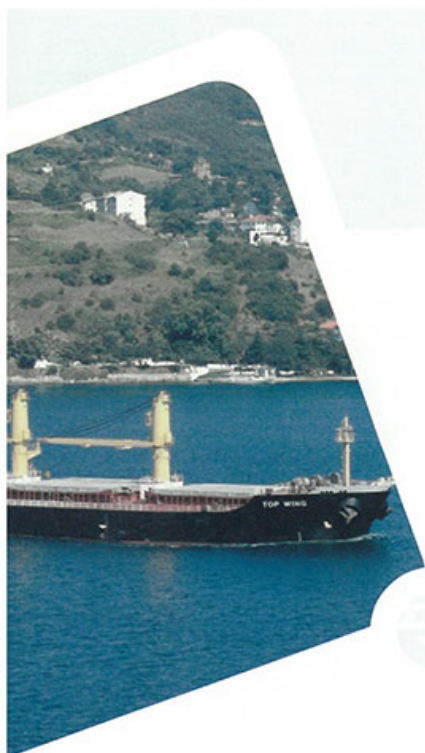


TOP Tankers Inc. serves the world in the Transportation of Crude and Oil Products - safely - reliably - and cost effectively. We at TOP Tankers Inc. pride ourselves on continually striving to provide our clients with quality vessels maintained to the highest of International standards which safeguard 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. Wherever you are - All points of the compass lead to TOP Tankers Inc.

NASDAQ
LISTED

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


TOP TANKERS INC.
www.toptankers.com



» ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Μάρτιος 2007

Σε αντίθεση με την ελαφρά πτώση των Baltic Indices το Φεβρουάριο, ο Μάρτιος παρουσιάστηκε αρκετά επικερδής για όλη την αγορά ξηρού φορτίου. Οι τιμές όλων των δεικτών εμφάνισαν μια συνεχή άνοδο καθ' όλη τη διάρκεια του μήνα.

Πιο συγκεκριμένα, ο μέσος όρος του Baltic Dry Index για το Μάρτιο ήταν στις 5.035 μονάδες, αυξημένος κατά 702 μονάδες σε σχέση με το Φεβρουάριο. Ο Baltic Capesize Index «ανέβηκε» κατά 845 μονάδες με μέσον όρο 7.062 μονάδες. Ο μέσος όρος των Baltic Panamax και Baltic Supramax δεικτών αυξήθηκε σχεδόν κατά 800 και 450 μονάδες αντίστοιχα. Αξίζει να αναφερθεί ότι όλοι οι δείκτες βρίσκονται στην υψηλότερη τιμή τους από το ξεκίνημα της χρονιάς.

Της **Μαριέττας Γιαννιτσιώτη**, N. Cotzias Shipping Group (Sales and Purchase dept.)

Ο παρακάτω **πίνακας** απεικονίζει τη μέση μηνιαία μεταβολή του κάθε δείκτη και τον συγκρίνει με αυτόν του προηγούμενου μήνα.

ΜΗΝΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ BALTIC INDICES

	BDI	BCI	BPI	BSI
February Average	4.333	6.218	4.175	2.781
March Average	5.035	7.062	4.971	3.227
Change	702	845	796	446
	▲	▲	▲	▲

Αγορά Handy

Ο μήνας ξεκίνησε θετικά και συνεχίστηκε για όλο το μήνα, με τους πλοιοκτήτες να απολαμβάνουν υψηλούς ναύλους. Αρκετά ετήσια time charters πραγματοποιήθηκαν.

Το «Formalhaut» (46.685 dwt, built 1999) κλείστηκε στα USD 28.000 με παράδοση Kosichang και επαναπαράδοση worldwide και το «Turicum» (47.639 dwt, built 1995) στα USD 27.250 με παράδοση Magdalla και επαναπαράδοση worldwide. Επίσης, δύο supramaxes, το «Sealuck II» και το «Ikan Acapulco» (55.000 dwt, built 2004 και 2006

αντίστοιχα), ναυλώθηκαν για USD 31.000 και USD 31.500 την ημέρα για ένα έτος.

Κατά τη δεύτερη εβδομάδα συνεχίστηκε η ανοδική πορεία με μια αύξηση των ναύλων που ανέβασε τον BSI ακόμα περισσότερο. Οι ναύλοι έφτασαν πάνω από USD 30.000.

Το «Ero L» (50.700 dwt, built 2002) έκλεισε για 90 ημέρες στα USD 34.000 με παράδοση Mizushima και επαναπαράδοση worldwide. Το «Jalma Topic» (52.300 dwt, built 2006) στα USD 35.000 για ένα ταξίδι από Nemrut προς Singapore/Japan range. Τέλος, το «Nord Discovery» (52.300 dwt, built 2006) κλείστηκε για ένα ταξίδι από Venezuela προς Black Sea στο ανεπανάληπτο ποσό των USD 52.000 την ημέρα. Προς το δεύτερο μισό του Μαρτίου, είδαμε αρκετά κλεισίματα 3 έως 6 μηνών. Το «Pos Harmony» (55.695 dwt, built 2005) με παράδοση Incheon και επαναπαράδοση worldwide κλείστηκε στα USD 36.000 για 4-6 μήνες, και το «Navios Mercator» (53.553 dwt, built 2002) στα USD 35.800 για 3-5 μήνες.

Τέλος, το «Namrun» (52.262 dwt, built 2001) ναυλώθηκε για 2 χρόνια στα USD 27.500.

Αγορά Panamax

Ο μήνας «απογειώθηκε» με πολλά κλεισίματα στον τομέα των Panamax, περισσότερα από 50 τις 10 πρώτες ημέρες!

Είχαμε πολλά κλεισίματα για 3 έως 6 μήνες και με ναύλους να κυμαίνονται ανάμεσα στα USD 35.000 με 38.000 την ημέρα.

Το «Oceanic Breeze» (77.075 dwt, built 2006) ναυλώθηκε στα USD 38.000 για 6-8 μήνες, όσο ακριβώς και το «CIC Piraeus» (76.296 dwt, built 2001) το οποίο κλείστηκε για 5-7 μήνες.

Επίσης, το «Oinoussian Lion» (71.662 dwt, built 1996) για 2 χρόνια στα USD 28.000, και το

«Nikomarin» (82.800 dwt, built 2007) που έκλεισε επίσης για 2 χρόνια στα USD 29.200 την ημέρα.

Το «Jin He» (77.250 dwt, built 2006) ναυλώθηκε στα USD 34.500 για 15-17 μήνες με παράδοση El Ferrol και επαναπαράδοση worldwide.

Το «Kalliori L» (76.500 dwt, built 2001) κλείστηκε για 5 έτη στα USD 25.250 την ημέρα από την Deulemar Shipping.

Οι ναύλοι συνέχισαν την άνοδο και οι χρονοναυλώσεις κράτησαν και τη δεύτερη εβδομάδα, παρ' όλο που ο Ειρηνικός ήταν κάπως σταθερός. Το «Ocean Lily» (76.585 dwt, built 2006) κλείστηκε στα USD 44.000 για περίοδο 3-5 μηνών και το «Nord Saturn» (76.600 dwt, built 2005) ναυλώθηκε για 9-11 μήνες στα USD 37.000 ημερησίως. Η τρίτη εβδομάδα δεν παρουσίασε αξιόλογη μεταβολή για τον τομέα των Panamax, χωρίς πολλές αλλαγές στους ναύλους, παρ' όλο που είδαμε ξανά αρκετά time charters να πραγματοποιούνται στο δεύτερο μισό του Μαρτίου και πιο συγκεκριμένα την τελευταία εβδομάδα του μήνα. Είδαμε δύο 2-year charters. Το «Nicos L» (73.150 dwt, built 2002) ναυλώθηκε στα USD 28.750 και το «Angelic Grace» (74.750 dwt, built 2001) στα USD 29.000.

Αγορά Capesize

Ο Μάρτιος αποδείχτηκε ένας πολύ δυνατός μήνας για τον τομέα των Capesize. Είδαμε πολλά κλεισίματα περιόδων.

Το «Olympius» (171.320 dwt, built 2004) κλείστηκε για περίοδο 8-10 μηνών στα USD 65.000 και το «Sideris GS» (175.000 dwt, built 2006) ναυλώθηκε στα USD 70.000 για μία περίοδο 4-6 μηνών. Στη spot αγορά, το «Bosporus» (150.790 dwt, built 1995) έκλεισε στα USD 85.000 για ένα ταξίδι από ARA προς China, και το «Akagisan» (179.302 dwt, built 1998) έκλεισε στα (επίπεδα



ρεκόρ) USD 99.000 την ημέρα για ένα ταξίδι από Immingham προς China. Τέλος, το «Cape Pelikan» ναυλώθηκε για 43-45 μήνες στα USD 48.500.

Οι ναύλοι συνέχισαν την άνοδο και τη δεύτερη εβδομάδα και το «CIC Pride» (171.381 dwt, built 2002) έκλεισε στα επίπεδα των USD 100.000. Οι χρονοναυλώσεις άνω του τριμήνου παρέμειναν σε υψηλά επίπεδα και τα 180.000 dwt capes «έπιασαν» USD 70.000 για 1 έτος.

Την τελευταία εβδομάδα οι ναύλοι συνέχισαν να «ανεβαίνουν». Οι spot ναύλοι, αρκετά πιο πάνω από USD 100.000, καθώς το «Mona Century» (172.036 dwt, built 2000) ναυλώθηκε στα USD 109.000 για ένα ταξίδι από Dunkirk προς Japan, και το «Bulk Europe» (169.270 dwt, built 2001) κλείστηκε για ένα ταξίδι από Rotterdam προς Skaw-Passero στα USD 115.000 την ημέρα.

Θα πρέπει βέβαια να αναφέρουμε ότι οι μέγιστες τιμές των ημερησίων ναύλων, καθώς επίσης και ο μέσος όρος του δείκτη Panamax για το Μάρτιο, βρίσκονται κοντά στα επίπεδα του Φεβρουαρίου 2004 (μήνας ρεκόρ όλων των εποχών).

Αναμένουμε λοιπόν να δούμε πού θα φτάσουν οι δείκτες τον επόμενο μήνα. ☉

Αγορά διάλυσης πλοίων για το 1ο τρίμηνο του

2007

Καθώς πλησιάζουμε προς το τέλος Μαρτίου, η ανάλυση του πρώτου τριμήνου (Q1) για την αγορά διάλυσης πλοίων αποτελεί ένα καλό μέτρο ένδειξης του τι θα επακολουθήσει στο υπόλοιπο της χρονιάς που διανύουμε. Ας δούμε λοιπόν αυτή την τόσο σημαντική αγορά της ναυτιλίας, όπως αυτή διακυμάνθηκε και παρατηρήθηκε τους τρεις πρώτους μήνες του 2007.

Ξεκινώντας από τις πωλήσεις που έλαβαν χώρα, η χρονιά άρχισε από εκεί που είχε τελειώσει το 2006, με ένα ρεκόρ: την πώληση του «Castor» στην Ινδία προς \$880/ LT το Δεκέμβριο, ακολούθησε η πώληση του chemical tanker της V Ships «Jacaranda» στην Ινδία προς \$947/ LT τον Ιανουάριο! Το πλοίο περιείχε 346 τόνους ανοξειδωτου ατσαλιού υψηλής ποιότητας καθώς επίσης ήταν και πλήρες ανταλλακτικών. Να αναφέρουμε στο σημείο αυτό ότι το «Castor» περιείχε 624 τόνους ανοξειδωτου ατσαλιού, το οποίο όμως τις στιγμές συγγραφής του άρθρου αμφισβητείται έντονα από τους αγοραστές του πλοίου. Το γεγονός αυτό ίσως οδηγήσει τους Ινδούς αγοραστές να είναι αρκετά πιο προσεκτικοί πλέον στις προσφορές τους για τέτοιου είδους πλοία.



Του Πλ. Βάρβαρου | Broker, Allied Shipbroking Inc.



Συνολικά, μέχρι στιγμής, για το 2007, 74 πλοία έχουν οδηγηθεί προς διάλυση αφαιρώντας απ' τον παγκόσμιο στόλο περίπου 1,96 εκατομμύρια dwt.

Παρατηρώντας τον πίνακα 1, εντύπωση μας κάνει η τελείως διαφορετική κατανομή των πωλήσεων πλοίων προς διάλυση ανάμεσα στο Q1 του 2006 και στο Q1 του 2007. Ενώ λοιπόν το 2006 είχαμε πλήρη επικράτηση των πλοίων ξηρού φορτίου, το 2007 συνέβη το ακριβώς αντίστροφο, με τα πλοία υγρού φορτίου να είναι 4 φορές περισσότερα από εκείνα του ξηρού (48 προς 12), το οποίο συμβαίνει λόγω της πολύ δυνατής ναυλαγοράς στο ξηρό φορτίο που έχει παρασύρει και τις τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων πολύ ψηλά. Κάτι πολύ εμφανές αποτελεί και η απουσία panamax bulk carriers από το 2007 εν αντιθέσει με το 2006 που μέχρι το Μάρτιο προσμετρούσε 6 διαλύσεις. Περίπου η ίδια κατάσταση αλλά αντιστρόφως ισχύει για την αγορά διάλυσης tankers, όπου για το Q1 του 2007 είχαμε περίπου 5 φορές περισσότερα product

Table 1 - Current Demolition Activity per Sector/ Size

		2005		2006	
Sector	Size	No Of Vessels	DWT	No Of Vessels	DWT
A. Dry Sector					
	1. Minibulk (up to 9.999 dwt)	6	12.093	7	40.210
	2. Handy (10.000 - 39.999 dwt)	24	586.730	5	107.392
	3. Handymax (40.000 - 59.999 dwt)	1	48.255	0	0
	4. Panamax (60.000 - 79.999 dwt)	6	417.373	0	0
	5. Capesize (80.000+ dwt)	0	0	0	0
A. Dry Sector Total		37	1.064.451	12	147.602
B. Tanker Sector					
	1. Minitank (up to 9.999 dwt)	6	13.721	10	49.334
	2. Product (10.000 - 59.999 dwt)	7	214.528	32	1.055.406
	3. Panamax (60.000 - 79.999 dwt)	0	0	2	129.902
	4. Aframax (80.000 - 119.999 dwt)	4	385.656	3	266.891
	5. Suezmax (120.000 - 199.999 dwt)	0	0	1	135.500
	6. VLCC (200.000 - 299.999 dwt)	0	0	0	0
	7. ULCC (300.000+ dwt)	0	0	0	0
B. Tanker Sector Total		17	613.905	48	1.637.033
C. Container Sector Total		4	134.579	7	152.743
D. Reefer Sector Total		0	0	2	13.078
E. RoRo Cargo/ Ferry/ Passenger Sector Total		8	22.930	3	5.183
F. Miscellaneous Sector Total		2	6.271	2	3.280
Grand Total		68	1.842.136	74	1.958.919



Table 2 - 2007 Q1 Demolition overview per type of vessel and bying country

Type	Data	Demo Country						Grand Total
		BANGLADESH	INDIA	PAKISTAN	CHINA	UNKNOWN	USA	
BC	Count of Vessel	1	2					3
	Sum of DWT	27.886	43.275					71.161
TANKER	Count of Vessel	19	10	9	3	1	1	43
	Sum of DWT	867.591	272.281	284.532	53.123	39.860	26.976	1.544.363
CONTAINER	Count of Vessel	3	4					7
	Sum of DWT	71.928	80.815					152.743
FERRY	Count of Vessel		1					1
	Sum of DWT		981					981
GAS TANKER	Count of Vessel		4	1				5
	Sum of DWT		25.901	66.769				92.670
GENERAL CARGO	Count of Vessel	6	3					9
	Sum of DWT	44.910	31.531					76.441
RO/RO CARGO	Count of Vessel	1	1					2
	Sum of DWT	1.315	2.887					4.202
REEFER	Count of Vessel		2					2
	Sum of DWT		13.078					13.078
FACTORY	Count of Vessel		2					2
	Sum of DWT		3.280					3.280
Total Count of Vessel		30	29	10	3	1	1	74
Total Sum of DWT		1.013.630	474.029	351.301	53.123	39.860	26.976	1.958.919

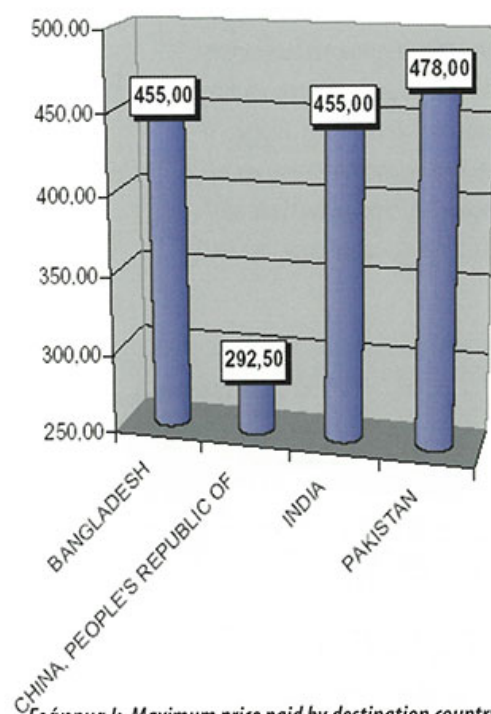
Table 3 - Average price per type of vessel and country of destination

Average of Price	Type			
Demo Country	CONTAINER	WET TRADING	DRY TRADING	Grand Total
BANGLADESH		440.36	396.50	433.62
CHINA, PEOPLE'S REPUBLIC OF		287.50		287.50
INDIA	417.50	437.42	432.00	432.39
PAKISTAN		446.38		446.38
Grand Total	417.50	425.07	408.33	423.09

tankers προς διάλυση απ' ό,τι το Q1 του 2006, καθώς και την απουσία aframax και suezmax για το 1ο τρίμηνο του 2006.

Ας συνεχίσουμε με την κατανομή της διάλυσης πλοίων ανά χώρα προορισμού (Πίνακας 2). Το Μπανγκλαντές συνεχίζει να παρουσιάζεται δυνατά, προσελκύοντας μέχρι στιγμής 30 πλοία στις παραλίες του, 19 εκ των οποίων είναι tankers. Η Ινδία ακολουθεί σε απόσταση αναπνοής με 29 πλοία, 10 εκ των οποίων tankers και 4 gas tankers. Το Πακιστάν, αν και στην 3η θέση, αποκτά σιγά σιγά μεγάλο μερίδιο της αγοράς καθώς από τα 10 πλοία που έχουν οδηγηθεί στις ακτές του προς διάλυση, τα 6 πουλήθηκαν κατά τη διάρκεια του Μαρτίου δείχνοντας ουσιαστικά και την τάση που θα έχουν κυρίως τα tankers το επόμενο τρίμηνο όσον αφορά τον προορισμό, αφού όπως αναφέρουμε και παρακάτω προσφέρει και την υψηλότερη τιμή διάλυσης.

Στον πίνακα 3 τώρα έχουμε την παράθεση μέσων τιμών διάλυσης πλοίων ανά χώρα και ανά κατηγορία πλοίου. Οι τιμές που ελήφθησαν υπόψη περιλαμβάνουν πωλήσεις at destination (στον προορισμό διάλυσης) και δεν περιλαμβάνουν πωλήσεις με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά όπως πωλήσεις «as is» (πωλήσεις όπως είναι και όπου βρίσκεται το πλοίο) ή πωλήσεις πλοίων τα οποία



Γράφημα 1: Maximum price paid by destination country excluding sales of vessels with special specs



- **BRIDGE INSTRUMENTATION**
- **ENGINE & GEN SET CONTROLS**
- **SWITCHBOARD INSTRUMENTATION**
- **SYNCHRONISATION**
- **MONITORING & FAULT FINDING**
- **...AND MANY MORE PRODUCTS**

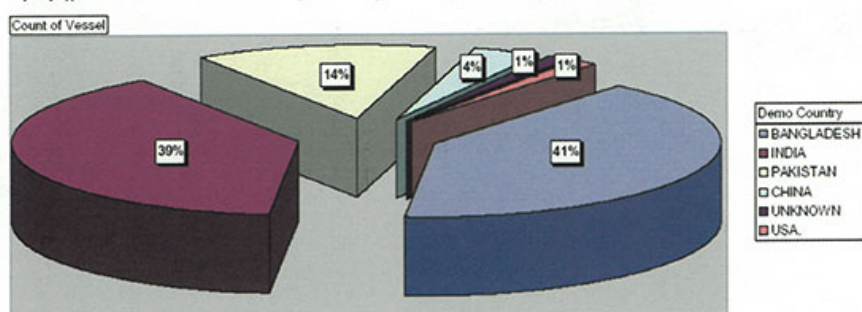
**AUTOMATION &
POWER CONTROL LTD**

Mavromichali 17
187 56 Ag. Giorgos, Amfiali
Tel +30 210 4321953
Fax +30 210 4321875
e-mail: info@apc.com.gr

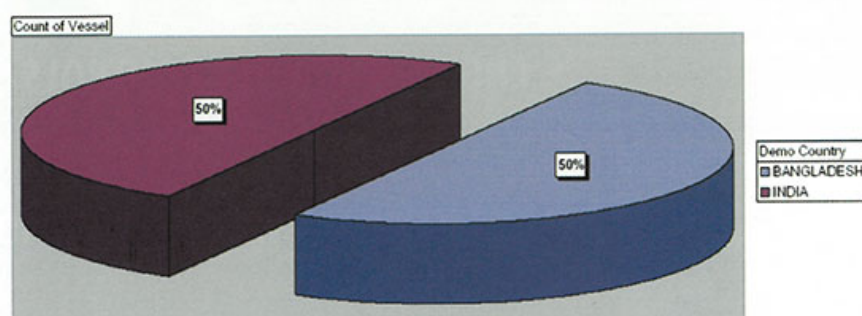


power in control

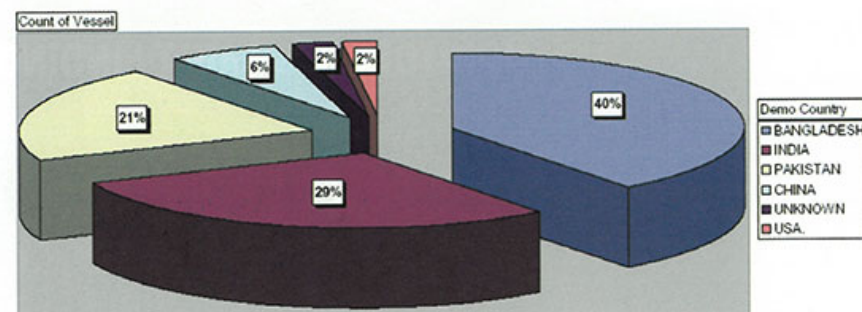
Γράφημα II: Demolition market - percentage share per country (2007 Q1)



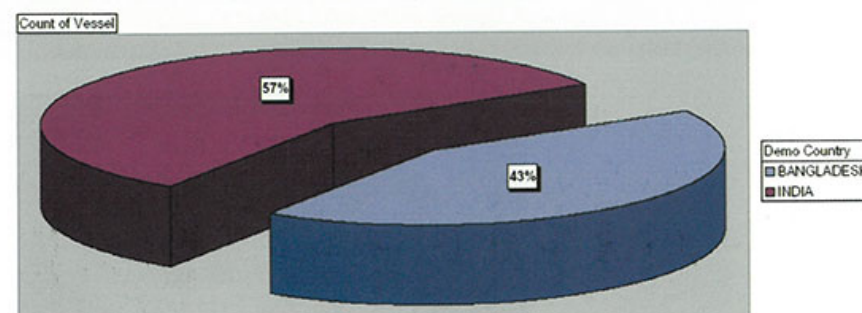
Γράφημα III: Dry market - percentage share per demo country



Γράφημα IV: Demolition wet market - percentage share per demo country



Γράφημα V: Demolition box market - percentage share per demo country



περιέχουν καύσιμα στις δεξαμενές τους ή με υλικά κατασκευής που προσθέτουν στην τιμή αγοράς ένα premium (π.χ. stainless steel tanks). Άξιο αναφοράς αποτελεί ότι την υψηλότερη μέση τιμή αγοράς την έχει προσφέρει το Πακιστάν, το οποίο έλκει προς τις ακτές του μόνο πλοία υγρού φορτίου. Εύλογα μπορεί να πει κανείς ότι αυτό είναι φυσιολογικό δεδομένης της ακριβότερης τιμής ανά LT που γενικά προσφέρεται για tankers έναντι των bulkers κι εφόσον το Πακιστάν δεν έχει αγοράσει κανένα πλοίο ξηρού φορτίου για να του ελαττώσει το μέσον όρο. Βλέποντας όμως προσεκτικά τον πίνακα και παρατηρώντας μεμονωμένα την αγορά διάλυσης πλοίων μόνο υγρού φορτίου, το Πακιστάν προσφέρει όντως την υψηλότερη μέση τιμή (\$446, 38/ LT) με το Μπανγκλαντές να ακολουθεί (\$440,36/ LT).

Στο γράφημα I συνεχίζουμε την αναφορά μας στις τιμές διάλυσης, αυτή τη φορά παρουσιάζοντας τη μέγιστη τιμή που έχει πληρωθεί για διάλυση πλοίου, πάντα μη λαμβάνοντας υπόψη πωλήσεις με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Το Πακιστάν, λοιπόν, μέχρι στιγμής έχει πληρώσει την υψηλότερη τιμή για την αγορά ενός πλοίου προς διάλυση (\$478/ LT) και πιο συγκεκριμένα για ένα tanker ελληνικών συμφερόντων. Τη δεύτερη θέση μοιράζονται το Μπανγκλαντές και η Ινδία (\$455/ LT).

Στα γραφήματα II έως V παρουσιάζουμε την κατανομή των προς διάλυση πλοίων ανά χώρα προορισμού με το ανάλογο μερίδιο (σε ποσοστό) και στη συνέχεια ανά κατηγορία πλοίου.

Κλείνοντας, ας κάνουμε μια πρόβλεψη για το 2007: Έχοντας στο μυαλό μας την πολύ δυνατή αγορά του ξηρού φορτίου, η οποία κατά τα λεγόμενα πολλών αναλυτών θα διαρκέσει όλη τη χρονιά που διανύουμε, η αγορά διάλυσης πλοίων ξηρού φορτίου θα υπολείπεται αυτή των tankers καθ' όλη τη διάρκεια του 2007. Τα τελευταία θα οδηγούν την αγορά διάλυσης και κατά πάσα πιθανότητα το τέλος της χρονιάς να μας βρει μετρώντας και μερικά προς διάλυση VLCCs που έλειψαν παντελώς το 2006...⊙

- 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



Το ναυπηγικό πρόγραμμα της Danaos Corporation



Στη φάση της εφαρμογής του ναυπηγικού προγράμματος περνά η εισηγμένη στο NYSE ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Danaos Corporation της οικογένειας Κούστα.

Ειδικότερα, η εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ανακοίνωσε την υπογραφή συμφωνίας με την China Shipbuilding Trading Company για την κατασκευή στο ναυπηγείο της Shanghai Jiangnan

τεσσάρων πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, χωρητικότητας 6.800 teu το κάθε ένα.

Τα πλοία θα παραδοθούν στη διάρκεια του δεύτερου και τρίτου τριμήνου του 2010 ενώ το κόστος κατασκευής τους θα φτάσει τα 400 εκατομμύρια δολάρια.

Με αυτή την παραγγελία η ναυτιλιακή εταιρεία αυξάνει τον υπό κατασκευή στόλο της στα 19 πλοία συνολικής χωρητικότητας 102.324 teu, τιμή η οποία αντιπροσωπεύει το 73% του υπάρχοντος στόλου της.

Γι' αυτήν την παραγγελία ο διευθύνων σύμβουλος της Danaos κ. Ιωάννης Κούστας δήλωσε ότι τα νέα πλοία πληρούν τους πιο σύγχρονους κανόνες σχετικούς με την προστασία του περιβάλλοντος. Ο κ. Κούστας σημείωσε ότι «στο τελευταίο τρίμηνο του 2006 αποκτήσαμε και παραλάβαμε τρία

container ships χωρητικότητας 4.814 teu, τα οποία είναι ναυλωμένα στη Maersk για πέντε χρόνια. Παράλληλα, προσθέσαμε στο στόλο της Danaos ένα νεότευκτο, από τα 19 που αναμένουμε να ενισχύσουν την εταιρεία, χωρητικότητας 9.580 teu».

Λίγες μέρες αργότερα, η εταιρεία ανακοίνωσε νέα παραγγελία για την κατασκευή άλλων πέντε containerships χωρητικότητας και συνολικής αξίας 500 εκατομμυρίων δολαρίων.

Η κατασκευή των πλοίων θα γίνει στα ναυπηγεία Hanjin Heavy Industries & Construction και θα παραληφθούν από την Danaos μεταξύ Νοεμβρίου 2009 και Ιουνίου 2010.

Τα τρία από τα πέντε πλοία ναυλώθηκαν ήδη από το Yang Ming Group για διάστημα 15 χρόνων με ημερήσιο ναύλο ανά πλοίο 34.325 δολάρια. ☉



Η «Alik» αγοράστηκε από την Diana Shipping

Η εισηγμένη στο NYSE, ελληνικών συμφερόντων, ναυτιλιακή εταιρεία Diana Shipping ανακοίνωσε την αγορά ενός capesize dry bulk carrier πλοίου, χωρητικότητας 180.235 dwt. Το πλοίο, που ναυπηγήθηκε το 2005 στο Imabari Shipbuilding Co., Ltd, αγοράστηκε από την εταιρεία στην τιμή των 110 εκατομμυρίων δολαρίων. Το πλοίο, μετονομάστηκε «Alik» και θα παραδοθεί στην Diana Shipping μέχρι το τέλος Απριλίου του 2007. Η νεοαποκτηθείσα «Alik» ναυλώθηκε για τη χρονική περίοδο των 46 μηνών (ελάχιστο όριο) μέχρι 49 (ανώτερο όριο) στην Cargill International S.A. για το ποσό των 48.500 δολαρίων ημερησίως. ☉

Η μελλοντική πορεία της Quintana Maritime

Τη μεγαλύτερη αύξηση στόλου από όλες τις εισηγμένες εταιρείες παρουσίασε η Quintana Maritime, σύμφωνα με τις δηλώσεις του προέδρου της και CEO, κ. Σταμάτη Μόλαρη.

Η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία, εισηγμένη στην αγορά του Nasdaq, ανακοίνωσε τα αποτελέσματα για το 2006 και είχε καθαρά κέρδη ύψους 12,7 εκατ. δολ. έναντι 5,5 εκατ. δολ. για το 2005. Τα καθαρά έσοδα έφτασαν σε ύψος 103 εκατ. δολ. σημειώνοντας αύξηση κατά 156% σε σχέση με το 2005 που τα καθαρά έσοδα είχαν φτάσει τα 40,3 εκατ. δολ.

Τα αποτελέσματα του 2006 αφορούν, κατά μέσον όρο, ένα στόλο 13,5 πλοίων με ημερήσιο κέρδος ανά πλοίο 22.116 δολάρια ενώ στα αποτελέσματα του 2005 η Quintana παρουσίασε μέσον όρο στόλου πέντε πλοία με ημερήσιο κέρδος ανά πλοίο 24.328 δολ.

Η διαφορά του ημερησίου κέρδους, σύμφωνα με ανακοίνωση της εταιρείας, οφείλεται στις χαμηλές τιμές της ναυλαγοράς στις αρχές του 2006.

Σχετικά με το τέταρτο τρίμηνο του 2006 η ναυτιλιακή εταιρεία πραγματοποίησε καθαρά κέρδη ύψους 10,8 εκατ. δολ. έναντι 4,7 εκατ. δολ. του αντίστοιχου διαστήματος του 2005. Τα δε καθαρά έσοδα έφτασαν τα 37 εκατ. δολ., ποσό που παρουσίασε αύξηση κατά 82% σε σύγκριση με το αντίστοιχο περυσινό διάστημα. ☉



Αύξηση κερδών σημείωσε η Top Tankers

Αύξηση εσόδων παρουσίασε η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Top Tankers, η οποία είναι εισηγμένη στο Nasdaq. Ειδικότερα η εταιρεία παρουσίασε το 2006 από τη δραστηριοποίηση του στόλου της αύξηση εσόδων κατά 65.828 εκατομμύρια δολάρια σε σχέση με το 2005.

Αναλυτικότερα, τα έσοδα της Top Tankers έφτασαν τα 310,043 εκατ. δολ. την περσινή χρονιά από 244,215 το 2005.

Παράλληλα τα διαχειριστικά έσοδα της εταιρείας έφτασαν τα 41,36 εκατ. δολάρια από 86,95 εκατ. δολ. το 2005.

Το EBITDA έφτασε τα 90,07 εκατ. δολ. από 141,14 εκατ. δολ. το 2005, ενώ τα καθαρά κέρδη της εταιρείας για την περσινή χρονιά διαμορφώθηκαν στα 15,14 εκατ. δολ. από 68,68 εκατ. δολ. το 2005.

Στο τέταρτο τρίμηνο του 2006 τα έσοδα της Top Tankers από τη δραστηριοποίηση του στόλου



έφτασαν τα 67,79 εκατ. δολάρια από 90,59 εκατ. δολάρια το αντίστοιχο διάστημα του 2005.

Τέλος, τα διαχειριστικά έσοδα ανήλθαν σε 7,51 εκατ. δολ. από 33,1 εκατ. δολ. το τελευταίο τρίμηνο του 2005, ενώ τα καθαρά κέρδη της εταιρείας το τέταρτο τρίμηνο του 2006 έφτασαν τα 3,21 εκατ. δολ. από 28,09 εκατ. δολ. το 2005.

Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Top Tankers κ. Ευάγγελος Πιστιόλης επισήμανε στις δηλώσεις του ότι «αυτή η χρονιά ήταν μια περίο-

δος πρόκλησης για την εταιρεία αφού, μεταξύ άλλων, ολοκληρώσαμε ένα έργο πώλησης και lease back αξίας 550 εκατομμυρίων δολαρίων. Από αυτό οι μέτοχοί μας κέρδισαν 7,5 δολάρια ανά μετοχή».

Ο κ. Πιστιόλης σημείωσε ότι «στη διάρκεια του 2006 εννέα πλοία του στόλου μας έδεσαν για εκτεταμένη ανανέωση, που μας επέτρεψε να αναβαθμίσουμε την ποιότητά τους» και πρόσθεσε: «Το συνολικό ποσό που θα επενδύσουμε για το έργο της αναβάθμισης του στόλου μας, το 60% του οποίου ολοκληρώθηκε πέρυσι, θα φτάσει τα 50 εκατ. δολάρια. Επίσης το 2006 πουλήσαμε τρία δεξαμενόπλοια τύπου handymax, ναυπήγησης 1998 και 1999. Η τιμή της πώλησης, που έφτασε τα 128 εκατ. δολάρια, είναι μια από τις μεγαλύτερες που έχουν επιτευχθεί στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Κοιτάζουμε μπροστά για ένα γεμάτο 2007».

Όμιλος Αγγελικούση: παρουσία σε όλους τους κλάδους της ναυτιλιακής βιομηχανίας



Τα 2,5 δισ. δολάρια θα φτάσει το επενδυτικό πρόγραμμα του Ομίλου Αγγελικούση το οποίο περιλαμβάνει την κατασκευή νεότευκτων δεξαμενόπλοιων, πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) και υγραερίου (LPG).

Συγκεκριμένα το ναυπηγικό πρόγραμμα του Ομίλου και συγκεκριμένα της Kristen Navigation Inc. περιλαμβάνει την κατασκευή 9 δεξαμενόπλοιων, εκ των οποίων τα τρία είναι VLCC, τέσσερα τύπου

suezmax και δύο τύπου aframax. Οι παραγγελίες εκτελούνται στα ναυπηγεία της Hyundai και της Daewoo. Παράλληλα η Anangel Maritime ναυπηγεί 17 πλοία ξηρού φορτίου από τα οποία το ένα πρόκειται να πουληθεί.

Τέλος η Maran Gas Maritime Inc. έχει υπό ναυπήγηση δύο πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου και τέσσερα πλοία μεταφοράς υγραερίου. Τα πλοία χτίζονται στα ναυπηγεία της Daewoo.

MARICHEM

WORLDWIDE



MARIGASES

SERVICES

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

TEN: αύξηση μερίσματος για τέταρτη συνεχή χρονιά

Αύξησε το μερίσμά της η Tsakos Energy Navigation (TEN) και απέδωσε στους μετόχους της, για το 2006, μέρισμα που ανέρχεται σε 2,75 δολάρια, ποσό που είναι αυξημένο κατά 31% σε σχέση με το 2005, όταν απέδωσε ανά μετοχή 2,1 δολάρια.

Η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία υλοποιεί ένα πρόγραμμα με πολλές διαφορετικές πλευρές, το οποίο περιλαμβάνει ένα σύγχρονο στόλο, ποιοτικές θαλάσσιες μεταφορές καθώς και επιβράβευση των μετόχων και των εργαζομένων της. Επίσης, η εταιρεία προχωράει στη δωρεάν διάθεση 300.000 μετοχών στα στελέχη του Ομίλου Τσάκου, εκ των οποίων οι 100.000 στους εργαζόμενους στα πλοία. Αναλυτικότερα για το δεύτερο εξάμηνο της περυσινής χρονιάς η TEN ανακοίνωσε μέρισμα 1,5 δολάρια ανά μετοχή φτάνοντας έτσι σε αύξηση από το 2002 μέχρι και το 2006 κατά 39%.

Ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου κ. Γιάννης Σταυρόπουλος ανέφερε σε δηλώσεις του ότι «με την αύξηση του μερίσματος για τέταρτη συνεχή χρονιά η εταιρεία αποδεικνύει ότι είναι απόλυτα συνεπής με την πολιτική που ακολουθεί, δηλαδή την επιβράβευση των μετόχων της. Η TEN συνεχίζει επιπλέον το πρόγραμμα επαναφοράς ιδίων μετοχών, ενώ παράλληλα επενδύει σημαντικά κεφάλαια στην οργανική της ανάπτυξη».

Ακόμη, η ναυτιλιακή εταιρεία ανακοίνωσε σημαντική αύξηση και στα καθαρά κέρδη για τη χρήση του 2006. Ειδικότερα, τα κέρδη κεφαλαίου από πωλήσεις πλοίων ανήλθαν το 2006 στα 63,3 εκατ. δολ. έναντι 45,3 εκατ. δολ. το 2005. Τα κέρδη ανά μετοχή διαμορφώθηκαν στα 10,3 δολ. έναντι 8,18 δολ. το 2005 ενώ τα καθαρά έσοδα έφθασαν τα 343,15 εκατ. δολ. έναντι 248,05 εκατ. δολ. το 2005. Τα συνολικά έσοδα αυξήθηκαν κατά 45% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, ενώ το 2005 τα έσοδα αντιστοιχούσαν σε 26,1 πλοία και το 2006 σε 33,8 πλοία.

Η TEN εισήχθη στο αμερικανικό χρηματιστήριο



το Μάρτιο του 2002 με τιμή διάθεσης μετοχής τα 15 δολ. και στο μεταξύ έχει διανείμει έως τώρα συνολικά 8,2 δολ. ως μέρισμα, ενώ ταυτόχρονα η τιμή της μετοχής βρίσκεται στα επίπεδα των 47 δολ., έκλεισε το 2006 με καθαρά κέρδη 196,4 εκατ. δολ. έναντι 161,8 εκατ. δολ. το 2005.

Θετική εξέλιξη για την TEN είχε και η πολιτική που ακολούθησε στις ναυλώσεις. Η ναυτιλιακή εταιρεία του Ομίλου Τσάκου υιοθέτησε συμφωνίες οι οποίες προβλέπουν σταθερό ναύλο αλλά και συμμετοχή στα κέρδη. Αυτές οι συμφωνίες έδωσαν τη δυνατότητα στην TEN να εκμεταλλευθεί τα «υψηλά σημεία» της αγοράς, εξασφαλίζοντας παράλληλα ένα ελάχιστο εγγυημένο έσοδο και συνεχή απασχόληση στα πλοία της.

Έτσι το μέσο καθαρό έσοδο ανά πλοίο ανά ημέρα αυξήθηκε από 28.645 δολ. το 2005 στα 30.154 δολ. το 2006.

Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της TEN κ. Νίκος Τσάκος τόνισε ότι το 2006 ήταν ένας χρόνος πολύ καθοριστικός για την εταιρεία, γιατί όχι μόνο αύξησε τη χωρητικότητα του στόλου της κατά 55%, αλλά και για τις συμφωνίες στρατηγικής συνεργασίας που υπέγραψε με μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες όπως τη Neste Oil of Finland και τη Flopec.

Ο στόλος της TEN αποτελείται από 37 πλοία ενώ το επενδυτικό της πρόγραμμα, που είναι σε εξέλιξη, περιλαμβάνει τη ναυπήγηση 14 επιπλέον πλοίων από τα οποία τα έξι είναι τύπου aframax, ένα suezmax, δύο panamax, τέσσερα handysize και ένα πλοίο μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου. Με την ολοκλήρωση της κατασκευής των πλοίων

Επεκτείνεται ο στόλος της Euroseas

Η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Euroseas Ltd, η οποία πρόσφατα εισήχθη στο Nasdaq ESEA, απέκτησε ακόμα ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Πρόκειται για το container «Bire Ritscher» χωρητικότητας 1.452 teu, που ναυπηγήθηκε στη Γερμανία το 1995. Η αγορά του πλοίου έφτασε τα 19,5 εκατ. δολάρια, παραλήφθηκε από την εταιρεία περί τα μέσα Απριλίου και είναι ναυλωμένο για ένα χρόνο με ημερήσιο ναύλο 13.450 δολάρια.

«Η απόκτηση του πλοίου εντάσσεται στο στρατηγικό στόχο της εταιρείας για επέκταση» δήλωσε ο πρόεδρος και CEO της Euroseas κ. Αριστείδης Πίττας.

Η Euroseas, μετά τη νέα αγορά, ελέγχει ένα στόλο δέκα πλοίων από τα οποία τα τέσσερα είναι ξηρού φορτίου, τα πέντε μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και ένα multi-purpose sectors. ☉



ο στόλος της TEN θα αριθμεί σε σύνολο 51 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 5,4 dwt.

Τέλος, στη διάρκεια της χρονιάς η ναυτιλιακή εταιρεία θα παραλάβει συνολικά 11 νεότευκτα πλοία από τα οποία τα δέκα είναι δεξαμενόπλοια και το ένα είναι LNG. Από αυτά έχει ήδη παραληφθεί το πρώτο, το «Arctic», ενώ αναμένεται σύντομα να παραλάβει και το πλοίο μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG). ☉



COMMITTED TO QUALITY

In today's fast-changing world, moving oil products safely and efficiently demands impeccable quality and professionalism. That's why our large, modern tanker fleet is fitted with state-of-the-art equipment that sets the industry standard. The result is an environmentally secure transportation service that is ahead of its rivals, and right on time.

To discover how our advanced transportation services can take your business further, call us today.



Eletson Corporation

Piraeus: Tel: +30 210 428 2300, Fax: +30 210 428 2320

London: Tel: +44 20 7353 0555, Fax: +44 20 7353 2520

Stamford, CT: Tel: +1 203 327 4134, Fax: +1 203 967 8685

www.eletson.com

ΕΕΝΜΑ: ο απολογισμός ενός μοναχικού αγώνα



Έκκληση στην Πολιτεία και στους θεσμικούς φορείς της έκανε ακόμα μία φορά ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ) κ. Νίκος Βαρβατζής στη διάρκεια του απολογισμού της Ένωσης για το 2006.

Σε αυτόν το μοναχικό δρόμο, ο κ. Βαρβατζής και τα μέλη της Ένωσης ζητούν την υποστήριξη της κυβέρνησης και του ΥΕΝ ειδικότερα, για την αναβάθμιση των μεσογειακών πλοίων. Μια «υποστήριξη όμως που εξακολουθεί να εκκρεμεί. Μπορεί η διεθνής ναυαγοραία να συνεχίζει να κινείται σε ικανοποιητικά επίπεδα χάρη στη συνεχιζόμενη ανάπτυξη της Κίνας, της Ινδίας αλλά και της Ρωσίας, όμως ειδικά το πλοίο της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων (NMA) χρειάζεται να βρει την αγορά του, η οποία σήμερα είναι κατακερματισμένη και βορά στις εταιρείες εκτός Ε.Ε., οι οποίες αναπτύσσονται ραγδαία εις βάρος των κοινοτικών», όπως χαρακτηριστικά τόνισε ο κ. Βαρβατζής στην ομιλία του.

Ο πρόεδρος της ΕΕΝΜΑ συνεχίζοντας επισήμανε την ανάγκη έστω και την τελευταία στιγμή να καταλήξουν σε λύσεις που θα εξυπηρετούν και τα μεσογειακά πλοία και τους Έλληνες ναυτικούς. «Νομίζω ότι η εποχή των πολλών και αποκλειστικά Ελλήνων ναυτικών σε πλοία μέχρι 3.000 κοχ θα πρέπει να σταματήσει εδώ. Διαφορετικά, θα τα χάινονται η Μάλτα, η Κύπρος και οι υπόλοιπες ση-

μαίες, δημιουργήματα της ελληνικής πλοιοκτησίας των δύσκολων καιρών αλλά και της παντελούς έλλειψης εκ μέρους της ελληνικής σημαίας μέτρων προσέλκυσης» κατέληξε ο κ. Βαρβατζής.

Μεταξύ των κινήσεων της Ένωσης ήταν και η πρόσφατη συνάντηση με το γενικό γραμματέα του ΥΕΝ κ. Ιωάννη Τζωάννο, στη διάρκεια της οποίας το Δ.Σ. της Ένωσης πρότεινε συγκεκριμένα μέτρα και κυρίως ίση μεταχείριση με τα ποντοπόρα, τόσο στο θέμα της ελαστικοποίησης των συνθέσεων όσο και γενικότερα στα ασφαλιστικά θέματα και την επιδότηση των εισφορών των ναυτικών.

Στη συνέχεια της ομιλίας για τον απολογισμό του 2006, ο κ. Βαρβατζής αναφέρθηκε στις επαφές που είχε με τον πρόεδρο του Χρηματιστηρίου Αθηνών κ. Καπράλο, στον οποίο ανέλυσε την ιδιαιτερότητα του κλάδου και την ανάγκη ύπαρξης ειδικών ρυθμίσεων για την εισαγωγή των μεσογειακών στο Χ.Α. «Το υπάρχον νομικό πλαίσιο που έχει σχεδιαστεί για τα ποντοπόρα πλοία δεν μας καλύπτει και πρέπει να διαμορφωθούν ιδιαίτεροι όροι και προϋποθέσεις για μας. Τονίσαμε, δε, ότι στην προσπάθειά μας για ανανέωση του στόλου, η δυνατότητα εισαγωγής μας στο Χ.Α. αποτελεί σημαντικότερο παράμετρο» σημείωσε ο πρόεδρος της ΕΕΝΜΑ.

Ανάμεσα στους στόχους της Ένωσης για την περσινή χρονιά ήταν και η επίλυση προβλημάτων στα ελληνικά λιμάνια και κυρίως στο λιμάνι του Πειραιά. «Θα πω μόνο ότι η οποία μετεξέλιξη των μεγάλων λιμανιών Πειραιά και Θεσσαλονίκης θα πρέπει, όπως τονίσαμε όλο το χρόνο που πέρασε, να μη μετατρέψει το δημόσιο μονοπώλιο σε ιδιωτικό και να μην παραχωρήσει λιμενικές υπηρεσίες σε ένα μόνο πάροχο υπηρεσιών.

Για τα καθημερινά όμως προβλήματα των πλοίων στον Πειραιά, έχουμε ανοίξει διάλογο με τη Γ. Γραμματεία Λιμένων και έχουμε επιτύχει να αναγνωριστούν όλα, όσο υπερβολικό κι αν ακούγεται αυτό, τα αιτήματά μας ως δίκαια. Έτσι, περιμένουμε τώρα την επίλυσή τους» κατέληξε ο κ. Βαρβατζής. ☉

Άλλαξε ονομασία η Ένωση Μεσογειακών

Εγκρίθηκε από τη γενική συνέλευση της 21ης Μαρτίου 2007 το νέο, σύγχρονο καταστατικό της Ένωσης Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων (ΕΕΜΦΠ), σύμφωνα με το οποίο μετονομάζεται σε Ένωση Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ) και στην αγγλική, Hellenic Shortsea Shipowners Association (HSSA). Το νέο Διοικητικό Συμβούλιο, το οποίο ήδη συνήλθε σε σώμα, αποτελούν οι εξής: Νικόλαος Βαρβατζής, πρόεδρος, Βασίλειος Τερζής α' αντιπρόεδρος, Γεώργιος Αλεξανδράτος β' αντιπρόεδρος, Παναγιώτης Λεονάρδος γενικός γραμματέας, Χαράλαμπος Σημαντώνης ταμίας.

Στη θέση του συμβούλου ορίστηκαν οι κ. Αλκιβιάδης Κορρές, Σταύρος Ρούσσος, Δημήτριος Σπυριδάκης και Ευσταθία-Χριστίνα Τσαούση. Η θητεία του νέου Διοικητικού Συμβουλίου είναι διετής.

Νέος managing director της MAN Diesel Hellas



Έπειτα από τριάντα χρόνια υπηρεσίας ως general manager ο κ. Δημήτρης Βλάντος προήχθη στην ιεραρχία της εταιρείας και συγκεκριμένα στη θέση του managing director. Η MAN Diesel Hellas με επιστολή που έστειλε στα ΜΜΕ ευχαριστεί για την προσφορά του τον αποχωρήσαντα λόγω συνταξιοδότησης κ. Ole Schnohr και εύχεται στο νέο διευθυντή καλή επιτυχία στα νέα του καθήκοντα. ☉

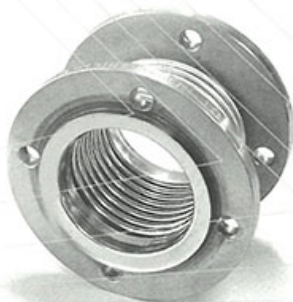
40 πλοία ενεγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο

Σημαντικές μέρες θα ζήσει το επόμενο διάστημα το ελληνικό νηολόγιο και θα αυξάνεται συνεχώς ο αριθμός των πλοίων που θα εγγράφονται στην ελληνική σημαία, εκτιμά ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης. Και η επιβεβαίωση των όσων ανακοίνωσε στην πρόσφατη συνέντευξη Τύπου ήταν τα στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα, σύμφωνα με τα οποία 40 πλοία ενεγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο από την ημέρα που το ΥΕΝ ανακοίνωσε τα μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας. Η θετική αποδοχή των εφοπλιστών στα νέα μέτρα θα οδηγήσουν παράλληλα και στη μείωση της ανεργίας των ναυτικών, τόνισε ο υπουργός Ε.Ν., ενώ θα φτάσουμε στο σημείο σε ορισμένες ειδικότητες να μην υπάρχουν άνεργοι ναυτικοί. Ως προς τα 40 πλοία που ύψωσαν την ελληνική σημαία έχουν συνολική χωρητικότητα 2.283.716 GT

με μέσον όρο ηλικίας τα 6,4 χρόνια. Αξίζει να σημειωθεί ότι το πρώτο δεκαήμερο του Μαρτίου ενεγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο πλοία συνολικής χωρητικότητας 550.000 GT. Παράλληλα, την ίδια περίοδο υπήρξαν 21 διαγραφές σε πλοία μικρότερης χωρητικότητας. Ο κ. Κεφαλογιάννης έδωσε στη δημοσιότητα επιστολές Ελλήνων εφοπλιστών, σύμφωνα με τις οποίες ο Όμιλος Τσάκου θα φέρει στην ελληνική σημαία όλα τα υπό ναυπήγηση πλοία, που ανέρχονται σε 21. Ο κ. Μιχάλης Χανδρής θα υψώσει την ελληνική σημαία στα τέσσερα δεξαμενόπλοια ενώ η Eastern Mediterranean Maritime του πλοιοκτήτη Αθανάσιου Μαρτίνου θα υψώσει την ελληνική σημαία σε τρία πλοία VLCC. Η Consolidated Marine, που ανήκει στον Όμιλο Λάτση, θα εγγράψει στο ελληνικό νηολόγιο τρία νεότευκτα πλοία, που θα τα παραλάβει το 2008, μεταφοράς υγραερίου VLCC LPG, ενώ



η Remi Maritime του Σπύρου Πολέμη θα φέρει στη σημαία δώδεκα product tankers. Τέλος, η Golden Union του Θεόδωρου Βενιάμη θα υψώσει την ελληνική σημαία σε 20 πλοία, το ίδιο θα πράξουν για τα πλοία τους η Anangel Maritime του Ιωάννη Αγγελικούση και η Alpha Tankers του Χρήστου Κανελλάκη. ☉



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

ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ Α.Β.Ε.Ε.

Βιομηχανικά και Ναυτιλιακά Ανταλλακτικά



Νέα πλοία στην ελληνική ακτοπλοΐα και κρουαζιέρα



Με απόφαση του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλη Κ. Κεφαλογιάννη δρομολογείται, από τις 26 Ιουνίου 2007, στη γραμμή Πειραιά - Χίου - Μυτιλήνης το νεότευκτο επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο «Νήσος Χίος» της εταιρείας Hellenic Seaways. Το νέο αυτό πλοίο, πιστοποιημένο για τις οικολογικές του επιδόσεις, κατασκευάστηκε εξ ολοκλήρου σε ελληνικά ναυπηγεί-

α σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα.

Η δρομολόγηση του υπερσύγχρονου «Νήσος Χίος», υπηρεσιακής ταχύτητας 26 κόμβων, θα αναβαθμίσει το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους επιβάτες στη γραμμή που εξυπηρετεί, συμβάλλοντας παράλληλα στην ανάπτυξη υγιούς ανταγωνισμού προς όφελος των τοπικών κοινωνιών και της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών. Παράλληλα, στο πλαίσιο της πολιτικής του ΥΕΝ για την προσέλκυση κρουαζιερόπλοιων στο εθνικό νηολόγιο, εγκρίθηκε η νηολόγηση του κρουαζιερόπλοιου «The Calypso», της εταιρείας Calypso Navigation Ltd. Το εν λόγω κρουαζιερόπλοιο είναι το πέμπτο που υψώνει την ελληνική σημαία, γεγονός που αποτελεί απόδειξη της αποτελεσματικότητας των μέτρων που ελήφθησαν από το ΥΕΝ προκειμένου να εξασφαλιστούν νέες θέσεις εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς. ☉

Ανανεωμένο κατά 60% το νέο Δ.Σ. του Π.Σ.(Ε).Ν.Π.



Συγκροτήθηκε σε σώμα το νέο Διοικητικό Συμβούλιο του Πανελληνίου Συνδέσμου (Ενωσης) Ναυτικών Πρακτόρων & Επαγγελματιών Χρηστών Λιμένων μετά τις πρόσφατες αρχαιρεσίες.

Το νέο Δ.Σ. που είναι ανανεωμένο κατά 60%, είναι το εξής: Πρόεδρος Ιωάννης Θεολογίτης, αντιπρόεδρος Δημήτριος Μαργέλης, γενικός γραμματέας Ηλίας Σταυριανός, ταμίας Γεώργιος Συμιακός και σύμβουλοι οι κ. Νικόλαος Γεωργόπουλος, Νικόλαος Μαυρίκος, Τριαντάφυλλος Μπίλλης.

Στην επαρχία εκλέχθηκαν αντιπρόσωποι του Π.Σ.(Ε).Ν.Π. & ΕΠ.ΧΡ. Λιμένων οι εξής:

Για τη Βόρεια Ελλάδα Πηνελόπη Σπυροπούλου, για τη Δυτική Στερεά Ελλάδα - Ήπειρο & τα Ιόνια Νησιά Κατερίνα Αθανασίου, για την Πελοπόννησο Κων/νος Κάρλος, για Δωδεκάνησα Γεώργιος Ντινώρας, για την Ανατολική Ελλάδα & Νήσους Αιγαίου Μάρκος Βαμβούνης και για την Κρήτη Αντώνιος Γελασάκης.

Η θητεία του νέου Δ.Σ. είναι τριετής. ☉

Ευχαριστήρια επιστολή



Από τη Σχολή Πλοιάρχων ΑΕΝ Μακεδονίας λάβαμε την παρακάτω ευχαριστήρια επιστολή, που απευθύνεται προς τον κ. Κωστή Κωνσταντάκοπουλο και κοινοποιείται στον κ. Ιωάννη Δρακογιαννόπουλο.

Η επιστολή, την οποία υπογράφουν ο διευθυντής της σχολής κ. Αθανάσιος Καρπώνης και η υπεύθυνη καθηγήτρια Κωνσταντίνα Ρωσσιάδου, αφορά τη δωρεά του προγράμματος SPOS προς την ΑΕΝ Μακεδονίας.

ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ, Ν. Μηχανιώνα

Με την παρούσα εκφράζουμε τις θερμές μας ευχαριστίες προς την εταιρεία COSTA-MARE και ιδιαίτερα στους κ. Κωστή Κωνσταντάκοπουλο και κ. Γιάννη Δρακογιαννόπουλο, που με την πρωτοβουλία τους δώρισαν το πρόγραμμα SPOS στη Σχολή Πλοιάρχων της ΑΕΝ Μακεδονίας και ανέλαβαν την πληρωμή της ετήσιας συνδρομής του.

Το πρόγραμμα SPOS εμπλούτισε το εργαστήριο Μετεωρολογίας της Σχολής μας και θα αποτελέσει ένα πολύτιμο βοήθημα στη διδασκαλία του μαθήματος Ναυτική Μετεωρολογία. Η εκπαίδευση των σπουδαστών μας θα αναβαθμιστεί, καθώς θα διδάσκονται πλέον το μάθημα της μετεωρολογίας σε πραγματικές συνθήκες πλοίου και με τον τρόπο αυτό θα αποκτήσουν τις απαραίτητες γνώσεις αυτής για ένα ναυτικό. ☉

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.

Η ελληνική ναυτιλία υποδέχεται τον κόσμο



Το «PIREAS» είναι μια συνάντηση της παγκόσμιας ναυτιλίας, που από το 1991 διοργανώνεται κάθε δύο χρόνια από το Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων. Το 2005 φιλοξένησε 2.800 μέλη και προσκεκλημένους και φέτος, στο «PIREAS 2007», η συμμετοχή αναμένεται να ξεπεράσει τα 3.500 στελέχη του ναυτιλιακού χώρου. Το «PIREAS 2007» θα πραγματοποιηθεί στις 14 και 15 Ιουνίου, υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλά-



δος καθώς και των Πανεπιστημίων Πειραιά και Αιγαίου. Στις 14/6/2007 στο Μέγαρο Μουσικής θα διεξαχθεί το 3ο Παγκόσμιο Συνέδριο Ναυλομεσιτών με θέμα: «Η μεταμόρφωση της ναυτιλίας». Στις 15/6/2007 το Gala Dinner θα φιλοξενηθεί στις ολυμπιακές εγκαταστάσεις ιστιοπλοΐας του Αγίου Κοσμά. Οι δηλώσεις συμμετοχής θα ξεκινήσουν στις 02/04/2007 ηλεκτρονικά στο www.pireas2007.com. Μέγας χορηγός των εκδηλώσεων του «PIREAS 2007» είναι η εταιρεία Optima Shipbrokers. ☉

Ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της Τράπεζας Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας τον Ιανουάριο ανήλθε σε 1.216,7 εκατομμύρια ευρώ έναντι 1.154,3 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου Ιανουαρίου 2006, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 62,4 εκατομμύρια ευρώ. ☉



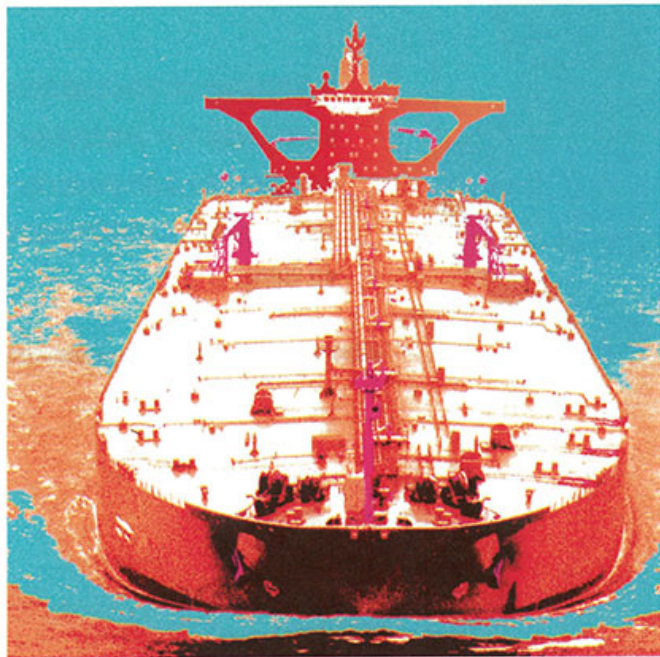
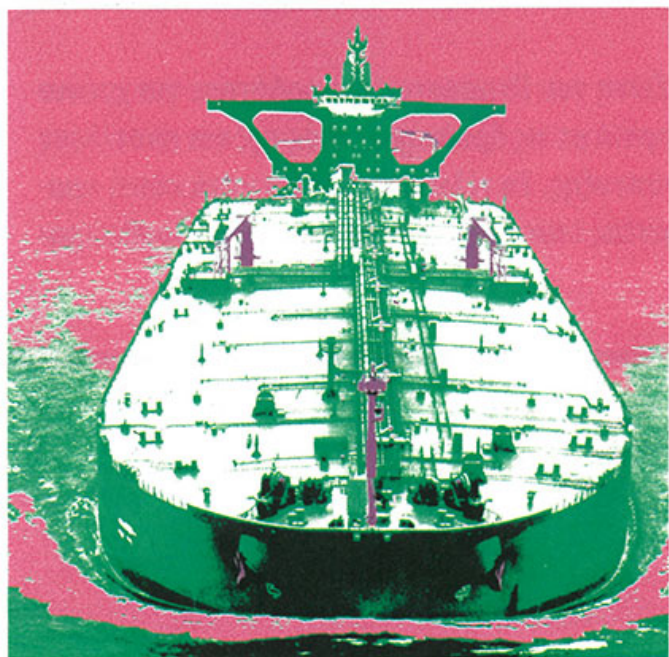
Υποδομές, θεσμικό πλαίσιο και άγονες γραμμές, η τροχοπέδη της ακτοπλοΐας



Ο συντονισμός των δρομολογίων, το έγκαιρο άνοιγμα των πλάνων των ακτοπλοϊκών εταιρειών, το απαγορευτικό για τον απόπλου και γενικότερα όλα αυτά τα προβλήματα της ακτοπλοΐας που ταλαιπωρούν τον επιβάτη και τον τουρισμό στο σύνολό του, απασχόλησαν τη συνέντευξη Τύπου του Hellenic Association of Travel & Tourist Agencies (Hatta). Στη συνέντευξη παρουσιάστηκαν από το πάνελ των ομιλητών τα συμπεράσματα του forum της ακτοπλοΐας που είχε πραγματοποιηθεί στις 5 Μαρτίου. Ο πρόεδρος του Hatta κ. Γιάννης Ευαγγέλου στην ομιλία του επικεντρώθηκε στο βασικότερο πρόβλημα της ακτοπλοΐας, που είναι ο ελλιπής συντονισμός και η έλλειψη συνεργασίας των εμπλεκόμενων φορέων. Ως λύση ο κ. Ευαγγέλου πρότεινε τη δημιουργία ενός κεντρικού φορέα, ο οποίος θα αναλάβει το συντονισμό των ενδιαφερόμενων πλευρών και στη συνέχεια να αναδείξει τις καλύτερες λύσεις των

προβλημάτων. Συνεχίζοντας ο πρόεδρος του Hatta πρότεινε την καθιέρωση ενός κώδικα δεοντολογίας, σκοπός του οποίου θα είναι η στενότερη σχέση των ακτοπλοϊκών εταιρειών προκειμένου να πληροφορείται άμεσα το επιβατικό κοινό για τη διαθεσιμότητα των εισιτηρίων.

Παίρνοντας το λόγο, ο πρόεδρος της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας (ΕΕΑ) κ. Μ. Σακέλλης επισήμανε ότι επιχειρηματίες δεν επιθυμούν επιδοτήσεις αλλά ένα ελεύθερο επιχειρηματικό περιβάλλον για να επενδύσουν. Ο πρόεδρος της ΕΕΑ στη συνέχεια ανέλυσε τις αιτίες που συντρέχουν για την έγκαιρη ανακοίνωση των δρομολογίων, λέγοντας ότι ορισμένα δρομολόγια που έχουν ήδη κατατεθεί από τις εταιρείες στον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας δεν είναι ακόμα διαθέσιμα για κρατήσεις. Αυτή η καθυστέρηση οφείλεται στη διαδικασία έγκρισης από το ΥΕΝ, η οποία και πρέπει να επιταχυνθεί. ☉



First Class tankers: a new perspective



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

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!



Germanischer Lloyd
 OPERATING 24/7

«Με το νομοσχέδιο που ψήφισε η κυβέρνηση για το Μητρώο παραδίδονται απλά μαθήματα εισφοροδιαφυγής»

| Του Γιάννη Μίχα | Νομάρχη Πειραιά



Η Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη του Περάματος τροφοδότησε για χρόνια ολόκληρα τον ευρύτερο Πειραιά με τις δραστηριότητές της και αποτέλεσε παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης. Τα τελευταία χρόνια κατά κοινή ομολογία φθίνει, συμπαρασύροντας τους δείκτες της περιοχής σε δυσθεώρητα ύψη.



Καταβλήθηκε μια προσπάθεια να μπει σε μια σειρά με την εφαρμογή του νόμου για το Μητρώο με στόχο να ωφεληθούν, τόσο οι εργαζόμενοι όσο και οι υγιείς επιχειρηματίες σε αυτήν.

Πρόσφατα η κεντρική διοίκηση αποφάσισε ότι ο νόμος που ίσχυε έως τώρα ήταν «ελλιπής» και προώθησε νέα νομοθετική ρύθμιση. Η Νομαρχία Πειραιά αντέδρασε όπως αντέδρασαν όλοι οι εργαζόμενοι, τα σωματεία και συνδικάτα της Ζώνης, η πλειοψηφία των επαγγελματιών, η ΟΚΕ, η ΓΣΕΕ. Και αντιδράσαμε γιατί ο προηγούμενος νόμος κατά τη γνώμη μας ήταν επαρκής, αποτελεσματικός και σχεδόν πλήρης, και έπρεπε να στηριχθεί από την Πολιτεία.

Πραγματοποιήσαμε έκτακτη σύσκεψη στον πολυχώρο «Απόλλων» στα Καμίνια με τη συμμετοχή βουλευτών, σωματείων, συνδικάτων, επαγγελματιών, φορέων της Ζώνης και εκδώσαμε μάλιστα ψήφισμα που καταδίκασε το νέο σχέδιο νόμου.

Ένα μήνα μετά και κατόπιν της θύελλας αντιδράσεων που ξέσπασε, η κυβέρνηση το απέσυρε και επανήλθε με νέο σχέδιο νόμου, το οποίο και εν τέλει ψηφίστηκε, για το οποίο κληθήκαμε και καταθέσαμε τις απόψεις μας στο ελληνικό Κοινοβούλιο.

Εκφράσαμε εκ νέου την αντίθεσή μας και μαζί με εμάς συντάσσεται το σύνολο των εργαζομένων και των σωστών επιχειρηματιών παρά τις όποιες βελτιώσεις επήλθαν μετά τις τεκμηριωμένες προτάσεις μας.

Ποιοι δεν συντάχθηκαν; Όλες εκείνες οι δυνάμεις στη Ζώνη που έχουν την παράβαση της νομιμότητας καθημερινή πρακτική. Εκείνοι που χρόνια τώρα αξιοποιούσαν ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα την υποκλοπή των ασφαλιστικών εισφορών υπονομεύοντας, στο μέτρο τους, την ελπίδα αξιοπρεπών γηρατειών για τους εργαζόμενους. Πρακτικές που το Μητρώο έθετε εκτός παιχνιδιού.



Οι υγιείς επιχειρήσεις του κλάδου στέναζαν όλα αυτά τα χρόνια από τον αθέμιτο ανταγωνισμό, που υπονόμει στη γέννησή της κάθε θετική δράση για τη Ζώνη. Με το νέο νόμο η κυβέρνηση επιτυγχάνει την ανατροπή της πορείας εξυγίανσης, την αποδυνάμωση των ελέγχων, την ενδυνάμωση των μεσαζόντων και των παρανομούντων, τη στρέβλωση του ανταγωνισμού, τη φαλκίδευση των εργασιακών δικαιωμάτων, και εν τέλει ακυρώνει τις προσπάθειες της Νομαρχίας, με την κατάργηση κρίσιμων διατάξεων του Μητρώου των ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων.

Καταργούνται: Το κριτήριο του ελάχιστου μόνιμου προσωπικού, του αριθμού των ημερομισθίων, του κύκλου των εργασιών, η υποχρέωση ύπαρξης αναγκαίου εξοπλισμού, η έκδοση σήματος. Παράλληλα με την αναστολή καταβολής εισφορών μέχρι τις 31-3-2007 ωθούνται ακόμα και οι έντιμοι επιχειρηματίες να παρακρατήσουν εισφορές των εργαζομένων που οφείλουν να καταβάλουν. Δηλαδή, με τη διάταξη αυτή παραδίδονται απλά μαθήματα εισφοροδιαφυγής. Ειδικότερα, η αναστολή καταβολής των οφειλομένων ασφαλιστικών εισφορών, που σύμφωνα με στοιχεία επιχειρήσεων ξεπερνούν τα 35 εκατ. ευρώ, είναι μία χαριστική και απαράδεκτη διάταξη, με την οποία θα αποστερηθεί το ΙΚΑ από

σημαντικά ποσά, που ουσιαστικά ανήκουν στους εργαζόμενους στη ναυπηγοεπισκευή, υπονομεύοντας ακόμα περισσότερο την προοπτική για μια στοιχειώδως αξιοπρεπή σύνταξη έπειτα από δεκαετίες σκληρής εργασίας, ενώ δημιουργείται κακό προηγούμενο και παράδειγμα για τις μελλοντικές δράσεις εξυγίανσης της ναυπηγοεπισκευής.

Στη Νομαρχία Πειραιά πιστεύουμε ότι υπάρχει διέξοδος από την κρίση και αυτή βρίσκεται στη χωροθέτηση της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης, στη διατήρηση της λειτουργικότητας και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών της, μεταξύ αυτών βέβαια των δεξαμενών της, στην εφαρμογή συγκεκριμένης στόχευσης επιχειρηματικού σχεδίου για την αξιοποίηση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων μας στη διεθνή αγορά και μαζί την ασφάλεια των εργασιών και την προστασία των εργασιακών δικαιωμάτων.

Αυτά αποτελούν τα κρίσιμα ζητήματα για την αναστροφή της ύφεσης.

Δυστυχώς με το νέο νόμο διαβλέπουμε κίνηση σε αντίρροπη κατεύθυνση και οπισθοδρόμηση σε νοσηρές καταστάσεις, που υποσκάπτουν την ίδια την ύπαρξη της Ζώνης.

Ελπίζουμε το μέλλον να μας διαψεύσει. ☹

Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής παρουσίας στην εξειδικευμένη αγορά των εμπορευματοκιβωτίων αλλά και των τακτικών γραμμών αναλύει σε μια πολυσυλλεκτική συνέντευξη που μας παραχώρησε ο κ. Λεωνίδα Δημητριάδη-Ευγενίδη.

Στην εποχή των mega carriers, της αυστηρής ευρωπαϊκής νομοθεσίας περί ανταγωνισμού, της υπερπροσφοράς αλλά και της μετακίνησης του εμπορικού ενδιαφέροντος προς την Ασία, η συνέντευξη του κ. Δημητριάδη-Ευγενίδη είναι επίκαιρη όσο ποτέ.

| Του Λεωνίδα Δημητριάδη-Ευγενίδη | Προέδρου Ομίλου Ευγενίδου

Τα ποιοτικά πληρώματα βοηθούν στη γρήγορη και αξιόπιστη λειτουργία των containers



Πώς κρίνετε την εξέλιξη της αγοράς των τακτικών γραμμών;

Οι τακτικές γραμμές ακολουθούν το εμπόριο κι αυτή τη στιγμή φαίνεται ότι υπάρχει μια ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης. Πάντως, η πτώση των ναύλων και του ύψους των χρονοναυλώσεων ημερησίως καταδεικνύει ότι η προσφορά αρχίζει να ξεπερνά τη ζήτηση.

Ποιος είναι ο ρόλος του πληρώματος στην επιτυχή σχέση μεταξύ πλοιοκτήτη και operator τακτικών γραμμών;

Σημαντικότατος, γιατί οι τακτικές γραμμές απαιτούν ακρίβεια λεπτού και αξιοπιστία και η αξία των εμπορευμάτων, που μεταφέρουν, είναι πάρα πολύ υψηλή. Επομένως, είναι πάρα πολύ σημαντικό, ούτως ώστε τα ποιοτικά πληρώματα να βοηθήσουν στη γρήγορη και αξιόπιστη λειτουργία των containers κατά κύριο λόγο πλοίων.

Ποιες σκέψεις σας θα μοιραζόσασταν με ένα νέο αξιωματικό Ε.Ν. που θα επιθυμούσαμε να σταδιοδρομήσει στις τακτικές γραμμές;



Η σκέψη είναι ότι οι εμπειρίες που θα αποκτήσει στις τακτικές γραμμές θα τον βοηθήσουν πολύ στο να γίνει καλύτερος ναυτικός σε πολύ σύγχρονα και τεχνολογικά προηγμένα πλοία και οι εμπειρίες τις οποίες θα αποκτήσει στις φορτοεκφορτώσεις θα του δώσουν και μίαν ευρύτερη αντίληψη των logistics βοηθώντας τον, μεταξύ άλλων, κάποια μέρα ενδεχομένως να γίνει και στέλεχος ξηράς μιας ναυτιλιακής ή μεταφορικής εν γένει εταιρείας. Πάντως, όλες οι κατηγορίες ποντοπόρων έχουν τα ενδιαφέροντά τους και τις προκλήσεις τους.

Υπάρχουν ενδείξεις για αύξηση ή μείωση των εξαγωγών από χώρες της Άπω Ανατολής προς τις χώρες της Αμερικής και της Ευρώπης;

Πιστεύω ότι οι ατμομηχανές της παγκόσμιας οικονομίας, που είναι η Κίνα και η Ινδία, κατά κύριο λόγο, κάποια στιγμή θα χαλαρώσουν τους ρυθμούς μιας που τόσο η Ευρώπη όσο και η Αμερική κάποια στιγμή θα πιεστούν πάρα πολύ από το βάρος της έλλειψης της ανταγωνιστικότητας και της συρρίκνωσης των δικών τους ειδικών δυνατοτήτων. Επομένως, παρόλο που υπήρξε αυξητική ρο-

πή, πιστεύω ότι αυτή η δυναμική πιθανόν κάποια στιγμή θα χαλαρώσει. Ούτως ή άλλως, η παγκοσμιοποίηση με τα όσα καλά αλλά και τα πολλά αρνητικά στοιχεία της είναι στο ξεκίνημά της και όλα της τα στοιχεία θέλουν χρόνο για να αξιολογηθούν.

Πώς κρίνετε την αγορά των ναυπηγήσεων των νεότευκτων containers ships; Τι πρόκειται να γίνει με τα μικρότερα βαπόρια πρόσφατης ναυπηγήσεως, τα οποία θα τα διαδεχθούν τα μεγαλύτερα νεο-ναυπηγηθέντα;

Είμαι από αυτούς που πιστεύουν ότι πρέπει να υπάρχει μια ισορροπία ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση. Όλα είναι καλά όταν οι καμπύλες είναι ανοδικές και όταν υπάρχει ζήτηση που μπορεί να απορροφήσει την προσφορά. Τα container πλοία στις τακτικές γραμμές δεν είναι όπως τα bulk carriers και τα tankers, όπου τα κόστη για τους operators αφορούν κατά κύριο λόγο το θαλάσσιο έργο. Για τους container operators, ο μεγάλος κίνδυνος είναι ότι μια κάμψη του εμπορίου ή σημαντικές αλλαγές στις ροές των φορτίων δη-

μιουργούν κι ένα τεράστιο κόστος στο redundancy των containers, τα οποία βρίσκονται υπό την κατοχή τους χωρίς εμπορεύματα με αποτέλεσμα να έχουν τεράστια storage και capital costs για τα containers τους. Επομένως, σε μια κάμψη λόγω και των άλλων πιέσεων κόστους, η πίεση σε περίπτωση που αυτές οι μεγάλες εταιρείες που ναυλώνουν πλοία από πλοιοκτήτες θα είναι μεγάλη, γιατί θα έχουν και το inland cost, που θα πιέζει το profit and loss account τους, και βεβαίως αυτή θα είναι μεγαλύτερη στα σχετικά μικρότερα πλοία τα οποία, ούτως ή άλλως, είναι μεγάλα για να κάνουν απλά regional trades. Άρα, αυτό είναι ένα ενδιαφέρον ερώτημα. Βέβαια, δεν θέλω να είμαι απόλυτος αλλά φοβάμαι ότι θα υπάρξουν δυσκολίες στο μέλλον.

Υπάρχει κάποιος σημαντικός λόγος που χτίζονται μεγαλύτερα containers ή απλώς ακολουθούν τις αυξητικές παραγγελίες των tankers και bulk carriers;
Τα economies scales είναι παντού είναι η απάντησή μου, αυτά κατά κύριο λόγο καθοδηγούν. Τα economies of scale ισχύουν εφόσον υπάρχουν



φορτία. Εάν δεν υπάρχουν φορτία τότε μπορεί να γίνουν ένα μεγάλο μπούμερανγκ. Επομένως, εγώ δεν είμαι από αυτούς που χαίρονται που οι ναυπηγήσεις, ειδικά πλοίων containers, έχουν τους ρυθμούς τους οποίους έχουν, γιατί κάποια στιγμή θα δημιουργηθούν μεγάλες πιέσεις.

Ποιος είναι ο κυριότερος λόγος που παρατηρείται σταδιακή συρρίκνωση των δραστηριοτήτων του ελληνικού εφοπλισμού στις τακτικές γραμμές;

Ο ελληνικός εφοπλισμός δεν θα έλεγα ότι συρρικνώνεται όσον αφορά το liner shipping, τουναντίον, γιατί πάρα πολλοί Έλληνες εφοπλιστές κτίζουν πλοία, τα επανδρώνουν και τα ναυλώνουν στις μεγάλες εταιρείες containers. Επομένως, εμμέσως η συμμετοχή του ελληνικού εφοπλισμού είναι ιδιαίτερα αυξανόμενη και αυτό είναι πάρα πολύ θετικό. Με ανησυχεί βέβαια η θέσπιση των καινούργιων κανόνων ανταγωνισμού όσον αφορά τις conferences και τα consortia, γιατί δεν είναι καλό γι' αυτούς οι οποίοι ναυλώνουν να περιορίζεται ο αριθμός των players σε λιγότερους και μεγαλύτερους. Αυτό είναι ένα θέμα που έχει μεγάλο ενδιαφέρον. Είναι λογικό ότι οι Έλληνες εφοπλιστές των αμιγώς liner πρέπει να είναι περισσότερο συγκεντρωμένοι σε πιο niche αγορές λόγω του μεγέθους των megacarriers. Από την άλλη πλευρά, και σημειώστε την ώρα και τη στιγμή που το αναφέρω, κάποια στιγμή όταν αυξηθούν οι πιέσεις των megacarriers

ως ναυλωτών πλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας containers, πιθανόν και οι Έλληνες λόγω ελλείψεως απασχολήσεως θα αναγκαστούν να δημιουργήσουν κι αυτοί τις δικές τους τακτικές γραμμές. Αυτό είναι κάτι που θεωρώ σχεδόν σίγουρο, βεβαίως σε μια προοπτική χρόνου, και είναι κάτι που πρέπει όλοι να το έχουμε στο μυαλό μας.

Ποια νηολόγια προτιμώνται και για ποιον λόγο;

Αυτό δεν είναι μια απλή απάντηση γιατί εξαρτάται από το είδος των πλοίων και το είδος των εμποριών. Όλα τα νηολόγια έχουν τα θετικά και τα αρνητικά τους. Γεγονός είναι όμως ότι, ανεξαρτήτως νηολογίου, η ελληνόκτητος ναυτιλία έχει αναπτύξει κριτήρια εξόχως ποιοτικά. Εξάλλου, λόγω των αυστηρότερων καθημερινά κανονισμών σε θέματα ασφαλείας, περιβάλλοντος και ρύπανσης, τα πλοία οφείλουν να τηρούν υψηλές προδιαγραφές. Ο ελληνικός εφοπλισμός, έχοντας μειώσει τόσο σημαντικά το όριο ηλικίας με όλα τα καινούργια new buildings αλλά και με τα υψηλά standard διατήρησης των παλαιότερων πλοίων, είναι σε πάρα πολύ καλό σημείο. Η στήριξη πάντως του ελληνικού νηολογίου, όσο είναι βεβαίως εφικτό, ειδικά σε ό,τι αφορά τα πληρώματα, είναι ιδιαίτερα σημαντική γιατί η ναυτεργασία είναι από τους ζωτικότερους στρατηγικούς εταίρους της ελληνικής ναυτιλίας.

Ευχαριστώ πολύ. ●



transit worldwide agencies S.A.

EVERYTHING ABOUT SHIPPING

AGENCY & SHIPCHANDLING IN:

1. ALGERIA / 2. ANGOLA / 3. ARGENTINA / 4. AZORES ISLAND / 5. BANGLADESH / 6. BENIN / 7. BRAZIL / 8. BULGARIA / 9. CANADA / 10. CAMEROON / 11. CANARY ISLANDS / 12. CHILE / 13. CHINA / 14. CROATIA / 15. CUBA / 16. DOMINICAN REPUBLIC / 17. ECUADOR / 18. EGYPT / 19. FRANCE / 20. JAMAICA / 21. GIBRALTAR / 22. GHANA / 23. GUATEMALA / 24. HONDURAS / 25. HONG KONG / 26. INDIA / 27. ITALY / 28. IVORY COAST / 29. KENYA / 30. KOREA SOUTH / 31. LIBYA / 32. MALAYSIA / 33. MALTA / 34. MAURITANIA / 35. MAURITIUS / 36. MEXICO / 37. MOROCCO / 38. NAMIBIA / 39. NIGERIA / 40. NETHERLAND ANTILLES / 41. OMAN / 42. PAKISTAN / 43. PANAMA / 44. PHILIPPINES / 45. PORTUGAL / 46. PERU / 47. PUERTO RICO / 48. ROMANIA / 49. SENEGAL / 50. SINGAPORE / 51. SLOVENIA / 52. SOUTH AFRICA / 53. SPAIN / 54. SUDAN / 55. SURINAM / 56. TAIWAN / 57. THAILAND / 58. TONGO / 59. TUNISIA / 60. TURKEY / 61. UKRAINE / 62. UNITED ARAB EMIRATES / 63. UNITED KINGDOM / 64. U.S.A. / 65. URUGUAY / 66. VENEZUELA / 67. VIETNAM / 68. WEST INDIES / 69. YEMEN

Transit Worldwide Agencies S.A.

108 Kolokotroni str. - 5th floor, 185 35 Piraeus Greece

Tel.: +30210 - 4101290, 95 Fax: +30210 - 4115332 E-mail: twatwa@twatwa.gr, www.twa-shipping.com



Νέα δεδομένα από την Ε.Ε. για τα τακτικά δρομολόγια

Οι θαλάσσιες μεταφορές παίζουν κρίσιμο ρόλο στις εμπορικές σχέσεις της Ε.Ε. με τις τρίτες χώρες και φυσικά στους αναπτυξιακούς της στόχους. Αντιπροσωπεύουν περίπου 45% του εξωτερικού εμπορίου της Ε.Ε. κατ' αξία και περίπου 75% κατ' όγκο. Οι ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες αναλαμβάνουν ολοένα σημαντικότερο ρόλο στην αλματώδη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, κυρίως στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ Ασίας και Ευρώπης.



Κατά τη διάρκεια αυτής της δυναμικής εξέλιξης, η παγκόσμια και η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή αγορά λειτούργησαν με αξιοπιστία και αποτελεσματικότητα στον τομέα των τακτικών υπηρεσιών (μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων) αλλά και στις μη τακτικές υπηρεσίες (μεταφοράς με ελεύθερα φορτηγά πλοία). Η «ομαδική εξαίρεση» από τους κανόνες ανταγωνισμού για τις «ναυτιλιακές διασκέψεις» τακτικών μεταφορών (Conferences) έδινε τη δυνατότητα σε συννευγασμένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις να κα-

θορίζουν, μεταξύ άλλων, τους ναύλους και να ρυθμίζουν τη μεταφορική ικανότητα σύμφωνα με τον κανονισμό 4056/86. Η εξαίρεση αυτή από τους κανόνες του ανταγωνισμού έδωσε τη δυνατότητα σταθερής ροής στις θαλάσσιες μεταφορές με σταθερότητα στις τιμές και στην ποιότητα των υπηρεσιών, καθώς και τη διατήρηση της βιωσιμότητας μεσαίων επιχειρήσεων.

Στο γενικότερο ευρωπαϊκό πλαίσιο απελευθέρωσης των υπηρεσιών, μεταξύ των οποίων και οι μεταφορές όπως έχει ζητήσει από το 2000 το Ευρω-

παϊκό Συμβούλιο της Λισσαβώνας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε την πρότασή της για την αναθεώρηση του κανονισμού 4056/86.

Ισχυριζόμενη ότι ο κλάδος δεν χρειάζεται πια προστασία από τον ανταγωνισμό για να παράσχει τις υπηρεσίες και ότι ο ανταγωνισμός θα έχει περισσότερα οφέλη παρά κινδύνους, πρότεινε την πλήρη κατάργηση του κανονισμού, δηλαδή την κατάργηση των «διασκέψεων».

Η πρόταση κατάργησης της ομαδικής εξαίρεσης απασχόλησε έντονα το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.



Μια ομάδα ευρωβουλευτών συμφωνούσε με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την πλήρη κατάργηση των διασκέψεων. Μια άλλη ομάδα, μεταξύ των οποίων και η υπογράφουσα -η οποία είχα την τιμή να είμαι και εισηγήτρια στην πρώτη συζήτηση-, υποστήριξε την υιοθέτηση τουλάχιστον ενός εναλλακτικού πλαισίου συνεργασίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων τακτικών γραμμών έναντι του συστήματος των ναυτιλιακών διασκέψεων. Λάβαμε υπόψη μας τις ανησυχίες των πελατών και τις αυξημένες απαιτήσεις τους από τα μεταφορικά θαλάσσια συστήματα. Τονίσαμε όμως και τους κινδύνους από την απότομη απορρύθμιση του συστήματος μεταφορών, καθώς και τους κινδύνους για την εξαφάνιση των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων ενόψει της συνεχούς αυξανόμενης τάσης συγχωνεύσεων στον κλάδο, κάτι που θα λειτουργεί ενάντια

στον υγιή ανταγωνισμό. Η European Liner Affairs Association (ELAA) είχε ήδη προτείνει την καθιέρωση ενός «συστήματος ανταλλαγής πληροφοριών» μεταξύ ναυτιλιακών επιχειρήσεων, το οποίο έτυχε ιδιαίτερης προσοχής.

Στην τελική μας θέση τονίσαμε ότι η εναλλακτική πρόταση θα πρέπει να παράσχει ασφάλεια δικαίου στο ναυτιλιακό κλάδο που επηρεάζεται από τη νομοθεσία αυτή και γι' αυτό επιμείναμε στο να καθοριστούν σαφείς κατευθυντήριες γραμμές. Αυτό θα επέτρεπε στους μεταφορείς να προσαρμοστούν στο νέο ρυθμιστικό πλαίσιο με ασφάλεια και θα συντελούσε στην ομαλή μετάβαση προς ένα πλήρες ανταγωνιστικό καθεστώς. Οι κατευθυντήριες γραμμές θα πρέπει μάλιστα να καθοριστούν σε συνεργασία με τους ενδιαφερομένους και σε διαβούλευση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.

Άλλη διάσταση που τονίσαμε είναι ότι, επειδή οι ναυτιλιακές διασκέψεις λειτουργούν σε διεθνές πλαίσιο, η κατάργηση του κανονισμού 4056/86 θα μπορούσε να έχει αντίκτυπο στο εμπόριο με τρίτες χώρες γι' αυτό ζητήσαμε να δοθεί προσοχή στα υπάρχοντα νομικά και λειτουργικά καθεστώτα σε άλλα μέρη (Κίνα, ΗΠΑ, Ιαπωνία, Σιγκαπούρη και Ινδία). Είναι χρήσιμο να έχουμε καλύτερη γνώση της θέσης των τρίτων χωρών και να αξιολογήσουμε σε ποιο βαθμό είναι αυτές πρόθυμες να προσαρμόσουν τα συστήματά τους στη νέα πολιτική της Ε.Ε. Προτάθηκε, λοιπόν, μια διαφανής επισκόπηση της επίσημης θέσης των τρίτων χωρών και οι πληροφορίες που θα συλλέξουμε να χρησιμοποιηθούν και για τις κατευθυντήριες γραμμές.

Κάτι άλλο που επισημάναμε είναι ότι οι μελέτες επιπτώσεων που διαθέτει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν είναι ούτε πλήρεις ούτε πειστικές κατά την άποψη πολλών ευρωβουλευτών που να δικαιολογούν την κατάργηση του κανονισμού 4056/86. Παρ' όλα αυτά, στις 18 Οκτωβρίου 2006, το νέο καθεστώς (νέος κανονισμός) τέθηκε σε ισχύ. Το τέλος της εξαίρεσης για την κατηγορία των ναυτιλιακών διασκέψεων θα ισχύσει ύστερα από μεταβατική περίοδο δύο ετών. Στο διάστημα λοιπόν αυτό, ας είμαστε όλοι, πολιτικοί και ναυτιλιακοί παράγοντες, ιδιαίτερα προσεκτικοί για να προσαρμοστούμε σωστά και αρμονικά στα νέα δεδομένα και να αποκομίσουμε τη μέγιστη δυνατή εμπειρία από την ενδιάμεση αυτή περίοδο. Τα συμπεράσματα θα είναι χρήσιμα για τη μελλοντική χάραξη πολιτικής αφενός και την επιχειρηματική δράση αφετέρου. ☉

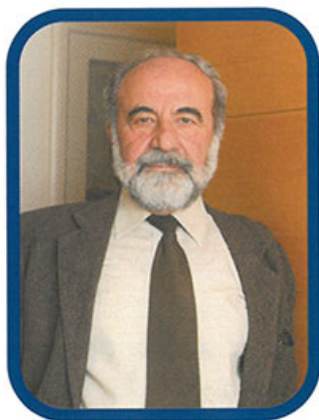


» Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΚΟΥΡΣΑ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ

(Μία θεώρηση του α' τριμήνου του 2007)

Το παρόν άρθρο σκοπό έχει την ανίχνευση των τρεχουσών τάσεων του ελληνικού εφοπλισμού στον τομέα των ναυπηγικών παραγγελιών στα χρονικά πλαίσια του α' τριμήνου του 2007. Στηρίζεται, δε, στα δεδομένα που ήταν γνωστά μέχρι και την αρχή του 3ου δεκαημέρου του Μαρτίου, πράγμα που σημαίνει ότι πιθανές μεταβολές των δεδομένων (μάλλον με την έννοια της πρόσθεσης μερικών παραγγελιών, παρά το αντίθετο) μπορεί να μεταβάλουν κάπως και τα συμπεράσματα. Οποσδήποτε, ό,τι μέχρι τώρα είναι γνωστό αρκεί για την ανίχνευση της «γενικής» τάσης.

| Του Γιώργου Μπάνου | Shipbuilding Consultant George Moundreas Company S.A.



Λοιπόν, στους τρεις αυτούς μήνες σημειώσαμε 123 νέες παραγγελίες (και 18 options), συνολικής επένδυσης \$ 6,8 δισ. - εξαιρουμένων των options. Σε αυτήν την τόσο γενική θεώρηση, μια σύγκριση με τα συνολικά δεδομένα του 2006 (322 παραγγελίες/\$ 16,65 δισ.) σε μια προέκταση (projection) προαναγγέλλει για το τρέχον έτος περίπου 492 παραγγελίες συνολικής δαπάνης περίπου \$ 27 δισ.! Τα σχόλια ανήκουν στον αναγνώστη!

Οι εν λόγω 123 παραγγελίες αναλύονται σε 31 (+6 options) δεξαμενόπλοια (1 VLCC, 6 suezmax, 2 aframax, 2 product carriers και 20 chemicals) δαπάνης \$ 1,44 δισ., 73 (+2 options) bulkcarriers (30 capers, 17 post-panamax και 26 supramax) δαπάνης \$ 3,87 δισ., 13 containers (79,140 TEU) δαπάνης \$ 1,16 δισ. και, τέλος, 6 πλοία μεταφοράς αυτοκινήτων (PCTC) δαπάνης \$ 0,33 δισ. Οι παραπάνω αναφερόμενες εξελίξεις σαφώς απηχούν μια συνεχώς επιβεβαιούμενη εμπιστοσύ-

νη της πλοιοκτησίας στο βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο μέλλον της ναυλαγοράς, πάντοτε με άξονες κίνησης τις Κίνα, Ινδία, Ρωσία, Βραζιλία, με κύριο μοχλό τη μεταφορά μεγάλου όγκου χύδην φορτίων (σιδηρομεταλλεύματα και άνθρακα). Εξ αυτού προκύπτει η πρόσφατη σχετικά μετατόπιση του ενδιαφέροντος από το δεξαμενόπλοιο στο bulkcarrier, που εδώ και περίπου τρεις μήνες μονοπωλεί το ενδιαφέρον στους τομείς της δραστηριότητας second hand και ναυπηγήσεων.

Όπως είναι φυσικό, μια τέτοια στροφή του ενδιαφέροντος αρχίζει να συγκινεί τους ναυπηγούς οι οποίοι, μέχρι πρότινος, είχαν, κατά κάποιον τρόπο, «βολευτεί» με το tanker, που, όπως είναι ευρέως γνωστό, προσφέρεται για μεγαλύτερη παραγωγικότητα και προστιθέμενη αξία. Η επιμονή, όμως, στη μέχρι τώρα πρακτική τους ενείχε τον άμεσο κίνδυνο της απομάκρυνσης της πελατείας τους, που μοιραία θα στραφεί όπου το ενδιαφέρον της μπορεί να ικανοποιηθεί. Και με δεδομένο το συντηρητισμό του εφοπλιστικού κόσμου, η «στροφή» του είδους μπορεί να σημάνει και προσκόλληση στον ανταγωνιστή, με αποτέλεσμα την οριστική απώλεια του πελάτη. Συμβαίνουν κάτι τέτοια στη ναυτιλία...

Έτσι, πρόσφατα είδαμε μεγάλα ναυπηγεία, που μέχρι πριν από λίγο καιρό δεν ήθελαν «ούτε να ακούσουν» για bulkcarriers, να επιστρέφουν σε αυτά δυναμικά με πρώτη την Daewoo, που ήδη έκλεισε δύο capesize bulkcarriers (180.000 DWT) στο ναυπηγείο της στην Κορέα και άλλα 6 στην από εκείνην ελεγχόμενη Daewoo-Mangalia H.I. της Ρουμανίας. Έπονται Hanjin και Sungdong ενώ είναι σχεδόν βέβαιο ότι και οι υπόλοιποι «μεγάλοι» σύντομα θα τους ακολουθήσουν.

Ως φυσικό επακόλουθο των παραπάνω, οι ναυπηγικές τιμές άρχισαν ανηφορική πορεία σε όλα τα μεγέθη. Το handy size (28-32.000 DWT) από \$ 24 m στα 28 μέχρι και (στην Κορέα) 32 m, το supramax (53-58.000 DWT) από \$ 29 m στα 36-38 m, και, τέλος, το capesize (170-180.000 DWT) από



τα 65 στα 82 m(!) στην Κορέα επίσης, που μάλλον πρωτοπορεί στις αυξήσεις.

Και ενώ το τρέχον σκηνικό είναι μάλλον δεδομένο, ερώτημα προβάλλει ως προς τη διάρκεια. Τούτο θα εξαρτηθεί από αριθμό παραγόντων/εξελίξεων, κυριότεροι των οποίων είναι (α) η εξέλιξη της ναυλαγοράς, που, εκτός απροόπτου, δεν φαίνεται να αλλάζει για το δυνάμενο να προβλεφθεί μέλλον, (β) η ταμειακή και δανειοληπτική ικανότητα του εφοπλισμού, που μάλλον απαντάται από τη μόλις προηγηθείσα παρατήρηση και (γ) από την ικανότητα των ναυπηγείων να διαθέτουν κλίνες για χρονικά αποδεκτές και ρεαλιστικές παραδόσεις. Επί του τελευταίου (γ), έχει ήδη καλυφθεί σημαντικό μέρος του 2010 και «πατήσαμε» το 2011, την πενταετία δηλαδή, πράγμα πρωτοφανές στην ιστορία της ναυπηγικής βιομηχανίας! Νέα ναυπηγεία αναφέρονται καθημερινά στην Κίνα και, κάπως, στην Κορέα, ναυπηγεία «προοπτικών», κληρονόμοι μιας μέχρι τώρα πείρας στον τομέα του block construction sub-contracting ή «out of the blue»...

Όλοι γνωρίζουμε καλά ότι η πρόβλεψη των μελλοντικών εξελίξεων στην παγκόσμια οικονομία και, κατ' ακολουθία, στη ναυλαγορά πάντοτε υπήρξε ένα σκληρό εγχείρημα με πλήθος ασάθμητων παραγόντων - και των πολιτικών ακόμη παρεμβάσεων μη αποκλεισμένων. Στην προκειμένη περίπτωση, οι προοπτικές μιας συνεχούς, α-ένης ανάπτυξης των χωρών που ήδη προαναφέραμε (τις οποίες και άλλες χώρες ή και περιοχές πιθανόν θα ακολουθήσουν), στο πλαίσιο μιας μελλοντικής ανθρωπότητας οκτώ εκατομμυρίων ψυχών με την αντίστοιχη αύξηση της ζήτησης αγαθών και υπηρεσιών, συνδυαζόμενη με την άκρως λογική θέση, ότι, δηλαδή, η συνεχής εισροή νεοτεύκτων εν απουσία διαλύσεων δεν μπορεί παρά κάποια στιγμή να ανατρέψει την ισορροπία προσφοράς και ζήτησης, προκαλεί δύσκολα επίλυσιμα προβλήματα.

Προς το παρόν, ο χορός καλά κρατεί και λίγοι είναι εκείνοι που αντέχουν να μείνουν εκτός πίστεας!... ☺

» Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων: μισός αιώνας παρουσίας

Στις 26 Απριλίου 1956, το «Ideal-X», το πρώτο πλοίο που μετέφερε εμπορευματοκιβώτια, απέπλευσε από το λιμάνι του Newark (ΗΠΑ). Το «Ideal-X» μετέφερε, εκτός από συμβατικό υγρό φορτίο, 58 εμπορευματοκιβώτια (Ε/Κ) 35 ποδών έκαστο. Ουσιαστικά επρόκειτο για ένα μετασκευασμένο τάνκερ, του οποίου την ιδέα είχε συλλάβει ο τότε μεγαλοπαράγων χερσαίων μεταφορών στις ΗΠΑ και αργότερα ιδρυτής της Sea Land, Malcom McLean (1914-2001). Αρχικός σκοπός του McLean, ο οποίος είχε ξεκινήσει σαν φορτηγατζής, ήταν η χρησιμοποίηση των εμπορευματοκιβωτίων για να μειώσει το κόστος φορτοεκφόρτωσης. Στην πραγματικότητα, ο πρώην οδηγός φορτηγών κατάφερε να ανατρέψει το *modus operandi* της ναυτιλιακής αγοράς τακτικών γραμμών (liners).



Σήμερα, ύστερα από 50 χρόνια εξέλιξης των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, τα containerships πρωταγωνιστούν στην παγκόσμια ναυτιλιακή σκηνή. Οι θαλάσσιοι μεταφορείς containers και οι τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων, οι δυο σημαντικότεροι παράγοντες της συγκεκριμένης βιομηχανίας, παρουσιάζουν αξιοσημείωτη ανάπτυξη τις τελευταίες δεκαετίες. Σύμφωνα με στοιχεία των Ηνωμένων Εθνών (UNCTAD, 2004), η χωρητικότητα του στόλου πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως αυξήθηκε κατά 727% την περίοδο 1980-2003. Κατά την ίδια περίοδο, η

χωρητικότητα του παγκοσμίου στόλου αυξήθηκε 25%. Ανάλογη αύξηση παρουσιάζουν οι κινήσεις εμπορευματοκιβωτίων στα λιμάνια. Ενδεικτικά, το παγκόσμιο throughput εμπορευματοκιβωτίων σε λιμένες το 2002 ανήλθε στα 266,3 Twenty-Foot Equivalent Units (TEUs), αυξανόμενο κατά 22,5 εκατ. TEUs ή 9,2% πιο πάνω από το 2001. Αυτή η σημαντική αύξηση της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων αναμένεται να συνεχιστεί στο εγγύς μέλλον. Σύμφωνα με στοιχεία του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου (ICC, 2005), το παγκόσμιο throughput εμπορευματοκιβωτίων στους λιμένες αναμένεται να αυξάνεται με ρυθμό περί το 10%

Των **Παναγιώτη Τσιλιγγίρη** | Υποψήφιου διδάκτορα, Εργαστήριο Θαλασσιών Μεταφορών ΕΜΠ, & **Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη** | Καθηγητή ΕΜΠ, πρώην διευθύνοντος συμβούλου ΟΛΠ Α.Ε.



ετησίως. Μάλιστα, σε συγκεκριμένες αγορές η ανάπτυξη ελπίζεται να είναι μεγαλύτερη. Συγκεκριμένα και χωρίς να στεκόμαστε στην περίπτωση της Κίνας, οι κινήσεις εμπορευματοκιβωτίων στις αγορές του Ειρηνικού και της Ρωσίας αναμένεται να αυξηθούν ετησίως κατά 10-12% και 15-20%, αντιστοίχως. Αλλά και πέρα από το μικρόκοσμο της ναυτιλίας, η μέθοδος μεταφοράς με κοντέινερ (containerization) υπήρξε καταλύτης της παγκοσμιοποίησης του εμπορίου, καθώς επιτάχυνε τη μεταφορά των αγαθών, μείωσε το συνολικό κόστος μεταφοράς και παρέσχε αυξημένη προστασία από ανεπιθύμητες ενέργειες.

Η αγορά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διά θαλάσσης έχει χαρακτηριστικά παρόμοια με αυτά της «μητρικής» της ναυλαγοράς liner ή, αλλιώς, τακτικών γραμμών. Η ναυλαγορά liner, στην οποία συγκαταλέγονται και άλλες θαλάσσιες μεταφορές τακτικής συχνότητας υπηρεσίας, όπως η επιβατηγός ναυτιλία και τα πλοία Ro-Ro, παρουσιάζει σημαντικές διαφορές από τη ναυλαγορά tramp ή charter. Στη ναυλαγορά liner, τα πλοία προσφέρουν δρομολόγια με προκαθορισμένη τη συχνότητα υπηρεσίας και την αλληλουχία λιμένων σε κάθε διαδρομή, μεταφέρουν μοναδοποιημένο φορτίο σχετικά υψηλής αξίας, ενώ πλέουν μισογεμάτα στα διάφορα σκέλη του ταξιδιού. Ιστορικά, στη ναυλαγορά liner οι εταιρείες είναι οργανωμένες σε κοινοπραξίες (cartels) με κάθε μέλος να χρεώνει ομοιόμορφους ναύλους, οι οποίοι συχνά είναι αρκετά υψηλοί («χρέωση όσο σηκώνει») - «charge what the traffic can bear»). Η κοινοπραξία λαμβάνει ομαδικά μέτρα για να αντιμετωπίσει τον εξωτερικό ανταγωνισμό, ενώ εσωτερικοί κανονισμοί σκοπεύουν να περιορίσουν τον ανταγωνισμό εκ των έσω. Ο ανταγωνισμός μεταξύ εταιρειών containerships συνήθως περιορίζεται στην ποιότητα υπηρεσίας (πλοίο, συχνότητα υπηρεσίας κ.ά.) παρά αφορά πόλεμο ναύλων.

Στην καθημερινή τους πρακτική, οι ναυτιλιακές εταιρείες μεταφοράς Ε/Κ αντιμετωπίζουν μια πληθώρα προβλημάτων απόφασης στρατηγικού, τα-



κτικού ή επιχειρησιακού χαρακτήρα. Μολαταύτα, οι ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετωπίζουν συχνά όμοια προβλήματα διοίκησης, καθώς όλες έχουν εν τέλει κοινό στόχο: τη βέλτιστη εκμετάλλευση των στόλων τους. Άλλωστε, κάθε πλοίο αποτελεί επένδυση πολλών εκατ. ευρώ, με καθημερινά λειτουργικά έξοδα συχνά δεκάδων χιλιάδων ευρώ. Συνεπώς, η βελτιστοποίηση στην αξιοποίηση του στόλου οδηγεί σε σημαντικά οφέλη.

Στη διάρκεια του μισού αιώνα παρουσίας των containerships επήλθαν σημαντικές αλλαγές στην αγορά των θαλάσσιων μεταφορέων Ε/Κ, κυρίως όσον αφορά το μέγεθος των πλοίων και τον ανταγωνισμό.

- Μέγεθος containerships: Το σημερινό μεγαλύτερο πλοίο μεταφοράς Ε/Κ (το «Emma Maersk», επίσημης χωρητικότητας 11.000 TEUs, αλλά ανεπίσημης ίσως παραπάνω) μπορεί να μεταφέρει περίπου 190 φορές περισσότερα εμπορευματοκιβώτια από ό,τι το «Ideal-X». Αυτή η αύξηση του μεγέθους κινήθηκε από τη μείωση κόστους ανά Ε/Κ (κυρίως εν

πλω) και απορρέει από οικονομίες κλίμακας σε κόσθη κεφαλαίου και λειτουργικά κόσθη (κόστη πληρώματος, εφοδιασμού, κατανάλωσης). Αντιθέτως, ανοικονομίες κλίμακας μπορεί να προκύψουν στα λιμάνια, καθώς η υποδομή τους (γερανοί, χώρος αποθήκευσης κ.λπ.) δεν είναι έτοιμη να εξυπηρετήσει τα πλοία αυτά με αποδοτικό τρόπο.

- Ανταγωνισμός: Τις τελευταίες δεκαετίες έχει παρατηρηθεί η είσοδος ανεξάρτητων εταιρειών (εκτός κοινοπραξίας) στην αγορά. Επίσης, σύγχρονες μεγάλες εταιρείες liners, που αρχικά ήταν οργανωμένες σε κοινοπραξίες, αποσχίστηκαν από τις κοινοπραξίες και έγιναν ανεξάρτητες (βλ. Maersk, Evergreen). Παρά το όποιο ρεύμα ανταγωνισμού, η αγορά containerships παρουσιάζει μίαν αξιοσημείωτη συγκέντρωση, με τις 10 μεγαλύτερες εταιρείες να κατέχουν το 60% της αγοράς.

Παρά τα -δίχως άλλο- ανθηρά οικονομικά οφέλη που συνεπάγεται αυτή η ραγδαία άνοδος των όγκων φορτίου Ε/Κ, η αγορά μεταφοράς Ε/Κ δεν



είναι απαλλαγμένη από επιχειρησιακά προβλήματα. Τα βασικότερα από αυτά τα προβλήματα είναι τα ακόλουθα:

- Ανισορροπία εμπορικών ροών, κυρίως από και προς Κίνα.
- Παρατεταμένος χρόνος αναμονής πριν από την πρόσδεση πλοίων στην προκυμιά.
- Μη ικανοποιητική παραγωγικότητα τερματικών σταθμών Ε/Κ.
- Συμφόρηση στις πύλες εισόδου/εξόδου φορτηγών στους λιμένες.
- Χρονοβόρες διαδικασίες επιθεώρησης των Ε/Κ λόγω security.
- Προβλήματα συντονισμού ενεργειών ανάμεσα σε διαφορετικούς παίκτες.

Επίσης, υπάρχουν κάποια στοιχεία που μας κάνουν να είμαστε σκεπτικοί όσον αφορά τη διατήρηση του φρενήρους ρυθμού ανάπτυξης της αγοράς Ε/Κ. Πρώτον, σύμφωνα με στοιχεία του Containerisation International και του The Economist (2007), τα ναύλα το τελευταίο τέταρτο του 2006 μειώθηκαν κατά 8% συγκρινόμενα με ένα χρόνο πριν, καθώς η προσφορά μεταφορικής ικανότητας αυξήθηκε και η αύξηση ζήτησης επιβραδύνθηκε από 13% σε 11% αυτόν το χρόνο. Δεύτερον, το tonnage επί παραγγελία αντιστοιχεί περίπου στο μισό του υπάρχοντος στόλου, ένας λόγος που ιστορικά ήταν γύρω στο 30%. Τρίτον, από τη στιγμή που σημαντικό μέρος του υπάρχοντος στόλου είναι μοντέρνο, δεν υπάρχουν κίνητρα για να προχωρήσει κάποιος σε scrapping των container ships. Τα παραπάνω είναι ίσως δείγματα

μιας αγοράς που οδεύει προς υπερπλήρωση.

Πιστεύουμε ότι τα ακόλουθα ζητήματα θα μας απασχολήσουν την επόμενη δεκαετία:

- 1. Η συγκέντρωση θα αυξηθεί.** Μελέτη της IBM Business Consulting Services (2005) προδικάζει πως σε λίγα χρόνια οι μεγαλύτεροι 10 παίκτες θα ελέγχουν το 80% της αγοράς, οι επόμενοι 20 θα έχουν 15%, ενώ όλοι οι υπόλοιποι το υπολειπόμενο 5%.
- 2. Τα καρτέλ που μεταφέρουν Ε/Κ θα περιορισθούν.** Με ιδιαίτερο ενδιαφέρον αναφέρονται οι εξελίξεις στο θέμα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τον Οκτώβριο του 2008, θα ανακληθεί ο κανονισμός 4056/86 που αφορά την εξαίρεση της ναυλαγοράς liner από το αντιτράστ μπλοκ, που επέτρεπε στους liners να καθορίζουν τους ναύλους. Η άρση του 4056/86 αφορά τόσο μεταφορείς που δραστηριοποιούνται από και προς την Ε.Ε. είτε ανήκουν σε χώρες της Ε.Ε. είτε όχι. Συνεπώς, αναμένεται να έχουμε πιο ανοικτή και ανταγωνιστική αγορά.
- 3. Container security.** Ήδη είμαστε μάρτυρες πρωτοβουλιών (κυρίως από τη μεριά των ΗΠΑ) για την αύξηση της ασφάλειας των εμπορευματοκιβωτίων. Μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου, πολλοί θεωρούν τις δεκάδες εκατομμύρια Ε/Κ που διακινούνται ανά τον κόσμο τρωτά σημεία για τρομοκρατικές ή άλλες ανεπιθύμητες ενέργειες. Εν τούτοις, αύξηση στον αριθμό των επιθεωρημένων Ε/Κ θα

σήμαινε χαοτικές καθυστερήσεις στα λιμάνια. Κρίσιμο ρόλο εδώ αναμένεται να έχουν ανερχόμενες τεχνολογίες, όπως το Radio Frequency Identification (RFID). Το Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών του ΕΜΠ συμμετέχει στο νέο ερευνητικό πρόγραμμα CHINOS, που διερευνά τη χρήση τεχνολογίας RFID στα Ε/Κ, και προκαταρκτικά αποτελέσματα δείχνουν ότι μπορεί να προσφέρει αυξημένη ασφάλεια από ανεπιθύμητες ενέργειες και πιο γρήγορες διαδικασίες.

- 4. Τα πλοία θα συνεχίσουν να μεγαλώνουν, αλλά μέχρι πού;** Καταλύτες στην περαιτέρω αύξηση του μεγέθους των πλοίων είναι τα τρέχοντα προγράμματα διεύρυνσης του καναλιού του Παναμά και της διώρυγας του Σουέζ. Μάλιστα, υπάρχουν ήδη μελέτες που δείχνουν ότι πλοία 18.000 TEU's μπορούν να κατασκευαστούν από τεχνικής πλευράς και να προσφέρουν πλεονεκτήματα από χρηματοοικονομική σκοπιά. Βέβαια, τα post-Malaccamax containerships μάλλον θα «προσαράζουν» στα απαγορευτικά κόστη αναβάθμισης της λιμενικής υποδομής, μια και θα απαιτούνται ειδικά λιμάνια γι' αυτά.

Γεγονός είναι ότι η αγορά θαλασσιών μεταφορέων Ε/Κ είναι ένας από τους λίγους τομείς της εμπορικής ναυτιλίας όπου οι Έλληνες δεν κατέχουν σημαντικό μερίδιο, ή, καλύτερα, δεν κατέχουν τόσο υψηλό μερίδιο όσο στις ναυλαγορές των tankers ή bulkers. Σύμφωνα με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (2006), τα pure containerships συνιστούν μόλις το 3,76% του συνολικού DWT του στόλου ελληνικών συμφερόντων. Υπάρχουν εταιρείες όπως η Danaos και η Costamare που υλοποιούν με επιτυχία μεγαλεπήβολα προγράμματα ανανέωσης του στόλου τους σε πλοία Ε/Κ, αλλά οι εταιρείες αυτές δεν είναι container operators, απλώς ναυλώνουν τα πλοία τους στις μεγάλες εταιρείες μεταφοράς Ε/Κ. Η μόνη ελληνική εταιρεία μεταφοράς Ε/Κ τα τελευταία χρόνια ήταν η Sarlis Container Services, με παρουσία στη Μεσόγειο, αλλά αυτή δυστυχώς κήρυξε πτώχευση το 2005. ☹

High value

Dependability

Maintenance

Market growth

Weather routing

Technology

Time matters

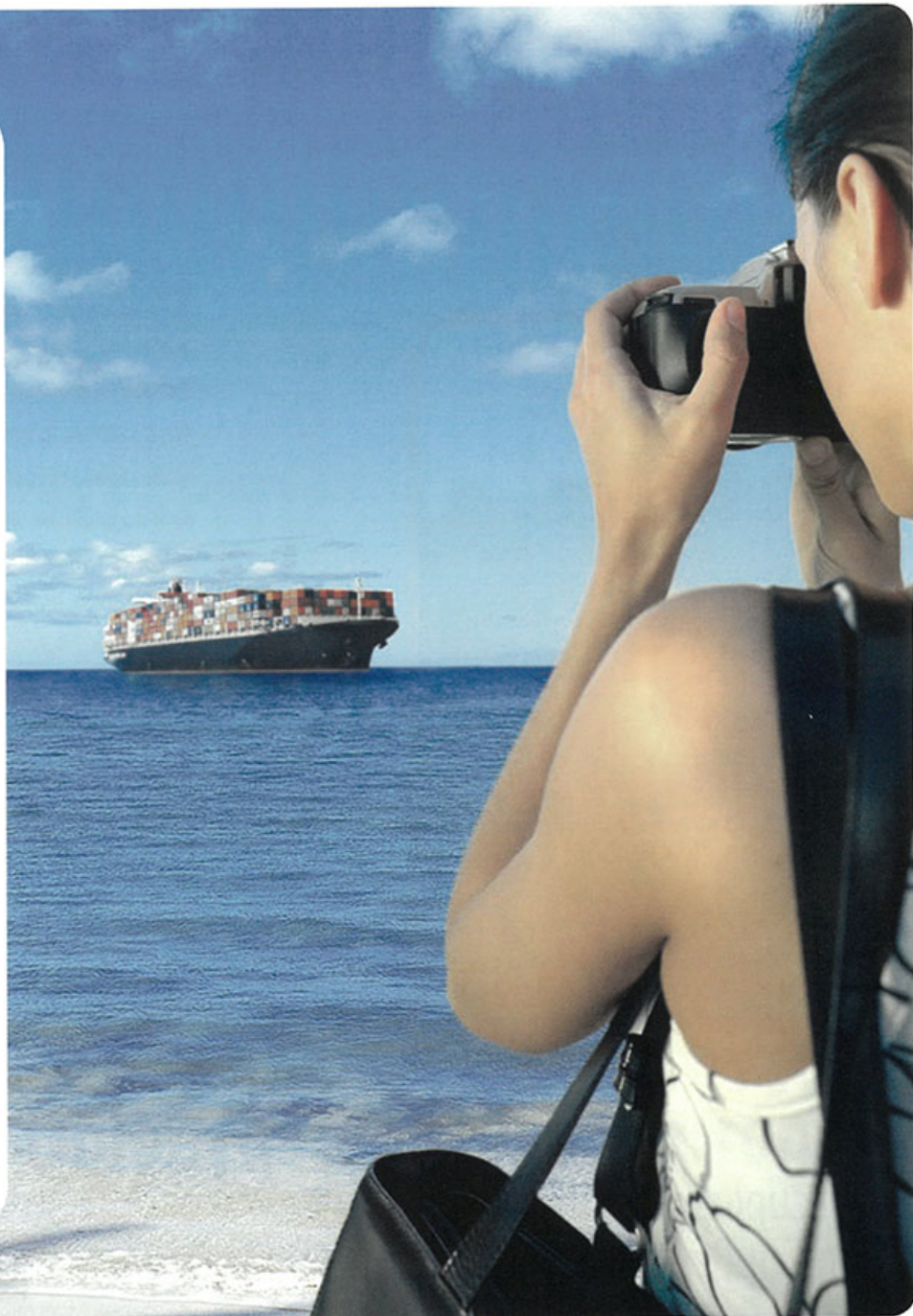
Safety regulations

Fuel consumption

Intermodal

Security

Transshipment



Life needs vision. We're technology leaders in the classification of larger high-value container ships, so we focus on the bigger picture. Our flexible hull and machinery maintenance solutions help improve availability by limiting exposure to downtime. As your business develops, you can rely on us when time **matters**.

LIFE MATTERS

www.lr.org

**Lloyd's
Register**

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



Η σύμβαση του 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ) για τα πρότυπα ναυτικής εργασίας εγκρίθηκε σχεδόν ομόφωνα στις 23 Φεβρουαρίου 2006 στη Γενεύη. Η σύμβαση αυτή συγκεντρώνει σε ένα ενιαίο κείμενο όλες τις ισχύουσες συμβάσεις και τις συστάσεις σχετικά με τη ναυτική εργασία που έχει εκδώσει η ΔΟΕ από το 1919, ενώ το κείμενο αυτό θα αποτελέσει το πρόπλασμα του πρώτου καθολικού κώδικα ναυτικής εργασίας.

Κατά την αιτιολογική έκθεση η ενοποιημένη σύμβαση του 2006 έρχεται να συμπληρώσει τις τρεις θεμελιώδεις ναυτικές συμβάσεις που εγκρίθηκαν υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού, τη σύμβαση SOLAS (για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα), τη σύμβαση MARPOL (για την αποφυγή ρύπανσης της θάλασσας από πλοία) και τη σύμβαση STCW για τα τυπικά προσόντα των ναυτικών. Αποτελεί τον τέταρτο πυλώνα του συνόλου διεθνών κανόνων που ρυθμίζουν τον τομέα της ναυτιλίας. Η ενοποιημένη σύμβαση του 2006 αναμένεται να συμβάλει στη σταθεροποίηση του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, ο οποίος έχει να αντιμετωπίσει τον παγκόσμιο ανταγωνισμό και να μειώσει τη διπλή απόσταση που χωρίζει αφενός τους ευρωπαϊκούς φορείς από τρίτους φορείς και, αφετέρου, τις διάφορες σημαίες, η οποία ευνοεί εκ των πραγμάτων τα ναυτικά έθνη και

Πρότυπα ναυτικής εργασίας: Οι ευρωβουλευτές εγκρίνουν τη Σύμβαση του 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο πλαίσιο της επικύρωσης της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ), αναγνωρίζει φαινόμενα εκμετάλλευσης στο ναυτικό επάγγελμα. Ποια ετυμολογία προσδίδετε σε αυτό τον «όρο» και ποια στοιχεία - πληροφορίες διαθέτετε ως προς αυτή τη σημαντική θέση - κατηγορία; Θεωρείτε ότι με αυτή την κατηγορία η Ε.Ε. διατηρεί μια «παλαιο»-δογματική θέση, που φέρνει αντιμέτωπους τους εργοδότες με τους εργαζόμενους; Φαινόμενα εκμετάλλευσης υπάρχουν αναμφισβήτητα σε όλα τα επαγγέλματα, αλλά και εκτός επαγγελματικού χώρου. Οι συνθήκες αξιοπρεπούς ερ-

γασίας στο ναυτικό επάγγελμα δεν είναι κατοχυρωμένες στις τρίτες χώρες. Δεν είναι αυτονόητο ότι πλοία με σημαία εκτός Ε.Ε. εξασφαλίζουν πάντοτε για τους ναυτικούς τους ελάχιστους ικανοποιητικούς όρους στο πλοίο μαζί με κατάλληλες συνθήκες διαμονής, σίτισης, κοινωνικής προστασίας και περίθαλψης, καθώς και αποτελεσματική προάσπιση των συμφερόντων και των δικαιωμάτων τους. Από το 1919 έως σήμερα, 65 συμβάσεις της ΔΟΕ για τους ναυτικούς δεν βοήθησαν και δεν θα μπορούσαν και στο μέλλον να προσφέρουν προστασία, καθώς η ναυτιλία είναι από μακρού παγκοσμιοποιημένη. Μόνο παγκόσμιες προδια-

γραφές είναι σε θέση να αναχαιτίσουν τις αρνητικές τάσεις και να αναδείξουν την κοινωνική όψη της παγκοσμιοποίησης.

Όταν το Ε.Κ. δηλώνει ομόφωνα ικανοποιημένο είναι γιατί αναμένει ότι η νέα ενοποιημένη σύμβαση, όταν θα τεθεί σε ισχύ, θα μειώσει τη σημαντική απόκλιση μεταξύ των υψηλών στάνταρ της Ε.Ε. για τη ναυτική εργασία και εκείνων των περισσοτέρων από τις τρίτες χώρες. Επίτροπος και ευρωβουλευτές τόνισαν κατά τη συζήτηση της έκθεσης επί της προτάσεως του Συμβουλίου για εξουσιοδότηση των κρατών-μελών να επικυρώσουν τη σύμβαση, ότι με την επικύρωσή της θα δημιουρ-

τους κοινωνικά μειοδοτούντες οικονομικούς φορείς.

Ασκείται, ως επακόλουθο, διαρκής πίεση με την απειλή απομάκρυνσης της δραστηριότητας προσλήψεων ναυτικών εις βάρος των ευρωπαϊκών θέσεων απασχόλησης, ακόμη και για τις ενδοκοινοτικές μεταφορές.

Θα πρέπει να αναγνωριστεί ότι στις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές τα οικονομικά ποσά που διακυβεύονται είναι πολύ μεγάλα, δεδομένων των μεγάλων διαφορών στο οικονομικό επίπεδο και στη νομοθεσία οι οποίες αντανακλώνται στο κόστος του εργατικού δυναμικού, δηλαδή στους μισθούς και στις κοινωνικοασφαλιστικές εισφορές.

Η σύμβαση συγκεντρώνει ένα σύνολο διατάξεων ανά θεματική ενότητα, κάτω από πέντε διαφορετικούς τίτλους, και αποσκοπεί να εγγυηθεί αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο. Στον τίτλο 1, που περιλαμβάνει την υγεία, την εκπαίδευση, το ελάχιστο όριο ηλικίας, την πρόσληψη, καθορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις για τη ναυτική εργασία. Στον τίτλο 2, οι όροι απασχόλησης ορίζουν το περιεχόμενο της σύμβασης εργασίας, τα ωράρια εργασίας, την προστασία των μισθών, το δικαίωμα άδειας, τον επαναπατρισμό και τις αποζημιώσεις σε περίπτωση απώλειας του σκάφους. Ο τίτλος 3 έχει ως

αντικείμενο την ενδιάθεση στο πλοίο και ο τίτλος 4 την κοινωνική προστασία. Η σύμβαση ορίζει επίσης, στον τίτλο 5, τον τρόπο καταμερισμού των ευθυνών εφαρμογής της σύμβασης, δηλαδή εξασφαλίζει ότι τα κράτη σημαίας θα δημιουργήσουν ένα αξιόπιστο σύστημα εφαρμογής, που θα στηρίζεται σε κάποιο σύστημα πιστοποίησης, και ότι τα κράτη λιμένα και τα κράτη προέλευσης των ναυτικών θα μεριμνήσουν για την τήρηση των προτύπων της σύμβασης διενεργώντας τις ενδεδειγμένες επιθεωρήσεις. Μέσα σε κάθε τίτλο εμφανίζονται κανονισμοί και δύο σειρές προτύπων με ιεράρχηση, στα οποία ο κωδικός Α αντιστοιχεί στο υποχρεωτικό μέρος και ο κωδικός Β στο μη υποχρεωτικό μέρος, περιλαμβάνονται δε διατάξεις που θα βοηθήσουν στην ερμηνεία των υποχρεωτικών κανόνων.

Η εισηγήτρια ευρωβουλευτής Μαρία Παναγιωτοπούλου-Κασσιώτου μάς αναλύει τις απόψεις της γι' αυτή τη νέα δυναμική κίνηση από τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που θα είναι η επικύρωση της σύμβασης της ΔΟΕ. Μια δυναμική που θα εξασφαλίσει αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας για τους ναυτικούς και στις τρίτες χώρες, υπερασπιζόμενη τον υγιή παγκόσμιο ανταγωνισμό στη ναυτιλία.

γηθούν ευνοϊκότερες συνθήκες για υγιή και δίκαιο ανταγωνισμό. Δεν προσάπτουμε κατηγορία εναντίον κάποιων χωρών, ούτε πιστεύουμε ότι υποθάλλουμε αντιπαράθεση εργοδοτών - εργαζομένων. Άλλωστε, οι ευρωπαϊκές ενώσεις πλοιοκτητών και ναυτεργατών, τον Ιούλιο του 2006, επιβεβαίωσαν με επιστολή τους στους Ευρωπαίους υπουργούς Μεταφορών την πλήρη υποστήριξή τους στη σύμβαση.

Με την επικύρωση της σύμβασης της ΔΟΕ, το Ε.Κ. στοχεύει σε «αξιοπρεπείς συνθήκες απασχόλησης των ναυτικών». Θεωρείτε ότι οι αιρετοί της Ευ-

ρώπης είναι σε θέση -εξ αποστάσεως- να γνωρίζουν αλλά και να νομοθετούν σε θέματα ναυτικής εργασίας όταν δεν έχουν προσωπική ή επαγγελματική εμπειρία από τις θαλάσσιες μεταφορές;

Είναι γνωστή η λειτουργία του Ε.Κ. Σε κάθε επιτροπή του συμμετέχουν ευρωβουλευτές που ειδικεύονται στα θέματά της, έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον γι' αυτά, αλλά και ευθύνη να πληροφορούνται συνεχώς τόσο στις διεθνείς πολιτικές και επισημονικές εξελίξεις στον τομέα όπου δραστηριοποιούνται όσο και τις απόψεις των κοινωνικών ομάδων και των πολιτών της χώρας τους και των άλλων ευρωπαϊκών ή τρίτων κρατών. Από κανένα



Από το 1919 έως σήμερα, 65 συμβάσεις της ΔΟΕ για τους ναυτικούς δεν βοήθησαν και δεν θα μπορούσαν και στο μέλλον να προσφέρουν προστασία, καθώς η ναυτιλία είναι από μακρού παγκοσμιοποιημένη. Μόνο παγκόσμιες προδιαγραφές είναι σε θέση να αναχαιτίσουν τις αρνητικές τάσεις και να αναδείξουν την κοινωνική όψη της παγκοσμιοποίησης.

εκλεγμένο σώμα δεν αναμένουμε να αποτελείται μόνο από επαγγελματίες του τομέα για τον οποίο νομοθετεί. Τα μέλη της Επιτροπής Απασχόλησης, για παράδειγμα, της κύριας επιτροπής για εισήγηση επί του θέματός μας, κάλεσαν την Επιτροπή Μεταφορών του Ε.Κ. να γνωμοδοτήσει αλλά και άκουσαν κατά τη συζήτηση τα διεθνή και ευρωπαϊκά όργανα, εμπειρογνώμονες και εκπροσώπους των ενδιαφερομένων μερών.

Ως μέλος της Επιτροπής Απασχόλησης ζήτησα από την πολιτική μου ομάδα να είμαι εισηγήτρια για τη Σύμβαση της Ναυτικής Εργασίας. Μου δόθηκε η δυνατότητα να παρακολουθήσω στενότερα τη διαμόρφωση του τελικού κειμένου της έκθεσης και τις εξελίξεις στο Συμβούλιο. Χάρηκα που δεν υπήρχαν σημαντικές διαφορές στις τοποθετήσεις των κομμάτων. Σε κάποια σημεία που αρχικά υποστήριζα, όπως π.χ. τη μικρή παράταση της καταληκτικής ημερομηνίας επικύρωσης, αναγκάστηκα να υποχωρήσω. Για άλλα θέματα έκαναν το ίδιο άλλοι συνάδελφοι. Ερωτάτε εάν έχω σχέση με την εργασία των ναυτικών. Μεγάλωσα στη Χίο και οι δεσμοί με το νησί μου παραμένουν στενοί. Έχω συγγενείς, γείτονες και παλιούς συμμαθητές στο ναυτικό επάγγελμα. Μεγάλες εφοπλιστικές οικογένειες, αλλά και γενιές ναυτικών κάθε βαθμίδος γεννήθηκαν, μεγάλωσαν και πρόσφεραν στη Χίο και στην Ελλάδα, ο καθένας με τον τρόπο του, επώνυμα και ανώνυμα. Από παλιά λειτουργούσαν Ναυτικά Λύκεια, Σχολή Εμποροπλοιάρχων, Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού, αλλά και Σχολή Ασυρματιστών, όπου φοιτούσαν κατά κύριο λόγο γυναίκες προκειμένου να συνοδεύουν τους συζύγους τους κατά τα ταξίδια και να εργάζονται παράλληλα επί του πλοίου.

Σήμερα, βέβαια, αν και με την ανάπτυξη της τεχνολογίας υπάρχει άμεση καθημερινή επαφή των ναυτικών με την οικογένειά τους και, στο νομό Χίου, οι ναυτικές σπουδές φθάνουν έως την τρίτο-

βάθμια εκπαίδευση, έχει εξασθενήσει η οικογενειακή παραδοσιακή συμμετοχή κάθε νέας γενιάς στη ναυτιλία. Οι νεαροί δεν ελκύονται από το ναυτικό επάγγελμα, αλλά και το οικογενειακό τους περιβάλλον (γονείς, μέλλουσα σύζυγος) δεν είναι πρόθυμο να συνδράμει τυχόν επιλογή του δρόμου της θάλασσας.

Πώς θα μπορούσε το Ε.Κ. να συνδράμει στην προσπάθεια για την ανέλιξη του ναυτικού επαγγέλματος, ώστε να ελκύσει και πάλι τους νέους Ευρωπαίους;

Η διασφάλιση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας είναι εγγύηση για την απασχολησιμότητα των ναυτικών. Οι νέοι επιλέγουν συνήθως επαγγέλματα με μακροχρόνια προοπτική απασχόλησης. Δεύτερη εγγύηση είναι οι ασφαλείς συνθήκες εργασίας και η επαφή με την οικογένεια. Ένα τρίτο θέμα είναι η προοπτική απασχόλησης και στην ξηρά - εναλλακτική απασχόληση. Προϋπόθεση βέβαια είναι μια καλή εκπαίδευση για όλα τα επίπεδα ναυτικής εργασίας και η δυνατότητα επανεκπαίδευσης και διά βίου μάθησης. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συναποφασίζει για όσα θέματα ναυτικής εργασίας εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της Κοινότητας και προσπαθεί να κατοχυρώσει το επάγγελμα του ναυτικού φροντίζοντας και για τις συνθήκες εισόδου σε αυτό και για την αξιοπρεπή μεταχείριση των εργαζομένων, αλλά και για τη νομική τους προστασία από κινδύνους που για το επάγγελμα αυτό είναι πολλοί και ορισμένες φορές ανεξάρτητοι από την ανθρώπινη θέληση. Η πρόοδος της επιστήμης και της τεχνολογίας δημιουργεί συνεχώς καλύτερες συνθήκες και προστατευτικά μέσα για τους εργαζόμενους στη ναυτιλία, γι' αυτό και η Ευρωπαϊκή Ένωση ενισχύει την έρευνα και τις εφαρμογές της μέσω της επιχειρηματικότητας.

Ο ενθουσιασμός και η περιέργεια των νέων πρέπει

να συνδυάζονται με υψηλής ποιότητας εκπαίδευση, για την οποία κατά τη γνώμη μου είναι απαραίτητο να σχεδιαστεί ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο, ώστε να διευκολυνθούν και οι φοιτητικές ανταλλαγές. Θετική θα είναι επίσης η προβολή της ιστορίας και της τοπικής ναυτικής παράδοσης. Η ελληνική πολιτική στοχεύει πάγια σε αύξηση του αριθμού πλοίων που θα εγγραφούν στο εθνικό νηολόγιο και γνωρίζουμε την εμπιστοσύνη των Ελλήνων εφοπλιστών στα ελληνικά πληρώματα, ιδιαίτερα στους αξιωματικούς γέφυρας και μηχανής. Για να αποφύγουμε τον αφελληνισμό της ναυτιλίας μας, είναι απαραίτητο να ενισχύσουμε την εμπιστοσύνη των νέων προς το ναυτικό επάγγελμα.

Έχετε τονίσει πως είναι ιδιαίτερα σημαντική η ενίσχυση της ναυτικής εκπαίδευσης όπως και η πανευρωπαϊκή καμπάνια για επαγγελματικό προσανατολισμό στα ναυτικά επαγγέλματα. Ποιες άμεσες κινήσεις θα δρομολογήσουν τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα ως προς αυτές τις σημαντικές και παράλληλες κατευθύνσεις;

Όπως γνωρίζετε, η εκπαίδευση εμπίπτει στην αρμοδιότητα των κρατών-μελών. Επειδή, όμως, σε έναν ευρωπαϊκό σχεδιασμό ανάπτυξης ορισμένα θέματα προωθούνται από κοινού από όλα τα κράτη-μέλη, και στον τομέα της ναυτιλίας, όπου επισημώς διαπιστώνεται έλλειψη 17.000 εργαζομένων Ευρωπαίων ναυτικών, η δράση πρέπει να είναι πανευρωπαϊκή. Εκτός από το κοινό πλαίσιο εκπαίδευσης που ανέφερα, και άλλες πρωτοβουλίες μπορούν εξίσου να προταθούν, όχι μόνο από τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, αλλά και από τους ναυτικούς εταίρους. Μπορούμε να φανταστούμε μια συμφωνία της Μπολόνια για το ναυτικό επάγγελμα ή στενότερες εκπαιδευτικές ανταλλαγές τύπου ERASMUS και διεύρυνση των δυνατοτήτων διά βίου μάθησης τόσο σε γενικά όσο και σε εξειδικευμένα για το ναυτικό επάγγελμα θέματα;

**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





Επειδή η προσέλευση των νέων Ευρωπαίων στο ναυτικό επάγγελμα παρουσιάζει δραματική μείωση, απαιτείται άμεση δραστηριοποίηση για ενημέρωση, δυνατότητα μικρής πρακτικής εξάσκησης κατά τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση και καλλιέργεια του ναυτικού πνεύματος, τονίζοντας τα στοιχεία που ιστορικά ανέβασαν τον άνθρωπο στο πλοίο. Στην προσπάθεια αυτή οι παλαιότεροι πλοιοκτήτες και ναυτικοί θα συμβάλουν προσφέροντας την εμπειρία τους. Είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικό ότι τον περασμένο χρόνο το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος θεσμοθέτησε από κοινού με τις εφοπλιστικές ενώσεις τον εορτασμό ημέρας γνωριμίας με το ναυτικό επάγγελμα. Τέτοιου είδους πρωτοβουλίες είναι αξιέπαινες και πρέπει να τις μιμηθούμε για πανευρωπαϊκές δράσεις. Ο παγκόσμιος εορτασμός της Ημέρας Ναυτιλίας (26 Σεπτεμβρίου) δίνει επίσης τη δυνατότητα για προβολή των ιδιαίτερων επιδόσεων της Ευρώπης στη ναυτιλία.

Για ποιον λόγο θεωρείτε επιβεβλημένη την προοπτική απασχόλησης των «απόμαχων» ναυτικών σε δραστηριότητες στην ξηρά;

Στο πλαίσιο των σημερινών δημογραφικών εξελίξεων κάθε ενεργό μέλος της κοινωνίας είναι απαραίτητο να δραστηριοποιείται, ανεξάρτητα από την ηλικία του, σε μια θέση που ανταποκρίνεται στις δυνάμεις του και στα προσόντα του. Η εμπειρία των παλαιότερων είναι ένα μέρος του κεφαλαίου που διαθέτει κάθε επιχειρηματικός τομέας. Οι γνώσεις λοιπόν και η αγάπη για το ναυτικό επάγγελμα όσων δεν μπορούν πια να ταξιδέψουν πρέπει να αξιοποιούνται, έτσι, ώστε και οι νεότεροι να μπορούν να ελπίζουν ότι η δραστηριότητά τους είναι δυνατό να προεκταθεί και πέρα από το πλοίο.

Έχετε τονίσει ότι είναι απαραίτητη η ενίσχυση

των γραφείων εύρεσης εργασίας ώστε να γίνεται βέλτιστη διαχείριση του διαθέσιμου εργατικού δυναμικού. Θεωρείτε ότι υπάρχει ανεργία στους ναυτικούς της Ευρώπης; Πώς αντιδράτε στην αντίθετη άποψη του εφοπλισμού;

Τα γραφεία εύρεσης ναυτικής εργασίας δεν είναι εργαλεία αντιμετώπισης της ανεργίας, αλλά μπορούν να εξασφαλίσουν τη διαφάνεια πρόσβασης στο επάγγελμα και την αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού ανάλογα με τα προσόντα του. Εκμεταλλευόμενα τη δυνατότητα κινητικότητας των εργαζομένων στην ενωμένη Ευρώπη, τα γραφεία θα συμβάλουν στη διατήρηση της ναυτικής παράδοσης και θα εξυπηρετήσουν χωρίς την παρέμβαση μεσαζόντων εργοδότες και εργαζόμενους. Μόνο με ελκυστικές, στοχευμένες προτάσεις θέσεων εργασίας υπάρχει ελπίδα κάλυψης των χιλιάδων κενών από Ευρωπαίους ναυτικούς.

Ποια θέματα πιστεύετε ότι πρέπει άμεσα να συζητηθούν -σε ευρωπαϊκό επίπεδο- στον κοινωνικό διάλογο που αρχίζει μεταξύ ναυτεργατών - πλοιοκτητών;

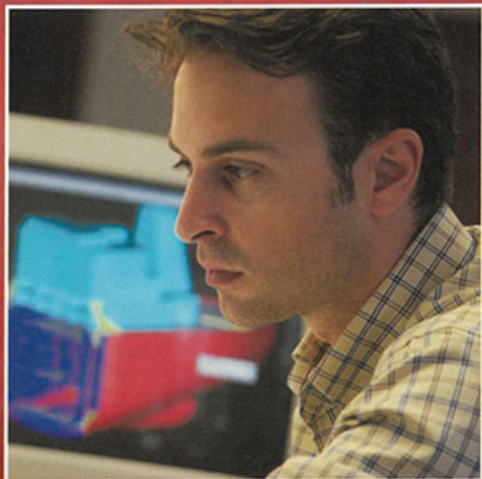
Όπως ανέφερε και ο επίτροπος κ. Barrot, η μέθοδος του κοινωνικού διαλόγου είναι μια ελπίδα για την Ευρωπαϊκή Ένωση ώστε να επιτευχθεί ταχύτερα συμφωνία. Έχοντας ήδη το κείμενο της σύμβασης στα χέρια τους, οι κοινωνικοί εταίροι ουσιαστικά δεν επαναδιαπραγματεύονται, αλλά επιλέγουν τις κατάλληλες διατάξεις που θα συμπληρώσουν το κοινοτικό δίκαιο. Φαίνεται ότι η προοπτική κατάληξης σε συμφωνία των κοινωνικών εταίρων στον τομέα της ναυτιλίας έως το τέλος του 2007 είναι εφικτή. Εν συνεχεία η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα μπορούσε να προτείνει οδηγία προκειμένου να επιτύχει την εδραίωση των συμφωνηθέντων πανευρωπαϊκά.

Η ορθή εφαρμογή της Διεθνούς Συμβάσεως της ΔΟΕ προβλέπει μια Επιτροπή Παρακολούθησης, η οποία θα έχει τριμερή χαρακτήρα με συμμετοχή εκπροσώπων πλοιοκτησίας - ναυτεργατών - κρατών. Κατά τη γνώμη σας, πρέπει να συμμετάσχει και η Ε.Ε. σε αυτό το πλαίσιο συνεργασίας - παρακολούθησης;

Η Ε.Ε. και ιδιαίτερα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν μπορεί να συμμετάσχει στην Επιτροπή Παρακολούθησης της ΔΟΕ για τεχνικούς λόγους. Το καταστατικό της ΔΟΕ είναι σαφές και προβλέπει συγκεκριμένα συμμετοχή κρατικών οντοτήτων. Η αυτονομία των κρατών-μελών-εταίρων της ΔΟΕ εγγυάται την ανάληψη των ευθυνών εφαρμογής της σύμβασης.

Συχνά αναφέρεται η πρόθεση για ίση μεταχείριση κοινοτικών και μη κοινοτικών ναυτικών, αν και στην πράξη γνωρίζετε ότι δεν μπορεί να εφαρμοστεί το κοινοτικό δίκαιο σε πλοία της ποταποπόρου ναυτιλίας που εκτελούν πλόες κυρίως εκτός Ε.Ε. Υπάρχει κάποια εκ νέου τοποθέτηση ή κίνηση από την Ε.Ε. στο θέμα αυτό;

Στην ομιλία μου στην Ολομέλεια του Ε.Κ. τόνισα ότι η πρόθεση για ίση μεταχείριση κοινοτικών και μη κοινοτικών ναυτικών είναι καλή, αλλά στην πράξη δεν μπορεί να εφαρμοστεί κοινοτική οδηγία για τα οχηματαγωγά πλοία καθώς όλα τα ταξίδια είναι διεθνή. Κάθε ευρωπαϊκή πρόταση πρέπει κατά τη γνώμη μου να είναι συμβατή με το διεθνές θαλάσσιο δίκαιο. Η νέα δυναμική κίνηση από τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα είναι η επικύρωση της σύμβασης της ΔΟΕ. Σε καμιά περίπτωση δεν επιβάλλονται τα υψηλά ευρωπαϊκά πρότυπα για πλόες εκτός της Ε.Ε. Εξασφαλίζοντας, όμως, αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας για τους ναυτικούς και στις τρίτες χώρες υπερασπιζόμαστε τον υγιή παγκόσμιο ανταγωνισμό στη ναυτιλία. ☉



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

Setting the Standard for Service.

www.eagle.org





Του Άλκη Κορρέ |

Χωρίς πλήρωμα το πλοίο είναι ένα άψυχο κατασκεύασμα από χάλυβα που πλέει στην επιφάνεια της θάλασσας. Παρ' όλες τις τεχνολογικές εξελίξεις που έχουν λάβει χώρα, το πλοίο που ταξιδεύει μόνο του δεν έχει κάνει την εμφάνισή του, και κατά τα φαινόμενα θα αργήσει πολύ να την κάνει.



Για τον επιχειρηματία, ο ναυτικός είναι ο άνθρωπος που θα μπορέσει να κάνει το πλοίο του να δουλέψει και να βγάλει χρήματα. Κατά συνέπεια, η ύπαρξη πληρώματος αποτελεί προϋπόθεση για την άσκηση του επαγγέλματός του, υπό την ίδια έννοια που προϋπόθεση αποτελεί η ύπαρξη πλοίου και απασχόλησης αυτού. Το εργαλείο και οι χειριστές του συναποτελούν αυτό που εμείς αποκαλούμε πλοίο, και για καλά αποτελέσματα πρέπει και οι δύο πλευρές να δουλεύουν σωστά.

Κάτω από αυτή την οπτική γωνία δεν είναι περίεργο, το γραφείο να έχει μια κάπως μηχανιστική θεώρηση της παροχής υπηρεσίας από το ναυτικό. Η υπηρεσία αυτή παρέχεται ανταποδοτικά ως προς τις παροχές που απολαμβάνει ο ναυτικός υπό τη μορφή μισθού, υπερωριών και άλλων παροχών. Η καταβολή των παροχών από το γραφείο δημιουργεί την προσδοκία της παροχής καλών υπηρεσιών από την πλευρά του ναυτικού κατά το διάστημα που αυτές συνεχίζουν να καταβάλλονται. Στο σημείο αυτό, όμως, η μηχανιστική θεώρηση αρχίζει να κάνει νερά, ακριβώς επειδή ο ναυτικός δεν είναι μηχανήμα.

Ένα από τα ερωτήματα που ανέκυπταν συνέχεια κατά τη διάρκεια της έρευνας

Ο ναυτικός και ΤΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ ΤΟΥ



για το Ναυτεργατικό Δυναμικό που κάναμε στο IOBE στα τέλη της δεκαετίας του 1970, ήταν εάν η εργασία στη θάλασσα μπορεί να θεωρηθεί επάγγελμα κατά την έννοια του επαγγέλματος στη στεριά, όπως π.χ. αυτό του ξυλουργού, του λογιστή ή του μηχανικού αυτοκινήτων. Είναι, με άλλα λόγια, ρεαλιστικό να πιστεύει κανείς ότι κάποιοι άνθρωποι διαλέγουν να γίνουν ναυτικοί για το υπόλοιπο της επαγγελματικής ζωής τους, ή μήπως όχι;

Η δική μας εμπειρία δείχνει ότι μόνο ένα μικρό ποσοστό από όσους διαλέξουν αυτό το επάγγελμα παραμένει σ' αυτό για περίοδο μεγαλύτερη των είκοσι ετών, είτε πρόκειται για αξιωματικό είτε για κατώτερο πλήρωμα. Στο ίδιο συμπέρασμα είχε καταλήξει και η Επιτροπή Rochdale στη Βρετανία, οκτώ χρόνια νωρίτερα. Διαβάζουμε ένα απόσπασμα: «Αν και είμεθα βέβαιοι ότι βελτιώσεις μπορεί να γίνουν, θεωρούμε ότι ένας αρκετά υψηλός ρυθμός διαρροής ναυτικών από το εμπορικό ναυτικό είναι αναπόφευκτος διότι -κατά κύριο λόγο- οι περισσότεροι ναυτικοί δεν είναι διατεθειμένοι να δεχθούν επ' αόριστον το βαθμό απομόνωσής τους από το σπίτι και την οικογένεια που επιβάλλει η θάλασσα».

Ποιοι είναι, λοιπόν, οι κύριοι παράγοντες που οδηγούν τους ήδη επαγγελματίες

ναυτικούς στο να εγκαταλείψουν το επάγγελμα; Από μια σφυγμομέτρηση που έκαναν σ' ένα δείγμα 400 Άγγλων ναυτικών τότε, διαπίστωσαν ότι είναι, με τη σειρά, ο γάμος, οι κοινωνικές συνθήκες στο πλοίο, οι χαμηλές αμοιβές, οι πληκτικές ώρες ανάπαυσης, η ανεπαρκής άδεια, η εύρεση εργασίας στη στεριά και η απόκτηση παιδιών. Πέρα από αυτές τις διαπιστώσεις, υπάρχει εκτενής βιβλιογραφία που ασχολείται με την ανθρώπινη ψυχολογία και συμπεριφορά μέσα σε «Total Institutions», δηλαδή μέσα σε περιβάλλοντα όπου οι δραστηριότητες του καθενός μέλους, αλλά και του συνόλου, υπόκεινται σε πρόγραμμα.

Όλα αυτά είναι γνωστά εδώ και τριάντα χρόνια και σε αυτά προστέθηκαν και άλλα, όπως ο περιορισμένος χρόνος για έξοδο στα λιμάνια, η πίεση από λιμενικούς ελέγχους, ναυλωτές, ασφαλιστές, επιθεωρητές κ.ά., και η αφαίρεση πρωτοβουλίας σε συνδυασμό με ατελείωτη χαρτούρα που μας έφερε η κωδικοποίηση του επαγγέλματος μέσα από τους ISM/ISPS. Όμως, διερωτάται κανείς τι διορθωτικά βήματα έχουμε κάνει ώστε να αμβλύνουμε τις διαπιστωμένες αδυναμίες και με τον τρόπο αυτό να ενθαρρύνουμε τη μακρότερη παραμονή στο επάγγελμα; Θα αποφύγω να απαντήσω «τίποτα», διότι κάποιες βελτιώσεις έχουν συντελεστεί και αυτές έχουν κατά κύριο λόγο λάβει χώρα πάνω στα πλοία. Από την άλλη πλευρά, το ναυτικό επάγγελμα συνεχίζει να αντιμετωπίζεται όπως όλα τα άλ-

λα με συνέχιση της διαρροής σε όλες του τις φάσεις, αλλά και με την εμφάνιση για πρώτη φορά της μη προσέλευσης κατά την τελευταία πενταετία. Σε αντίθεση με Γαλλία και Ολλανδία, που έχουν συγκεντρώσει τις προσπάθειές τους σε παραγωγή αξιωματικών πολλαπλών ειδικοτήτων, εμείς συνεχίζουμε να βγάζουμε ναυτικούς μονής ειδικότητας, που θα έχουν πρόβλημα εύρεσης εργασίας στα αυριανά πλοία.

Το ζήτημα της επάνδρωσης του μεγαλύτερου σε μέγεθος εμπορικού στόλου του κόσμου δεν είναι πια ελληνικό προνόμιο. Οι αλλοδαποί αξιωματικοί βελτιώνονται και τα κατώτερα πληρώματά τους έχουν ήδη εκτοπίσει τους Έλληνες στα ποντοπόρα. Η χάραξη πολιτικής σ' αυτόν τον τομέα έχει καθαρά μακροχρόνιο χαρακτήρα, οπότε δεν μιλάμε για άμεσα μέτρα, αλλά οι συνέπειες από σφάλματα ή παραλείψεις είναι ιδιαίτερας βαριές. Πρώτα απ' όλα θα πρέπει να τοποθετηθούμε στο αν θέλουμε να προμηθεύουμε αξιωματικούς στο εμπορικό ναυτικό στο μέλλον.

Το έτος 2008 συμπληρώνονται τριάντα χρόνια από την πρωτοποριακή για την εποχή της μελέτη του IOBE. Μήπως είναι καιρός να ξανασχοληθούμε με αυτό το θέμα μήπως αυτή τη φορά σταθούμε πιο τυχεροί; ☉



**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



Η εμπειρία μας στις ελληνικές ναυπηγήσεις

Υποστηρίζει ότι ο Πειραιάς αντιπροσωπεύει την καλύτερη λύση για τη ναυπήγηση ενός «tailor made» πλοίου. Και το απέδειξε στην πράξη, όταν ανέθεσε την κατασκευή του ferry boat «Αδαμάντιος Κοραΐς» σε ελληνικό ναυπηγείο.

Ο κ. Κωνσταντίνος Τομάζος, Γενικός διευθυντής της ναυτιλιακής εταιρείας Tomasos Bros, σημειώνει ότι από αυτό το πείραμα αποκόμισε μια εμπειρία, η οποία σε περίπτωση επανάληψης θα βοηθούσε στην καλύτερευση της οργάνωσης, καθώς και στην αποφυγή επανάληψης λαθών.

Μάλιστα, παροτρύνει και τους Έλληνες πλοιοκτήτες που επιθυμούν να ναυπηγήσουν στην Ελλάδα, να το τολμήσουν εάν και εφόσον θέλουν να κατασκευάσουν ένα «tailor made» πλοίο, που δεν θα θέλουν αποκλειστικά και μόνο να το μεταπωλήσουν.

Ποιοι ήταν οι κυριότεροι λόγοι που σας οδήγησαν στη ναυπήγηση του «Αδαμάντιος Κοραΐς» στην Ελλάδα;

Είναι γνωστό ότι η Ελλάδα, όσο και άλλες ευρωπαϊκές χώρες, οι οποίες έχουν παράδοση στη ναυπηγική, έγιναν μη ανταγωνιστικές σε σχέση με τις χώρες της Άπω Ανατολής, πράγμα το οποίο δεν ισχύει μόνο για τη ναυτική βιομηχανία.

Παρ' όλα αυτά, η βασική δύναμη των χωρών της Άπω Ανατολής είναι η μείωση του κόστους μέσω της μαζικής παραγωγής πλοίων αλυσίδας, με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά τα οποία επιπροσθέτως πολλές φορές επηρεάζουν αρνητικά την ποιότητα σε οριστά σημεία, παρόλο που η γνώση θα έπρεπε να οδηγούσε στην αντίθετη κατεύθυνση.

Για ένα ναυπηγείο, «αδελφό» πλοίο σημαίνει όχι επιπρόσθετα κόστη σχεδιασμού, καλύτερες συμφωνίες για μαζικές παραγγελίες από τους προμηθευτές, μικρότερο ρίσκο για το τελικό προϊόν, λιγότερη εκπαίδευση προσωπικού. Εφόσον λοιπόν η αγορά συνεχίσει να έχει απαιτήσεις, τότε το ναυπηγείο δεν έχει λόγο να ενεργήσει διαφορετικά. Τα ferry boat είναι προς το παρόν ένα market niche, που δεν έχει προκαθορισμένα χαρακτηριστικά τα οποία μπορούν να ικανοποιήσουν οποιονδήποτε αγοραστή.

Για το «Αδαμάντιος Κοραΐς» οι πλοιοκτήτες αναζητούσαν ένα πλοίο «tailor made» και γι' αυτόν ακριβώς το λόγο δεν αναζητήσε τη λύση ενός «keys in hand» πλοίου.

Εφόσον λοιπόν ο σχεδιασμός του πλοίου που μας ενδιέφερε ήταν «tailor made», τότε πιστέψαμε ότι ο Πειραιάς αποτελούσε την καλύτερη λύση για την κατασκευή, κυρίως γιατί σε γενικές γραμμές υπάρ-

χει η γνώση, επαγγελματισμός, καθώς και το γεγονός ότι οι περισσότεροι Ευρωπαίοι κατασκευαστές έχουν αντιπροσώπους στην Ελλάδα. Φυσικά το γεγονός ότι η εταιρεία μας έχει έδρα στον Πειραιά, έπαιξε επίσης ένα σημαντικό ρόλο.

Ποιες είναι οι εντυπώσεις σας από την ποιότητα των υπηρεσιών των Ελλήνων στο συγκεκριμένο κλάδο της βιομηχανίας; Θεωρείτε ότι το κόστος κατασκευής ενός πλοίου στην Ελλάδα ανταποκρίνεται στην ποιότητα των εργασιών των Ελλήνων τεχνικών;

Μέτρησα γύρω στους 150 contractors και suppliers. Δεν θα έλεγα ότι όλοι είχαν υψηλό επίπεδο στην παροχή των υπηρεσιών τους. Θα έλεγα όμως με σιγουριά ότι το τελικό αποτέλεσμα ήταν αρκετά ικανοποιητικό και σίγουρα πολύ καλύτερο από μερικά άλλα new buildings, τα οποία έχω δει.

Όσον αφορά την πλευρά του κόστους, ομολογουμένως αποτέλεσε συνολικά μια ενδιαφέρουσα επένδυση, πράγμα το οποίο τονίζω, υπολογίζοντας τις καθυστερήσεις και τις δυσκολίες που προέκυψαν, όντας πρωτότυπο σαν πλοίο και μια πρωτότυπη διάταξη για την εταιρεία μας.

Θυμάμαι ότι υπήρχαν μερικοί ψίθυροι στον Πειραιά, όταν ξεκινήσαμε τη ναυπήγηση: Μερικοί θεώρησαν πως η επιλογή μας ήταν παρακινδυνευμένη. Αυτό είναι μάλλον λογικό, διότι αρκετά σχέδια άλλων πλοιοκτητών δεν υλοποιήθηκαν ποτέ. Εμείς επικεντρώσαμε όλο μας το ενδιαφέρον στη ναυπήγηση του πλοίου σαν σύνολο και προσπαθήσαμε να αποφύγουμε τις έντονες αντιπαραθέσεις με μεμονωμένες περιπτώσεις κατασκευαστών ή προμηθευτών, οι οποίες εάν δεν λύνονταν φιλικά θα μπορούσαν να επηρεάσουν την επιτυχία του έργου συνολικά. Προφανώς, τα έργα που δεν τέλειωσαν ποτέ, δεν βρήκαν ανθρώπους με την ίδια ανταπόκριση.

Θα επιλέγατε τη ναυπήγηση ενός ακόμη πλοίου στην Ελλάδα. Ποιες επισημάνσεις σας θα θέλατε να μοιραστείτε με τους συναδέλφους σας στον Πειραιά;

Η εταιρεία μας, σαν κύριο υπόβαθρο, διαθέτει το know how στη διαχείριση πλοίων, και όσον αφορά τη ναυπήγηση, συνήθως οι παραγγελίες μας αφορούσαν «keys in hand» πλοία, δηλαδή διαπραγματευόμασταν με τα ναυπηγεία τις προδιαγραφές, επιβλέποντας ότι η κατασκευή ανταποκρίνεται σε αυτές, ωστόσο η τελική ευθύνη για το αποτέλεσμα ήταν του ναυπηγείου. Αντίθετα, ο «Αδα-

μάντιος Κοραής» αντιπροσώπευε για εμάς ένα πείραμα, αφού εμείς ήμασταν οι εργοδότες και συντονιστές όλων των κατασκευαστών.

Από αυτό το πείραμα, αποκομίσαμε μια τέτοια εμπειρία, η οποία σε περίπτωση επανάληψης ενός παρόμοιου έργου θα μας βοηθούσε στην καλύτερευση της οργάνωσης, καθώς και στην αποφυγή της επανάληψης λαθών.

Οπότε, σε απάντηση της πρώτης ερώτησής σας, θα έλεγα: Ναι, θα το επιχειρούσαμε εκ νέου, αφού προσδοκούμε η δεύτερη φορά να είναι ευκολότερη και καλύτερη.

Ως προς τις σκέψεις που θα μοιραζόμαστε με άλλους συναδέλφους που πιθανώς να επιθυμούν να ναυπηγήσουν στην Ελλάδα, τότε θα παρότρυνα να το τολμή-



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



σουν εάν και εφόσον θέλουν να κατασκευάσουν ένα «tailor made» πλοίο, που δεν θα θέλουν αποκλειστικά και μόνο να το μεταπωλήσουν.

Είχαμε την ευκαιρία να αποφασίσουμε για το σχεδιασμό, τους κατασκευαστές και τις προδιαγραφές ακόμα και του πιο μικρού μηχανικού εξαρτήματος. Είχαμε απόλυτη ελευθερία στις επιλογές μας και έχοντας το ρίσκο του συντονισμού και των κατασκευαστών, καταφέραμε να αποφύγουμε επιπρόσθετα έξοδα προμήθειας, αλλά παράλληλα καταβάλαμε περισσότερη προσπάθεια και αποσχολήσαμε περισσότερο κόσμο από το γραφείο μας για να πραγματοποιήσουμε αυτόν το στόχο.

Μια ναυτιλιακή εταιρεία, που δεν έχει την εμπειρία σε νέες κατασκευές και δεν θέλει να λάβει όλο το ρίσκο της κατασκευής ή να διαθέσει προσωπικό από το γραφείο της, τότε θα ήταν ίσως πιο λογικό να προτιμήσει ένα δοκιμασμένο ελληνικό ναυπηγείο να του προσφέρει μια ολοκληρωμένη λύση σύμφωνα με το σχεδιασμό και τις προδιαγραφές ενός ναυπηγικού γραφείου, ορισμένου από τον πλοιοκτήτη.

Πιστεύω ότι η Ελλάδα μπορεί να είναι ένα ανταγωνιστικό μέρος για ναυπήγηση πλοίων, ακολουθώντας το ως άνω εναλλακτικό σχέδιο, καθώς όπως προείπα, όταν χρειάζεται ελαστικότητα, τότε τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής γίνονται λιγότερο ανταγωνιστικά, πάντα όπου η ελαστικότητα είναι διαθέσιμη.

Στις μέρες μας, αυτά τα ναυπηγεία, πολλά από τα οποία δεν υπάρχουν ουσιαστικά, είναι κλεισμένα έως το 2009-2011, επιβάλλουν τις τιμές, το σχεδιασμό και τα χαρακτηριστικά στις διαπραγματεύσεις με τους πλοιοκτήτες. Δεν υπάρχει καθόλου ελαστικότητα και όπου δίνεται είναι πολύ ακριβή. Ίσως να υπερβάλλω, αλλά έγινε λίγο ως πολύ όπως αγοράζεις ένα αυτοκίνητο, εάν είσαι τυχερός μπορείς να προσθέσεις κάποια ακριβά αξεσουάρ.

Σε σχέση με την Ιταλία πώς βλέπετε την

ελληνική ναυπηγική βιομηχανία;

Υποθέτω ότι μου θέτετε αυτή την ερώτηση εξαιτίας της διπλής καταγωγής μου. Εδώ ισχύει το ρητό «una faccia, una razza», οπότε δεν βλέπω μεγάλες διαφοροποιήσεις μεταξύ των δύο εθνικών βιομηχανιών. Η Ιταλία πρωτοπορεί ενίοτε σε θέματα τεχνολογικών καινοτομιών, αλλά η Ελλάδα έχει μια σημαντική παράδοση στο συγκεκριμένο χώρο. Με την εμπειρία μου ως διαχειριστής πλοίων, θα έλεγα ότι η Ελλάδα είναι περισσότερο ανταγωνιστική για πιο κλασικές λύσεις. Έχουμε εμπειρία νεότευκτων στην Ιταλία, αλλά η οργάνωση ήταν τελείως διαφορετική και δεν μπορεί να συγκριθεί.

Εάν συνομιλούσατε με τον υπουργό Ανάπτυξης, ποιες σκέψεις σας θα θέλατε να μοιρασθείτε μαζί του;

Το εργατικό κόστος στην Ελλάδα, συγκρινόμενο με αυτό των ανατολικών ευρωπαϊκών χωρών, είναι συχνά αρκετά υψηλό. Αυτό πολλές φορές αντισταθμίζεται με τον επαγγελματισμό και την παραγωγικότητα, αλλά δεν είναι αρκετό για να ενθαρρύνει κάποιον για ένα πρωτότυπο εγχείρημα σαν το δικό μας. Δεν είμαι ειδικός, αλλά πιστεύω ότι οι επιδοτήσεις έχουν αποδειχθεί ιστορικά «πανάκεια», τουλάχιστον «απαλύνουν» άμεσα τον πόνο των συμπτωμάτων.

Πιστεύετε ότι μπορεί η Ελλάδα να δραματίσει ένα σημαντικό ρόλο στο χώρο των επιδιορθώσεων και μετασκευών πλοίων; Για την περίπτωση των επιδιορθώσεων, λαμβάνοντας υπόψη σημεία όπως είναι τα εργατικά, ο επαγγελματισμός, η παραγωγικότητα, η παρουσία αντιπροσώπων, τότε η γνώμη μου είναι ότι η Ελλάδα είναι ένας σημαντικός «παίκτης» κυρίως για τα ηλικιακά νέα πλοία. Αυτό συμβαίνει, γιατί αυτά τα πλοία δεν απαιτούν εργασίες, όπως μαζική αλλαγή σίδηρου, αλλά αφορούν μηχανικές επιδιορθώσεις ή άλλες διορθώσεις, όπως ηλεκτρονικού εξοπλισμού, που απαιτεί μεγαλύτερη εξειδίκευση. ☉

Δημιουργούμε σχέσεις εμπιστοσύνης...

...κρίκο-κρίκο.

PHASMA CREATIVE®



Στην **Κ&Α Συνοδινός** η πείρα της παλαιάς Ναυτικής Τέχνης όπως η παραδοσιακή πλεκτή γάσσα, σε συνδυασμό με τη σύγχρονη τεχνολογία, το έμπειρο ανθρώπινο δυναμικό και την πιστοποίηση **ISO 9001:2000** έχουν σαν αποτέλεσμα την υψηλή ποιότητα των προϊόντων και υπηρεσιών που παρέχουμε στους πελάτες μας.



Η Εταιρία είναι εξουσιοδοτημένη από κρατικό φορέα και πιστοποιημένη από νηογνώμονες στην έκδοση πιστοποιητικών. Διαθέτει ηλεκτροϋδραβλική μηχανή δοκιμών εφελκυσμού & θραύσεως διακριβωμένη από τον πιστοποιημένο φορέα **Algosystems**, παρέχει υπηρεσίες δοκιμών των σωστικών και ανυψωτικών μέσων σε πλοία (Cargo Gear).

> Συρματόσχοινα
Εξαρτήματα <
> Αλυσίδες
Ιμάντες <
Σχοινιά <

Κ&Α ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.
 **ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟΤΕΧΝΙΚΗ**
Οι πρωταθλητές της άρσης βαρών

Κεντρικά: Αντ. Π. Βλαχάκου 10 & Πολυδεύκου 53
τηλ: 210 4175729 - fax: 210 4177722
e-mail: info@cargogear.gr - www.synodinos.gr



εταίριες που αντιπροσωπεύουμε:



» ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ: ΑΛΗΘΕΙΑ Ή ΜΥΘΟΣ;



Ένα σχεδόν μόνιμο καθεστώς της ελληνικής ακτοπλοΐας είναι ότι πολλές εταιρείες οδύρονται για το δήθεν ασύμφορο λειτουργίας τους υπό το τρέχον καθεστώς και διαμαρτύρονται για θέματα όπως το πλαφόν στους ναύλους της τουριστικής θέσης που ισχύει ακόμη σε πολλές γραμμές και για τις υποχρεωτικές εκπτώσεις ή άλλες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας. Πιέζουν επίσης για περισσότερη απελευθέρωση και υψηλότερους ναύλους λόγω αύξησης στην τιμή του πετρελαίου, ανεξάρτητα από τη μείωση της υπηρεσιακής ταχύτητας που πολλές από τις εταιρείες θεσμοθέτησαν άτυπα μεν, ουσιαστικά δε. Από την άλλη πλευρά, όταν η τιμή του πετρελαίου έπεσε σημαντικά τους τελευταίους μήνες, δεν έπεσαν αντίστοιχα οι ναύλοι. Επιπλέον, πολλά δημοσιευμένα οικονομικά αποτελέσματα δείχνουν κέρδη σε αρκετές από τις μεγάλες εταιρείες του κλάδου, κέρδη τα οποία μάλιστα διαφημίζονται δεόντως από αυτές ως κέρδη ρεκόρ (βλ. πρόσφατη ανακοίνωση μεγάλης ακτοπλοϊκής εταιρείας για αύξηση κερδών κοντά στο 100% έναντι του προηγούμενου έτους).

Του | Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη | Καθηγητή, Εργαστήριο Θαλασσιών Μεταφορών ΕΜΠ





Δεν υπάρχει εδώ κάποια αντίφαση; Και εάν τα κέρδη είναι τόσο υψηλά, από πού προέρχονται; Και γιατί να ανέβουν και άλλο τα εισιτήρια και δεν ανανεώνεται ο στόλος, μέρος του οποίου εξακολουθεί να είναι επιεικώς απαράδεκτο; Ερωτήματα που σίγουρα αξίζουν κάποια απάντηση.

Για να εξετάσουμε το θέμα, επιχειρούμε να απαντήσουμε στο ερώτημα, πόσο απελευθερωμένη άραγε είναι η ακτοπλοϊκή αγορά στην Ελλάδα; Ερώτημα λογικό, ιδίως μετά την υπό προϋποθέσεις «απελευθέρωση» που ισχύει από πέρυσι σε πολλές γραμμές που ξεκινούν από τα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας. Το γεγονός ότι στις γραμμές αυτές οι ναύλοι διαμορφώνονται ελεύθερα, σημαίνει άραγε ότι εκεί υπάρχει πραγματικά ελεύθερος ανταγωνισμός που λειτουργεί υπέρ του ταξιδιώτη;

Το ερώτημα αυτό δεν είναι τόσο εύκολο να απαντηθεί, όσο φαίνεται εκ πρώτης όψεως. Μια εντελώς πρόχειρη σύγκριση ναύλων γνωστής μεγάλης ακτοπλοϊκής εταιρείας που έχει πλοία και στις γραμμές της Κρήτης (Ηράκλειο) και στις γραμμές της Ιταλίας (Ανκόνα και Βενετία) οδηγεί στην ακόλουθη εικόνα (όλοι οι ναύλοι στους πίνακες που ακολουθούν είναι low season):

Η εικόνα αυτή δεν αλλάζει και πολύ αν εξετάσουμε άλλες εταιρείες. Ανάλογοι πίνακες μπορούν επίσης να κατασκευασθούν για τα φορτηγά αυτοκίνητα, τα δίκυκλα, άλλες υπηρεσίες κ.λπ. (η εικόνα είναι και εκεί παρόμοια).

Η σύγκριση που κάναμε είναι δόκιμη γιατί τα πλοία που χρησιμοποιούνται στις διαδρομές αυτές είναι συγκρίσιμων προδιαγραφών (μέγεθος, ταχύτητα,

ανέσεις) και ανήκουν στην ίδια εταιρεία. Η διαίρεση των ναύλων διά της απόστασης της διαδρομής είναι και αυτή δόκιμη, γιατί το κόστος είναι μια μεταβλητή που είναι άξουσα συνάρτηση της απόστασης και γιατί λογικά θα περίμενε κανείς υψηλότερους ναύλους για μακρύτερες αποστάσεις.

Αν όμως εξετάσουμε λίγο τους πίνακες αυτούς, βλέπουμε κάποια παράδοξα. Κατ' αρχάς, η Βενετία είναι μόνο οριακά πιο ακριβή από την Ανκόνα, παρά το ότι η απόσταση είναι 20% μεγαλύτερη, αλλά αυτό δεν είναι τόσο ενδιαφέρον. Αυτό που είναι πιο ενδιαφέρον είναι ότι οι ναύλοι καμπίνας για την Κρήτη είναι σε απόλυτα μεγέθη περίπου στα ίδια επίπεδα με εκείνους της Ιταλίας, αλλά σημαντικά υψηλότεροι για τα Ι.Χ., παρ' ότι οι αποστάσεις για την Ιταλία (άρα και οι χρόνοι παραμονής στο πλοίο) είναι μέχρι και 3,5 φορές πιο πάνω. Συγκεκριμένα, τα ερωτήματα που τίθενται είναι, γιατί η εταιρεία χρεώνει τον πελάτη της που πάει στο Ηράκλειο περίπου 3 φορές περισσότερο ανά μίλι την καμπίνα και περίπου 5 φορές περισσότερο ανά μίλι το Ι.Χ., από ό,τι αν αυτός πάει στην Ανκόνα; Για να το πούμε διαφορετικά, άραγε οι ακτοπλοϊκές εταιρείες ζημιώνουν πηγαίνοντας στην Ιταλία ή βγάζουν υπερβολικά κέρδη στην Ελλάδα;

Κάτι που ίσως δεν είναι ευρέως γνωστό στο πλατύ κοινό είναι ότι το θεσμικό καθεστώς του διαδρόμου της Αδριατικής είναι εντελώς διαφορετικό από εκείνο της εγχώριας ακτοπλοϊκής αγοράς. Στις γραμμές εξωτερικού ισχύει ο πραγματικός ελεύθερος ανταγωνισμός, και το μόνο που απαιτείται είναι μια δήλωση του πλοιοκτήτη προς το ΥΕΝ ένα μήνα πριν από την έναρξη της υπηρεσίας

Δίκλινη εξωτερική καμπίνα Α' θέσης (με επιστροφή)

Διαδρομή (ναυτικά)	Απόσταση (ευρώ) μίλια	Ναύλος ναυτικό	Ευρώ/ μίλι
Πειραιάς-Ηράκλειο	175	319	1,82
Πάτρα-Ανκόνα	512	333	0,65
Πάτρα-Βενετία	621	338	0,54

Ι.Χ. αυτοκίνητο (με επιστροφή)

Διαδρομή (ναυτικά)	Απόσταση (ευρώ) μίλια	Ναύλος ναυτικό	Ευρώ/ μίλι
Πειραιάς-Ηράκλειο	175	167	0,95
Πάτρα-Ανκόνα	512	124	0,24
Πάτρα-Βενετία	621	126	0,20

[Ν.Δ. 288/11-11-69 (ΦΕΚ Α 182), άρθρο 2]. Ναύλοι, δίκτυο και διάρκεια δρομολόγησης είναι της επιλογής του πλοιοκτήτη. Όρια ηλικίας ουδέποτε υπήρξαν.

Μα, δεν ισχύουν τα ίδια και στις γραμμές της Κρήτης; Καθόλου. Εκεί ισχύει ο Ν. 2932/2001, με όσες τροποποιήσεις του έλαβαν χώρα μεταγενέστερα, περιλαμβανόμενης και της μερικής απελευθέρωσης που έγινε πέρυσι. Αυτό είναι ένα θεσμικό καθεστώς εντελώς διαφορετικό, όπου υπάρχει η υποχρέωση ετήσιας (έστω 10μηνιας) λειτουργίας και ισχύουν επίσης όλα τα άλλα (πολλά και γραφειοκρατικά) που προδιαγράφει η κείμενη νομοθεσία για τις γραμμές εσωτερικού.

Μπορεί το διαφορετικό θεσμικό καθεστώς να εξηγήσει τη διαφορά των ναύλων; Σίγουρα παίζει σημαντικό ρόλο, αλλά υπάρχει και ένας άλλος πα-



» ΣΧΟΛΙΟ

ΑΠΟ ΤΟΝ **ΑΛΚΗ ΚΟΡΡΕ**

Οι διαπιστώσεις του καθηγητού Ψαραύτη θέτουν το γενικότερο ερώτημα αν η απελευθέρωση της τιμολόγησης των εισιτηρίων στην ακτοπλοΐα πρόκειται να λειτουργήσει ποτέ υπέρ του επιβάτη και γενικότερα του χρήστη. Κατ' αρχάς πρέπει να ξεκαθαριστεί ότι με τον όρο απελευθέρωση εννοούμε την παύση του δικαιώματος καθορισμού του εισιτηρίου για επιβάτες και αυτοκίνητα από την Πολιτεία και τη μεταβίβαση αυτής της αρμοδιότητας στους παρόχους υπηρεσιών μεταφοράς σε συνδυασμό με την ελευθερία αποφάσεων στη δρομολόγηση.

Το ότι η αγορά της Αδριατικής όπως διαμορφώνεται σήμερα είναι πολύ πιο ανταγωνιστική από την ακτοπλοϊκή αγορά, πέρα από αυτά που αναλύονται στο άρθρο ανωτέρω, επιβεβαιώνεται από κινήσεις εταιρειών από τη μια αγορά προς την άλλη. Εγκαταλείπεται η Αδριατική από βαπόρια και συγκεντρώνεται το ενδιαφέρον στο αρχιπέλαγος του Αιγαίου. Γιατί άραγε; Προφανώς διότι τα περιθώρια στη δεύτερη περίπτωση είναι πολύ καλύτερα απ' ό,τι στην πρώτη.

Η επόμενη ερώτηση είναι, για ποιο λόγο.

Ήδη από το 2005, με το προηγούμενο καθεστώς λειτουργίας της ακτοπλοΐας, το κέρδος μετά από φόρους συγκεκριμένης εταιρείας που δραστηριοποιείται στο Αιγαίο ως ποσοστό επί των πωλήσεων κάθε είδους (εισιτήρια, αυτοκίνητα, μπαρ, εστιατόρια κοκ.) ήταν της τάξεως του 18%. Πόσες άλλες βιομηχανίες γνωρίζετε στην Ελλάδα που βγάζουν δεκαοκτώ τοις εκατό στον τζίρο; Το κάθε κάθισμα στο διάστημα του έτους φέρνει κατά μέσον όρο κοντά στις δεκατέσσερις χιλιάδες ευρώ έσοδο (αν υποθέσουμε ότι όλα τα έσοδα προέρχονται από εισιτήρια επιβατών), από τις οποίες δύο χιλιάδες οχτακόσια είναι καθαρό κέρδος. Αν αυτό πολλαπλασιαστεί επί 1.500 καθίσματα δείχνει ετήσια κέρδη της τάξεως των 4 εκατομμυρίων ευρώ ανά πλοίο. Δεν είναι καθόλου άσχημα για ένα πλοίο με την τράπεζα πληρωμένη. Όλοι αναμένουν ότι αυτά τα νούμερα θα μεγαλώσουν μετά την απελευθέρωση των εισιτηρίων.

Αν υποθέσουμε ότι τα πλοία που αποτελούν το βασικό κορμό της μεγάλης ακτοπλοΐας είναι εβδομήντα πέντε, μπορούμε να μιλάμε για ένα

ράγοντας που πρέπει να συνεκτιμηθεί. Αυτός είναι η απουσία σοβαρών εναλλακτικών λύσεων για τον επιβάτη που θέλει να πάει στην Κρήτη με το Ι.Χ. του. Ποια άραγε άλλη επιλογή έχει ο επιβάτης αυτός, εκτός ίσως από το να πάει αεροπορικά στην Κρήτη και να νοικιάσει αυτοκίνητο εκεί; Και πόσες εναλλακτικές λύσεις έχει αν αποφασίσει να πάει με το πλοίο; Για κάποιο φορτηγατζή δεν υπάρχουν καθόλου εναλλακτικές λύσεις, άρα ουσιαστικά το κομμάτι αυτό της ζήτησης είναι δέσμιο (captive demand). Για εκείνον που θέλει να ταξιδέψει στην κεντρική Ευρώπη (και αυτό ισχύει ιδίως για τα φορτηγά αυτοκίνητα), η οδική μετάβαση μέσω πρώην Γιουγκοσλαβίας είναι σοβαρή εναλλακτική λύση, μετά τη λήξη του πόλεμου εκεί, η δε είσοδος της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα κάνει την οδική μετάβαση στην κεντρική Ευρώπη συνεχώς και πιο ελκυστική. Ακόμη και για κάποιον που θα διασχίσει την Αδριατική, αυτός έχει πληθώρα εναλλακτικών λύσεων, τόσο από πλευράς εταιρειών που μπορεί να διαλέξει όσο και διαδρομών (εκτός από Ανκόνα και Βενετία, υπάρχουν επίσης οι γραμμές μέσω Μπρίντζε ή Μπάρι).

Το αποτέλεσμα όλων αυτών είναι η συμπίεση των ναύλων στην Αδριατική, ενώ στην Κρήτη δεν υπάρχουν οι προϋποθέσεις για κάτι τέτοιο. Η ρήση «χρέωσε όσο σηκώνει» (charge what the traffic can bear) εφαρμόζεται λοιπόν και εδώ, όπως θα έλεγε οποιοδήποτε βιβλίο οικονομικής θαλασσιών μεταφορών.

Αν η κατάσταση αυτή ισχύει για την Κρήτη, που σίγουρα αποτελεί το κομμάτι εκείνο της ακτοπλοϊκής αγοράς που θα περίμενε κανείς να ισχύει ο ελεύθερος ανταγωνισμός περισσότερο από οπουδήποτε στην Ελλάδα, τι συμβαίνει άραγε σε άλλα κομμάτια της αγοράς; Δυστυχώς, η κατάσταση είναι παρόμοια ή ίσως και χειρότερη. Αν το αλέ-ρετούρ ενός Ι.Χ. στη Σίφνο (απόσταση 75 ναυτικά μίλια) είναι 125 ευρώ, και μάλιστα με συμβατικό πλοίο το οποίο θα είχε αποσυρθεί αν τα όρια ηλικίας δεν είχαν καταργηθεί πέρυσι, τι μπορεί να πει κανείς; Και καλώς μεν καταργήθηκαν τα όρια ηλικίας, γιατί όμως να πληρώνω για τη Σίφνο περίπου όσα πληρώνω για τη Βενετία, που σε τελευταία ανάλυση είναι πάνω από 8 φορές πιο μακριά και παρά το ότι το εγχώριο ταξίδι γίνεται με σαφώς υποδεέστερο και πιο αργό πλοίο;

Κατά τη γνώμη μου, όλα αυτά οδηγούν στη διαπίστωση πως στην εγχώρια αγορά δεν λειτουργεί ακόμη σωστά ο ελεύθερος ανταγωνισμός. Όταν ο πελάτης είναι δέσμιος ή έχει λίγες εναλλακτικές λύσεις, λογικό είναι οι ναύλοι να είναι «τσιμπημένοι», αν και δεν είναι σαφές πόσο μεγάλο πρέπει να είναι το «τσιμπήμα». Η διατήρηση της υποχρέωσης 10μηνιας υπηρεσίας δεν παρέχει την απαραίτητη ευελιξία να δρομολογηθούν αρκετά πλοία σε περιόδους αιχμής, με κίνδυνο μεγάλης ταλαιπωρίας του επιβατικού κοινού αν παρουσιαστούν βλάβες στα πλοία, όπως είναι πλέον από πιθανό, ιδίως το καλοκαίρι. Η έλλειψη της ευελιξίας αυτής, όπως και της παράλληλης μείωσης ναύλων που θα επέφερε λόγω ανταγωνισμού, τελικά αποβαίνει εις βάρος του ταξιδιώτη, εις βάρος του τουρισμού και της νησιωτικής ανάπτυξης.

Μακροπρόθεσμα, οι παρενέργειες μιας τέτοιας κατάστασης εγκυμονούν τον κίνδυνο μειωμένης τουριστικής και οικονομικής ανάπτυξης για τα νησιά αν οι μεταφορές από/και προς αυτά είναι ακριβές. Στρατηγικά, ο κίνδυνος να μειωθεί ο

ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΝΤΙΕΚΡΗΚΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ

ΚΑΛΩΔΙΑ

ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ



TSOUKATOS

ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΝΤΙΕΚΡΗΚΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ - ΚΑΛΩΔΙΑ - ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ

50 χρόνια επιτυχημένες συνεργασίες

Με εμπειρία πέντε δεκαετιών, πελατοκεντρική φιλοσοφία, τεχνογνωσία και εξειδίκευση, η εταιρία **ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ** έχει κερδίσει την απόλυτη εμπιστοσύνη της ναυτιλίας και της βιομηχανίας.

Η **ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ** διαθέτει φωτιστικά σώματα, ηλεκτρολογικό εξοπλισμό και αντιαεκρηκτικό υλικό μεγάλων και διεθνώς αναγνωρισμένων παραγωγών.

Σήμερα, αναλαμβάνοντας και τη διάθεση των προϊόντων άλλων δύο μεγάλων κατασκευαστών, της **GENERAL ELECTRIC** και της **PALAZZOLI**, η **ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ** εμπλουτίζει τις προτάσεις της προς την αγορά και ενισχύει τις βάσεις μιας αμοιβαία αποδοτικής συνεργασίας.



GE imagination at work



Palazzoli

Νέες συνεργασίες - Νέες επιτυχίες

ABB

ASP

CABLEL

Crabtree



KAWASHIMA

KSS

RITTAL

SYLVANIA



TSOUKATOS

ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΝΤΙΕΚΡΗΚΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ - ΚΑΛΩΔΙΑ - ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ

Σφακτηρίας 5, 185 45 Πειραιάς, Τηλ.: 210 4137 362, 210 4124 660-1, Fax: 210 4125 061
<http://www.tsoukatos.com>, e-mail: tsoukatos@tsoukatos.com

συνολικό τζίρο 1,6 δισ. ευρώ και με θεωρητικά κέρδη άνω των τριακοσίων εκατομμυρίων ευρώ, πάντοτε με στοιχεία του 2005.

Επανέρχομαι στο ερώτημα, πώς θα ωφεληθεί ο χρήστης από την απελευθέρωση των κομίστρων και των πλόων. Κατά τη γνώμη μου, αυτό είναι κάτι που έχει απασχολήσει τους εμπλεκόμενους στην παροχή υπηρεσιών μόνο επιδερμικά λόγω της εκ των πραγμάτων ολιγοπωλικής δομής της αγοράς στο αρχιπελάγος μας, όπως εξάλλου και σε όλα τα αρχιπελάγη. Όπως σωστά μάς θύμισε η Μαρία Λεκάκου πρόσφατα, η αυξομείωση της παροχής υπηρεσιών γίνεται σε μεγάλες δόσεις, της τάξης των 1.500 θέσεων την κάθε φορά. Δεν χρειάζεται να είναι κανείς οικονομολόγος για να καταλάβει ότι υπό αυτές τις συνθήκες δεν είναι δυνατόν να περιμένει το μοντέλο του ανταγωνισμού -από το οποίο θεωρητικά περιμένουμε να μας καθορίσει λογικές τιμές- να λειτουργήσει. Οι αγοραστές των υπηρεσιών είναι πολλοί, οι πάροχοι ανά διαδρομή λίγοι και η κάθε προσαρμογή της προσφοράς στη ζήτηση με ολόκληρη βαποριά.

Τι γίνεται στους άλλους συγκοινωνιακούς τομείς; Το δόγμα του ανταγωνισμού για τον καθορισμό τιμών έχει πεταχτεί από το παράθυρο εδώ και δεκαετίες και έχει αντικατασταθεί με τιμολόγηση βάσει κόστους συν περιθώριο. Όταν το περιθώριο έχει αρνητικό πρόσημο, πέφτει επιδότηση στα τρένα και στα λεωφορεία. Το αν τα μέσα αυτά εξυπηρετούν το γνωρίζει ο καθένας από εμάς που κυκλοφορεί.

Στο διά ταύτα τώρα. Το ελληνικό κράτος δεν αρέσκετε να πληρώνει επιδοτήσεις, όπως πολλά άλλα κράτη. Η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών που επεβλήθη από τον κοινοτικό κανονισμό τού επιτρέπει να μεγιστοποιεί το ποσοστό της ακτοπλοϊκής κίνησης χωρίς επιδότηση. Πώς όμως; Με υπερβολικό ύψος εισιτηρίων και γκρίνιες από τους χρήστες εντός και εκτός σεζόν, παρελκόμενα της δομής της αγοράς που δεν πρόκειται να εξαφανιστούν όσο τα έσοδα των εταιρειών εξαρτώνται από τον αριθμό των επιβαίνόντων.

Αυτά ως προς τη διάγνωση.

» ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΟ ΣΧΟΛΙΟ

Ευπρόσδεκτο το σχόλιο του Άλκη Κορρέ. Το μεγάλο στόιχημα είναι να λειτουργήσει σωστά η αγορά ώστε να πέσουν οι ναύλοι εκείνοι που είναι αφύσικα υψηλοί. Όμως, κάτι τέτοιο δεν βλέπω να γίνεται αν αφεθούν τα πράγματα ως έχουν.

Χ.Ν. Ψαραύτης



πληθυσμός των νησιών (ιδίως αυτών που είναι στην περιφέρεια) είναι επίσης υπαρκτός, και αν τελικά δεν θέλουν οι Έλληνες να ζήσουν στα νησιά μας, ίσως κάποιοι άλλοι θα το θελήσουν.

Το μονοπωλιακό σύστημα εκμετάλλευσης με βάση το οποίο πολλές από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες αναπτύχθηκαν κερδοφόρα τα τελευταία 50 χρόνια συντέλεσε στο να πληρώνει ο ταξιδιώτης περισσότερα από όσο αν η αγορά ήταν απελευθερωμένη. Ήταν ένα σύστημα το οποίο σαφώς δεν ενθάρρυνε την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου, όσο και αυτή να ήταν επιτακτική. Τα νέα πλοία πήγαιναν κατά κανόνα στις γραμμές της Ιταλίας, οξύμωρο αν αναλογιστεί κανείς ότι εκεί οι ναύλοι ήταν χαμηλότεροι όχι μόνον αναλογικά, αλλά πολλές φορές και σε απόλυτα μεγέθη. Η μη επαρκής ανανέωση του στόλου, σε συνδυασμό με την έλλειψη κινήτρων σωστής συντήρησης σε πλοία κοντά στο όριο απόσυσής τους, δημιούργησαν ένα φαύλο κύκλο κακής ποιότητας υπηρεσιών, υψηλού κόστους για τον ταξιδιώτη και μειωμένων προδιαγραφών ασφάλειας.

Αν υπάρχει κάποια ελπίδα πως αυτός ο φαύλος κύκλος έχει αρχίσει να σπάει, με την είσοδο νεότευκτων πλοίων στην εγχώρια αγορά, σίγουρα δεν έχει σπάσει ακόμη εντελώς, μια και η ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά δεν έχει ακόμη μπορέσει να λειτουργήσει σωστά, προς όφελος του ταξιδιώτη. Το μεγάλο ερώτημα είναι πώς και πότε αυτό θα μπορέσει να γίνει πραγματικότητα.

Για περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τα πάσης φύσεως προβλήματα της ελληνικής ακτοπλοΐας, καθώς και ενδεχόμενες λύσεις στα προβλήματα αυτά, βλέπε Ψαραύτης (2006).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ψαραύτης, Χ.Ν., «Ελληνική ακτοπλοΐα και cabotage», εκδόσεις Ιδρύματος Ευγενίδου, 2006.



Είναι στο χέρι μας...

να διατηρήσουμε καθαρές τις θάλασσες μας

**Παραλάβες πετρ/δων καταλοίπων από πλοία
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 πλοίων κάθε τύπου με παροχή ζεστού νερού ή και ατμού

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

» Ο επιστημονικός καθορισμός της διάρκειας των κύκλων των ναύλων και η βραχυχρόνια πρόβλεψη των ναυλοδεικτών

Ι Του Αλέξανδρου Μ. Γουλιέλμου | Καθηγητή Πανεπιστημίου Πειραιώς και τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών, πρώην Γ.Γ. ΥΕΝ



Το κυπριακό νηολόγιο επέτυχε όντως μια θεαματική συμμετοχή στον παγκόσμιο στόλο των εμπορικών καραβιών από το 1963, που ιδρύθηκε. Μάλιστα, αποτέλεσε σταδιακά από το 1965 και μετά μια από τις κυριότερες προτιμήσεις των Ελλήνων εφοπλιστών, ειδικότερα το 1982 (με μερίδιο 3,3% του ελληνόκτητου, σε κοχ), καθώς και στην περίοδο 1984-1999 με ποσοστά 5,3% (1984), 29% (1989) και 18% (1999). Οι Έλληνες, δηλαδή, είχαν παραδοσιακά το 1/5 με 1/3 των καραβιών τους στην κυπριακή σημαία (Γουλιέλμος, 2001). (β' μέρος)

6. Χερστ... και οι ναυτιλιακοί κύκλοι

Στο διάγραμμα 5, οι λογάριθμοι του χρόνου της χρονοσειράς ναύλων αποτυπώνονται με τους λογαρίθμους του εύρους αφού αυτό έχει κανονικοποιηθεί. Αυτό σημαίνει ότι έχουμε διαιρέσει το εύρος με την τυπική απόκλιση, ώστε η χρονοσειρά να παρουσιάζει συγκρισιμότητα ανάμεσα σε δεκάδες χρόνια μεταξύ τους, ήτοι: $(R/S)n$. Σύρουμε και την ερυθρά γραμμή που είναι αυτή του τυχαίου. Αν η χρονοσειρά των ναύλων ήταν τυχαία θα συνέπιπτε με την ερυθρά γραμμή (δεξιά).

Το διπλό διάγραμμα 5 παρουσιάζει και τη λεγόμενη στατιστική V , η οποία είναι το διαγραμματικό εργαλείο για τον προσδιορισμό των ναυτιλιακών κύκλων και ισούται απλά με:

$$Vn = \frac{(R/S)n}{\sqrt{n}}$$

Όπου $(R/S)N$ η απόσταση (=κανονικοποιημένη μεταβλητότητα) που δίνει τη μέγιστη απομάκρυνση της μεταβολής από το μέσον όρο και που η τυχαιότητα δίνει:

$$(R/S)N(\Gamma\Sigma)\sqrt{N}.$$

Όπου $\Gamma\Sigma$ = γραμμική σχέση.

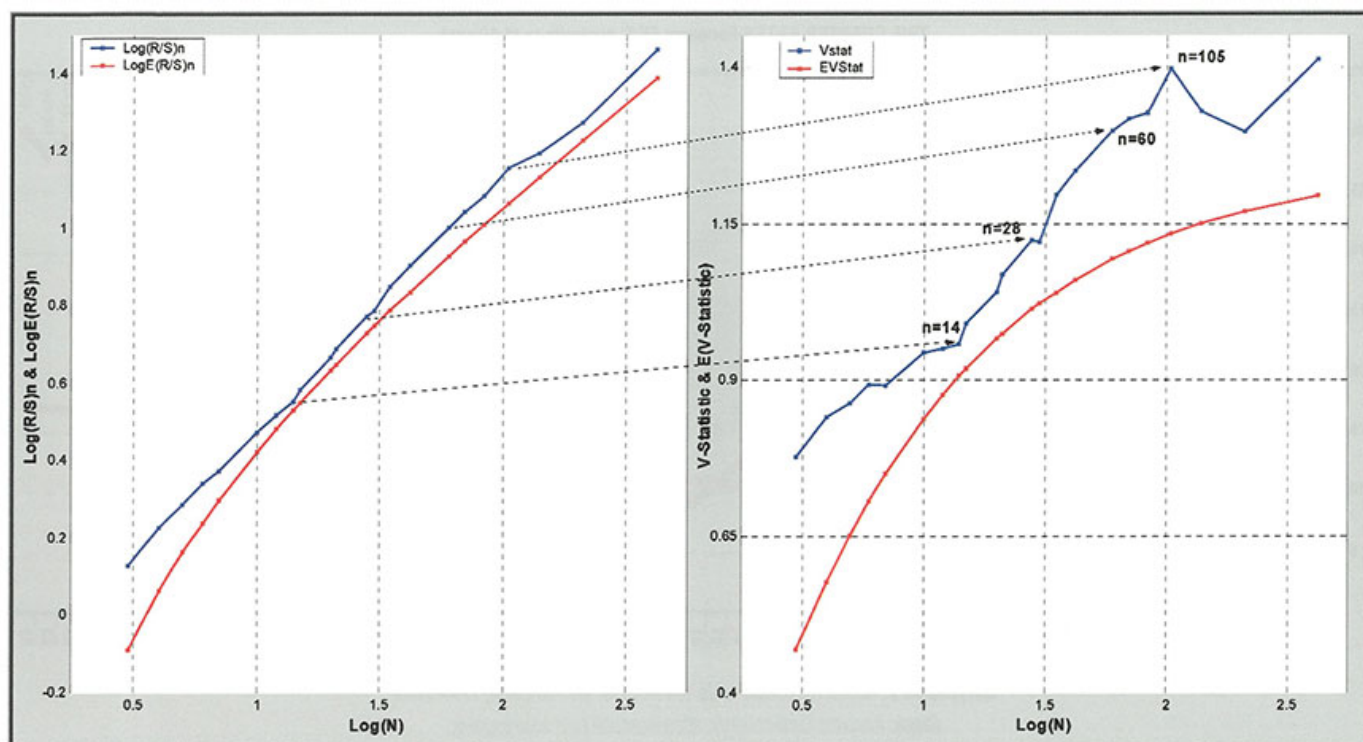
Το πρώτο σπάσιμο παρατηρείται σε $N=28$ (2 χρόνια και 4 μήνες). Αυτός είναι ο πρώτος κύκλος. Το δεύτερο σπάσιμο είναι στα $N=60$, ήτοι 5 χρόνια. Και ένα σπάσιμο στο $N=105$ (8 χρόνια και 9 μήνες). Τρεις επομένως κύκλους μάς αποκαλύπτει η επιστήμη. Μη συμμετρικούς και με περιοδικούς στην περίοδο 1968-2003. Αυτά τα ευρήματα συμφωνούν με την πραγματικότητα όπως φαίνεται στο διάγραμμα 6.

Όπως δείχνει το διάγραμμα 6, ένας κύκλος αρχίζει μετά τους 20 περίπου πρώτους μήνες από τον Ιαν. 1968, ήτοι το 1969 (Αύγ.) και συνεχίζεται για 28 μήνες (μέχρι το 1971 το Δεκ.). Ο δεύτερος κύκλος αρχίζει από τον Ιαν. του 1972 μέχρι το 1976 (Δεκ.), ήτοι διαρκεί 5 χρόνια. Ο τρίτος κύκλος ξεκινάει από τον Ιαν. του 1977 και διαρκεί μέχρι το 1985 το Σεπτ. στους 213 μήνες. Ο τέταρτος κύκλος δεν είναι ξεκάθαρος (αν και φαίνεται να υπάρχει στους 318 μήνες το 1994-95 με διάρκεια μέχρι το 1998). Η σοβαρή απόδειξη εδώ είναι ό-

τι οι ναυτιλιακοί κύκλοι δεν είναι ούτε συμμετρικοί ούτε περιοδικοί, ούτε φυσικά διαρκούν το ίδιο κάθε φορά. Ο μεγάλος κύκλος είναι αυτός που κράτησε από το 1977 έως το 1985. Η κορυφή του δεύτερου κύκλου είναι το 1974. Η κορυφή του τρίτου κύκλου είναι το 1981. Και του τέταρτου μη προσδιορισμένου κύκλου το 1996. Η κορυφή του πρώτου κύκλου είναι το 1970. Το κρίσιμο ερώτημα: Είναι οι ναύλοι προβλέψιμοι;

7. Η πρόβλεψη των ναύλων... 'Όνειρο ή πραγματικότητα;

Η αξία των προβλέψεων για κάθε πρακτική είναι ανεκτίμητη. Το... χάος των ναύλων είναι βέβαιο. Βλέπουμε μια παλινδρόμηση από κάποιο μεσίτη ναύλων: $Y=206,38 \cdot \text{Μήνες} + 4919,3$ και $R^2=0,24$. Το $0,24 < 1$ δείχνει τη χαμηλή ερμηνευτική ικανότητα της ευθείας που έχει χαραχθεί στα σημεία των ναύλων από τον Ιαν. 1999 μέχρι το 2003 για ναύλους κατά ταξίδι για πλοία Πάναμαξ, FE/E. Αυστραλία γν (1-10 χρόνια). Ο ναύλος κινήθηκε από 5.750\$ (Ιαν. 1999) σε 40.070\$ (Δεκ. 2003), ήτοι αυξημένος κατά 8 φορές! Οι προβλέ-

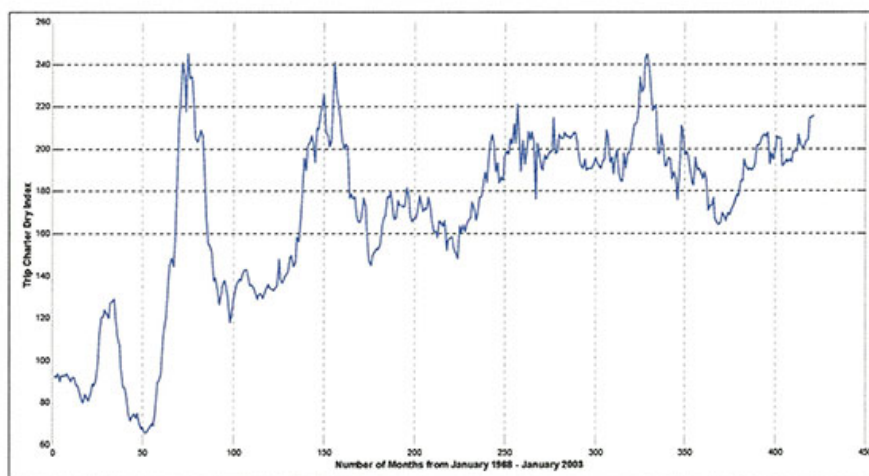


Διάγραμμα 5: Μη περιοδικοί κύκλοι για το δείκτη ναύλων κατά ταξίδι ξηρών φορτίων (1968-2003 Ιαν.).

Πηγή: Elpiniki-Maria PSIFIA, using MATLAB 5.3, Math Works, 2006.

ψεις με την παλινδρόμηση αποκλίνουν 23% (1999 Δεκ.), 14% (Δεκ. 2000), 51% (Δεκ. 2001), 16% (Δεκ. 2002) και 62% (Δεκ. 2003). Η μέθοδος των ελαχίστων τετραγώνων επομένως αποτυγχάνει στη ναυτιλία να δώσει προβλέψεις με «λάθος εκτίμηση» κάτω του 1, που είναι καλύτερα τότε να χρησιμοποιηθεί ο μέσος όρος. Υπάρχει λύση;

Η Μαρινίκη Ψηφία, με υποτροφία από το πρόγραμμα της Ε.Ε. «Ηράκλειτος» και το υπ. Παιδείας, με την καθοδήγησή μου εκπόνησε διδακτορική διατριβή που περιέλαβε και τις προβλέψεις των ναυλοτιμαρίθμων ξηρού φορτίου χρόνου και κατά ταξίδι. Για να το κάνει αυτό, πρώτα διαπίστωσε πως η χρονοσειρά των ναύλων έχει εξάρτηση από τις αφετήριες συνθήκες και ενώ φαίνεται τυχαία, ακολουθεί ένα υπόδειγμα χαμηλοδιάστατου χάους (διαστάσεις κάτω των 10) το οποίο κάτω από ένα αυστηρό μαθηματικό νόμο (Λιαπούνοφ) επιτρέπει 11 μήνες πρόβλεψη, εντός και εκτός δείγματος με εξαιρετική επιτυχία. Κινούμαστε στο χώρο της ανάλυσης μη γραμμικών χρονοσειρών - όπως άλλωστε δείχνει και το



Διάγραμμα 6: Δείκτης ναύλων κατά ταξίδι, Ιαν. 1968-Ιαν. 2003.

Πηγή: Elpiniki-Maria PSIFIA, using MATLAB 5.3, Math Works, 2006.

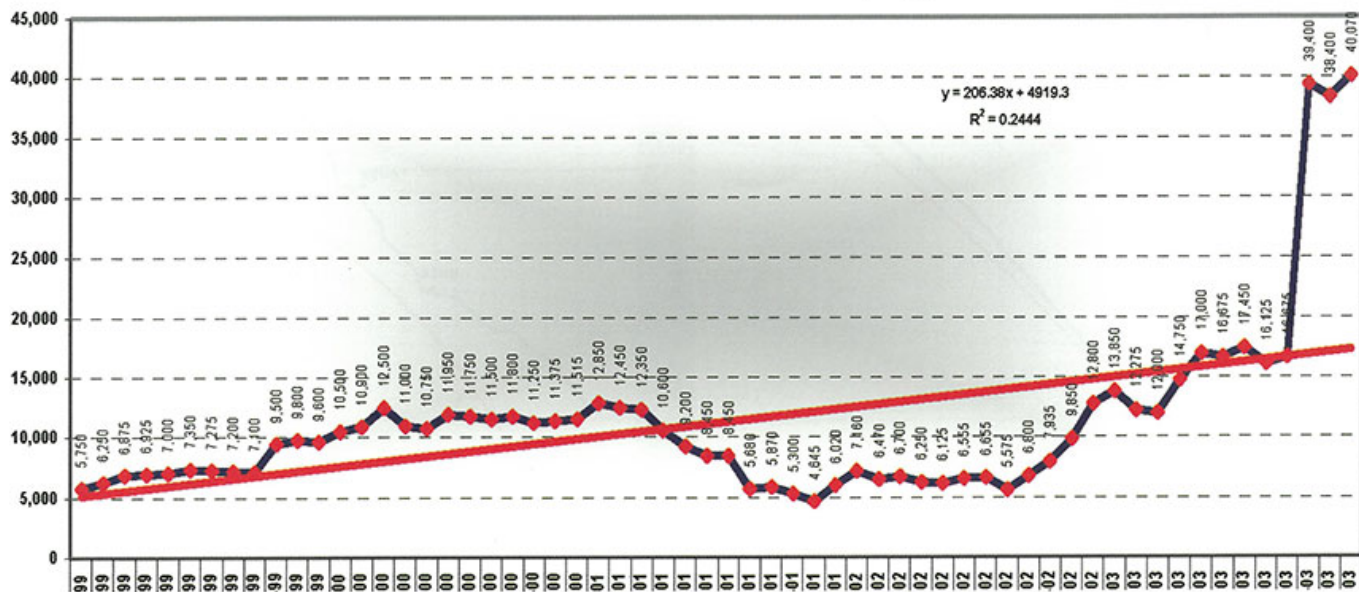
διάγραμμα 6, αλλά και το 7 των ναύλων αλλά και η χαμηλή τιμή του συντελεστή προσδιορισμού στην πιο πάνω εξίσωση.

Πρόκειται για ένα δυναμικό σύστημα όπου ο χρόνος λαμβάνεται σοβαρά και ενεργά υπόψη ως συστατικός παράγων των διαφορικών μας εξισώσεων. Γι' αυτό το δύσκολο, σύνθετο και πολύπλο-

κο μονοπάτι οφείλουμε να δώσουμε απάντηση σε 2 τουλάχιστο ερωτήσεις: Ποια είναι η μορφοκλασματική διάσταση του ελκυστή μας στους ναύλους, αν υπάρχει; Ποιος είναι ο μέγιστος εκθέτης Λιαπούνοφ, που θα μας επιτρέψει τον ορίζοντα πρόβλεψης;

Το βασικό πρόβλημα που αντιμετώπισαν οι επι-

TRIP CHARTER RATES Panamax FE/E.Australia rv (1-10 yrs)



Διάγραμμα 7: Ναυλοδείκτες κατά ταξίδι των Πάναμαξ για Αυστραλία, 1999-2003.

Πηγή: Άγνωστη. Ο συντελεστής προσδιορισμού είναι πολύ χαμηλός.

στήμονες στην πιο πάνω διαδικασία ήταν με ποιον τρόπο αυτό που είχε αποδειχτεί στη Φυσική μπορούσε να εφαρμοστεί στις χρονολογικές σειρές! Και αυτό που ίσχυε στο συνεχή χρόνο, μπορούσε να εφαρμοστεί σε διακριτό χρόνο, αφού οι χρονολογικές σειρές είναι κατά ανάγκη σε μη συνεχή χρόνο! Πρώτα υπάρχει το δυναμικό σύστημα. Δεύτερο, αυτό μελετάται σε ένα ειδικό (μαθηματικό) χώρο πολλών διαστάσεων που αποκαλείται Χώρος των Φάσεων. Ο χώρος των φάσεων παρουσιάζει όμως το παρόν, το χθες και το αύριο, αφού οι διαφορικές μας εξισώσεις λαμβάνουν τιμές του χρόνου t , $-t$, $+t$. Ο χώρος των φάσεων δεν κρύβει τίποτε, διότι τα λέει, ή μάλλον τα δείχνει, όλα. Δεν αποκρύπτει το παρελθόν ούτε αρνείται το μέλλον... Ο χώρος των φάσεων όμως έχει και ένα νόμο κάποιας τάξης, που λέγεται ελκυστής. Ο ελκυστής έλκει τα σημεία προς τον εαυτό του για να παράγει μια αρμονική και τακτοποιημένη εικόνα του δυναμικού φαινομένου, όπως είναι

λ.χ. ο παράξενος ελκυστής του Λόρεντζ.

Υπάρχει τάξη μέσα στη φαινομενική αταξία. Φαίνεται ότι υπάρχει χάος μέσα στην τάξη που έρχεται... Στη Γένεση το χάος περιγράφεται ως η κατάσταση χωρίς φως, με τη Γη και τον Ουρανό αδιαμόρφωτα, δηλαδή ακατασκευάστα στην τελική τους μορφή, ερημιά, άβυσσος και νερό. Ότι φαίνεται τυχαίο δεν είναι και ό,τι φαίνεται πολύπλοκο έχει τάξη.

Για τη συνέχεια, χρειαζόμαστε μια μετάβαση (που αποκαλείται εμβύθιση) ή ακόμη και υπέρβαση. Από τον αυθεντικό χώρο των φάσεων να πάμε σε έναν απλούστερο ανακατασκευασμένο (με τη μέθοδο των υστερήσεων¹²) χώρο φάσεων μεταφέροντας, όπως η διπλή έλικα του DNA, τις αναλλοίωτες και απαραίτητες ιδιότητες από το αυθεντικό στον ανακατασκευασμένο χώρο. Χάρis στον Takens (1981)¹³ αυτό έγινε πραγματικότητα αρκεί η διάσταση (μορφολογική) Δ και η διάσταση του ανακατασκευασμένου χώρου των

φάσεων δ να είναι: $\delta \geq 2\Delta + 1$.

Για να βρεθεί κάτι ανάλογο με το δ , ας πούμε δ^* , πρέπει να χρησιμοποιήσουμε τη μέθοδο των «ψευδών πλησιέστερων γειτόνων¹⁴». Το $\delta^* = 4$ μέσω του λογισμικού NLTS 2.0 (2000) και τη μέθοδο αυτή. Με άλλα λόγια η χρονοσειρά των ναύλων χρειάζεται 4 εξισώσεις για να ανακατασκευαστεί. Η ακριβής τώρα διάσταση του ελκυστή βρίσκεται με τη «μέθοδο της διάστασης συσχέτισης¹⁵», που βρέθηκε 4,09 ή ίση με 5. Η διάσταση συσχέτισης χαρακτηρίζει και τη διάσταση του συστήματος που εδώ είναι χαμηλή < 10 και όπως θα δούμε από τον εκθέτη Λιαπούνοφ, η πρόβλεψη 11 μηνών είναι δυνατή για το ναυλοτιμώριμο. Ο εκθέτης Λιαπούνοφ βρίσκεται με τη μέθοδο του Καντζ¹⁶ ίσο με 0,094 και $1/0,094 = 11$ (10.64). Οι προβλέψεις που απέκτησε η κ. Ψηφία έχουν ως εξής:

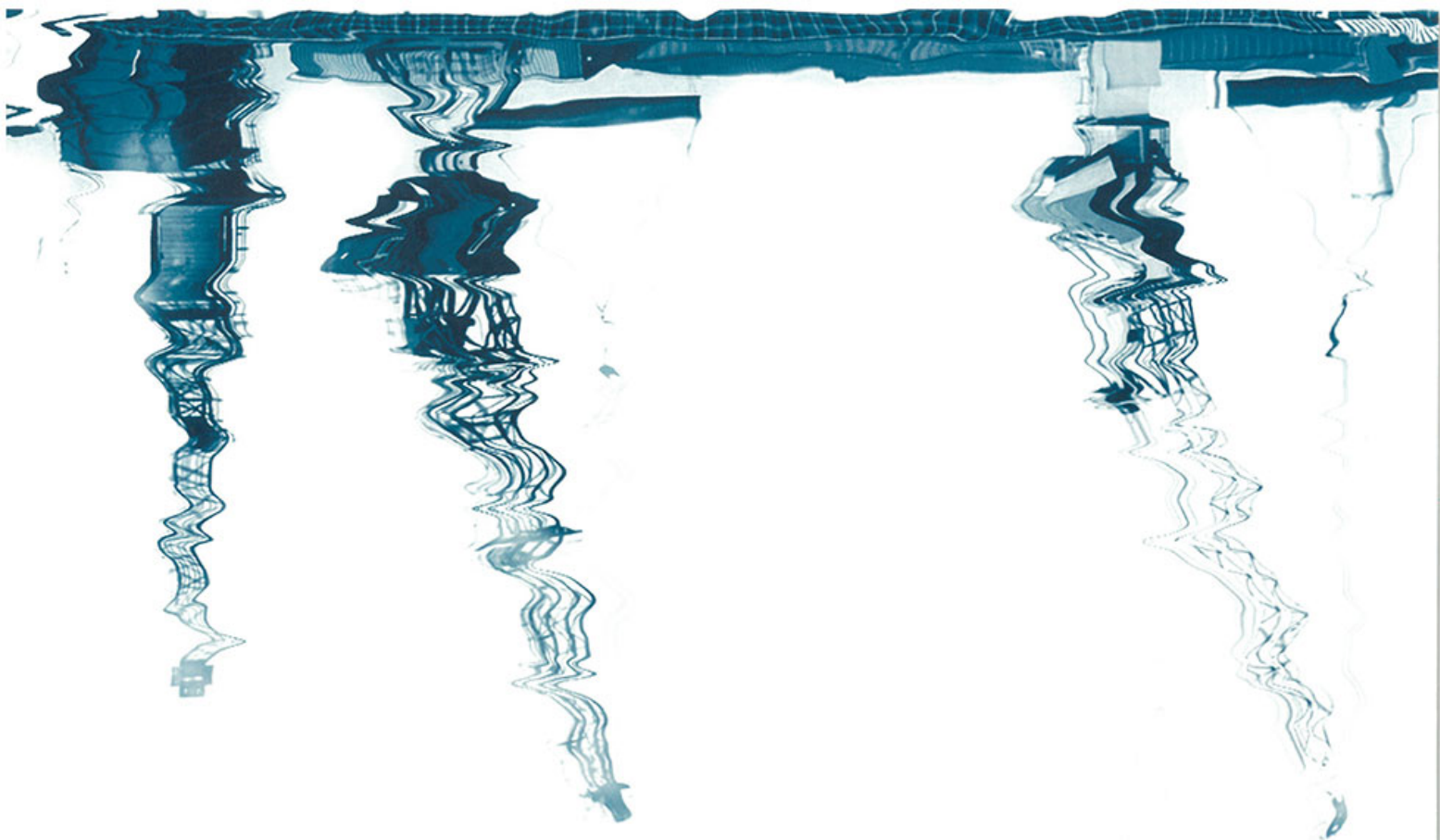
12. Pacard N, Crutchfield J, Farmer D & Shaw, (1980), Geometry from a time series, Physical Review letters 45, 712-5.

13. Takens F, 1981, Detecting strange attractors in turbulence, Lecture notes in mathematics, 898, Springer-Verlag.

14. Kennel M, Brown R & Abarbanel H, 1992, Determining embedding dimension for phase-space reconstruction using a geometrical construction, Physical Review A 45, 3403-11.

15. Grassberger P & Procaccia I, 1983, Characterization of Strange Attractors, Physical Review Letters 50 (5), 346-349.

16. Kantz H, 1994, A robust method to estimate the maximal Lyapunov exponent of a time series, Physics letters, A 185, 77-87.

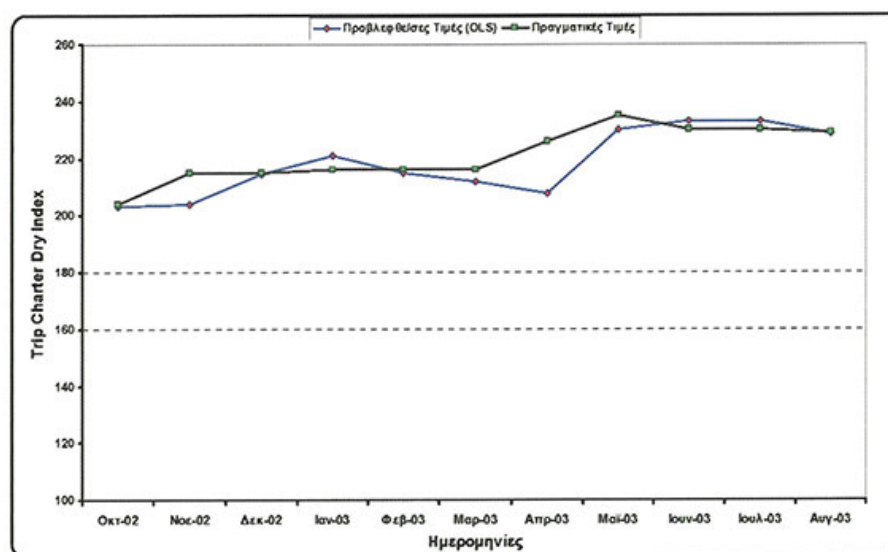


ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB



Διάγραμμα 8: Πρόβλεψη ναύλων εντός δείγματος. **Πηγή:** Πηγή: Διδακτορικό Μαρινίκης Ψηφία. Τον Απρίλιο του 2003 το υπόδειγμα καθυστέρησε με 20 μονάδες του δείκτη να δει την απότομη σχετική αύξηση (2.750\$+ στα Πάναμαξ). Το Μάιο προσαρμόστηκε και στη συνέχεια. Είναι άξιο απορίας αν το υπόδειγμα θα πιάσει και την πιο απότομη μεταβολή του Οκτωβρίου 2003; (+ 13.000\$).

Πίνακας 1: Πραγματικές και προβλεφθείσες τιμές του ναυλοδείκτη κατά ταξίδι ξηρών φορτίων 2003 Σεπτ.-Ιούλιο 2004, εκτός δείγματος, με δύο μεθόδους.

ΜΗΝΕΣ	ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ	OLS	KDE
Σεπ.-03	235	220,81	230,38
Οκτ.-03	244	220,81	229,11
Νοέμ.-03	244	213,35	221,08
Δεκ.-03	244	218,16	222,02
Ιαν.-04	244	208,12	222,51
Φεβ.-04	244	207,81	220,47
Μάρ.-04	-	195,34	219,45
Απρ.-04	-	198,09	222,48
Μαϊ-04	-	196,58	224,23
Ιούν.-04	-	195,36	224,26
Ιουλ.-04	-	202,49	224,27

Πηγή: Μαρινίκη Ψηφία, διδακτορικό. Η KDE παρέχει σαφώς καλύτερες προβλέψεις. Η απότομη άνοδος του τέλους του 2003 δεν ευαισθητοποίησε το υπόδειγμα, αν και η διαφορά είναι μόνο 15 μονάδες και αλλού 22-24.

Το λάθος που υπολογίστηκε από την απόκλιση των προβλεφθέντων ναύλων είναι μέχρι 2%. Η αξιοπιστία της πρόβλεψης ελέγχεται από το στατιστικό λάθος και από την πρόβλεψη εντός δείγματος. Η πρόβλεψη εντός δείγματος είναι:

8. Επίλογος

Αυτά μπορεί να προσφέρει η επιστήμη στη ναυτιλία.

Πρόσθετη βιβλιογραφία:

Κώστας Συριόπουλος & Αλέξανδρος Λεοντίτης, «Χάος: Ανάλυση & Πρόβλεψη Χρονοσειρών», 2000, Εκδόσεις Ανίκουλα.

Μπενουά Μάντελμπροτ & Ρίτσαρντ Χούτσον, 2004, «Ο Πίνακας του Χάους: Γιατί καταρρέουν οι αγορές;», εκδοτικός οίκος Τραυλός.



The Cuban Cigar Megastore

sales@cubancigarmegastore.com

www.cubancigarmegastore.com

Habanos
DENOMINACIÓN DE ORIGEN PROTEGIDA



Η νέα γενιά μεγεθών Panamax στον ορίζοντα: η κατασκευή νέων δεξαμενών και η διαπλάτυνση της διώρυγας θα διπλασιάσει την υπάρχουσα χωρητικότητα

Του Germanischer Lloyd



» Διαπλάτυνση της διώρυγας του Παναμά Το «Panamax» πρέπει να επαναπροσδιοριστεί

Το έργο της διαπλάτυνσης της διώρυγας του Παναμά θα αλλάξει τις βασικές εμπορικές οδούς σε ολόκληρο τον κόσμο. Η κατασκευή τρίτης ομάδας δεξαμενών θα επιτρέψει την εξυπηρέτηση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έως 12.000 TEU ή και παραπάνω. Οι ειδικοί του Germanischer Lloyd έχουν ήδη προβλέψει τις ευκαιρίες για τους πλοιοκτήτες να παραγγείλουν ένα νέο τύπο πλοίου Panamax.

Ο Ricaurte Vasquez, πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου της Εταιρείας της Διώρυγας και υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών, αναμένει ότι οι νέες δεξαμενές θα έχουν ισχυρό και θετικό αντίκτυπο: «Το έργο αυτό θα είναι προς όφε-

λος του λαού του Παναμά και του παγκόσμιου εμπορίου. Σκοπεύουμε να είμαστε στο κέντρο του παγκόσμιου εμπορίου και να γίνουμε ένας μεγάλος ναυτιλιακός κόμβος». Η διαπλάτυνση της διώρυγας, μήκους 50 μιλίων, θα διπλασιάσει την υπάρχουσα μεταφορική ικανότητα από περίπου 300 εκατ. τόνους PC/UMS (Panama Canal Universal Measurement System) σε περισσότερους από 600 εκατ. τόνους PC/UMS, με αποτέλεσμα να προκύψει πρόσθετη οικονομία κλίμακας στον κλάδο της ναυτιλίας. Η κατασκευή τρίτης ομάδας δεξαμενών είναι το μεγαλύτερο ναυτιλιακό έργο στη Λατινική Αμερική από τότε που κατασκευάστηκε η διώρυγα, το 1914.

Νέα γενιά μεγεθών Panamax

Η Εταιρεία της Διώρυγας του Παναμά χρησιμοποίησε ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Post-Panamax με μήκος 366 μ., πλάτος 49 μ. και μέγιστο βύθισμα 15 μ. ως βάση για τον καθορισμό των πλέον κατάλληλων διαστάσεων των θαλάμων των δεξαμενών. Το σκάφος αυτό έχει προσδιοριστεί ως ο μεγαλύτερος τύπος πλοίου που θα περνά τακτικά από τη διώρυγα με τη μεγαλύτερη συχνότητα, όγκο και ένταση. Θα έχει ονομαστική μεταφορική ικανότητα έως 12.000 TEU. Προς το παρόν προβλέπεται η χρήση ρυμουλκών πλοίων, αντί για τις παραδοσιακές ατμομηχανές, για την τοποθέτηση των σκαφών, γεγονός που σημαίνει ότι τα περιθώρια λειτουργικής ασφάλειας θα είναι διαφορετικά.

Ο Germanischer Lloyd έχει μελετήσει ένα νέο πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, κατάλληλο για το πλάτος των δεξαμενών οι οποίες θα έχουν μήκος 427 μ., πλάτος 55 μ. και βάθος 18,3 μ. Κάτι που είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τους πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνται στον τομέα της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, είναι το γεγονός πως το νέο σκάφος θα έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει έως 12.500 τυπικά εμπορευματοκιβώτια - τουλάχιστον 500 TEU παραπάνω από όσα είχε υπολογίσει αρχικά η Εταιρεία της Διώρυγας του Πανα-



Ιστορία. Η διώρυγα άνοιξε στις 15 Αυγούστου 1914. Μέχρι σήμερα, ειδικές ατμομηχανές επιτρέπουν την ασφαλή πλοήγηση.

μά (ACP). Τα σημερινά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Panamax μπορούν να μεταφέρουν έως 5.050 TEU μόνο.

Οι νέες εξελίξεις και σχεδιάσεις είναι πολύ συχνά πέρα από την υπάρχουσα εμπειρία. Το πιο σημαντικό είναι να διασφαλίζεται η δομική ακεραιότητα και η δυνατότητα εκτέλεσης ελιγμών, αλλά θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη θέματα κλίμακας και λειτουργίας. Πάντως, η κλίμακα δεν αυξάνεται αναλογικά λόγω της ύπαρξης ορισμένων περιορισμών. Για να είναι δυνατή η χρήση της



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

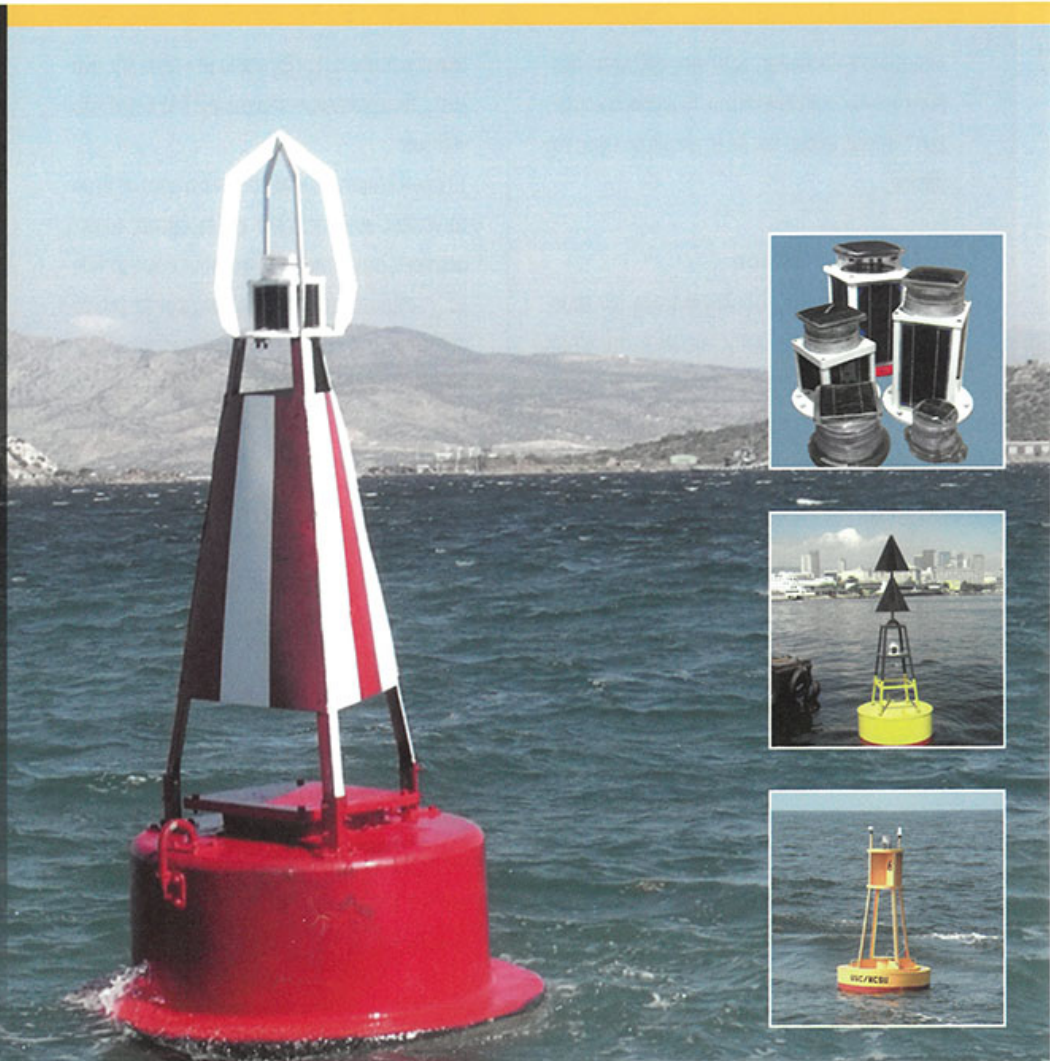
"Beluga" Minos Pagonis

8 Papachristou, 156 69 Papagou

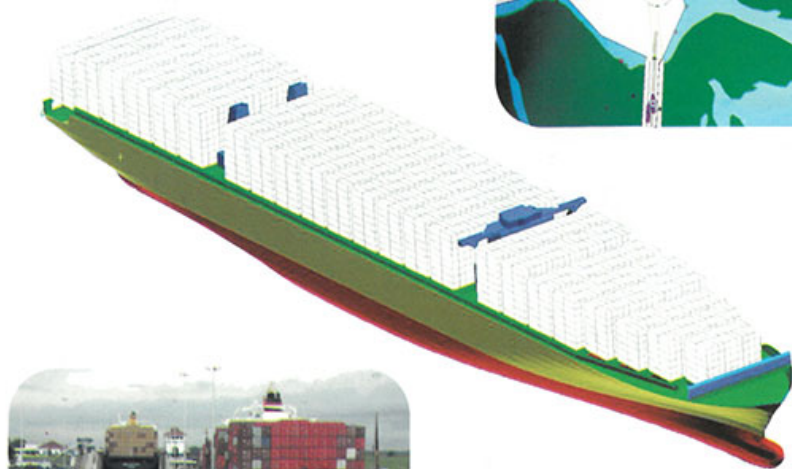
Athens, Greece

Telephone/Fax: + (30210) 65 42 436

Email: beluga@otenet.gr



CHANGE THE WORLD WITH US™



υπάρχουσας υποδομής, το πλάτος αυξάνεται αναλογικά, όπως συμβαίνει και με το βύθισμα και, μερικές φορές, ακόμη και με το ελεύθερο ύψος του πλοίου.

Ακριβής ανάλυση

Κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης για τον προσδιορισμό της τέλει θέσης της υπερκατασκευής ώστε να μεγιστοποιείται ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα και ταυτόχρονα να ικανοποιούνται οι προδιαγραφές Solas αναφορικά με την ορατότητα από τη γέφυρα, ο πρώτος κύκλος σχεδίασης πραγματοποιήθηκε με ανάλυση των κατασκευαστικών επιπτώσεων σύμφωνα με τις υποθέσεις φορτίου των κανόνων για την κατάταξη και την κατασκευή του Germanischer Lloyd. Σε μια ακριβέστερη ανάλυση, η συμπεριφορά του πλοίου στη θάλασσα προσδιορίστηκε με την εφαρμογή της προχωρημένης ανάλυσης ροών (CFD). Οι υπολογισμοί RANSE (Reynolds Average Navier Stocks Equations) επέτρεψαν τον υπολογισμό ακριβέστερης κατανομής της πίεσης πάνω στο σκάφος. Αυτές οι κατανομές πίεσης υποβλή-

θηκαν κατόπιν σε επεξεργασία με χρήση της ανάλυσης πεπερασμένων στοιχείων (FEA) και αξιολογήθηκαν.

Τα αποτελέσματα αναφέρονταν όχι μόνο σε θέματα γενικής αντοχής, αλλά και σε άμεσες τοπικές φορτίσεις στη γάστρα του σκάφους όπως τα τοπικά χτυπήματα στα πλευρικά τοιχώματα της γάστρας και το γνωστό ως «whipping effect». Οι τοπικές υπερπίεσεις, ιδιαίτερα αυτές που ενεργούν στην πλώρη του πλοίου, μπορούν να προκαλέσουν απότομους κραδασμούς σε ολόκληρη τη γάστρα. Αυτό το φαινόμενο αυξάνει την κατακόρυφη ροπή κάμψης που προκαλείται από τα κύματα. Αυτός ο τύπος σκάφους μπορεί να διαθέτει κύρια μηχανή με ισχύ εξόδου περίπου 90.000 kW και ταχύτητα 25,5 κόμβων. Υπάρχει επίσης η δυνατότητα να εφαρμοστεί η σχεδίαση σε πλοία με μία ή δύο μηχανές. Η χρήση δύο μηχανών έχει ορισμένα πλεονεκτήματα σε σύγκριση με τη χρήση μιας μηχανής.

Εκτός από τη μεγαλύτερη ασφάλεια στις λειτουργίες του πλοίου, το μέγεθος των μηχανών και των ελίκων, καθώς και η καλύτερη συντήρηση και

Λύση G.L. - 12.500 τυπικά εμπορευματοκιβώτια

Οι ειδικοί του Germanischer Lloyd έχουν ήδη προβλέψει τις ευκαιρίες για τους πλοιοκτήτες να παραγγείλουν ένα νέο τύπο πλοίου Panamax. Η νέα, καινοτόμος σχεδίαση του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι προσαρμοσμένη στις νέες διαστάσεις της διώρυγας.

Δεδομένα: Συνολικό μήκος 365,8 μ., πλάτος 48,6 μ. και ύψος 27,7 μ., με μεταφορική ικανότητα 12.500 τυπικών εμπορευματοκιβωτίων.

Διακινούμενο φορτίο. Κατά το προηγούμενο έτος 14.000 πλοία πέρασαν από τη Διώρυγα του Παναμά μεταφέροντας 162 εκατομμύρια TEU.

Νέες δεξαμενές. Η διαπλάτυνση θα διπλασιάσει τη χωρητικότητα.

προμήθεια ανταλλακτικών θα μειώσει τα λειτουργικά έξοδα σε σύγκριση με τις διαμορφώσεις μιας μηχανής. Τέλος, με αυτήν τη σχεδίαση εφαρμόζονται οι πλέον πρόσφατοι διεθνείς κανονισμοί προστασίας των δεξαμενών καυσίμου.

Μια ματιά στο μέλλον

Τα πλοία με μεταφορική ικανότητα που υπερβαίνει ακόμη και τα 12.500 TEU είναι εφικτά. Μια εναλλακτική λύση στο προαναφερθέν νέο πλοίο Panamax θα μπορούσε να είναι μια βελτιστοποιημένη έκδοση του πλοίου, η οποία θα ταίριαζε στις δεξαμενές ρύθμισης στάθμης όπως το γάντι στο χέρι. Με μεταφορική ικανότητα έως 14.000 τυπικών εμπορευματοκιβωτίων, θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί στο έπακρο τις δυνατότητες των νέων δεξαμενών χωρίς να υπάρχει κίνδυνος για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου. Η έγκριση των κύριων διαστάσεων που υπερβαίνουν τους ισχύοντες περιορισμούς είναι εφικτή μόνο σε συνεργασία με την Εταιρεία της Διώρυγας του Παναμά (ACP). ©

Quality, Reliability, Knowledge



GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

Mediterranean, Black & Red Sea, Persian Gulf,
European Waters, Indian & Atlantic Ocean

7 tugs fleet from 1.000 to 6.500 H.P.

Operating 24 hours

www.gigilinis.org • www.gigilinis.gr



MGMT. SYS.
RvA C 046

Headquarters:

13, N. Kountouriotou str. • 546 25 Thessaloniki • Greece
Tel.: +30 2310 53 00 17 • Fax: +30 2310 54 06 46 • A.O.H.: +30 6944 694562
e-mail: info@gigilinis.gr



ISO 9001:2000
Certificate Number: 37928



Deep Sea & Harbour Tug **EUROPE** (H.P. 4.800, B.P. 50 Tons)

Ocean Going Tug **HELLAS** (H.P. 6.500, B.P. 75, I Tons)



Δ. ΚΟΡΩΝΑΚΗΣ ΑΒΕΕ ΚΑΡΑ ROPES: ολόκληρη σειρά, ολόκληρη φιλοσοφία

Όλη η σειρά των σχοινιών αυτών περιλαμβάνει διάφορες κατασκευές και συνθέσεις, οι οποίες καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα εφαρμογών με τρόπο που να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του κάθε πελάτη.

Προτάσσοντας την απλότητα και ευκολία στους χειρισμούς, τα σχοινιά αυτά φτιάχτηκαν για να βοηθήσουν τους χρήστες αφενός και αφετέρου να ανταποκρίνονται στο έπακρο στις απαιτήσεις ασφαλείας.

Καλύπτουν ανάγκες από super tankers μέχρι θαλαμηγούς και φουσκωτά. Ακόμη και αν δεν τα γνωρίζετε ήδη, όταν τα μάθετε θα σας εκπλήξουν ευχάριστα.

Ζητήστε πληροφορίες από τους ίδιους τους κατασκευαστές, την εταιρεία Δ. Κορωνάκης ΑΒΕΕ.

Δ. ΚΟΡΩΝΑΚΗΣ ΑΒΕΕ
Τηλ.: 210-40.60.600
E-mail: koronakis@koronakis.gr
Web: www.koronakis.gr

International Paint (Hellas) S.A. Το νέο Intersleek®900

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 that is proven to reduce fuel consumption and emissions. It is the most advanced foul release coating available today. Intersleek 900 can reduce your fuel consumption by up to 6% and reduce your emissions by up to 6%.

To find out more visit:
www.international-marine.com/intersleek900

International Marine Coatings

Το Intersleek®900 αντιπροσωπεύει τις πιο πρόσφατες εξελίξεις στην τεχνολογία ελέγχου ρύπανσης. Είναι εξαιρετικά στιλπνό με πρωτοφανή χαμηλά επίπεδα μέσης τραχύτητας των βρεχάμενων του πλοίου, με άριστα αποτελέσματα αντιρρύπανσης και καλή αντίσταση στη μηχανική καταπόνηση.

Τα συστήματα χρωματισμού απελευθέρωσης ρύπανσης λειτουργούν παρέχοντας μια εξαιρετικά στιλπνή, ολισθηρή, χαμηλής τριβής και ενέργειας, υδροφοβική επιφάνεια, επάνω στην οποία οι οργανισμοί ρύπανσης έχουν μεγάλη δυσκολία να εγκατασταθούν. Όσοι οργανισμοί καταφέρουν να εγκατασταθούν, προσκολλούνται πάνω στην επιφάνεια με ασθενή δεσμό και μπορούν συνήθως να απομακρυνθούν εύκολα.

Για πρώτη φορά όλα τα πλοία με ταχύτητες πάνω από 10 κόμβους, όπως είναι τα tankers, bulkers, general cargo, scheduled ships και τα feeder containers, μπορούν να ωφεληθούν από την τεχνολογία απελευθέρωσης ρύπανσης.

Από την άποψη της αποδοτικότητας καυσίμων και των μειωμένων εκπομπών ρύπων, το Intersleek®900 προσφέρει εξοικονόμηση * 2% σε σύγκριση με το Intersleek®700 και 6% σε σύ-

γκριση με τα αυτοστιλπνούμενα SPC (Self Polishing Copolymer) αντιρρυπαντικά. Υπάρχει δυνατότητα για μεγαλύτερη εξοικονόμηση σε σχέση με τα ελεγχόμενης κένωσης CDP (Controlled Depletion Polymer) αντιρρυπαντικά. Για ένα VLCC που βάφτηκε πρόσφατα με ένα SPC αντιρρυπαντικό αυτό θα μπορούσε να σημαίνει την εξοικονόμηση πάνω από 4.500 τόνους καυσίμων, μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα πάνω από 14.000 τόνους και την εξοικονόμηση 1,2 εκατομμυρίου USD κατά τη διάρκεια μιας περιόδου πέντε ετών.

Τα κύρια οφέλη του Intersleek 900 είναι:

- Ελεγχόμενη αποδοτικότητα καυσίμων και ταχύτητας.
- Ελεγχόμενες εκπομπές ρύπων.
- Απεξάρτηση από τους περιορισμούς χρήσης βιοκτόνων.
- Έλεγχος των δαπανών επεξεργασίας και διάθεσης ύδατος υδροβόλων αμβολής με λειαντικά στους επόμενους δεξαμενισμούς.
- Έλεγχος των δαπανών μετατροπής στο σύστημα Intersleek 900.
- Ευελιξία στο πρόγραμμα δεξαμενισμού (μέχρι 60 μήνες **).
- Έλεγχος της τραχύτητας των βρεχάμενων του πλοίου.

Η άριστη διατήρηση του χρώματος εξασφαλίζει ότι το πλοίο συντηρεί την καλή εμφάνισή του. Καταργεί την ανάγκη για διπλή εφαρμογή και συμπληρωματικές διορθωτικές εργασίες και καθαρισμούς.

* Εξαρτάται από την εφαρμογή και τις συνθήκες λειτουργίας.

** Εξαρτάται από τις συνθήκες λειτουργίας κατά την περίοδο μετά το δεξαμενισμό.

International Paint (Hellas) S.A.
Τηλ.: 210-42.95.140
E-mail: ip.hellas@internationalpaint.com
Web: www.international-marine.com/intersleek900

MAS A.E. UG-25+: ένας σύγχρονος ρυθμιστής στροφών

Η Woodward, πρωτοπόρος εταιρεία σε ρυθμιστές στροφών μηχανής, παρουσίασε πρόσφατα το νέο ρυθμιστή UG25+.

Ο ρυθμιστής αυτός μπορεί να αντικαταστήσει άμεσα (drop in replacement) τους ρυθμιστές στροφών τύπου UG8D, UG8L, UG10D, UG10L, UG15D, UG15L, 3161, UG MAS GOVERNOR και Regulateur Europa RE 1100 Series.

Με 20-25ft-lb δύναμη, καταφέρνει να έχει τουλάχιστον 10% μεγαλύτερη ταχύτητα ανταπόκρισης και να ελαχιστοποιεί το «παίζιμο» της μηχανής.

Το UG-25+ περιλαμβάνει ψηφιακή μονάδα ελέγχου, αισθητήρα ταχύτητας και περιστροφής. Είναι κατάλληλο για τον έλεγχο στροφών σε κινητήρες diesel, αερίου, καθώς και ατμοστροβίλου.

Ο νέος ρυθμιστής προσφέρει προηγμένες δυνατότητες ελέγχου, όπως περιορισμό καυσίμου έναρξης και όριο παροδικής υπερφόρτισης. Παράλληλα, η δυνατότητα παροδικής υπερφόρτισης βελτιώνει τη συμπεριφορά του κινητήρα κατά την εφαρμογή μεγάλων φορτίων.

Το UG-25+ είναι ένας σύγχρονος ταχείας δράσης ρυθμιστής στροφών, ο οποίος αποτελεί μια ολοκληρωμένη και αυτόνομη συσκευή χωρίς την ανάγκη χρήσης επιπλέον βοηθητικών συσκευών όπως μονάδες ελέγχου 230V κ.λπ. Επιπλέον, προσφέρει έλεγχο της ταχύτητας, με παραμέτρους που καθορίζονται μέσω λογισμικού. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται η επιθυμητή ταχύτητα, ο έλεγχος της δυναμικής συμπεριφοράς, οι περιοριστές καυσίμου και η συμπεριφορά κατά την εκκίνηση. Το μόνο που χρειάζεται είναι ένα PC με το λογισμικό παραμετροποίησης, καθώς και το ειδικό καλώδιο επικοινωνίας.

Επίσης, διαθέτει ενσωματωμένο πίνακα ελέγχου και παρέχει τη δυνατότητα εξωτερικής ρύθμισης της ταχύτητας, ιδιότητες που είναι ιδιαίτερα χρήσιμες σε εφαρμογές παραλληλιζόμενων Η/Ζ.

Η εύκολη προσαρμογή ρύθμισης droop επιτρέπει την εύχρηστη κατανομή και εξισορρόπηση του φορ-

τίου μεταξύ παραλληλιζόμενων κύριων μηχανών.

Το droop μπορεί να ρυθμιστεί μέσω ενός εξωτερικού κομβίου μεταξύ 0-10% ενώ το ρυθμιστικό του load limiter (περιοριστής καυσίμου) μας επιτρέπει να περιορίσουμε την έξοδο του ρυθμιστή στροφών χειροκίνητα.

Το UG-25+ διαθέτει εσωτερική αντλία λαδιού που οδηγείται από τον άξονα κίνησής του και λειτουργεί μια εσωτερική πίεση 1034 kPa (150 PSI).

Κύρια χαρακτηριστικά του νέου ρυθμιστή είναι:

- Ειδικό αλγόριθμο μέτρησης και ελέγχου της ταχύτητας, βασισμένοι στην πολυετή εμπειρία της Woodward.
- Περιοριστές καυσίμου για την εκκίνηση, την κανονική λειτουργία, την παροδική υπερφόρτιση, την πίεση του υπερπληρωτή.



- Διαδικασίες αυτοελέγχου για την εύκολη ανίχνευση σφαλμάτων.
- Κατάλληλο για εμβολοφόρους κινητήρες πετρελαίου, βενζίνης και αερίων καυσίμων.
- Διαθέτει ενσωματωμένο πίνακα ελέγχου.
- Επιτρέπει τον έλεγχο του επιθυμητού σημείου λειτουργίας (setpoint) μέσω επαφών αύξησης και μείωσης στροφών καθώς και μέσω αναλογικού σήματος 4-20mA.
- Έχει εύκολη παραμετροποίηση μέσω λογισμικού για PC.
- Επιτρέπει λειτουργία σε σταθερή ταχύτητα ή με χαρακτηριστική βύθισης (droop).
- Είναι εγκεκριμένο για χρήση σε πλοία (marine listed).

Το UG-25 συνδυάζει όλα τα πλεονεκτήματα ενός παραδοσιακού υδραυλικού ρυθμιστή στροφών με τη σύγχρονη ψηφιακή τεχνολογία, για τη βέλτιστη λειτουργία των κινητήριων μηχανών.

MAS A.E. Τηλ.: 210 40.14.000

E-mail: info@mas.gr, Web: www.mas.gr



Dimitrios Alexandrakis
Shipping Agency in Vatika Bay

Finitsi Industrial and Maritime Services Ανταπόκριση στις προσδοκίες

Η εταιρεία Finitsi Industrial and Maritime Services ανακοίνωσε πρόσφατα τη συνεργασία της με το ναυτιλιακό πρακτορείο «Δημήτριος Αλεξανδράκης», το οποίο εδρεύει στη Νεάπολη της Λακωνίας. Η συνεργασία αυτή δημιουργήθηκε από την ανάγκη της εταιρείας Finitsi IMS να ανταποκριθεί στις προσδοκίες των πελατών της, όπως αυτές αναφέρονται στο πέρασμα των χρόνων.

Με πρωταρχικό σκοπό τις ποιοτικές υπηρεσίες, η εταιρεία Finitsi IMS, ήδη πιστοποιημένη με το σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας EN ISO 9001:2000 από το νορβηγικό νοηγώνωμα Det Norske Veritas, έχει άμεση προτεραιότητά της την πιστοποίηση του ναυτιλιακού πρακτορείου στο εγγύς μέλλον.

Finitsi Industrial and Maritime Services

Τηλ.: 210 40.15.901, E-mail: info@finitsi.com, Web: www.finitsi.com

Hellenic Environmental Center S.A. Νέος πλωτός διαχωριστήρας



Η HEC, υλοποιώντας τα σχέδιά της με αίσθημα υψηλής ευθύνης για το έργο που εκτελεί πα-
νελλαδικά της προστασίας του θαλασσιού περι-
βάλλοντος, στο πλαίσιο του επενδυτικού της προ-
γράμματος, προέβη στην απόκτηση νέου πλωτού
διαχωριστήρα.

Πρόκειται για το διπύθμενο (double hull) και δι-
πλών τοιχωμάτων (double skin) δεξαμενόπλοιο
«Ecomaster», του οποίου ολοκληρώθηκε η μετα-
σκευή με τον πλέον σύγχρονο μηχανολογικό και
ηλεκτρονικό εξοπλισμό και ήδη αδειοδοτήθηκε
από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, ύστερα
από Κοινή Απόφαση των υπουργείων ΠΕΧΩΔ.Ε,
Πολιτισμού και Ναυτιλίας.

Η χωρητικότητά του είναι 100.000 m³, με αντλη-
τική ικανότητα έως 3.000 m³/h για πετρελαιοει-
δή κάθε ιξώδους και διαχωριστική δυνατότητα
έως 2.000 m³/h.

Με το διαχωριστήρα αυτόν, που είναι ο μεγαλύτε-
ρος πλωτός διαχωριστήρας στην Ευρώπη, η HEC
με ιδιαίτερη περιβαλλοντική ευαισθησία προωθεί
ακόμη υψηλότερα την επάρκεια και ποιότητα των
υπηρεσιών της, όχι μόνον προλαμβάνοντας τις

εξελίξεις αλλά και προηγούμενη των αναγκών της
ναυτιλιακής πραγματικότητας και των αυστηρών
απαιτήσεων της σύγχρονης διεθνούς περιβαλλο-
ντικής νομοθεσίας.

Ετσι είναι δυνατή η εξυπηρέτηση περισσότερων
πλοίων ταυτόχρονα με την παραλαβή των κατα-
λοίπων τους και παράλληλα θα προσφέρονται
υπηρεσίες καθαρισμού δεξαμενών πλοίων κάθε
τύπου και μεγέθους με παροχή ζεστού νερού ή
και ατμού, καθώς επίσης και παροχή αδρανούς
αερίου (inert gas).

Επίσης, η μεγάλη αντλητική, διαχωριστική και
αποθηκευτική ικανότητα του πλωτού διαχωρι-
στήρα αποτελεί ένα σημαντικό πλεονέκτημα σε
περιστατικά ρύπανσης μεγάλης έκτασης, αφού εί-
ναι γνωστό ότι ένα από τα μεγαλύτερα προβλήμα-
τα σε τέτοια μεγάλα περιστατικά είναι η αποθή-
κευση και η άντληση των προς ανάκτηση πετρε-
λαιοειδών.

Πέραν όμως αυτών των λειτουργικών πλεονεκτη-
μάτων στον πλωτό διαχωριστήρα λειτουργεί πλή-
ρης σταθμός πρόληψης και καταπολέμησης ρυ-
πάνσεων, που περιλαμβάνει:

- Πλωτά φράγματα εγκεκριμένου τύπου.
- Απορροφητικά και προσκολλητικά υλικά σε διάφορες μορφές.
- Συστήματα skimming (εξαφρισμού) ΧΔΟ και συστήματα ψεκασμού εγκεκριμένα από το WSL και τις ελληνικές αρχές, τρίτης γενιάς.
- Προστατευτικά μπαλόνια (Fenders).

Γενικά, η HEC προσθέτοντας στον άρτιο και σύγ-
χρονο εξοπλισμό της το νέο της απόκτημα, σε
συνδυασμό με το επιστημονικά εκπαιδευμένο
υπεύθυνο ανθρώπινο δυναμικό, ευπρόσωπα μπο-
ρεί να προβάλλεται ως ένας καθαριστικός κρίκος
στον αέναο κύκλο της φύσης-ζωής, μετατρέπον-
τας με τη διαδικασία της ανακύκλωσης το άχρη-
στο σε χρήσιμο, το επιβλαβές σε επωφελές, το
ρύπο σε ενεργειακό πόρο και το απόβλητο σε
στοιχείο της αλυσίδας της ζωής.

Hellenic Environmental Center S.A.

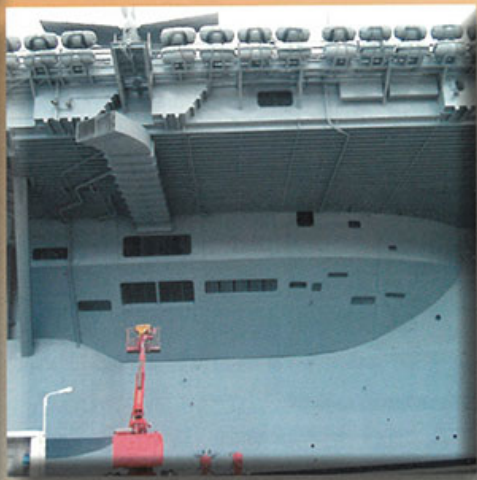
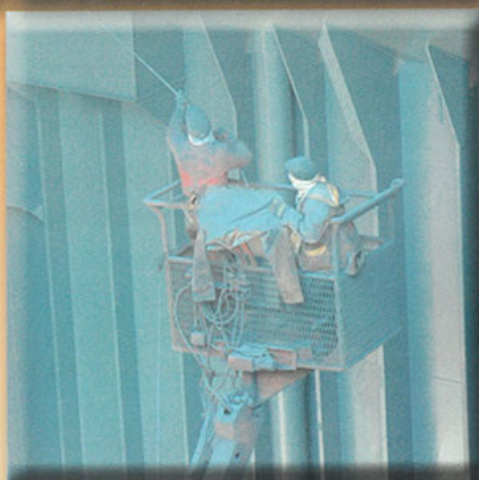
Τηλ.: 210-42.90.280-5

E-mail: info@hec.gr, Web: www.hec.gr



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
ACCOMMODATION



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

MARICHEM MARIGASES Εφεύρεση καθαρισμού κυτών

Όταν το φορτίο των κυτών πρέπει να καθαριστεί, οι περισσότεροι εμπλεκόμενοι εξα-ντλούν υπερβολικό χρόνο, κόπο και χρήμα αντιμετώπιζοντας πολλαπλές δυσκολίες ώστε να φτάσουν τα ανώτερα μέρη των κυτών, έλλειψη εργα-τικών χεριών, αντίξοες καιρικές συνθήκες, κατα-σκευές χωρίς μέσα φορτοεκφόρτωσης.

Από τώρα και στο εξής, χρησιμοποιώντας τη Marichem HCS, όλα αυτά τα προβλήματα ανή-κουν στο παρελθόν.

Ο διεθνής όμιλος Marichem Marigases παρουσιάζει αποκλειστικά τη Marichem Hold Cleaning System, μια ειδική εφεύρεση για όλους τους τύ-πους καθαρισμού κυτών.

Αυτή η μοναδική συσκευή μπορεί να χρησιμο-ποιείται σε συνδυασμό με χημικά προϊόντα και, το κυριότερο, είναι ότι χρησιμοποιεί την πραγματική κατασκευή όλων των τύπων στομιών στα κύτη

προκειμένου να προσφέρει τα βέλτιστα αποτελέ-σματα για έναν εύκολο, αποτελεσματικό και γρή-γορο χημικό καθαρισμό των κυτών.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η Marichem HCS είναι πιστοποιημένη με καταχώριση Patent No 20070100096.

Χαρακτηριστικά και προτερήματα της συσκευής:

- Γρήγορη και απλή στην εγκατάσταση και στη χρήση.
- Εύκολη στη μεταφορά.
- Χρησιμοποιείται από ένα άτομο μόνον.
- Δυνατότητα τηλεχειρισμού σε ακτίνα 50 μέ-τρων.
- Προσαρμόζεται σε κάθε τύπο στομίου των κυ-τών.
- Οικονομικώς αποδοτική.
- Μειώνει στο ελάχιστο τη χημική κατανάλωση.
- Φιλική προς το περιβάλλον.



MARICHEM MARIGASES Worldwide Services

Τηλ.: 210-41.48.800 (30 Lines)

E-mail: mail@marichem-marigases.com

Web: www.marichem-marigases.com

HEMPEL HEMPADUR FIBRE 4760 Ευελιξία στα σημεία

Οι δεξαμενές έρματος καταλαμβάνουν ένα σημαντικό μέρος της συνολικής έκτασης της επιφάνειας ενός πλοίου, που απαιτεί τη χρήση προστατευτικών επιστρώσεων. Παρ' όλ' αυτά, οι δεξαμενές έρματος συγκαταλέγονται ανάμεσα στις πιο δύσκολες στη βαφή περιοχές, λόγω ανομοιο-μορφίας μεγέθους και σχεδιασμού τους, καθώς και εξαιτίας της δύσκολης πρόσβασης σε αυτές.

Ο σχεδιασμός και η θέση των δεξαμενών έρματος καθιστούν δύσκολη την επιθεώρηση ενώ το πλοίο βρίσκεται σε υπηρεσία και, επιπλέον, καθιστούν τις εργασίες συντήρησης και επισκευής αφενός δύ-σκολες και αφετέρου δαπανηρές. Κατά συνέπεια, είναι σημαντικό να διασφαλίζεται ότι απαιτείται μόνο ελάχιστη συντήρηση, μέσω της χρήσης επι-

στρώσεων που είναι εξαιρετικά ανθεκτικές.

Ο συνδυασμός των κραδασμών στην κατασκευή του κύτους, της εναλλαγής των κύκλων υγρασίας και ξηρασίας και της κίνησης του πλοίου στο νερό προκαλεί ή μεγεθύνει συχνά τις ρωγμές στους κοινούς τύπους επιστρώσεων που χρησιμοποιού-νται στις δεξαμενές έρματος.

Μια άλλη συνήθης πηγή καταπόνησης για την επίστρωση της δεξαμενής έρματος είναι οι θερμι-κές διακυμάνσεις που προκαλούνται από τη φόρ-τωση και την εκφόρτωση του νερού έρματος ή του φορτίου, με θερμοκρασίες συχνά πολύ δια-φορετικές από τη θερμοκρασία της κατασκευής της δεξαμενής. Τα σημεία της δεξαμενής που επηρεάζονται περισσότερο είναι συνήθως οι πα-



ρυφές και οι γωνίες, όπου συχνά η επίστρωση απλώνεται σε πιο παχύ -καμιά φορά υπερβολικά παχύ- στρώμα, γεγονός το οποίο αυξάνει σημα-ντικά τον κίνδυνο ρωγμών.

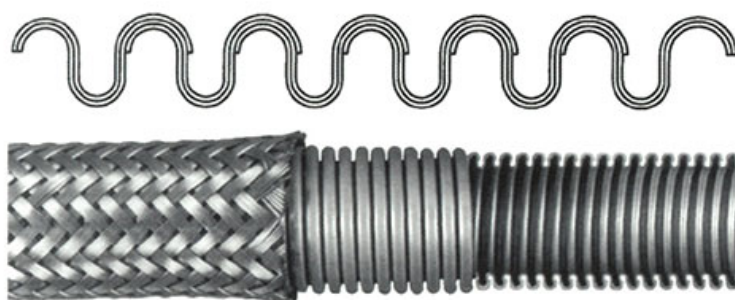
Η HEMPEL είναι ο πρώτος κατασκευαστής που χρησιμοποιεί και βελτιστοποιεί αυτή την τεχνολογί-α στις προστατευτικές εποχικές επιστρώσεις. Το Hempadur Fibre 4760 περιέχει ειδικά επιλεγμένες

ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ ΑΒΕΕ

Νέες συνεργασίες

Η μακροχρόνια παρουσία της εταιρείας ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ ΑΒΕΕ στους τομείς της ναυτιλίας και της βιομηχανίας πιστοποιεί την ποιοτική εξυπηρέτηση των πελατών της. Η εταιρεία δραστηριοποιείται στην κατασκευή και εισαγωγή ναυτιλιακών και βιομηχανικών ανταλλακτικών (ενώσεις, ροδέλες, ανοξείδωτα φίλτρα, μεταλλικές κατασκευές) και είναι αποκλειστική αντιπρόσωπος του ελβετικού οίκου BOA AG και του ισπανικού οίκου Montero S.A.

Η συνεργασία της ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗΣ ΑΒΕΕ με τον οίκο BOA AG επικεντρώνεται στους ανοξείδωτους διαστολικούς συνδέσμους (Expansion Joints), στους εύκαμπους ανοξείδωτους σωλήνες (Flexible Metal Hoses) και στα αντικραδασμικά (Vibration Absorbers). Η BOA AG αποτελεί μία από τις πιο αξιολογές και ποιοτικές εταιρείες στο χώρο της. Τα προϊόντα εισάγονται και επεξεργά-



ζονται στις εγκαταστάσεις στον Πειραιά σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές και κατευθύνσεις της BOA AG. Σε αυτό έχει συμβάλει ιδιαίτερα και η παρακολούθηση τεχνικών σεμιναρίων ανά τακτά χρονικά διαστήματα, που διοργανώνει ο ελβετικός οίκος.

Σημαντική είναι και η αντιπροσώπευση του ισπανικού οίκου Montero S.A. με κύρια προϊόντα τους περμανίτες άνευ αμιάντου, τις σαλαμάστρες, τα θερμομονωτικά κορδόνια και υφάσματα και τους υφασμάτινους διαστολικούς συνδέσμους. Η επιτυχής αποδοχή τους από την ελληνική αγορά ο-

φείλεται τόσο στην ποιότητα όσο και στις ανταγωνιστικές τιμές τους.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ ΑΒΕΕ ήταν από τις πρώτες εταιρείες στο χώρο της που πιστοποιήθηκε από τη Lloyd's Register, το 2000. Η εταιρεία είναι πιστοποιημένη σύμφωνα με τα καινούργια πρότυπα Συστημάτων Διαχείρισης Ποιότητας BS EN ISO 9001:2000.

ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ ΑΒΕΕ
Τηλ.: 210-41.24.941, 210-41.16.026
E-mail: metalloviotechniki@tee.gr
Web: www.metalloviotechniki.gr

συνθετικές ίνες, οι οποίες διασφαλίζουν αισθητές βελτιώσεις στη συνολική απόδοση αυτής της μοναδικής επίστρωσης, ένα γεγονός που αποδεικνύεται σαφέστατα στις δοκιμές απόδοσης της HEMPEL.

Η χρήση των ινών στο Hempadur Fibre 4760 αυξάνει την αντοχή στον εφελκυσμό και την ευκαμψία του προϊόντος σε σύγκριση με τις συνηθισμένες εποξικές επιστρώσεις και επιπλέον περιορίζει τον κίνδυνο ρωγμών στις επιστρώσεις της δεξαμενής έρματος, ελαχιστοποιώντας κατά συνέπεια οποιαδήποτε επακόλουθη διάβρωση του χάλυβα. Αξίζει επίσης να σημειώσουμε ότι το Hempadur Fibre 4760 είναι σχεδιασμένο για να μειώνει δραστικά την πιθανότητα τέτοιων ρωγμών, χάρη στη μεγαλύτερη ευκαμψία και αντοχή στον εφελκυσμό

που χαρακτηρίζει αυτή την ειδική επίστρωση.

Επιπροσθέτως, το Hempadur Fibre 4760 έχει ελεγχθεί ποιοτικά από ανεξάρτητα εργαστήρια και έχει ήδη λάβει την πιστοποίηση B1 του φορέα πιστοποίησης Norske Veritas και βρίσκεται στο στάδιο αρχικό για το πρότυπο Norsok του Εθνικού Ινστιτούτου Τεχνολογίας της Νορβηγίας.

Το Hempadur Fibre 4760 είναι διαθέσιμο στο χρώμα του αλουμινίου. Για τη βελτιστοποίηση της αντιδιαβρωτικής προστασίας κάτω από το νερό συνιστάται η χρήση του ως πρώτο στρώμα.

HEMPEL (HELLAS) S.A.
Τηλ.: 210-41.43.400, E-mail: sales@gr.hempel.com
Web: www.hempel.gr

CARGO GEAR SRT Ltd 40 χρόνια ποιοτικές υπηρεσίες

Τα τελευταία 30 χρόνια, οι εξελίξεις στην τεχνολογία των συστημάτων ασφαλείας στα πλοία, ειδικότερα δε στις σωσίβιες λέμβους και στα συστήματα καθαίρεσής τους, υπήρξαν ραγδαίες, με αποτέλεσμα η χρήση τους όσο και η συντήρησή τους να γίνει πολύπλοκη. Αυτά τα ζητήματα διευθετήθηκαν με τροποποιήσεις στα σχετικά κεφάλαια του SOLAS (Safety of Life at Sea) κατά τις αναθεωρήσεις του από τον IMO (International Maritime Organization).



Στην τελευταία αναθεώρηση του SOLAS καθορίστηκε ότι τους, ήδη θεσμοθετημένους, ετησίους και πενταετείς ελέγχους δεν θα μπορούν πια να διενεργούν μέλη του πληρώματος ή ανειδίκευτοι τεχνίτες, αλλά μόνο εξειδικευμένα συνεργεία, τα οποία μάλιστα θα πρέπει να είναι εκπαιδευμένα και εξουσιοδοτημένα από τους κατασκευαστές των λεμβών και των συστημάτων καθαίρεσής τους.

Οι εταιρείες μας Κ. & Α. Συνοδινός & Σια Ο.Ε. και Cargo Gear SRT Ltd με συνεχή παρουσία στο χώρο τα τελευταία 40 χρόνια παρακολουθούν τις εξελίξεις αυτές και με τη μεγάλη συσσωρευμένη εμπειρία των τεχνικών τους είναι σε θέση να προσφέρουν ποιοτικές υπηρεσίες αρμώσεως και αφαρμάτωσης, συντήρησης, ελέγχου και πιστοποίησης. Τεχνικοί μας έχουν ήδη εκπαιδευτεί και διαπιστευτεί από σημαντικές κατασκευαστικές εταιρείες στην Ελλάδα και στο εξωτερικό (καθώς επίσης και από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας) και έχει δρομολογηθεί ανάλογη διαδικασία με άλλους κατασκευαστές.

CARGO GEAR SRT Ltd

Τηλ.: 210-41.70.709, 210-41.27.501, E-mail: info@cargogear.gr

Web: www.cargogear.gr

ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ Α.Ε. POSEIDON EVO



Η Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος Α.Ε. είναι ο πρωτοπόρος, στον ελλαδικό και διεθνή χώρο, στην κατασκευή των διαχωριστών μείγματος νερού - πετρελαίου των σεντινών των πλοίων. Το όνομα POSEIDON είναι συνυφασμένο με την ορθολογική διαχείριση των εν λόγω αποβλήτων, τόσο στην Ελλάδα όσο και εκτός.

Η ιστορία της στον τομέα αυτό υπερβαίνει τις δύο δεκαετίες. Μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα η εταιρεία έχει εγκαταστήσει περισσότερους από 3.500 διαχωριστήρες, σύμφωνα με την εκάστοτε νομοθεσία. Η εμπειρία και η πείρα της της επιτρέπει να παρέχει καινοτόμες λύσεις στη διαχείριση των υγρών αποβλήτων των πλοίων.

Σημαντικά ναυπηγεία της Άπω Ανατολής και της Ευρώπης, καθώς επίσης και πολλές αξιόλογες πλοιοκτήτριες εταιρείες, χρησιμοποιούν κατά προτίμηση τους διαχωριστές POSEIDON είτε σε νέες κατασκευές είτε σε ανακατασκευές.

Ακολουθώντας τις νομοθετικές εξελίξεις στον τομέα της ναυτιλίας και θέλοντας να παραμείνει πιστή στη φιλοσοφία της, η ΤΠΠ Α.Ε. συνεχώς επενδύει στο σχεδιασμό και ανάπτυξη καινοτόμων διαχωριστήρων, που καλύπτουν τις απαιτήσεις της εκάστοτε νομοθεσίας.

Environmental Protection Engineering S.A.

Τηλ.: 210-40.60.000

E-mail: epe@epe.gr, Web: www.epe.gr



Read between the lines

In CROSSWORLD, we believe in the highest form of professionalism.
This is why our promises is what we deliver.

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


CROSSWORLD
MARINE SERVICES INC.
Crew Manning & Management Company
shaping future through people

Athens : 71, Possidonos Ave & AG 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
email : info@cwmsi.com

ΑΕΙΜΑ ΑΕΒΕ

**Αξιοπίστη λειτουργία
με χαμηλή κατανάλωση
καυσίμου**



Οι ναυτικοί κινητήρες Mitsubishi είναι παγκοσμίως γνωστοί στην ακτοπλοία και στην αλιεία. Τεχνολογικά εξελιγμένοι, αποτέλεσμα εντατικής έρευνας και συνεχούς ανάπτυξης, οι πετρελαιοκινητήρες για πρόωση είναι της σειράς «S», από 231-1.790 kW σε 1.350- 2.200 ΣΑΛ, και της σειράς «SU», από 1.120- 3.282 kW σε 920-1.200 ΣΑΛ.

Τα ναυτικά ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη Mitsubishi προσφέρουν αξιοπίστη λειτουργία, με χαμηλή κατανάλωση καυσίμου και χαμηλές εκπομπές ρύπων. Τα ναυτικά ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη είναι της σειράς MAS, ηλεκτρικής ισχύος 163-1.344 KVA σε 1.200 ΣΑΛ/60 Hz, 226 - 1.710 KVA σε 1.500 ΣΑΛ/50 Hz, 252 - 2.028 KVA σε 1.800 ΣΑΛ/60 Hz.

Η αντιπροσώπευση των ιαπωνικών κινητήρων από την ΑΕΙΜΑ ΑΕΒΕ στην Ελλάδα αποτελεί εγγύηση για την ποιότητα, αξιοπιστία και απόδοση των προϊόντων και την αποδεδειγμένη πληρότητα υπηρεσιών σε επίπεδο after sales service.

ΑΕΙΜΑ ΑΕΒΕ, Τηλ.: 210-48.24.676,
E-mail: info@aeima.gr, www.aeima.gr

AUTOMATION & POWER CONTROL

Νέο «PowerView» της εταιρείας FW MURPHY



Το νέο μοντέλο «PowerView» παρουσίασε πρόσφατα η διεθνούς φήμης εταιρεία FW MURPHY. Όπως είναι γνωστό, η FW MURPHY κατασκευάζει συσκευές επιτήρησης, ελέγχου και ενδείξεων για μηχανές.

Πρόκειται για έναν πλήρη ελεγκτή του σκάφους, με πρωτοποριακή και εντυπωσιακή κατασκευή. Το νέο, εμπλουτισμένο μοντέλο «PowerView» έχει τη δυνατότητα ένδειξης και επικοινωνίας με όλα τα όργανα ενδείξεων των παραμέτρων της μηχανής. Πρόκειται για μια εύχρηστη, ευέλικτη και ανθεκτική μονάδα, η οποία διαθέτει ισχυρή οθόνη υψηλής ανάλυσης. Το «PowerView» παρέχει τη δυνατότητα ένδειξης για περισσότερες από τριάντα παραμέτρους της μηχανής καθώς επίσης και γραφικές ενδείξεις. Το νέο μοντέλο διαθέτει ιστορικό με σφάλματα της μηχανής, δίνοντας στο χρήστη και την περιγραφή τους για να διαγνώσει με επιτυχία οποιαδήποτε δυσλειτουργία του συστήματος. Η μονάδα «PowerView» συνεργάζεται με ηλεκτρονικές μηχανές και εξοπλισμό που χρησιμοποιούν το πρωτόκολλο SAE J1939.

Ορισμένα από τα χαρακτηριστικά της νέας μονάδας είναι:

- Γραφικές δυνατότητες και πολυ-γλωσσική υποστήριξη.
- Οθόνη 1,3x2,6" (64x128 pixels).
- Real Time Clock.
- Ιστορικό με σφάλματα της μηχανής και με πε-

ριγραφή σφαλμάτων για τη διάγνωση οποιασδήποτε δυσλειτουργίας του συστήματος.

- Δυνατότητα ένδειξης για παραπάνω από 50 παραμέτρους της μηχανής.
- Δυνατότητα ένδειξης ταυτόχρονα μέχρι τέσσερις διαφορετικές παραμέτρους της μηχανής και ανά απεικόνιση (Display).
- Δυνατότητα επικοινωνίας με θύρες RS485, Canbus, Modbus και GPS.
- Δυνατότητα διασύνδεσης με Modems, εκτυπωτές και άλλες συσκευές.
- Δυνατότητα τηλεπρογραμματισμού, τηλεχειρισμού και πληροφόρησης μέσω τηλεφώνου ή/και αποστολής και λήψης SMS.
- Συμβατότητα με τα πρωτόκολλα SAE J1939 Controller Area Network (CAN).
- Δείκτης προστασίας περιβάλλοντος: IP68.
- Συμβατικότητα (PLUG-and-GO) με σχεδόν όλες τις μηχανές ντίζελ και αερίου που υπάρχουν στην αγορά.
- Συνεργασία με τον υπόλοιπο ηλεκτρονικό εξοπλισμό της μηχανής του σκάφους.

AUTOMATION & POWER CON.
Τηλ.: 210-43.21.953
E-mail: info@apc.com.gr

KASSIDIARIS STAVROS Ltd Νέο 15 ppm Bilgde Monitor

Σύμφωνα με τον IMO MEPC.107 (49) κάθε σκάφος πρέπει να είναι εφοδιασμένο με μια πιστοποιημένη μονάδα ελέγχου περιεκτικότητας ελαίου σε νερό, που απορρίπτεται στη θάλασσα και προέρχεται από το oil-water separator, με μέγιστο όριο περιεκτικότητας τα 15 ppm.

Την απαίτηση αυτή καλύπτει το monitor τύπου BilgMon 488. Είναι εξοπλισμένο με οθόνη LCD, με εύκολο προγραμματισμό και μικροεπεξεργαστή που αποθηκεύει όλα τα απαιτούμενα στοιχεία, ακόμη και μετά την αντικατάσταση του αισθητήρα μέτρησης.

Η μονάδα διαθέτει σειριακή επικοινωνία για σύνδεση με εξωτερικό εκτυπωτή, μενού αυτοδιάγνωσης και λειτουργία για τον αυτοκαθαρισμό του αισθητήριου, που βασίζεται στην αξιόπιστη μέθοδο

μέτρησης IR.

Περιοχή μέτρησης: 0-30 ppm

Alarm1: 1-15 ppm ρυθμιζόμενο

Alarm2: Γενικό alarm

Τάση τροφοδοσίας: 110/220 Vac ή 24 Vdc

Καθαρισμός αισθητήρα: έξοδος εντολών προς βαλβίδες

Προστασία: IP 65

Επικοινωνία: RS 232

Διαστάσεις: 210x200x100mm (LxWxD)

Καθαρό βάρος: 2,30 Kg

Πιστοποιήσεις: U.S. Coast Guard, DNV, NKK



C&A
CONTROLS & AUTOMATION
TRADING & CONSTRUCTION Co

Stavros Kassidiaris S.A.

Τηλ.: 210-46.36.000

E-mail: info@kassidiaris.gr

Web: www.kassidiaris.gr



ΒΑΦΗ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

V. Tsagaris

6944518251

~

M. Galanos

6942985190

Λ. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ 317 - ΠΕΡΑΜΑ ΤΗΛ. 210 4410098 FAX: 210 4419140

e-mail: statusco@otenet.gr

<http://users.otenet.gr/~statusco>



INNOSPEC Hellas Ltd OCTAMAR™ F35

Το προϊόν OCTAMAR™ F35 είναι συνδυασμός δύο προϊόντων, των OCTAMAR™ F και OCTAMAR™ CP3500, διαλυμένο σε αρωματικό διαλύτη. Το μέσον καύσης του OCTAMAR™ F35 έχει υψηλά επίπεδα συγκέντρωσης ώστε να βελτιώνει την καύση στα ναυτιλιακά καύσιμα. Αυξημένη μείωση άνθρακα και υδρογονανθράκων ελαττώνει την ανάπτυξη των επικαθίσεων, μειώνει την ανάγκη συντήρησης και αυξάνει το χρόνο μεταξύ των επιθεωρήσεων.

Ο κίνδυνος βλαβών στη λειτουργία των στροβιλοφυστήρων και των λεβήτων μειώνεται σημαντικά. Βελτιωμένη καύση σημαίνει μείωση των εκπομπών των σωματιδίων στην ατμόσφαιρα.

Πλεονεκτήματα

- Βελτιώνει την καύση.
- Βελτιώνει την απόδοση της μηχανής.
- Μειώνει τις επικαθίσεις άκαυστου άνθρακα στο σύστημα εξαγωγής και μειώνει τη μόλυνση του περιβάλλοντος.
- Αυξάνει τα διαστήματα μεταξύ των επιθεωρήσεων.
- Βελτιώνει την οικονομία καυσίμου.
- Βελτιώνει τον ψεκασμό του καυσίμου.

Innospec Hellas Ltd, τηλ.: 210-41.10.727,
Email: csc-gt@global.innospecinc.com
Web: www.innospecinc.com

TEMAK

Έξυπνος ηλεκτροκινητήρας



Η TEMAK ως αποκλειστικός αντιπρόσωπος της Tyco Valves & Controls στην Ελλάδα παρουσιάζει τον PremiTork ή EPI 2 - τη νεότερη δημιουργία στη σειρά των μικρών έξυπνων ηλεκτρικών κινητήρων 90ο της στροφής.

Ζυγίζοντας μόνο 7 κιλά, ο PremiTork δεν περιλαμβάνει μόνο μία σειρά από ουσιώδη χαρακτηριστικά αλλά και μια μοναδική δυνατότητα να λειτουργεί με Bluetooth ασύρματη σύνδεση.

Χαρακτηριστικά

Σύνδεση με τους περισσότερους τύπους βανών κατά EN ISO 5211.

Electric motor IP68

Ο ηλεκτρικός κινητήρας δέχεται αυτόματα κάθε single phase τάση (από 24 σε 240V DC ή AC). Three phase τάσεις είναι επίσης διαθέσιμα από 208 έως 575 VAC. Επίσης έχει στεγανότητα κλάσης IP68.

Electric motor thermostat

Ένας θερμοστάτης, ο οποίος είναι διαθέσιμος ως standard εξοπλισμός, ελέγχει τη θερμοκρασία του κινητήρα.

Actuator service.

Ο ίδιος κινητήρας είναι κατάλληλος για On-Off και αναλογική ρύθμιση.

Actuator control, setting & diagnostics

Κάθε λειτουργία και παράμετρος των ελέγχων, ρυθμίσεων και διαγνωστικών του κινητήρα είναι διαθέσιμες τόσο τοπικά όσο και απομακρυσμένα. Επαφές θέσης, ροπής, ταχύτητας ανοίγματος/κλεισίματος είναι επίσης διαθέσιμες.

Local manual override

Torque and sizing

Ο PremiTork διατίθεται σε έξι μοντέλα, για ροπές έως 2.000 Nm με ρυθμιζόμενο χρόνο λειτουργίας από 8 έως 400 seconds.

Actuator body and construction

Το σώμα του PremiTork είναι κατασκευασμένο από αλουμίνιο και τα γρανάζια κίνησης είναι κατασκευασμένα από ειδικά κράματα λιπανόμενα με γράσο.

Heater

Ένα προθερμαντήρας είναι standard και συντηρείται από την τροφοδοσία του κινητήρα και ενεργοποιείται όταν η θερμοκρασία πέσει κάτω από 30° C.

Με Bluetooth® ασύρματη τεχνολογία εγκατεστημένη στο PDA όλες οι λειτουργίες μπορούν να πραγματοποιηθούν ασύρματα.

Τους κινητήρες PremiTork καθώς και μια μεγάλη γκάμα προϊόντων εξοπλισμού δικτύων όλων των ρευστών των μεγαλύτερων Ευρωπαϊκών κατασκευαστών μπορείτε να βρείτε στην TEMAK.

TEMAK

Τηλ.: 210 25 81 583

E-mail: info@temak.gr

Web: www.temak.gr

The Gathering of Maritime Executives from all over the world



The continuation of a biannual gathering
of Maritime Executives for the last 15 years.
It's a tradition to meet in Greece and network,
strengthen relations and also have fun in a big party.

over 3500 people
over 500 companies

14/06/07: The 3rd Global Shipbrokers Forum

Venue: Megaron Athens Concert Hall

15/06/07: Gala Dinner

Venue: Olympic Sailing Center, Aghios Kosmas

www.pireas2007.com

FRANMAN Ltd

Η επαναστατική μέθοδος του SPS



Το Sandwich Plate System (SPS), επινόηση της Intelligent Engineering, μπορεί να χαρακτηριστεί «επαναστατική μέθοδος» επαναφοράς στην αρχική τους αντοχή διαβρωμένων ελασμάτων.

Μειωμένης αντοχής ελάσματα με τις συνήθεις στρεβλώσεις (buckling) και τις συνήθεις φθορές που παρατηρούνται στα καταστρώματα και στα κύττα, με τη νέα αυτή επαναστατική μέθοδο επανέρχονται στην αρχική τους αντοχή με επίθεμα ελασμάτων, μειωμένου πάχους, και με την έγχυση συμπαγούς ελαστομερούς υλικού που η Intelligent Engineering επινόησε και εφαρμόζει με την έγκριση των μεγαλύτερων νηογυμνασίων. Με την εφαρμογή αυτή, καινοτομία για τα τελευταία 150 χρόνια στην επισκευή των πλοίων, δεν είναι πλέον απαραίτητη η κοπή των παλαιών ελασμάτων και η αντικατάστασή τους με νέα αντι-

στοίχου πάχους. Μέθοδος χρονοβόρος με σοβαρές οικονομικές επιπτώσεις, ειδικότερα για περιόδους υψηλών ναύλων όπως η παρούσα.

Το SPS overlay προσφέρει την οικονομικότερη και ταχύτερη λύση στον πλοιοκτήτη. Το σύστημα αυτό έχει επαναφέρει στην αρχική τους αντοχή πάνω από 50.000m² με ρυθμό που μπορεί να ξεπεράσει τα 300m² την ημέρα.

Διαχειριστές πλοίων ξηρού φορτίου, που επισκεύασαν το tank top των πλοίων τους με SPS, μετά 1,5 χρόνο λειτουργίας και 40-45 εκφορτώσεις με χούφτες δηλώνουν ότι τα ελάσματα παραμένουν σε άριστη κατάσταση και το συνιστούν ανεπιφύλακτα.

Η Franman Ltd είναι ο αποκλειστικός αντιπρόσωπος της Intelligent Engineering στην Ελλάδα.

FRANMAN Ltd

Τηλ.: 210-95.32.350

E-mail: info@franman.gr, Web: www.franman.gr



ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΤΡΑΔΗΣ Συνεργασία με τις ΗΠΑ

Ο Όμιλος Εταιρειών Κατράδης έχει πετύχει μια σπουδαία συνεργασία με τη Steelstran Industries Atlantic Cordage Corp., έναν από τους πιο σημαντικούς προμηθευτές σχοινιών, συρματόσχοινων και λοιπών εξαρτημάτων πλοίων στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Η εν λόγω εταιρεία έχει στη διάθεσή της ολόκληρη την γκάμα των αρίστης ποιότητας σχοινιών και συρματόσχοινων του Ομίλου Κατράδη, καθώς και άλλα εξαρτήματα, όπως μπαστέκες, ναυτικά κλειδιά κτλ. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο νέος αντιπρόσωπος της εταιρείας Κατράδη, του οποίου οι κεντρικές αποθήκες βρίσκονται στο Νιου Τζέρσι, μπορεί να παραδίδει όχι μόνο στη Νέα Υόρκη αλλά και σε ολόκληρη την ανατολική ακτή των ΗΠΑ και του Καναδά, λόγω του πολύ καλού δικτύου μεταφορικών με το οποίο συνεργάζεται, σε προνομιακές τιμές.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη Steelstran Industries Atlantic Cordage Corp. μπορείτε να απευθύνεστε στην ιστοσελίδα www.atlantic-group.com

Επίσης, για να ενημερωθείτε σχετικά με το παγκόσμιο δίκτυο αντιπροσώπων αλλά και την γκάμα προϊόντων, επισκεφτείτε την επίσημη ιστοσελίδα της εταιρείας Κατράδη www.katradis.com ή επικοινωνήστε με τα κεντρικά γραφεία της στον Πειραιά.

ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΤΡΑΔΗΣ

Τηλ.: 210-40.60.300

E-mail: info@katradis.com

Web: www.katradis.com

5th

medtrade summit 2007

May 16 - 18, Hilton Hotel, St Julian's, Malta

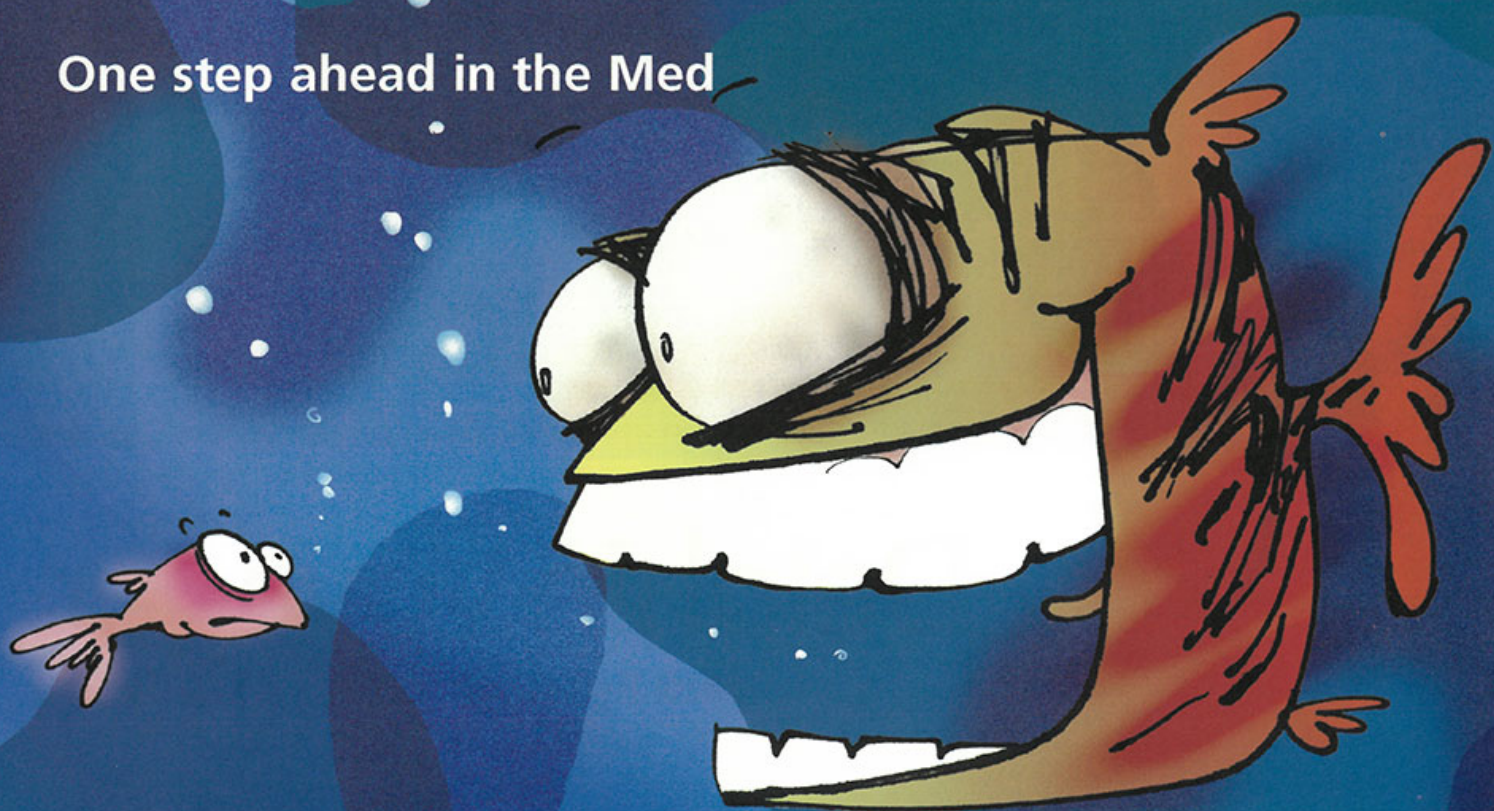
Medtrade is the show for all transport operators involved with the timely and efficient movement of containers in the Mediterranean and Black Sea.

For full programme details visit:

www.miuevents.com

or contact pp@miuevents.com

One step ahead in the Med



Keynote addresses:

- The Hon. Censu Galea, Minister for Competiveness and Communications, Malta
- Dr. Joe Borg, Commissioner, Fisheries and Maritime Affairs, European Commission
- Jamal Majid Bin Thaniah, Vice Chairman, DP World, U.A.E.

Conference includes specialist workshop on Rate Restoration for the Mediterranean market, presented in association with Gallozzi Group and SCT.

Presented by:



In conjunction with:



Supported by:



Media Supporters:



transportweekly

Official Carrier:



Cargo Systems

MIU Events Ltd., 2 Canute House, Durham Wharf Drive,
Brentford, Middlesex TW8 8HP, UK
Tel/Fax: +44(0)20 8560 9555 Email: admin@miuevents.com



Delphin Voyager:

Μια πρωτοποριακή μετασκευή



Στο πλαίσιο της επέκτασης και ανανέωσης των δραστηριοτήτων του ο Όμιλος Ρέστη καινοτόμησε με την αγορά και τη μετασκευή ενός κρουαζιερόπλοιου. Οι εργασίες του εγχειρήματος έγιναν εξ ολοκλήρου στα **Ελληνικά Ναυπηγεία Περάματος** και πρόκειται για το μεγαλύτερο και δαπανηρότερο έργο μετατροπής πλοίου στην Ελλάδα, το οποίο βγήκε εις πέρας χάρις στη γνώση και την άριστη συνεργασία τόσο των υπευθύνων του Ομίλου Ρέστη όσο και του προσωπικού τού ναυπηγείου.



Το κρουαζιερόπλοιο «Delphin Voyager», πρώην «Cruise One», ναυπηγήθηκε το 1990 από τα ναυπηγεία IHI Tokyo Works. Έχει ολικό μήκος 174,00 μ. και πλάτος 24 μ., μεταφορικής ικανότητας 726 επιβαίνόντων (606 επιβάτες και 120 πλήρωμα) και μέγιστη ταχύτητα 21 κόμβων.

Μετά από εκτενή επανασχεδιασμό και εργασίες μετασκευής το πλοίο, διατηρώντας τις ίδιες διαστάσεις (μήκος-πλάτος), θα έχει μεταφορική ικανότητα επιβατών αυξημένη κατά 40% (864 επιβάτες) και 300 μέλη πληρώματος με μέγιστο αριθμό επιβαίνόντων 1.162 άτομα.

Για την ενδιαίτηση των επιπλέον επιβατών δημιουργήθηκαν συνολικά 143 καμπίνες, οι μισές με εξωτερική βεράντα. Έπιπλα, χαλιά κ.λπ. στις υπάρχουσες καμπίνες επιβατών αλλάχθηκαν, ώστε να εναρμονιστούν με τις νέες.

Οι επιπλέον καμπίνες «κτίστηκαν» στα καταστρώματα 4-5-6 που επιμκύνθηκαν, ενώ το νέο τμήμα του καταστρώματος 7 χρησιμοποιήθηκε ως ανοικτό κατάστρωμα και το κατάστρωμα 8 μεγάλωσε περικλείοντας την τσιμινιέρα. Για τη μείωση κατά το δυνατόν του βάρους της νέας κατασκευής χρησιμοποιήθηκε παντού αλουμίνιο.

Οι κοινόχρηστοι χώροι του πλοίου οριοθετήθηκαν και σχεδιάστηκαν από την αρχή ώστε να μπορούν να ικανοποιούν ανάγκες εστίασης και ψυχαγωγίας του αυξημένου αριθμού επιβατών.

Στο κατάστρωμα 3 φιλοξενείται η κύρια τραπεζαρία, αλλά και μια μικρότερη a la carte, καθώς επίσης και το show lounge. Στο ίδιο κατάστρωμα

διαμορφώθηκαν και λειτουργούν τρία bar και ένα buffet bar.

Το κατάστρωμα 8 γύρω από την τσιμινιέρα, με ξεχωριστή θέα, φιλοξενεί ένα ακόμη bar και την disco του πλοίου.

Το κατάστρωμα 7 είναι το ανοικτό κατάστρωμα του πλοίου με πλήρως αναδιαμορφωμένο χώρο πισίνας και Jacuzzi. Το bar του χώρου αυτού διαθέτει Pizza και Grill services.

Στο πρυμναίο τμήμα του καταστρώματος 7 υπάρχει πλήρες γυμναστήριο ενώ έχει προβλεφθεί και «jogging ring» στο κατάστρωμα 8.

Το αίθριο που καλύπτει 3 καταστρώματα φιλοξενεί τους χώρους υποδοχής, εκδρομών, spa, όπως επίσης και χώρους boutique, card room, internet cafe και βιβλιοθήκης.

Αποτελεί πρωτοπορία για το μέγεθος του πλοίου η ύπαρξη χώρων για αιμοκάθαρση (10 κρεβάτια) όπως επίσης και χώρων οδοντιατρείου.

Στον τομέα της ασφάλειας, εκτός της πλήρους ανανέωσης/ελέγχου σωστικών μέσων, στο πλοίο εγκαταστάθηκε σύστημα πυρόσβεσης με νερό υπό πίεση (sprinkler), ενώ το υπάρχον σύστημα πυρανίχνευσης αντικαταστάθηκε με νέο πλήρως addressable.

Το σύστημα LLL αντικαταστάθηκε με καινούργιο και τοποθετήθηκε και VDR.

Τέλος, οι τομείς της ευστάθειας, της άνεσης και θορύβων του πλοίου σχεδιάστηκαν προσεκτικά από την αρχή της μετασκευής, και όπως απεδείχθη στις πρώτες δοκιμές, με επιτυχία. ☉



Τα οικονομικά αποτελέσματα των Μινωικών Γραμμών

Τον υψηλότερο τζίρο στην ιστορία τους κατέγραψαν οι Μινωικές Γραμμές. Αναλυτικότερα, ο κύκλος εργασιών της Minoan Lines το 2006 διαμορφώθηκε σε 206,7 εκατ. ευρώ έναντι 204,2 το 2005 (αύξηση 1,2%), παρά τη μείωση του στόλου της εταιρείας κατά ένα πλοίο -το F/B «Δαίδαλος»-, η συνεισφορά του οποίου στον κύκλο εργασιών του 2005 ανήλθε στα 8,4 εκατ. ευρώ.

Τα κέρδη προ τόκων, φόρων και αποσβέσεων (EBITDA) διαμορφώθηκαν σε 61,4 εκατ. ευρώ από 56,0 εκατ. ευρώ το 2005, ποσοστό αύξησης 9,6%, ενώ στα παραπάνω κέρδη (EBITDA) περιλαμβάνεται το κέρδος 11,2 εκατ. ευρώ από την πώληση του πλοίου H/S/F «Ariadne Palace».

Αξίζει να σημειωθεί ότι η λειτουργική κερδοφορία της εταιρείας επηρεάστηκε για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά από τις υψηλές τιμές των καυσίμων, αύξησης 25% περίπου σε σχέση με το 2005.

Τα καθαρά κέρδη των Μινωικών Γραμμών μετά από φόρους ανήλθαν στα 18,3 εκατ. ευρώ έναντι 17,0 εκατ. ευρώ το 2005, ποσοστό αύξησης 7,4%. Η διοίκηση της Minoan Lines, για την οικονομική χρήση του 2006, θα προτείνει στην ετήσια τακτική γενική συνέλευση των μετόχων τη διανομή μερίσματος 0,135 ευρώ ανά μετοχή.

Σε επίπεδο ομίλου, τα οικονομικά αποτελέσματα δεν διαφοροποιούνται σημαντικά από τα αποτελέσματα της εταιρείας, τόσο στον κύκλο εργασιών (206,9 εκατ. ευρώ) όσο και στο λειτουργικό αποτέλεσμα EBITDA (61,4 εκατ. ευρώ).

Τα καθαρά κέρδη το 2006 διαμορφώθηκαν σε 21,6 εκατ. ευρώ έναντι 17,6 εκατ. ευρώ το 2005, ποσοστό αύξησης 22,7%, ενώ τα κέρδη ανά μετοχή ανήλθαν σε 0,30 ευρώ το 2006 από 0,25 ευρώ το 2005.

Επισημαίνεται ότι η διαφοροποίηση κατά 3,3 εκατ. ευρώ στα καθαρά αποτελέσματα του ομίλου (21,6 εκατ. ευρώ) έναντι της εταιρείας (18,3 εκατ. ευρώ) οφείλεται στα θετικά οικονομικά αποτελέσματα της συγγενούς εταιρείας Hellenic Seaways.

Το 2006, η Hellenic Seaways βελτίωσε σημαντικά τόσο τα έσοδα όσο και την κερδοφορία της. Συγκεκριμένα, τα έσοδα της εταιρείας ανήλθαν σε 165,4 εκατ. ευρώ έναντι 141,1 εκατ. ευρώ το 2005, ενώ τα

καθαρά της κέρδη, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα χρηματοοικονομικής πληροφόρησης, ανήλθαν στα 10,1 εκατ. ευρώ έναντι 2,0 εκατ. ευρώ το 2005.

Όσον αφορά το μεταφορικό έργο των Μινωικών σημειώνεται ότι στις γραμμές της Βόρειας Αδριατικής, η εταιρεία μετέφερε 581 χιλ. επιβάτες, 154 χιλ. Ι.Χ. αυτοκίνητα και 91 χιλ. φορτηγά, διατηρώντας την πρώτη θέση σε όλες τις κατηγορίες μεταφορικού έργου μεταξύ των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη αγορά. Σημειώνεται επίσης ότι η Minoan Lines πραγματοποιώντας το 33,4% των ταξιδιών στην αγορά της Βόρειας Αδριατικής πέτυχε μερίδια αγοράς στους επιβάτες 35,7%, στα Ι.Χ. αυτοκίνητα 37,5% και στα φορτηγά 35,2%.

Στη γραμμή Ηράκλειο - Πειραιάς, η Minoan Lines μετέφερε 968 χιλ. επιβάτες, 126 χιλ. Ι.Χ. αυτοκίνητα και 66 χιλ. φορτηγά, διατηρώντας και σε αυτή την αγορά την πρώτη θέση σε όλες τις κατηγορίες



μεταφορικού έργου. Τα μερίδια αγοράς στη συγκεκριμένη γραμμή ανήλθαν σε 71,0% για τους επιβάτες, 62,1% για τα Ι.Χ. αυτοκίνητα και 49,6% για τα φορτηγά, ενώ στην εταιρεία αναλογεί το 48,6% του συνόλου των ταξιδιών.

Όπως σημειώνει η ακτοπλοϊκή εταιρεία, η ποιότητα του στόλου, η δραστική μείωση του δανεισμού, ο εξορθολογισμός σε σημαντικό βαθμό των δρομολογίων στη Βόρεια Αδριατική καθώς και η πτώση που παρατηρείται στις τιμές των καυσίμων, δημιουργούν στη διοίκηση της Minoan Lines την αισιοδοξία για περαιτέρω ανοδική πορεία και υγιή κερδοφορία τα επόμενα χρόνια.



Παράδοση Οτζαλάν: Η ώρα της αλήθειας

Εκδόσεις INFOΓΝΩΜΩΝ

Έπειτα από διάστημα οχτώ ετών, ο Σάββας Καλεντερίδης λύνει τη σιωπή του και στις 376 σελίδες του βιβλίου του με τίτλο: «Παράδοση Οτζαλάν: Η ώρα της αλήθειας», φωτίζει όλες τις σκοτεινές πτυχές της πολύκροτης υπόθεσης, που αφορά την παράδοση



του ηγέτη των Κούρδων Αμπντούλάχ Οτζαλάν στους Τούρκους. Η ιστορία των Κούρδων, του Εργατικού Κόμματος του Κουρδιστάν και του ιδρυτή του Αμπντούλάχ Οτζαλάν, οι ελληνοκουρδικές σχέσεις, το χρονικό της εξόδου του Οτζαλάν από τη Συρία, η ολιγόωρη διέλευσή του από την Αθήνα, η παραμονή του στη Μόσχα και τη Ρώμη, η επιστροφή του στη Ρωσία και ξανά η έλευσή του στην Αθήνα εξιστορούνται με κάθε λεπτομέρεια στα πρώτα κεφάλαια του βιβλίου «Παράδοση Οτζαλάν: Η ώρα της Αλήθειας», που έγραψε ο Σάββας Καλεντερίδης, ο άνθρωπος που συνόδευε τον

Κούρδο ηγέτη για δεκαέξι ολόκληρες μέρες.

Στη συνέχεια εξιστορούνται οι συνθήκες της δεύτερης και καθοριστικής εισόδου του Οτζαλάν στην Ελλάδα, οι διαπραγματεύσεις στην Αθήνα, το ταξίδι στο Μινσκ, το τρακάρισμα στο φτερό του αεροσκάφους στην Κέρκυρα, η απογείωση για Ναϊρόμπι, οι εντολές που έδινε η Αθήνα στον πρέσβη Κωστούλα και στον Καλεντερίδη και οι δραματικές στιγμές που οδήγησαν στην παράδοσή του στους Τούρκους.

Τέλος, στο τελευταίο μέρος του βιβλίου περιλαμβάνονται οι προσπάθειες που κατέβαλαν οι κύκλοι των υπευθύνων της τραγωδίας στην Αθήνα για να συσκοτίσουν την υπόθεση και να συγκαλύψουν τις ευθύνες εκείνων που «ενέδωσαν», σπλώνοντας συνειδήσεις έντιμων ανθρώπων.

Η έκδοση είναι εμπλουτισμένη με αυθεντικά ντοκουμέντα και φωτογραφικό υλικό από την υπόθεση, ενώ με το βιβλίο δίδεται και έγχρωμος πρωτογενής χάρτης των ανά τον κόσμο κουρδικών πληθυσμών και του Κουρδιστάν, διαστάσεων 33x23 εκατοστών.

7^ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ NAVIGATOR 2007

Η NAVIGATOR S.A. διοργανώνει το 7^ο Ναυτιλιακό Συνέδριο "NAVIGATOR 2007"
υπό την αιγίδα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας
και με την συνεργασία του καθηγητού
κύριου Αλέξανδρου Γουλιέλμου του Πανεπιστημίου Πειραιά (Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών)
την Τετάρτη 6 Ιουνίου 2007
στο ATHENS GOLF CLUB στην Γλυφάδα.
Ώρα έναρξης: 10:00. Ώρα λήξης: 17:00.
Υπεύθυνη Συνεδρίου: κυρία Δανάη Μπεζαντάκου (τηλέφωνο: 210 62 32 106)
Email: navi@navikefi.gr Website: www.hellenic-navigator.gr

Χρυσός Χορηγός:



Ασημένιοι Χορηγοί:



Επίσημοι Χορηγοί:



Με την συνεργασία
των μελών
της NAVIGATOR:



Επιμέλεια διοργάνωσης: KEFI TOURS (CONFERENCE), Λεωφ. Κηφισίας 267, 145-61 Κηφισιά.
Τηλ: 210 6232 106 Fax: 210 6230 789 Email: kefi@navikefi.gr Website: www.kefitours.gr

Μετά την Καραϊβική ταξιδεύει στο Αιγαίο η easy Cruise



Νωρίτερα από τις ημερομηνίες που είχαν ανακοινωθεί ανοίγει την καλοκαιρινή σεζόν η easyCruise, καθώς, σύμφωνα με τον κ. Στέλιο Χατζηγιάννου, πρόεδρο της εταιρείας, η πορεία των κρατήσεων δείχνει ότι Έλληνες αλλά και ξένοι αγκάλιασαν αυτόν το νέο τύπο διακοπών στα ελληνικά νησιά. Επιπλέον, σύμφωνα με το νέο πρόγραμμα της εταιρείας, το «easy-CruiseOne» θα πραγματοποιήσει μια κρουαζιέρα ειδικά σχεδιασμένη για το τριήμερο του Αγίου Πνεύματος σε Μύκονο, Πάρο και Σίφνο, με κόστος

που ξεκινά από 96 ευρώ το άτομο (σε δίκλινη εσωτερική καμπίνα).

«Η easyCruise διαφοροποιείται εντελώς από τις παραδοσιακές κρουαζιέρες. Αυτό οφείλεται τόσο στο ότι το πλοίο παραμένει σε κάθε προορισμό σχεδόν όλη τη μέρα και όλη τη νύχτα, όσο και στους ίδιους τους πελάτες μας, που είναι στην πλειοψηφία τους νέοι, δυναμικοί, με διάθεση να ζήσουν, να εξερευνήσουν τα νησιά μας, να ξοδέψουν χρήματα στα τοπικά καταστήματα, να περάσουν καλά. Τελικά η πολυτέλεια δεν προϋποθέτει σπατάλη, αλλά διάθεση να ζήσεις. Γι' αυτό και φροντίσαμε να κρατήσουμε το κόστος χαμηλό, ώστε όσο το δυνατόν περισσότεροι Έλληνες να ζήσουν αυτή την εμπειρία», δήλωσε ο κ. Στέλιος Χατζηγιάννου.

Κρατήσεις για τις νέες κρουαζιέρες στο www.easyCruise.gr, καθώς και μέσω του call center της εταιρείας, στο 211-21.16.211, όλο το 24ωρο.

Βελτίωση οικονομικών αποτελεσμάτων για την Αιγαίον Ασφαλιστική

Νέα σημαντική αύξηση της παραγωγής για την περσινή χρονιά σημείωσε η Αιγαίον Ασφαλιστική Α.Ε. ενισχύοντας τη θέση της και στους κλάδους αυτοκινήτων και περιουσίας. Αναλυτικότερα, η παραγωγή του κλάδου πλοίων και σκαφών αναψυχής, αστικής ευθύνης πλοίων και σκαφών αναψυχής και μεταφορών αυξήθηκε κατά 39,70%, η παραγωγή του κλάδου αυτοκινήτων αυξήθηκε κατά 18,06% και η παραγωγή του κλάδου περιουσίας αυξήθηκε κατά 23,29%.

AIGAION Ασφαλιστική Α.Ε. Θεματική ήταν και η βελτίωση των οικονομικών αποτελεσμάτων της Αιγαίον, με την κερδοφορία να σημειώνει αύξηση κατά 82% σε σχέση με το 2005 και τα προ φόρων κέρδη να ανέρχονται στο ποσό των 853.000 ευρώ.

Εντυπωσιακή όμως ήταν και η ταχύτητα πληρωμής αποζημιώσεων. Ειδικά όσον αφορά τον πολύπαθο κλάδο αυτοκινήτου, στην Αιγαίον Ασφαλιστική Α.Ε. δηλώθηκαν εντός του 2006 συνολικά 6.874 περιπτώσεις ζημιών, εκ των οποίων οι 5.048 αποζημιώθηκαν πλήρως μέσα στην ίδια χρονιά, το οποίο σημαίνει ότι η εταιρεία αποζημίωσε το 74% των περιπτώσεων ζημιών του κλάδου αυτοκινήτου εντός του έτους κλείνοντας και τους σχετικούς φακέλους. Το ποσοστό, δε, είναι ακόμα μεγαλύτερο διότι στο σύνολο των 6.874 περιπτώσεων ζημιών περιλαμβάνονται και πολλές που είναι άνευ ευθύνης για τους ασφαλισμένους της Αιγαίον και περίπου 600 περιπτώσεις ατυχημάτων που συνέβησαν εντός του Δεκεμβρίου για τις οποίες δεν είχε ολοκληρωθεί η διαδικασία λήψης παραστατικών (τιμολογίων κ.λπ.) μέχρι τις 31-12-06, ώστε να αποζημιωθούν.

Δίκαιο Διοικητικών Κυρώσεων Εμπορικής Ναυτιλίας

(Με νομοτεχνική κωδικοποίηση του συνόλου των σχετικών διατάξεων, Ιανουάριος 2007 και αποτελούμενο από 600 σελ.)

Του **Μιχαήλ Μαλέρμπα**

Υποναύρχου Λ.Σ. (ε.α), μέλους του Δ.Σ.

Ελληνικής Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου

Εκδόσεις **Π.Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑΣ**

ΝΣτο εν λόγω σύγγραμμα, αποτελούμενο από τρία μέρη, γίνεται ερμηνεία και σχολιασμός (μέρος β' και γ') όλων των συναφών ουσιαστικών διατάξεων, εθνικών και διεθνών,

που αναφέρονται στις διοικητικές κυρώσεις επιβολής χρηματικού προστίμου, απαγόρευσης απόπλου πλοίων καθώς και επιπροσθέτων παρεπόμενων τοιούτων, με επισήμανση στις παραβάσεις που αφορούν διατάξεις και κανονισμούς ασφαλείας πλοίων,

προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος, ακτοπλοίας και πλοίων αναψυχής, τάξεως και ασφαλείας στη χερσαία και θαλάσσια κατά τόπο αρμοδιότητα του Λ.Σ., ευρύθμου και ομαλής λειτουργίας των Οργανισμών Λιμένων της χώρας και των Λιμενικών Ταμείων σχετικά με τη διακίνηση επιβατών και οχημάτων, λαθρομεταναστών, αλιείας, οικονομικών συμφερόντων του Δημοσίου εκ επιβολής χρηματικού προστίμου και ιδιωτικών φορέων εκ της αναγκαστικής ή συντηρητικής κατασχέσεων πλοίων.

Στο δε α' μέρος προτάσσονται τα συνάδοντα εισαγωγικά θέματα, με πλήρη ανάπτυξη, που εστιάζονται στην έννοια και τον καθορισμό των διοικητικών κυρώσεων, στις αρμόδιες υπηρεσίες και όργανα επιβολής αυτών, στην έκδοση νομίμων αποφάσεων, στα ένδικα μέσα ή στις διοικητικές ή δικαστικές προσφυγές των εχόντων έννομο συμφέρον.

Το εν λόγω σύγγραμμα αποτελεί χρήσιμο επιστημονικό, υπηρεσιακό και επαγγελματικό βοήθημα των καθ' ύλην αρμόδιων κρατικών λειτουργιών (επιτελών κεντρικών διευθύνσεων ΥΕΝ, λιμεναρχών εσωτερικού και προξενικού Λ/Χ) και επαγγελματικός σύμβουλος-οδηγός όλων των ασχολουμένων κατ' επάγγελμα με τον κλάδο του εμπορικού ναυτικού.

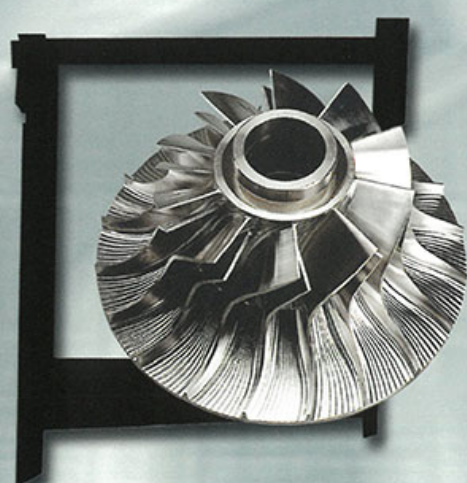
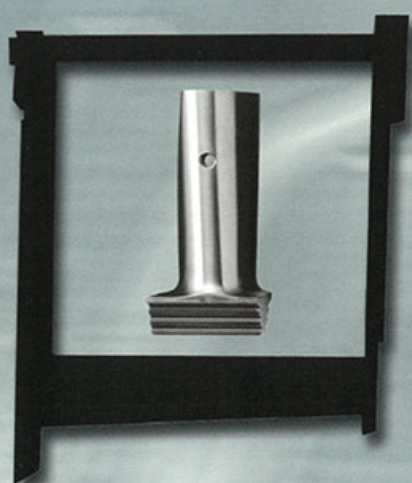
Σημειώνεται ότι μέχρι σήμερα δεν έχει τεθεί στην κυκλοφορία ανάλογο σύγγραμμα που να καλύπτει πλήρως όλο το νομικό corpus των διοικητικών κυρώσεων της εμπορικής ναυτιλίας, ενώ αφορά τα πλοία και Δ/Ε τόσο υπό ελληνική όσο και ξένη σημαία όταν αυτά καταπλέουν σε ελληνικούς λιμένες.

SERVICE | PRECISION | SPARE PARTS | TURBOCHARGERS

CERTIFICATE
ABS ISO 9001:2000

TURBOTEC-PISTOLIS L.T.D.

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



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



CREW CALLING CARDS

Cut down on your expenses
not your calling time.


STRATOS


via
inmarsat


NAVARINO
telecom

Personal calls during "crew hours" cost less than 1 US dollar per minute.

Global Rate, No Zones • No Connection Costs, No Start up Fees • No Extra or Hidden Costs
No charge for ringing time, holding time or time spent for unsuccessful calls

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