

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 98 • 03/2007 • ΤΙΜΗ 6€
www.n-c.gr

• **Αφιέρωμα**
Ελληνόκτητη ναυτιλία
και διεθνείς
χρηματιστηριακές αγορές

• Το πρόγραμμα EU-MOP
για την καταστολή πετρελαιοκηλίδων

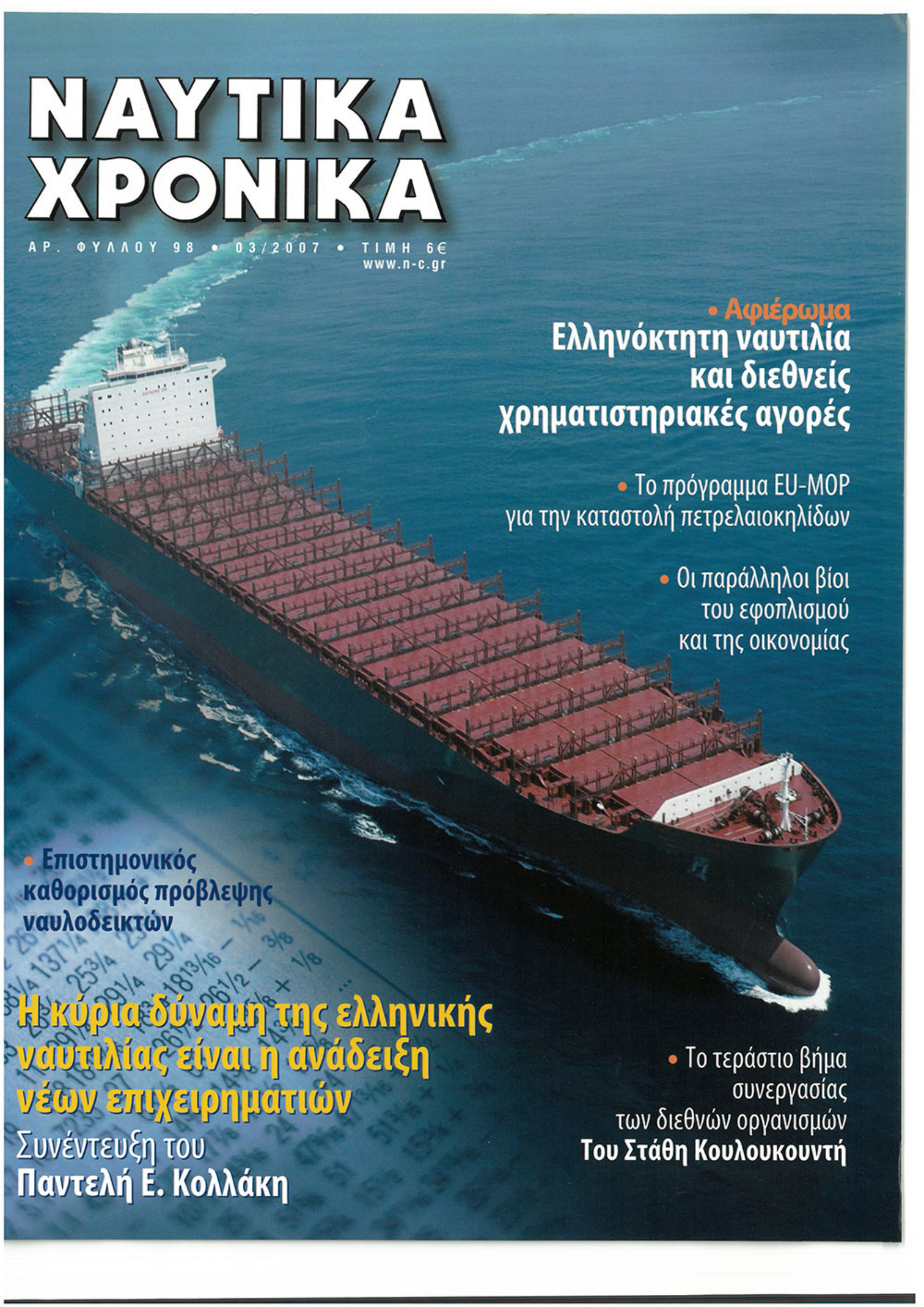
• Οι παράλληλοι βίοι
του εφοπλισμού
και της οικονομίας

• **Επιστημονικός**
καθορισμός πρόβλεψης
ναυλοδεικτών

Η κύρια δύναμη της ελληνικής
ναυτιλίας είναι η ανάδειξη
νέων επιχειρηματιών

Συνέντευξη του
Παντελή Ε. Κολλάκη

• Το τεράστιο βήμα
συνεργασίας
των διεθνών οργανισμών
Του Στάθη Κουλουκουντή





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

ON TIME ...ANY TIME!



M/V Canarian Reefer, 270,000 cbft



M/V 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.



M/V 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.

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

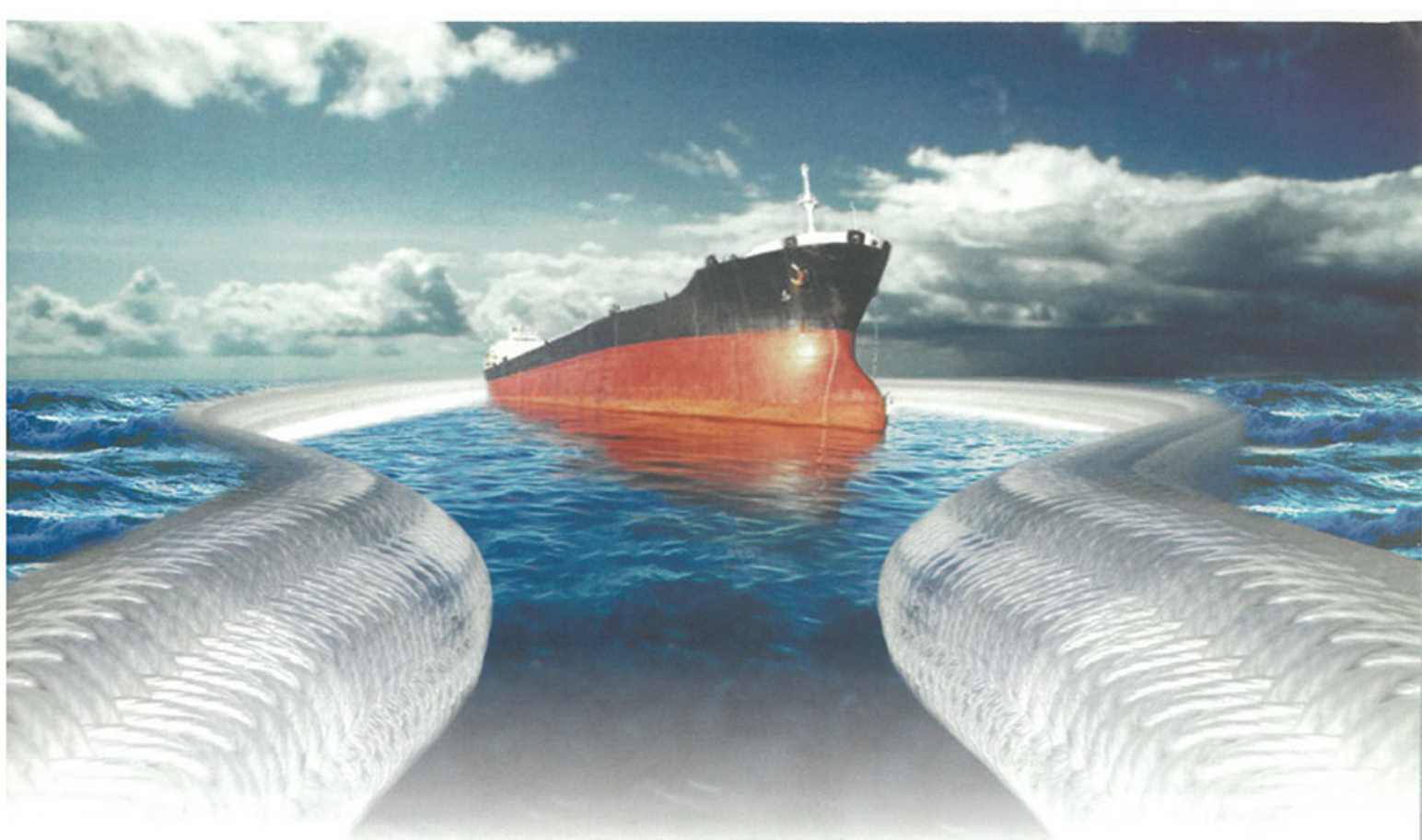
**ως σπουδαστής
και αξιωματικός
γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα
δεξαμενόπλοια**



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



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]

Ναυτιλιακά Νέα ΣΕΛ. [20]



Συνέντευξη

Η κύρια δύναμη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, είναι η ανάδειξη νέων επιχειρηματιών
Συνέντευξη του πλοιοκτήτη Παντελή Ε. Κολλάκη στον Ηλία Μπίσια ΣΕΛ. [40]

Άρθρο

Η διεθνής συνεργασία
Του Στάθη Κουλουκουντή ΣΕΛ. [44]

Ναυτιλία και διεθνή χρηματιστήρια

Νέες εισαγωγές ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών σε Χρηματιστήρια
Των Εμμανουήλ Γ. Καβουσανού και Ηλία Δ. Βισβίκη ΣΕΛ. [46]

Ελληνόκτητη ναυτιλία και διεθνείς χρηματιστηριακές αγορές
Του Θεόδωρου Συριόπουλου ΣΕΛ. [52]



Οι νέες τάσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων
Εισαγωγή στα χρηματιστήρια και χρήση ναυτιλιακών χρηματιστηριακών προϊόντων
Σκοπιμότητα, ευκαιρίες και απειλές
Των Μάρως Βαρβατέ και Παναγιώτη Ζαχαριουδάκη ΣΕΛ. [56]

Συνέντευξη

Η ελληνική ναυτιλία στη μητρόπολη των χρηματιστηριακών αγορών
Συνέντευξη του Νικολάου Μπορνόζη, Προέδρου Capital Link ΣΕΛ. [60]

Έρευνα

Ο επιστημονικός καθορισμός της διάρκειας των κύκλων των ναύλων και η βραχυχρόνια πρόβλεψη των ναυλοδοικτών
Του καθηγητή Αλέξανδρου Μ. Γουλιέλμου ΣΕΛ. [46]

Ένα σύστημα έξυπνων ρομπότ για καταστολή πετρελαιοκηλίδων:
το πρόγραμμα EU-MOP
Του καθηγητή Χαρίλαου Ν. Ψαραυτή ΣΕΛ. [68]

Αποψη

Ο κόσμος του πλοίου, ο κόσμος του γραφείου και ο κόσμος του πανεπιστημίου σε κοινή πορεία
Του Άλκη Κορρέ ΣΕΛ. [72]

Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο
Του Μιχαήλ Μαλέμπα ΣΕΛ. [74]

Ευρωπαϊκή Ναυτιλιακή Πολιτική

Η σημασία της Διεύρυνσης: Η Ευρώπη αναζητά τα νέα της σύνορα (και τη νέα της ταυτότητα) ΣΕΛ. [78]

Συνέντευξη

Οι παράλληλοι βίοι του ελληνικού εφοπλισμού και της ελληνικής οικονομίας
Συνέντευξη της Νέλλης Καψή ΣΕΛ. [82]

Οι αναλλοίωτες αξίες των προσφορών του εφοπλισμού
Της Μαργαρίτα Πουρνάρα ΣΕΛ. [86]

Αερομεταφορές

15 εκατομμύρια επιβάτες στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, και η επιτυχία συνεχίζεται ΣΕΛ. [92]

Τουρισμός

Τουριστική ανάπτυξη και περιβαλλοντική προστασία
Μελέτη του Ινστιτούτου Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων ΣΕΛ. [94]



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

we **sea** straight ahead

int+

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



Ο διάλογος για την παιδεία αφορά και τη ναυτιλία

Οι πρόσφατες (και επαναλαμβανόμενες τελικά) αναταράξεις στο χώρο της Παιδείας σηματοδοτούν μια ιδιόμορφη πολιτική εξέλιξη, που αφορά όχι μόνο το μέλλον της ελληνικής νεολαίας (και των γνώσεών της) αλλά κυρίως την αντιμετώπιση τόσο της Πολιτείας όσο και της κοινωνίας των σύγχρονων εκπαιδευτικών ρευμάτων. Η υπουργός Παιδείας, δεσμευόμενη από τις πολιτικές εξαγγελίες της παρούσας κυβέρνησης, προχωρεί στην ολοκλήρωση των συλλογικών αποφάσεών της, αδιαφορώντας μάλλον για τη θέση και αντίσταση μιας σημαντικής μερίδας της μειοψηφίας.

Το θέμα της εκπαίδευσης, για το χώρο της ναυτιλίας δεν απομονώνεται από το γενικότερο προβληματισμό για την Παιδεία. Είναι ιδιαίτερος σημαντικό και έχει πολλαπλές διακλαδώσεις. Είναι μάλιστα οξύμωρο το γεγονός πως, αν και η ΕΕΕ, όπως και τα ναυτεργατικά σωματεία, επιμένει σε μια πιο εποικοδομητική αντιμετώπιση των θεμάτων της ναυτικής εκπαίδευσης, η υπουργός, όπως και ο ΥΕΝ, μάλλον ισοπεδωτικά αντιμετώπισε τα θέματα της ναυτικής εκπαίδευσης, χωρίς τις αναγκαίες διαφοροποιήσεις που απαιτούνται ως προς τη συγκεκριμένη γνώση και επιμόρφωση. Αναρωτιόμαστε, μάλιστα, εάν η υπουργός έχει συνομιλήσει εμπειριστικά και διεξοδικά με τους φορείς της ναυτιλίας προκειμένου να κατανοήσει την ιδιόμορφη φύση του ναυτικού επαγγέλματος. Και αν επίσης έχει συνομιλήσει ευρέως με τον κ. Κεφαλογιάννη...

Το πρώτο μάλλον «άτσαλο» βήμα στο χώρο της συγκεκριμένης εκπαίδευσης είναι η εξίσωση των ΑΕΝ με τις υπόλοιπες ανώτερες και ανώτατες σχολές της χώρας, ειδικά ως προς την εισαγωγή των αποφοίτων λυκείου σε αυτές. Είναι γεγονός ότι τόσο η ίδια η ναυτιλιακή οικογένεια όσο και η Πολιτεία δεν μπόρεσαν ιστορικά, ή μάλλον δεν θέλησαν, να ξεκαθαρίσουν εάν οι ΑΕΝ της χώρας είναι ανώτερα εκπαιδευτικά ιδρύματα ή τεχνολογικές σχολές, όπως επίσης εάν είναι θεμιτή μια στρατιωτική μορφή πειθαρχίας και εκπαίδευσης ή ανάλογη με τις υπόλοιπες «πολιτικές» σχολές της χώρας. Το τοπίο είναι λοιπόν νεφελώδες ή μάλλον ομιχλώδες, και οι κινήσεις που ήδη υλοποιούνται δεν ξεκινούν από κάποια ευρέως αποδεκτά δεδομένα. Το αποτέλεσμα αυτής της εκκρεμούς αντιμετώπισης είναι ότι οι πρόσφατες εκπαιδευτικές μεταρρυθμίσεις οδήγησαν σε κατακόρυφη μείωση την εισαγωγή των νέων στις Ακαδημίες. Η κατάληξη αυτή αποδεικνύει τη μάλλον αποτυχημένη πρόθεση των πολιτικών μας, ως προς το συγκεκριμένο τομέα και κλάδο, όπως επίσης και την πιθανόν αντικρουόμενη σκέψη των φορέων της ναυτιλίας για την ανώτερη ναυτική εκπαίδευση.

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

ARGO ADVERTISING

ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com



Ερωτάμε λοιπόν ξεκάθαρα, για μία ακόμη φορά: Θέλουμε τελικά αξιωματικούς επιστήμονες ή τεχνίτες; Θέλουμε αξιωματικούς με στρατιωτική εκπαίδευση ή πολιτική; Αυτές είναι οι ερωτήσεις που πρέπει να απαντηθούν άμεσα και καθοριστικά, διότι χάνεται πολύτιμος χρόνος και τελικά το επάγγελμα του ναυτικού συνεχίζει να συρρικνώνεται.

Ο εφοπλισμός επιμένει ότι δεν θα πρέπει να απαιτούνται υψηλοί ακαδημαϊκοί τίτλοι προκειμένου να αποφοιτήσει κάποιος από τις ΑΕΝ. «Θέλουμε καπετάνιους και όχι επιστήμονες» δηλώνουν οι περισσότεροι. Η άποψη αυτή, όμως, είναι, κατά τη γνώμη μας, αντικρουόμενη προς την τελική επαγγελματική ευθεία κάθε (σχε-

δόν) αξιωματικού Ε.Ν. που αναλαμβάνει διευθυντικές θέσεις στις πολυάριθμες ναυτιλιακές εταιρείες του Λεκανοπεδίου. Ο εφοπλισμός δεν θέλει επιστήμονες αξιωματικούς, εντούτοις τους προσλαμβάνει σε διοικητικές θέσεις και απαιτεί από αυτούς να κατέχουν γνώσεις υψηλού ακαδημαϊκού επιπέδου και ιδιαίτερης επιστημονικής εξοικείωσης.

Ας αναλογιστούμε πάντως και μια διαφορετική προσέγγιση στο ίδιο θέμα. Σε λίγους μήνες το νέο αεροσκάφος της Airbus, A380, θα διασχίζει τους αιθέρες και θα συνδέει κατευθείαν το Λονδίνο με την Αυστραλία, μεταφέροντας για πρώτη φορά 800 και πλέον επιβάτες. Όλοι οι επιχειρηματίες του δυτικού κόσμου γνωρίζουν γι' αυτό το θαύμα

της τεχνολογίας και απορούν για τις γιγαντιαίες επενδύσεις που έγιναν προκειμένου να ολοκληρωθεί αυτό το τεχνολογικό όνειρο, ή καλύτερα θαύμα. Ένα θαύμα που οδήγησε σχεδόν στην οικονομική καταστροφή τον ευρωπαϊκό κολοσσό της Airbus. Οι πιλότοι του συγκεκριμένου μεγαθηρίου δεν είναι όμως επιστήμονες και δεν έχουν αποφοιτήσει από ανώτατες πολυτεχνικές ή άλλες σχολές. Έχουν αποφοιτήσει από τις γνωστές σχολές

χειριστών πολιτικής αεροπορίας (που στην πλειονότητά τους είναι ιδιωτικές). Εντούτοις, η συγκεκριμένη βιομηχανία τους «εμπιστεύεται» το πιο πολύτιμο της δημιούργημα.

Η ερώτηση που γεννάται, λοιπόν, είναι πιθανόν αναμενόμενη: Γιατί υπάρχει διαχωρισμός ανάμεσα στις αερομεταφορές και τη ναυτι-

λία; Για ποιον λόγο δεν υπάρχει μια κοινή άποψη για το ύψος και την κατεύθυνση που οφείλουν οι ΑΕΝ να εφαρμόσουν; Είναι πιο «πολύτιμο» ή διαφορετικό στα μάτια του ΥΕΝ ένα VLCC από ένα A380;

Το όλο θέμα, πάντως, φοβούμαστε ότι θα «διαταραχθεί» περαιτέρω εάν και εφόσον δημιουργηθούν στο μέλλον ιδιωτικές ΑΕΝ. Πιστεύουμε πως αυτό θα συνεπάγεται τη μη αναστρέψιμη αναταραχή στο χώρο των ήδη υπάρχουσών ακαδημιών, αφού αναμενόμενα οι επαρχιακές θα αντιμετωπίσουν ουσιαστικό πρόβλημα λειτουργίας και επιβίωσης. Ούτε καθηγητές θα τις προτιμούν ούτε σπουδαστές...

Η υπουργός Παιδείας έβαλε «βάσεις» για τις ΑΕΝ. Μάλλον δεν εστίασε σωστά στο πρόβλημα που επικρατεί. Οφείλε να ακούσει, σε συνεργασία με τον ΥΕΝ, το δίλημμα που υπάρχει στους κόλπους της ναυτιλίας και χωρίς απλοϊκούς συμβιβασμούς να θέσουν τα θεμέλια τόσο για έναν εποικοδομητικό διάλογο όσο και για μια ανελικτική πορεία. Έπρεπε επίσης, σε συνεργασία με τον ΥΕΝ, να απαιτήσουν κονδύλια που θα εκσυγχρονίσουν το υλικοτεχνικό δυναμικό τους.

Ας απαντηθούν επιτέλους ξεκάθαρα τα ερωτήματα που προβληματίζουν τόσο τους σπουδαστές όσο και τους φορείς της ναυτιλίας, ας μπουν βάσεις σε αυτά τα θέματα και ας αφήσουμε το «10/20» σε άλλες σχολές διαφορετικού προσανατολισμού και σημαντικότητας.

Ηλίας Μπίσιος




DELIVERING ENERGY AROUND THE GLOBE



TEN LTD

TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD

YOUNG FLEET
LONG TRADITION



Fleet Manager:
Tsakos Shipping & Trading S.A.

Bloomberg access : TNP US (For NYSE)
Website: <http://www.tenn.gr>
email : ten@tenn.gr

TNP
LISTED
NYSE.



Το οικονομικό περιβάλλον της Ναυτιλίας



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



Το ανέβασμα πάλι ταχύτητας της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου τις τελευταίες ημέρες παρά την κλειστή Κίνα λόγω εορτών και γενικά η διατήρησή της σε υψηλά επίπεδα δεν εξηγείται μόνο από την πορεία των διεθνών θεμελιωδών οικονομικών μεγεθών που παρακολουθούμε και αξιολογούμε συνεχώς και που αφορούν την ζήτηση τονάζ. Εξ ίσου καθοριστικός φυσικά για την ισορροπία της ναυλαγοράς σε υψηλά επίπεδα είναι και ο ρόλος της προσφοράς τονάζ, για την οποία είχε παρατηρηθεί από τριετίας ενδεικτικά για τα Carpers ότι μόνο η ετήσια αύξηση των κινεζικών εισαγωγών σιδηρομεταλλεύματος αρκεί για να απορροφήσει σχεδόν ολόκληρη τη ροή νεότευκτων από τα ναυπηγεία. Τώρα προκύπτει ότι αυτή η δυνατότητα απορρόφησης της ετήσιας ροής νεότευκτων από την ετήσια αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου αφορά όλες τις κατηγορίες Bulkers.

Επειδή πράγματι ο παγκόσμιος στόλος Bulkers είναι περίπου 6.800 πλοία, τότε τα περίπου 1.100 ναυπηγικά συμβόλαια που θα υλοποιηθούν τα προσεχή 3 χρόνια, αντιπροσωπεύουν μέση ετήσια αύξηση τονάζ 5,4%. Παράλληλα, η αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου που ήταν B.C. (Before China) 3,4%/έτος κατά μέσον όρο, στην A.C. εποχή κινείται σταθερά άνω του 6%. Να λοιπόν γιατί η ναυλαγορά δεν συγκινείται από πολέμους, εορταστικές περιόδους, αναπτυξιακή καχεξία σε ΗΠΑ και Ε.Ε., χρηματιστηριακές φούσκες αλλά ούτε και από την κατάργηση των διαλύσεων. Αναφορικά με τις τελευταίες, σημειώνουμε, με την ευκαιρία, ότι 998 πλοία χύδην φορτίου 15.000-

200.000 DWT είναι... γηραιές κυρίες γεννημένες μεταξύ 1974-1979 και αντιπροσωπεύουν 14,5% του παγκόσμιου στόλου.

Επειδή ο αριθμός πλοίων αυτής της ηλικίας αυξάνεται κάθε χρόνο και επειδή νομοτελειακά κάποια στιγμή η διατήρησή τους στην ενεργό δράση θα είναι από ασύμφορη έως ανέφικτη κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες ναυλαγοράς, μπορεί εύλογα με βάση όλα τα παραπάνω να υποστηριχθεί ότι διασφαλίζεται και νέα μακροχρόνια περίοδος ισχύος για τη ναυλαγορά, ξηρού φορτίου.

Στο μέτωπο των ανεπτυγμένων χωρών, επειδή «μωραίνει Κύριος ον βούλεται απολέσαι», φαίνεται ότι για την ΕΚΤ δεν ήταν αρκετά η πτώση του πλη-

θωρισμού κάτω του 1,9%, η πτώση των γερμανικών δεικτών Ifo και GfK επιχειρηματικής και καταναλωτικής εμπιστοσύνης Φεβρουαρίου σε χαμηλό 14 μηνών, η πτώση λιανικών πωλήσεων της Ευρωζώνης, η ανάγκη επενδύσεων στις νέες χώρες-μέλη της Ε.Ε., η πρόβλεψη και του ΔΝΤ για επιβράδυνση της ανάπτυξης εφέτος στην Ευρωζώνη κ.λπ., και κινείται για νέα αύξηση των επιτοκίων το Μάρτιο κοκ. Επειδή όμως ευτυχώς η ευρωπαϊκή οικονομία δεν είναι η τελευταία ελπίδα της παγκόσμιας, η εξισορρόπηση έρχεται από την Ιαπωνία, καθώς τα πρώτα στοιχεία Ιανουαρίου επιβεβαιώνουν ότι οι υψηλές επιδόσεις του τέλους του 2006, που αναφέραμε στην περασμένη ανασκόπηση, επεκτείνονται και

στο 2007. Για παράδειγμα, οι εξαγωγές τον Ιανουάριο πραγματοποιήσαν άλμα 19% σε σύγκριση με τον περυσινό μήνα.

Στις ΗΠΑ, μέλη της Fed βλέπουν τα επιτόκια να μένουν αμετάβλητα στη διάρκεια του έτους. Μετά όμως τη μεγάλη πτώση των παραγγελιών μηχανημάτων το Φεβρουάριο και την κατά Greenspan απειλή ύφεσης, είναι μάλλον απαραίτητη πάλι η μείωση των επιτοκίων, για διατήρηση του περυσινού ρυθμού ανάπτυξης.

Από την πλευρά των αναπτυσσόμενων, η σημαντικότερη πληροφορία του επταήμερου ήταν η δήλωση του προέδρου της κεντρικής τράπεζας της Ινδίας πως, καθώς πλησιάζει η λήξη του οικονομικού έτους την 31 Μαρτίου, ξεκαθαρίζει το τοπίο για το ρυθμό ανάπτυξης έτους στο ύψος του 9,2%, έναντι 8% μέσου όρου της προηγούμενης τριετίας, με όλες τις προϋποθέσεις σταθεροποίησης σε αυτά τα επίπεδα, ώστε στην περίοδο 2007-2008 να φθάσει το συνολικό ΑΕΠ το \$ 1 τρις.

Δεδομένου ότι τέτοιος ρυθμός ανάπτυξης δεν είχε σημειωθεί στα προηγούμενα τρίμηνα, η τρέχουσα επιτάχυνση του α' τριμήνου 2007 πρέπει να είναι ιλιγγιώδης. Μία τέτοια πορεία, με συνεχή μείωση των ελλειμμάτων, πιστωτική αναβάθμιση και ραγδαία βελτίωση των υποδομών με αύξηση 60% των κονδυλίων στο νέο προϋπολογισμό, καθιστά απόλυτα ρεαλιστική την πρόβλεψη της ανασκόπησης της 6ης Δεκεμβρίου ότι σε 3-4 χρόνια η ινδική οικονομία θα φθάσει το συνολικό μέγεθος που είχε η κινεζική το 2003, όταν έδωσε το εναρκτήριο σήμα για το... ρόλι των ναυλαγορών.

Αναφορικά με τη μεγάλη τρέχουσα παγκόσμια χρηματιστηριακή καθίζηση, εξ αιτίας των κυβερνητικών μέτρων που λαμβάνονται στην Κίνα για να ελεγχθεί ο κινούμενος ογκόλιθος των επενδύσεων προς αποφυγή... ατυχημάτων, σημαίνει εκτός από την επιβεβαίωση του καθοριστικού πλέον ρόλου της χώρας αυτής, και κάποια εξυγίανση και σταθερότερη αναπτυξιακή συνέχεια, χωρίς να εγκλείει ανησυχία για τις ναυλαγορές. Περισσότερο ανησυχιακά είναι τα νέα σενάρια περί ιρανικής κρίσης, γιατί ο νους πηγαίνει στα Στενά του Ορμούζ.

Ο όγκος των συναλλαγών τονάζ δεν απέιχε πολύ

από το σχετικά μέτριο αριθμό αγοραπωλησιών των τελευταίων εβδομάδων, ώστε δεν μπορούμε να πούμε εάν και σε τι βαθμό επηρεάστηκε από τις διακοπές του κινεζικού Νέου Έτους.

Στην κατηγορία των Capers, είχαμε την πώληση του THIOS COSTAS, 145.229 DWT (1982, NKK) σε Κορεάτες προς \$ 18 εκατ., τιμή που σε σύγκριση με την προ δύο εβδομάδων τιμή πώλησης του συνομηλικού DYNASTY, 132.837 DWT (1982, Hitachi) προς \$ 15 εκατ. ήταν αντικειμενικά ψηλότερη, παρά τη διαφορά μεγέθους.

Η κατηγορία των Panamax έδωσε μια αγοραπωλησία μοντέρνου τονάζ σε σταθερά εφετινά επίπεδα, με την πώληση του GOLDEN GUNN, 74.759 DWT (2005, Hudong) σε Έλληνες προς \$ 50,5 εκατ. Το ίδιο μπορεί να θεωρηθεί και στην περίπτωση της πώλησης του παλαιού PETER S, 66.764 DWT (1984, Sumitomo) σε Κορεάτες προς \$ 16 εκατ.

Στον τομέα των Supramax είναι τουλάχιστον εντυπωσιακή, αν όχι απίστευτη, η τιμή των \$ 46,5 εκατ. που ανακοινώθηκε ότι πωλήθηκε σε συμφέροντα ΗΠΑ καθένα από τα FORTUNE BRIGHT και FORTUNE GLORY, 53.350 DWT (2003, Kanasashi), εάν συγκριθεί με συναλλαγές του διμήνου. Το κατά 2 χρόνια νεότερο NIKOLAS, 52.347 DWT (2005, Tsuneishi) είχε πωληθεί προ μηνός στην ίδια τιμή, και το συνομηλικό αλλά βέβαια μικρότερο MANDARIN GLORY, 9.406 DWT (2003, Nandong) είχε πωληθεί στις αρχές του έτους σε δυσανάλογη απόσταση τιμής \$ 40 εκατ. Σε σύγκριση με τα παραπάνω, είναι προφανής η... καταδίκη του NORD MARINER, 53.000 DWT (2006, Shanghai) που εξ αιτίας των 3 χρόνων TC προς \$ 18.000/ημέρα πωλήθηκε προς \$ 41 εκατ.

Στη μικρότερη κατηγορία, το LARK, 23.723 DWT (1996, Kurushima) πωλήθηκε σε αγνώστους προς \$ 21,75 εκατ., τιμή ελαφρά βελτιωμένη από την πώληση του αδελφού πλοίου GOLDEN NOVA, 23.709 DWT (1996, Kurushima) στις αρχές του έτους προς \$ 21,5 εκατ. Μεγαλύτερο το ABBOT POINT, 27.410 DWT (2006, Hudong) πωλήθηκε σε Γερμανούς προς \$ 22 εκατ. Το SAINT RAFAEL A, 16.312 DWT (1980, Imabari) βρήκε άγνωστο αγοραστή προς \$ 4,3 εκατ., το ANTILLES, 12.235 DWT

(2000, Shin Kochi) πωλήθηκε σε αγνώστους προς \$ 14 εκατ. και το νεότερο SIDER SWAN, 12.259 DWT (2001, Kushima) πωλήθηκε σε Τούρκους προς \$ 14,5 εκατ.

Το τέταρτο VLCC που άλλαξε χέρια το τελευταίο δεκαπενθήμερο ήταν το NURI, 285.933 DWT (1992, Daewoo), το οποίο αν και single hull, πωλήθηκε στην Transmed προς \$ 39 εκατ. χάρη στην ηλικία του που αφήνει περιθώρια πολλαπλής αξιοποίησης. Η τιμή όμως γίνεται απόλυτα κατανοητή σε αντίθεση με την τιμή των \$39,5 εκατ. που ανακοινώθηκε προ εβδομάδος ότι πωλήθηκε το πολύ παλαιότερο single hull APOLLO SHOJU, 258.034 DWT (1986, Mitsubishi) στη Modec για conversion. Το παλαιό αλλά προικισμένο με διπλό κέλυφος και SS 8/2010 coiled Panamax ALLEGRO DOUBLE, 67.980 DWT (1983, Zaliv) αγοράστηκε από την Aegean Marine προς \$ 11,8 εκατ. Τα βουλγαρικής ναυπήγησης single hull products ARIES και MERCURE, 29.751 DWT (1993/1992, Varna) πωλήθηκαν σε αγνώστους προς \$ 19 εκατ. en bloc και τα double bottom IMO III BRO TRADER και BRO TRANSPORTER, 14.316 DWT (1988/1989, Inchon) πωλήθηκαν σε Έλληνες προς \$ 15,5 εκατ. en bloc. Τέλος, νορβηγικά συμφέροντα αγόρασαν τα ιταλικής ναυπήγησης IMO I-III IEVOLI GOLD double bottom 7.079 DWT (1993), ATTILIO IEVOLI, 6.309 DWT dbl/dbl (1995), το IEVOLI SILVER, double bottom 5.400 DWT (1992) και TORQUATO, double bottom 5.400 DWT (1992) προς \$ 46 εκατ. en bloc.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η επιστροφή στο μοτίβο διάλυσης ενός Tanker την εβδομάδα, με την πώληση του Product M/T AIAS, 37.350 DWT (1981, Hashihama) στο Bangladesh προς \$ 475/ldt, εάν συνεχισθεί, δεν θα αλλάξει τίποτα στην προσφορά τονάζ, ενώ η επάνοδος της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου σε ανοδική τροχιά έριξε πάλι στις... ελληνικές καλένδες τις αποφάσεις για διάλυση bulkers. Η ανυπαρξία διάθεσης φαίνεται από το ότι προ 5 εβδομάδων πωλήθηκε για διάλυση ένα μικρό bulkier του 1971 και τώρα το ναυπήγησης 1972 SOHNET, 16.940 DWT, στην Ινδία προς άγνωστη τιμή. ☉

Μηνιαία Ανασκόπηση Ναυπηγήσεων Πλοίων Φεβρουάριος 2007

Κάτω από συνθήκες έντονης ζήτησης και εξίσου έντονες τάσεις αυξήσεως των ναυπηγικών τιμών, ο Φεβρουάριος 2007 υπήρξε μήνας μεγάλης δραστηριότητας, παρά την ανάπαυλα των κινεζικών διακοπών του Νέου Σεληνιακού Έτους. Είναι πιο περισσότερο από σαφές ότι το κύριο ενδιαφέρον έχει στραφεί στα bulkcarriers που κυριαρχούν στις σχετικές αναφορές - αν δεν τις μονοπωλούν.



Η επάνοδος της Daewoo με το νέο της bulkcarrier project των 180.000 DWT σηματοδότησε όχι απλώς την επανεμφάνιση των «μεγάλων» Κορεατών στο χώρο του χύδην φορτίου αλλά και άνοδο των τιμών, που εν μέρει μόνο μπορεί να δικαιολογηθεί από το πράγματι προωθημένο specification.

Βασίζομενη στην τεχνική και εμπορική υποστήριξη της μητρικής εταιρείας, ακολούθησε και η Daewoo-Mangalia, σε πρώτη εμφάνιση για τόσο μεγάλη και δαπανηρή μονάδα. Παράλληλα, η είσοδος στην αγορά του υπό κατασκευήν νέου ναυπηγείου της STX στην Κίνα, τόσο με το 58.000 DWT supramax, όσο και το 181.000 DWT caper, έδωσε νέο περιεχόμενο στην κούρσα για νέα και διαθέσιμα slots.

Νέα ναυπηγεία «φυτρώνουν» καθημερινά στην Κίνα. Και ο αγώνας για το «who is who», τι μπορεί κανείς να περιμένει για καθένα από αυτά, είναι σκληρός. Χρειάζεται σοβαρή ενημέρωση για να μη χάνει κάποιος τον καιρό του...

Και όσο οι τιμές των prompt second hand πλοίων ανεβαίνουν, τόσο το ενδιαφέρον για προσφυγή στα ναυπηγεία φουντώνει! Ας ρίξουμε όμως μια ματιά στις πράξεις του Φεβρουαρίου:

Owner	Builder	Ship Type	DWT	No	Delivery	Price	Comments
Anangel	STX China	BC	181.000	4	2010	\$76 m	
Samonas	STX China	BC	181.000	2	2010	\$76 m	
Chandris	Daewoo	BC	180.000	2	1&6/09	\$82 m	
Neda	Daewoo	BC	180.000	2	Late 2009	\$81.7 m	[Reported]
Tsakos	DMSE Mang.	BC	180.000	4	2010	\$76 m	
Dynacom	New Century	BC	176.000	4	2010	\$65 m	
Neda	STX China	BC	58.000	2	2009	\$38.5 m	
Trojan	STX China	BC	58.000	4	2009/10	\$38.5 m	
St. Michael	STX China	BC	58.000	2	2009	\$38.5 m	
EST	Jinling	BC	57.000	6+2	2009/10	\$35 m	
Goldenport	Korean Yard	PC	75.000	2	2008	\$54 m	[Part invest]
Remi	Sekyeong	Chem.	17.000	4+2	2009	\$28 m	
Danaos	Jiangnan	CV	6.800 teu	4	2010	\$95 m	

(Υπενθυμίζουμε ότι οι αναφερόμενες τιμές αποτελούν εκτίμηση αξιών και όχι τιμές των συγκεκριμένων συμβολαίων.)



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



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*



» ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Φεβρουάριος 2007

Σε αντίθεση με το μήνα Ιανουάριο, οπότε είδαμε μια αύξηση στις τιμές σε όλες τις αγορές ξηρού φορτίου, ο Φεβρουάριος δεν διατήρησε αυτήν την ανοδική τάση. Όλοι οι μέσοι βαλτικοί δείκτες ξηρού φορτίου παρουσίασαν πτώση το Φεβρουάριο, συνέπεια των χαμηλότερων ναύλων. Πιο συγκεκριμένα, ο γενικός Baltic Dry Index Φεβρουαρίου 2007 βρίσκεται στις 4.333 μονάδες, 140 μονάδες χαμηλότερα αυτών του Ιανουαρίου. Ο Baltic Capesize Index ήταν ο δείκτης με τη μικρότερη πτώση, μόνο κατά 16 μονάδες, κατά συνέπεια σταθερός καθ' όλη τη διάρκεια του μήνα. Οι μέσοι μηνιαίοι Baltic Panamax και Supramax δείκτες μειώθηκαν από 128 και 185 μονάδες αντίστοιχα. Είναι η πρώτη φορά από τον Οκτώβριο 2006 που οι μηνιαίοι μέσοι δείκτες παρουσιάζουν όλοι μια πτώση. Βέβαια, αξίζει να αναφερθεί και το γεγονός ότι η Κίνα (η οποία επηρεάζει τις διεθνείς ναυλαγορές) διανύει περίοδο εορτασμών.

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

Ο **πίνακας 1** παρακάτω απεικονίζει τη μέση μηνιαία μεταβολή για κάθε δείκτη και τη συγκρίνει με αυτή του προηγούμενου μήνα.

Πίνακας 1. Μέσοι μηνιαίοι βαλτικοί δείκτες

	BDI	BCI	BPI	BSI
January Average	4.473	6.234	4.303	2.966
February Average	4.333	6.218	4.175	2.781
Change	-140	-16	-128	-185
	▼	▼	▼	▼

Αγορά Handy

Οι χρονοναυλώσεις παρουσίασαν μια πτώση, πέφτοντας κάτω από τα 29.000 USD. Οι ναύλοι από USG προς Continent ήταν αυτοί που επηρεάστηκαν περισσότερο. Επίσης, ο αριθμός των χρονοναυλώσεων ήταν σχετικά μικρότερος.

Ο πίνακας παρακάτω απεικονίζει μερικές χρονοναυλώσεις που πραγματοποιήθηκαν καθ' όλη τη διάρκεια της πρώτης εβδομάδας του μήνα.

Υπήρξε μια επιβράδυνση κατά τη διάρκεια της δεύτερης εβδομάδας του μήνα και είδαμε λιγότερα κλεισίματα. Σε time charter είδαμε το «Navios



Mercator» (53.553 dwt, built 2002) που κλείστηκε για 8-10 μήνες στα 31.000 USD με παράδοση Tuiticorin και επαναπαράδοση παγκοσμίως, καθώς και το «Libre» (52.551 dwt, built 2001) ναυλώθηκε για μια περίοδο 3-6 μηνών στα 29.500 USD με παράδοση Lanshan και επαναπαράδοση παγκοσμίως. Τρία supramaxes, όλα χτισμένα το 2001, έκλεισαν επίσης για spot trips με ναύλους που κυμαίνονται μεταξύ 28.000-30.000 USD.

Πλησιάζοντας την κινεζική πρωτοχρονιά, η αγορά αγνόησε το γεγονός πως η Κίνα ήταν «κλειστή». Μια έλλειψη χωρητικότητας ανάγκασε τους ναυλωτές να ανεβάσουν τους ναύλους. Οι ναύλοι Continent/East έφταναν στα 29.000 USD ημερησίως. Οι ανοδικές τάσεις της αγοράς ωφέλησαν τα φορτία Ατλαντικού. Αρκετά supramaxes κλείστηκαν, συμπεριλαμβάνοντας πολλές περιόδους ναυλώσεων. Το «Ocean Perfect» (52.500 dwt, built 2003) έκλεισε στα 30.000 USD για ένα ταξίδι Dunkirk/USG προς Far East. Στον Ειρηνικό, αν και η δραστηριότητα κινούνταν σε πιο αργούς ρυθ-

μούς, οι ναύλοι σημείωσαν άνοδο.

Το «Kend Sirius», ένα 2003 built supramax, ναυλώθηκε για ένα έτος στα 27.350 USD με παράδοση Haldia και την επαναπαράδοση παγκοσμίως, καθώς και το αξιο αναφοράς «Fassa», ένα 2006 built supramax, που κλείστηκε για τρία έτη (charterers Korea Line) στα 25.500 USD με παράδοση και επαναπαράδοση παγκοσμίως.

Αγορά Panamax

Η αγορά Panamax ξεκίνησε το μήνα παρουσιάζοντας μια ελαφρά αύξηση, με τον Ατλαντικό να παραμένει η κύρια αιτία. Υπήρξαν αρκετά κλεισίματα, καθώς και πολλές ναυλώσεις περιόδου. Το «VS Pinotage» (76.662 dwt, built 2005) έκλεισε για 11-13 μήνες στα 31.000 USD την ημέρα με παράδοση Skaw-Passero και επαναπαράδοση παγκοσμίως. Επιπλέον, το «Transgiant» (71.731 dwt, built 1993) και το «Endless» (73.427 dwt, built 1999) κλείστηκαν και τα δύο για 4-6 μήνες στα 34.000 USD και 34.500 USD αντίστοιχα.

Καθ' όλη τη διάρκεια της δεύτερης εβδομάδας του μήνα η αγορά βελτιώθηκε ελαφρώς, με τις μέσες χρονοναυλώσεις να ανεβαίνουν σχεδόν 1.000 USD, και πάλι λόγω της δύναμης στην Atlantic αγορά.

Είδαμε πάλι αρκετές χρονοναυλώσεις, όπως το «Audax» (75.220 dwt, built 2001) που έκλεισε για μια περίοδο 4-6 μηνών στα 33.500 USD με παράδοση Niihama και επαναπαράδοση παγκοσμίως και το «Anastasia» (75.331 dwt, built 2006) που ναυλώθηκε στα 36.000 USD για περίοδο 5-7 μηνών με παράδοση Hamburg και επαναπαράδοση παγκοσμίως.

Το «Anna» (75.500 dwt, built 2002) κλείστηκε στα 38.000 USD με παράδοση Pylos στα μέσα Φεβρουαρίου και επαναπαράδοση Singapore/Japan. Ακόμη και σε όλη τη διάρκεια των εορτασμών της Chinese Golden Week, η αγορά παρέμεινε αρκετά σταθερή, ειδικά όσον αφορά τις χρονοναυλώσεις. Το «Jin He» (77.250 dwt, built 2006) έκλεισε για δυόμισι έτη στα 28.250 USD με παράδοση

Πίνακας 2: Handymax κλεισίματα

NAME	DEADWEIGHT	BUILT	DELIVERY	REDELIVERY	RATE	CHARTERERS
Ken Unity	48.913	1999	Cannakkale 8-12 Feb	PMO	\$26.000	Charterer not reported
Peregrine	50.913	2001	Pohang 9-11 Feb	US Gulf	\$25.500	HMM Seoul
Primno	53.000	2005	Qingdao spot	Black Sea	\$28.000	Charterer not reported
Yasa Ozcan	56.000	2006	Thailand 5-9 Feb	China	\$30.000	Winning
Ocean Glory	56.039	2006	West Africa 15-18 Feb	China	\$31.000	BHP Billiton NL
Smart	36.206	1982	D.E.S 10-15 Feb	Atlantic	\$20.000	Island View Durban
Pacific Pioneer	42.000	1992	Karachi 5-10 Feb	China	\$23.000	Charterer not reported
Sophia	45.758	1996	China spot	China	\$25.000	Noble Chart
Halo Friends	47.240	1997	UKCont 05-10 Feb	Spore/Jpn Rge	\$25.500	Cargill Geneva
Jin Fu	50.777	2001	West Africa spot	worldwide	\$30.500	STX Panocean
Nordflex	52.300	2002	Xingang Feb 12-15	east coast India	\$27.750	Charterer not reported
Cos Lucky	52.395	2003	SW Pass Feb 15-22	Spore/Jpn Rge	\$38.000	Korea Line
CMB Talent	52.403	2001	Inchon 5 Feb	Pakistan	\$29.000	Shadab
Port Nelson	53.553	2001	Boston Feb 7-13	WCSA	\$32.000	DBCN
Darya Taal	30.005	1998	Beira Feb 6-10	Med	\$24.000	Island View Durban

Kosichang και επαναπαράδοση παγκοσμίως.

Το 1978 built «Lia» (69.443 dwt) κλείστηκε για 24-30 μήνες στα 17.000 USD με παράδοση Far East και επαναπαράδοση παγκοσμίως. Τέλος, μία ακόμη χρονοναύλωση, το «De Zhou Hai» (69.963 dwt, built 1995) που κλείστηκε για 4-6 μήνες στα 36.000 USD την ημέρα με παράδοση Passero αρχές Μαρτίου και επαναπαράδοση παγκοσμίως.

Αγορά Capesize

Η αγορά Capesize ήταν η μόνη αγορά στον ξηρό τομέα που κράτησε μια σταθερή θέση αυτόν το μήνα. Το κινεζικό νέο έτος πλησίαζε και οι ναύλοι ανέβαιναν. Είδαμε το «Eridge» (122.792 dwt, built 1993) να ναυλώνεται από τη Swissmar για 5-7 μήνες στα 46.000 USD με παράδοση Rizhao και επαναπαράδοση παγκοσμίως και το «Alpha Friendship» (161.417 dwt, built 1996) για 3-6 μήνες στα 63.500 USD με παράδοση Xingang και επαναπαράδοση παγκοσμίως. Όσον αφορά τα spot κλεισίματα το «Anangel Destiny» (171.997 dwt, built 1999) κλείστηκε στα 93.000 USD ημερησίως με παράδοση Gijon και επαναπαράδοση

Far East, το «Bulk China» (176.274 dwt, built 2005) στα 87.000 USD με παράδοση Passero και επαναπαράδοση Japan, και το «Shagang First» (177.000 dwt, 2006 built) στα 90.000 USD με παράδοση Immingham και επαναπαράδοση Far East.

Καθ' όλη τη διάρκεια της δεύτερης εβδομάδας του μήνα οι χρονοναυλώσεις συνέχισαν να βελτιώνονται, ειδικά στον Ατλαντικό. Είδαμε αρκετές χρονοναυλώσεις να πραγματοποιούνται. Το «Anangel Legend» (161.059 dwt, built 1996) κλείστηκε στα 62.000 USD την ημέρα για 4-6 μήνες από τη Swissmar με παράδοση Yantai και επαναπαράδοση παγκοσμίως, το «Alpha Millenium» (170.415 dwt, built 2000) ναυλώθηκε από την Cargill για 3-6 μήνες στα 66.500 USD με παράδοση Luojing και επαναπαράδοση παγκοσμίως, και το «Bright Century» που κλείστηκε στα 65.000 USD την ημέρα για 4-6 μήνες με παράδοση China και επαναπαράδοση παγκοσμίως.

Άξιο αναφοράς είναι και το «Ocean Cosmos» (171.191 dwt, built 2000) καθώς έκλεισε στα 99.000 USD για ένα ταξίδι από Passero προς

China! Τέλος, το «Anangel Vision» (171.997 dwt, built 2007) κλείστηκε για 5 έτη σε Chinese Charterers στα 46.300 USD με παράδοση Daewoo shipyard στα μέσα Μαρτίου και επαναπαράδοση παγκοσμίως.

Με την Κίνα να βρίσκεται σε διακοπές, υπήρξαν πολύ λιγότερα κλεισίματα καθ' όλη τη διάρκεια της τρίτης εβδομάδας, και οι τιμές παρουσίασαν μια πολύ ελαφρά πτώση.

Το «Andros Warrior» (171.931 dwt, built 1986) κλείστηκε για ένα ταξίδι με παράδοση Hunterston και επαναπαράδοση China στα 74.500 USD και το «Cape Falcon» (161.475 dwt, built 1993) στα 57.000 USD με παράδοση Rizhao και επαναπαράδοση Japan. Το προαναφερθέν γεγονός δείχνει ξεκάθαρα το ρόλο της Κίνας στη συνολική δραστηριότητα της αγοράς, καθώς και την επιρροή της στις διεθνείς ναυλαγορές.

Εν κατακλείδι, η Cape αγορά φάνηκε να είναι η μόνη αγορά που παρέμεινε κάπως σταθερή αυτόν το μήνα. Με το πέρας των κινεζικών εορτασμών αρκεί απλώς να περιμένουμε, για να δούμε τι μας επιφυλάσσει ο επόμενος μήνας. ●



THE FINEST INSURANCE SOLUTIONS FROM THE LEADING GREEK MARINE INSURER

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

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

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

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

www.aigaion.gr

AIGAION
INSURANCE COMPANY S.A.

100, VOULIAGMENIS AVENUE, 166 74 GLYFADA, ATHENS, GREECE, TEL.: +30 210 9119910, FAX: +30 210 9641340, E-MAIL: marine@aigaion.gr

Το «Semirio» στο στόλο της Diana Shipping



Η εισηγμένη στο NYSE ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία Diana Shipping ανακοίνωσε την αγορά ενός υπό κατασκευή πλοίου μεταφοράς ξηρού φορτίου capesize, χωρητικότητας 175.000 dwt. Το πλοίο, που αγοράστηκε αντί 98 εκατ. δολ., κατασκευάζεται στα ναυπηγεία Shanghai Waigaoqiao και ονομάζεται «Semirio».

Το «Semirio» αναμένεται να παραληφθεί από την

Diana Shipping τον Ιούνιο του 2007 και θα απασχοληθεί με χρονοναύλωση από την BHP Billiton διάρκειας τεσσάρων ετών με οψιόν τη συνέχιση της συμφωνίας για ένα επιπλέον έτος.

Ο μέσος ημερήσιος ναύλος για τα δύο πρώτα χρόνια συμφωνήθηκε στα 51.000 δολάρια ενώ για τα υπόλοιπα δύο στα 31.000 δολάρια. Για το επιπλέον πέμπτο έτος ο ημερήσιος ναύλος θα είναι στα 48.500 δολάρια.

Από τα δύο πρώτα χρόνια της ναύλωσης η Diana Shipping θα αποκομίσει μεικτά κέρδη περί τα 35,7 εκατ. δολ., ενώ στην περίπτωση που θα ενεργοποιηθεί η οψιόν της πέμπτης χρονιάς τα μεικτά έσοδα θα φτάσουν τα 74 εκατ. δολ.

Παράλληλα, η ναυτιλιακή εταιρεία προχώρησε στην πώληση του πλοίου τύπου capesize «Pantelis SP» αντί του ποσού των 81 εκατ. δολ.

(πριν από τις προμήθειες). Το πλοίο μεταφοράς ξηρού φορτίου είναι χωρητικότητας 169.883 dwt, ναυπηγήθηκε το 1999 και είχε αγοραστεί το 2005 από την Diana Shipping αντί 63,5 εκατ. δολαρίων.

Η εταιρεία ανακοίνωσε επίσης τη χρονοναύλωση του panamax «Clio», χωρητικότητας 73.691 dwt, στην Cargill International S.A. για διάστημα 23-25 μηνών με ημερήσιο έσοδο (μικτό) 27.000 δολάρια.

Η Diana Shipping, συμφερόντων του Έλληνα πλοιοκτήτη κ. Συμεών Παληού, ελέγχει ένα στόλο αποτελούμενο από 13 πλοία panamax και τέσσερα capesize, μεταφοράς ξηρού φορτίου (στους αριθμούς συμπεριλαμβάνονται και τα δύο υπό κατασκευή πλοία της εταιρείας). ☉



Ανεβάζει τον πήχυ η Omega Navigation

Δύο νεότευκτα panamax product tankers, τύπου Ice Class 1A, αγόρασε η εισηγμένη στη Νέα Υόρκη, ελληνικών συμφερόντων, ναυτιλιακή εταιρεία Omega Navigation.

Τα πλοία, που θα ονομαστούν «Omega Emmanuel» και «Omega Theodore», είναι χωρητικότητας 73.000 τόνων το καθένα, ναυπηγούνται στα ναυπηγεία STX της Νότιας Κορέας και θα παραδοθούν στην Omega το Μάρτιο και τον Απρίλιο αντίστοιχα, του 2007.

Με την παραλαβή των νεοτεύκτων η Omega

Navigation αυξάνει τη δύναμη του στόλου του στα οκτώ πλοία, συνολικής χωρητικότητας 512.358 dwt.

Η αξία των πλοίων ανέρχεται, περίπου, στα 120 εκατ. δολάρια.

Επίσης, η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία έχει συνάψει οψιόν για την απόκτηση δύο επιπλέον double hull Ice Class 1A product carriers. Τα υπό κατασκευή πλοία αναμένονται να παραδοθούν στην εταιρεία μεταξύ Αυγούστου και Σεπτεμβρίου 2007. ☉



Σε blank check επένδυσε η Excel Maritime

Η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία, εισηγμένη στο NYMEX, Excel Maritime ανακοίνωσε τη δημιουργία μιας ανοικτής μορφής εταιρείας, «blank check».

Η Oceanaut, όπως ονομάστηκε η εταιρεία, θα στραφεί στην αγορά πλοίων, την εξαγορά άλλων ναυτιλιακών εταιρειών και γενικώς θα ασχοληθεί με επενδύσεις στη ναυτιλία.

Ως αρχικό ποσόν η Excel επένδυσε στην Oceanaut 11 εκατομμύρια δολάρια.

Το πρώτο ελληνικό «blank check» στη ναυτιλία συστάθηκε από την κ. Αγγελική Φράγκου της Navios Maritime.

Το «Ferro Fos» παρέλαβε η Metrostar Management

Ακόμα ένα πλοίο πρόσθεσε στο στόλο της η εταιρεία Metrostar Management του Θεόδωρου Αγγελόπουλου. Πρόκειται για το πλοίο τύπου capesize bulk carrier M/V «Ferro Fos», χωρητικότητας 176.000 dwt, από το ναυπηγείο Universal της Ιαπωνίας, κατασκευασμένο υπό την επίβλεψη του Nippon Kaiji Kyokai, το οποίο και ύψωσε την ελληνική σημαία, όπως άλλωστε όλα τα πλοία της ναυτιλιακής εταιρείας.

Το «Ferro Fos» τελεί υπό τη διαχείριση της Metrostar Management Corp., η οποία επί του παρόντος διαχειρίζεται ένα στόλο τεσσάρων πλοίων αποτελούμενο από δύο VLCCs και δύο capesize bulk carriers.

Παράλληλα η εταιρεία έχει σε εξέλιξη ένα ναυπηγικό πρόγραμμα το οποίο περιλαμβάνει την κατασκευή ενός bulkier τύπου capesize και επτά δε-



ξαμενόπλοιων, από τα οποία τα τέσσερα είναι τύπου VLCC και τρία τύπου suezmax. Τα πλοία σταδιακά θα παραδοθούν στη Metrostar μέχρι το 2010. ☉

Στα 5 LNG ανήλθε ο στόλος της Maran Gas

Στη ναυτιλιακή εταιρεία Maran Gas του Ομίλου Αγγελικούση πούλησε το μερίδιό της ενός υπό κατασκευήν πλοίου μεταφοράς υγροποιημένου φορτίου η νορβηγική ναυτιλιακή εταιρεία Golar LNG. Το πλοίο που κατασκευάζεται στα ναυπηγεία της Daewoo και είναι χωρητικότητας 145.700 κ.μ. πουλήθηκε αντί του ποσού των 92,5 εκατ. δολαρίων.

Με την αγορά του συγκεκριμένου πλοίου ο Όμιλος Αγγελικούση ελέγχει σήμερα ένα στόλο από πέντε LNG.

Ειδικότερα, τα τρία από αυτά είναι ναυλωμένα στη Ras Gas μέχρι το 2030 και τα δύο από αυτά έχουν χωρητικότητα 145.000 κ.μ., το τρίτο 145.700 κ.μ. ενώ το τέταρτο είναι υπό κατασκευήν στα ναυπηγεία της Daewoo στην Κορέα. ☉

Η Monarch Classic Cruises ανοίγει νέους τουριστικούς ορίζοντες

«**Δ**εν ήρθαμε να δηλώσουμε μια παροδική παρουσία ως διάττοντες αστέρες. Ήρθαμε να εδραιώσουμε τη θέση μας και αυτός είναι ο στόχος μας για τα επόμενα χρόνια. Εμείς μπορούμε να φύγουμε, όμως η Monarch Classic Cruises θα είναι εδώ παρούσα και εδραιωμένη στην περιοχή μας» ανέφερε στη διάρκεια εκδήλωσης προς τους ταξιδιωτικούς πράκτορες ο πρόεδρος της εταιρείας, κ. Μιχάλης Λάμπρου.

Η Monarch Classic Cruises πρόκειται να ξεκινήσει το 2007 με τριήμερες, τετράήμερες και επτάήμερες κρουαζιέρες από το λιμάνι του Πειραιά με δύο κρουαζιερόπλοια, ενώ τον επόμενο χρόνο σκοπεύει να επεκταθεί και σε άλλες περιοχές.

Η εταιρεία πρόκειται να χρησιμοποιήσει τα κρουαζιερόπλοια «Ocean Countess» -το οποίο

αντικαθιστά το «Ocean Monarch»- και «Blue Monarch» στις κρουαζιέρες που θα πραγματοποιήσει στα νησιά του Αιγαίου και στην Τουρκία.

«Είμαι πεπεισμένος ότι όλοι μαζί θα προχωρήσουμε μπροστά και θα ανοίξουμε νέους τουριστικούς ορίζοντες, κάτι που οπωσδήποτε θα ωφελήσει γενικότερα τον τόπο μας και θα τον προβάλει διεθνώς, ούτως ώστε όχι μόνο να ανοίξουν αλλά και να αναπτυχθούν οι διεθνείς αγορές προς την πατρίδα μας, τα ανεπανάληπτα νησιά μας και την Ανατολική Μεσόγειο, που αποδεικνύεται μέρα με τη μέρα ο δεύτερος καλύτερος προορισμός τουριστικής αξιοποίησης, μετά την Καραϊβική» ανέφερε ο κ. Λάμπρου, προσθέτοντας ότι η εταιρεία ιδρύθηκε με σκοπό να προσφέρει στο επιβατηγό κοινό υψηλού επιπέδου κρουαζιέρες, κάτι που



έλειπε από την ελληνική αγορά.

«Γι' αυτόν ακριβώς το λόγο εργαζόμαστε όλοι και ελπίζουμε ότι η παρουσία μας στο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου θα ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του τουριστικού κοινού.

Ξεκινήσαμε αυτήν την προσπάθεια για να έχουμε κάποια συνέχεια και μοναδικός μας στόχος και επιθυμία είναι να παραμείνουμε σε αυτήν την αγορά». ☉

Ίδρυση Επιτροπής Εμπειρογνομόνων Ναυτιλιακών Συμβάσεων

Συγκροτήθηκε και άρχισε να λειτουργεί η Επιτροπή Εμπειρογνομόνων Ναυτιλιακών Συμβάσεων (ΕΕΝΣ), συμπληρώνοντας ένα κενό στο χώρο της ελληνικής ναυτιλίας. Η επιτροπή αποτελείται από πεπειραμένους και ειδικούς επαγγελματίες του κλάδου οι οποίοι προέρχονται από το ΣΜΝΣ (Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων - Hellenic Shipbrokers Association). Υπενθυμίζεται ότι το ΣΜΝΣ έχει μέλη 312 εταιρείες και την ευθύνη ναυλώσεων για τουλάχιστον 3.000 πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας, που διακινούν φορτία ετησίως άνω του ενός δισεκατομμυρίου τόνων.

Ειδικότερα οι υπηρεσίες της επιτροπής θα προσφέρουν υπηρεσίες για:

Γνωμοδότηση σε θέματα ναυτιλιακών συμβάσεων.

Γνωμοδότηση σε θέματα ναύλων.

Γνωμοδότηση σε θέματα διαιτησιών.

Γνωμοδότηση σε θέματα ναυλοσυμφωνιών.

Γνωμοδότηση σε θέματα μισθώσεων ναυτιλιακού



περιεχομένου.

Γνωμοδότηση σε θέματα αγοραπωλησιών πλοίων και πλωτών μέσων.

Γνωμοδότηση σε πλοία γραμμών.

Σύμφωνα με ανακοίνωση του Σωματείου Μεσιτών, τα προς γνωμοδότηση θέματα έχουν τη δυνατότητα να παρατεθούν στην ελληνική ή στην αγγλική γλώσσα, η δε γνωμοδότηση μπορεί να ανακοινωθεί γραπτώς στον ή στους αιτούντες μέσα σε διάστημα τριάντα πέντε ημερών από την ημερομηνία σύγκλησης της επιτροπής. ☉

Ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της Τραπέζης Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας το δωδεκάμηνο Ιανουαρίου - Δεκεμβρίου 2006 ανήλθε σε 14.324,7 εκατομμύρια ευρώ έναντι 13.871,4 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου δωδεκαμήνου 2005, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 453,3 εκατομμύρια ευρώ.

Ειδικότερα, το μήνα Δεκέμβριο 2006, το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 1.130,5 εκατομμύρια ευρώ έναντι 1.279,6 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου Δεκεμβρίου 2005. ☉

Εκπαιδευτικό πρόγραμμα σε ναυτιλιακά παράγωγα και διαχείριση κινδύνων

Σε συνέχεια της επιτυχούς διοργάνωσης της 13ης σειράς σεμιναρίων και της διαρκώς αυξανόμενης ζήτησης από την αγορά, το Κέντρο Συνεχούς Εκπαίδευσης & Επαγγελματικής Κατάρτισης (ΚΕΚ) του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών (ΟΠΑ), με την υποστήριξη της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών Μεσογειακών Πλοίων, του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων (HSA), της WISTA Hellas και του derivatives.gr, διοργανώνει τη 14η σειρά σεμιναρίων «Ναυτιλιακά παράγωγα και διαχείριση κινδύνων», τα οποία θα πραγματοποιηθούν στις 31 Μαΐου και 1 Ιουνίου 2007 στον Πειραιά. Το παγκοσμίως πρωτοποριακό αυτό πρόγραμμα δημιουργήθηκε από το ΟΠΑ και παρουσιάστηκε για πρώτη φορά στην

αγορά τον Ιανουάριο του 2004. Εισηγητές στο πρόγραμμα είναι οι: Καθηγητής Εμμανουήλ Καβουσανός (Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών) και επίκουρος καθηγητής Ηλίας Βισβίκης (ALBA Graduate Business School).

Το πρόγραμμα θα προσφέρεται σε δύο ανεξάρτητες θεματικές ενότητες δεκαέξι ωρών συνολικά (οκτώ ώρες σε κάθε ενότητα). Κάθε ενότητα θα διαρκέσει μία ημέρα. Το πρόγραμμα απευθύνεται σε στελέχη επιχειρήσεων από όλους τους τομείς της ναυτιλίας με ενδιαφέρον στη διαχείριση και αντιστάθμιση του επιχειρηματικού κινδύνου. Πιο συγκεκριμένα, μπορούν να παρακολουθήσουν πλοιοκτήτες, ναυλωτές, στελέχη από ναυτιλιακές εταιρείες, εταιρείες παραγωγής ενέργειας, ιδιωτι-

κές επενδυτικές εταιρείες, χρηματοοικονομικές εταιρείες, και τράπεζες, επίσης φοιτητές οικονομικών σχολών. Σε όλους τους συμμετέχοντες θα δοθεί Βεβαίωση Παρακολούθησης από το ΚΕΚ του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών.

Οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να υποβάλουν μέχρι και 29/5/2007 στο ΚΕΚ του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών (οδός Κεφαλληνίας 46, 6ος όροφος, τηλ.: 210-86.65.371-372-373), ώρες από 10.00 έως και 19.30, τα εξής δικαιολογητικά: (1) Αίτηση, (2) βιογραφικό. Θα τηρηθεί σειρά προτεραιότητας. Υπεύθυνοι επικοινωνίας: Οι κ. Καλκάνης Πέτρος, Γιαλιτάκης Φραγκίσκος στα τηλέφωνα 210-86.65.371-72-73. ☉

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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

Νομοθετικές πρωτοβουλίες για την ανάδειξη του Πειραιά



Συνάντηση με τον πρωθυπουργό Κωνσταντίνο Καραμανλή είχε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης, στη διάρκεια της οποίας τον ενημέρωσε για τη θετική ανταπόκριση της εφοπλιστικής κοινότητας στα μέτρα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας καθώς και για τις νομοθετικές πρωτοβουλίες για την ανάδειξη του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου.

Μετά τη συνάντηση με τον πρωθυπουργό, ο ΥΕΝ

δήλωσε στους δημοσιογράφους ότι πρόκειται να καταθέσει στη Βουλή πέντε νομοσχέδια που αφορούν κυρίως τη μεταφορά τμήματος υπηρεσιών της ναυτιλίας στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά. Ο κ. Κεφαλογιάννης δήλωσε στους δημοσιογράφους ότι «στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ολοκληρώνουμε τις μεταρρυθμίσεις, προχωρούμε στις μεγάλες επενδύσεις στο χώρο των λιμένων και ανοίγουμε νέα σελίδα στην ποντοπόρο ναυτιλία. Στο επόμενο χρονικό διάστημα θα κατατεθούν πέντε νέα νομοσχέδια που αφορούν τη μεταφορά του τμήματος των υπηρεσιών στη ναυτιλία στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά».

Σύμφωνα με τις δηλώσεις του υπουργού Ε.Ν. προωθείται άμεσα στη Βουλή το σχέδιο νόμου για τη δημιουργία θαλασσίων αλληλασφαλιστικών συνεταιρισμών P&I Club.

Τι απάντησε το ΠΑΣΟΚ

«Όταν ο κ. Κεφαλογιάννης μιλάει για μεταρρυθμι-

ση, προφανώς εννοεί την απορρύθμιση και την αποδιάρθρωση του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για την οποία φέρει στο ακέραιο την ευθύνη ο ίδιος, αλλά και ο πρωθυπουργός. Όσον αφορά στα λιμάνια, αντί για μεγάλες επενδύσεις, το μόνο που είδαμε ήταν κυβερνητική ανευθυνότητα, μεγάλη αναταραχή και αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομική και εμπορική δραστηριότητα», απάντησε ο υπεύθυνος Ανάπτυξης, Τουρισμού και Εμπορικής Ναυτιλίας του Κοινοβουλευτικού Συμβουλίου του ΠΑΣΟΚ, Χρήστος Παπουτσής, στις δηλώσεις του ΥΕΝ.

«Για τα πέντε νέα νομοσχέδια που προανήγγειλε ο κ. Κεφαλογιάννης, ουδείς γνωρίζει κάτι συγκεκριμένο από τη ναυτιλιακή κοινότητα. Εκτός κι αν είναι κάποιες εκκρεμότητες από την εκτέλεση των "συμβολαίων εξυπηρέτησης φίλων συμπερόντων", των οποίων η εκτέλεση, όπως έχει αποδειχθεί μέχρι σήμερα, σχεδιάζεται εν κρυπτώ και παρβύστω», πρόσθεσε ο κ. Παπουτσής.

Καλοτάξιδο το «United Resolve»

Στο λιμάνι της Πάχης προερχόμενο από τον Περσικό κόλπο -Kharg Island- κατέπλευσε το νέο δεξαμενόπλοιο του Ομίλου Καλλιμανόπουλου προκειμένου να εκφορτώσει φορτίο πετρε-



λαίου άνω των 135.000 τόνων, στις εγκαταστάσεις της εταιρείας Ελληνικά Πετρέλαια Α.Ε.

Το πλοίο με την ονομασία «United Resolve» (πρώην

«Glen Roy») αγοράστηκε από τον όμιλο το Δεκέμβριο του 2006, είναι χωρητικότητας 144.100 dwt, ολικού μήκους 273,04 μ., πλάτους 43,00 μ., ολικού βάθους 25,20 μ., και κατασκευάστηκε το 1992 στα ιαπωνικά ναυπηγεία Namura Shipping

Co. Ltd.

Σύμφωνα πάντα με την παράδοση του Ομίλου Καλλιμανόπουλου, με την ευκαιρία του πρώτου κατάπλου του «United Resolve» στο λιμάνι της Πάχης διοργανώθηκε τελετή τελέσεως αγιασμού από το σεβασμιώτατο μητροπολίτη Καλαβρύτων και Αιγιαλείας κ. Αμβρόσιο παρουσία πολλών καλεσμένων του ομίλου. Αμέσως μετά τον αγιασμό οι προσκεκλημένοι ευχήθηκαν να είναι καλοτάξιδο το νέο πλοίο και απόλαυσαν την άρτια οργάνωση και την άψογη φιλοξενία των επικεφαλής του ομίλου σε τοπική ταβέρνα.

Υπενθυμίζεται ότι η εταιρεία του ομίλου Marine Management Services M.C. διαχειρίζεται επίσης τα παρακάτω πετρελαιοφόρα πλοία σε μεταφορές πετρελαίων των Shell, BP, Chevtex, Hellpet, Exxonmobil, Vitol, IOC, SCI κ.λπ:

«United Endurance» χωρητικότητας 88.825 dwt, «United Dynamic», χωρητικότητας 147.720 dwt, «United Gallant» χωρητικότητας 147.532 dwt, «Anna P.C.» χωρητικότητας 147.253 dwt, «Pericles G.C.» χωρητικότητας 275.993 dwt, «United Moonlight» χωρητικότητας 55.272 dwt, «United Sunrise» 55.363 dwt και «United Triton» χωρητικότητας 55.406 dwt.

Παράλληλα ο Όμιλος Καλλιμανόπουλου θα παράλαβει εντός του 2007 τρία νεότευκτα δεξαμενόπλοια τύπου raphanax διπλών τοιχωμάτων και υψηλής τεχνολογίας από τα κινεζικά ναυπηγεία NCS.

Τέλος, το Σεπτέμβριο του 2006 ο όμιλος πρόσθεσε μια νέα παραγγελία έξι συνολικά πλοίων (3 Aframax και 3 Suezmax) στα ναυπηγεία της Κίνας New Times Century. ☉

Το νέο «πρόσωπο» του Πειραιά



Σύσκεψη με θέμα την ανάπλαση της λιμενο-βιομηχανικής ζώνης μεταξύ των δήμων Κερατσινίου και Δραπετσώνας -σε έκταση 640 στρεμμάτων- είχαν οι υπουργοί ΥΠΕΧΩΔΕ και ΥΕΝ με τη συμμετοχή του διοικητή της Εθνικής Τραπε-

ζης Ελλάδος, Τάκη Αράπογλου, εκπροσώπων φορέων και εταιρειών.

Στόχοι της ανάπλασης είναι η ενίσχυση του Πειραιά και η ανάδειξή του ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου, η έξοδος προς τη θάλασσα των κατοίκων των γύρω περιοχών και η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Για την εν λόγω ζώνη έχει εκδηλωθεί έντονο επιχειρηματικό ενδιαφέρον από ελληνικές και ξένες επιχειρήσεις, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι το σύνολο της επένδυσης ανέρχεται στο 1 δισ. ευρώ και η ανάθεση θα γίνει μετά από διεθνή διαγωνισμό.

Στη διάρκεια της σύσκεψης συμφωνήθηκε ότι από το σύνολο της έκτασης των 640 στρεμμάτων, τα 300 θα είναι χώροι πρασίνου, ενώ στο χώρο που απομένει θα δημιουργηθεί το επιχειρηματικό ναυτιλιακό κέντρο, κτίρια με σύγχρονες προδιαγραφές λιανικού εμπορίου, καταστήματα εμπορικά, αναψυχής και τουρισμού και κοινωφελών δραστηριοτήτων, καθώς και κατοικίες υψηλών προδιαγραφών.

Η αξιοποίηση της συγκεκριμένης περιοχής θα δημιουργήσει νέες οικονομικές δραστηριότητες για περίπου 3.500 νέες θέσεις εργασίας για τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής, η οποία εμφανίζει υψηλά ποσοστά ανεργίας. Θα αντιστρέψει τις δυσμενείς επιπτώσεις από παλαιότερες χρήσεις του συγκεκριμένου παραθαλάσσιου χώρου και θα παρέχει διέξοδο στους κατοίκους των δυτικών δήμων προς το θαλάσσιο μέτωπο. ☉



Mitsubishi auxiliary sets



Από 170kVA έως 2300kVA

50Hz - 380/450V (1500rpm)

60Hz - 460/480V (1200 & 1800rpm)

Χαμηλά επίπεδα θορύβου και κραδασμών

Χαμηλή κατανάλωση και χαμηλές εκπομπές ρύπων

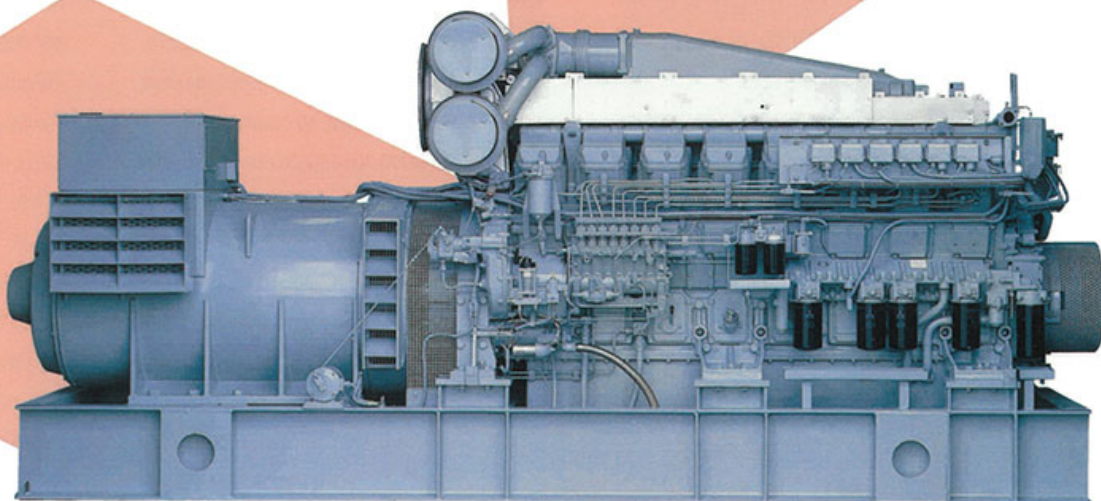
Με πιστοποίηση νηογνόμωνα

Αξιόπιστη ανταπόκριση λειτουργίας

Ελάχιστη συντήρηση

Παρακαταθήκη γνήσιων ανταλλακτικών

Εγγύηση τεχνικής υποστήριξης



AEIMA
ΑΕΒΕ ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ

Ζακύνθου 8, 185 41 Καμίνια (Πειραιάς), Τηλ. 210 4824676, Fax. 210 4824614
email: info@aeima.gr, www.aeima.gr

Τα επιτεύγματα της ελληνικής επιτροπής εκπαίδευσης νέων Κενυατών

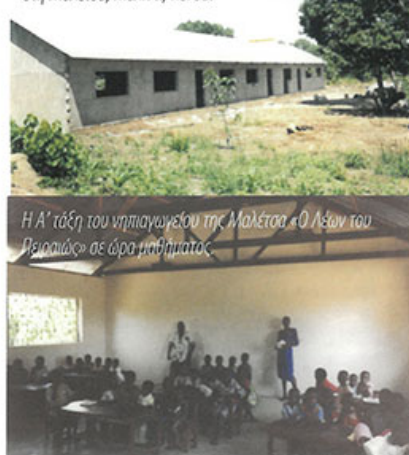
Ο κ. Απόστολος Δόμβρος είναι παλιός φίλος και συνεργάτης των «Ναυτικών Χρονικών» και ένα πρόσωπο που δεν χρειάζεται ιδιαίτερες συστάσεις στους ανθρώπους της ναυτιλίας.

Σήμερα θα προσπαθήσουμε να προσεγγίσουμε τις αθέατες πλευρές του χαρακτήρα του, αυτές που συγκροτούν τη διαφορετικότητα της προσωπικότητάς του. Μία από αυτές είναι και αυτή του οραματιστή. Του ατόμου που επιθυμεί ένα καλύτερο αύριο και αγωνίζεται ολόψυχα γι' αυτό.

Τα τελευταία χρόνια, ο κ. Δόμβρος επισκέπτεται κατά τους χειμερινούς μήνες την Κένυα. Σε αυτό το κράτος της Α. Αφρικής, εκτός των άλλων, έχει αναλάβει το συντονισμό της Ελληνικής Επιτροπής Εκπαίδευσης Νέων Κενυατών. Αυτή η επιτροπή έχει στόχο την προσφορά βοήθειας στα φτωχά παιδιά, κυρίως δε στα κορίτσια, αποσκοπώντας στη μόρφωσή τους. Ο κ. Δόμβρος μάς ενημέρωσε ότι έχουν ήδη δοθεί 60 υποτροφίες από τις οποίες οι 6 είναι για ανώτατες σχολές και οι 54 για λύκειο.

Το μεγάλο επίτευγμα της επιτροπής, όμως, είναι το χτίσιμο ενός τριτάξιου νηπιαγωγείου μέσα στη Σαβάνα στο οποίο φοιτούν ήδη οι πρώτοι 52 μαθητές! Παράλληλα έχει ξεκινήσει και το χτίσιμο μιας βιβλιοθήκης με τη δωρεά ενός Πειραιώτη εφοπλιστή, ο οποίος θέλει να κρατήσει την ανωνυμία του. «Με την προσπάθειά μας αυτή άρχισε το όνομα της Ελλάδας, εδώ στην ανατολική ακτή της Αφρικής, να γίνεται γνωστό και η ελληνική εμπορική ναυτιλία να παίζει έναν αλλιώτικο ρόλο. Αναφέρω την ελληνική ναυτιλία καθόσον τα περισσότερα μέλη της επιτροπής όσο και οι χορηγοί προέρχονται από την ελληνική εμπορική ναυτιλία» μας ανέφερε ο κ. Δόμβρος και συμπλήρωσε: «Αξίζει να αναφερθεί ότι το νηπιαγωγείο ονομάζεται Lion Of Piraeus κατόπιν επιθυμίας του βασικότερου χορηγού, που είναι ο κ. Δημήτρης Μπουτάλης, ιδιοκτήτης του ομώνυμου εστιατορίου στα πόδια του αγάλματος του Λέοντος, στην είσοδο του λιμανιού του Πειραιά.

Άποψη του νηπιαγωγείου «Ο Λέων του Πειραιώς» στη Μαλέτσα, Μαλίντι, Κένυα.



Φανταστείτε την έκπληξη κάθε Έλληνα, αν μέσα στην κενυατική σαβάνα, 10 χιλιόμετρα από την ακτή του Ινδικού ή 25 χλμ. από την πόλη Μαλίντι ή 145 χλμ. από το λιμάνι Μομπάσα ή 645 χλμ. από το Ναϊρόμπι, αντικρίσει στο χωματόδρομο προς το εσωτερικό της σαβάνας μια στήλη που θα γράφει: Malecha* Nursery School 'The Lion of Piraeus', Donated by the Greek Committee of Education of Kenyan Youth». ☉

* Malecha είναι το χωριό με τις λασποκαλύβες, εκεί πλησίον.

Εκδήλωση μνήμης για τον Απόστολο Κιουζέ Πεζά

Στο Πνευματικό Κέντρο της Νέας Κίου πραγματοποιήθηκε εκδήλωση μνήμης με την ευκαιρία της συμπλήρωσης 40 χρόνων του ευεργέτη της Ν. Κίου Απόστολο Κιουζέ Πεζά.

Ο εφοπλιστής Απόστολος Κιουζέ Πεζάς, καταγόταν από τα Βουρλά της Σμύρνης. Ήταν γιος του διπλωμάτη Σταματίου Κιουζέ Πεζά και της Γραμμα-

τικής Δρόσου από την Κίο της Προποντίδας στη Μικρά Ασία.

Ο Απόστολος Κιουζέ Πεζάς κατασκεύασε σημαντικά έργα, κυρίως στη μνήμη της μητέρας του όπως τον ιερό ναό της Θεομάνας, το διώροφο Δημοτικό Σχολείο, τον Ξενώνα που σήμερα στεγάζει το Λαογραφικό Μουσείο, την αίθουσα και τους κοιτώνες

της Χριστιανικής Εστίας της Ν. Κίου, ασφαλτόστρωσε βασικούς δρόμους του οικισμού φρόντισε για το έργο της ξύλινης προβλήτας στην παραλία, μήκους 180 μ.

Για τη ζωή και την προσφορά του μίλησαν ο δήμαρχος Γιώργος Μανινής, ο εφημέριος π. Δημοσθένης Γάτσιος, η συμβολαιογράφος, ανηψία του Απ. Πεζά Ευδοκία Οικονο-



Ο Καπετάν Κώστας Φράγκος

μπούλου, ο ιστορικός και μέλος της Εταιρείας Μελέτης Ελληνικής Ιστορίας Γ. Τσάκωνας και δικηγόρος παρ' Αρείω Πάγω, τ. προϊστάμενος Δικαστικού Τμήματος ΝΑτ Νικ. Χαλκιάς.

Επίσης ο καπετάν Κώστας Φράγκος θύμισε σημαντικές στιγμές του Απ. Πεζά.

Η Νέα Κίος αποτελεί ιστορική συνέχεια της Κίου της Μ. Ασίας, πόλης 15.000 κατοίκων χτισμένης στο μυχό του Κιανού κόλπου της Προποντίδας, έδρας της Μητρόπολης Νίκαιας και επινείου της Προύσας. Η σημερινή Νέα Κίος αποτελεί μια δυναμική πόλη 4.000 κατοίκων. Βρίσκεται Β.Δ. του Ναυπλίου και απέχει απ' αυτό 6 χλμ. ☉

* Τα στοιχεία από την εκδήλωση μνήμης είναι από την εφημερίδα ΑΡΓΟΛΙΔΑ

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

Νίκος Ευθυμίου: Η έλλειψη έμπυχου δυναμικού είναι αντίθετη με την ευημερούσα εικόνα της ναυτιλίας

Την ανάγκη ριζοσπαστικής αντίληψης και εξειδικευμένης θεώρησης έτσι ώστε μέτρα που αφορούν την παιδεία να μην αποτελούν τροχοπέδη για τους νέους που θέλουν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα, επισήμανε στην ομιλία του ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, κ. Νίκος Ευθυμίου. Ο πρόεδρος της Ένωσης, στο πλαίσιο της γενικής συνέλευσης της ΕΕΕ, αναφέρθηκε σφαιρικά στη σύγχρονη εικόνα της ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας σχολιάζοντας καίρια θέματα όπως η ναυτική εκπαίδευση, τα μέτρα για την ανταγωνιστικότητα της ποντοπόρου ναυτιλίας, οι επενδύσεις ξένων κεφαλαίων στους λιμένες της χώρας, τη χρυσή εποχή της ναυλαγοράς.

Οι προβληματισμοί, τα σχόλια και οι προβλέψεις του προέδρου της ΕΕΕ σηματοδότησαν τη φετινή

την Πολιτεία.

«Η ανάγκη απόκτησης νέων στελεχών, αριθμητικά και ποιοτικά, είναι επιτακτική» πρόσθεσε ο κ. Ευθυμίου, επισημαίνοντας ότι «θα πρέπει να πληροφορηθούν οι νέοι ότι στη θάλασσα τους περιμένει μια δημιουργική και ιδιαίτερα αποδοτική σταδιοδρομία με ανεμπόδιστη εξέλιξη στην ιεραρχία του πλοίου αλλά και της ναυτιλιακής επιχείρησης. Οι 572 ακάλυπτες θέσεις από τις 1.300 που προκήρυξε το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας για την εισαγωγή στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού για το έτος 2006/2007 είναι ένα καμπανάκι μεγάλου κινδύνου». Τάχτηκε αντίθετος με τη βαθμολόγηση της επίδοσης αυτών των παιδιών με το κριτήριο της στεριανής σταδιοδρομίας, υποστηρίζοντας ότι η ναυτιλία χρειάζεται άρτια εκπαιδευμένα επαγγελματικά στελέχη και όχι επιστήμονες ερευνητές, λέγοντας χαρακτηριστικά: «Καλοδεχούμενοι και αυτοί, αλλά πρώτα να εξασφαλιστεί η επάνδρωση με ασφάλεια και αποδοτικότητα του μεγάλου μας στόλου. Για την έρευνα και τις μελέτες υπάρχει πάντα καιρός. Για την επαρκή στελέχωση της γέφυρας και του μηχανοστασίου δεν υπάρχει. Και μάλιστα σε μια ναυτιλία με τεράστιες ανάγκες, η οποία έχει τη δυνατότητα συγχρόνως να αμβλύνει το οξύ πρόβλημα της ανεργίας της στεριάς».

Τα μέτρα αποσκοπούν στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας

Στη συνέχεια της ομιλίας του, ο κ. Ευθυμίου δήλωσε θετικός ως προς τα πρόσφατα μέτρα του ΥΕΝ σχετικά με την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας, χαρακτηρίζοντας ρεαλιστική την πολιτική που υλοποιεί σήμερα η κυβέρνηση, «η οποία έπεται από πολυετή και άγονο διάλογο, δισταγμούς και παλινδρομήσεις αποφάσεις να ανακοινώσει τα μέτρα που αποσκοπούν στη βελτίωση της χαμηλής ανταγωνιστικότητας του ελληνικού νηολογίου».

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ υποστήριξε ότι τα συγκεκριμένα μέτρα μπορούν να καλύψουν σε μεγάλο βαθμό την απόσταση που χωρίζει το ελληνικό



πλοίο από το πλοίο των ανταγωνιστών και των εταίρων της Ελλάδας, ευχόμενος, μάλιστα, η συγκεκριμένη πολιτική να ανοίξει το δρόμο της ενίσχυσης του εθνικού νηολογίου «όχι μόνον από τη δεξαμενή των δύο τρίτων του στόλου που βρίσκεται στην αποδημία, αλλά και με την ύψωση της σημαίας μας στα περίπου 550 πλοία που θα παραληφθούν την επόμενη τριετία από τα ναυπηγεία». Όσο για τη θέση της Ελλάδας στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη, ο κ. Ευθυμίου τόνισε ότι σήμερα είναι ακόμα πιο ισχυρή και αποτελεί δυναμική παράμετρο της εξωτερικής πολιτικής της χώρας, σύμφωνα με δημόσιες τοποθετήσεις του πρωθυπουργού και της υπουργού Εξωτερικών, φέρνοντας ως χαρακτηριστικό παράδειγμα τη συνεργασία της Ελλάδας με την ανερχόμενη υπερδύναμη, τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας.

Σύμφωνα δε με επίσημες δικές τους δηλώσεις, ο πρόεδρος της ΕΕΕ πρόσθεσε ότι το 50% των μεταφορικών αναγκών της Κίνας σε ξηρό φορτίο και το 60% σε υγρό εξυπηρετείται από πλοία ελληνικής πλοιοκτησίας ενώ δεν παρέλειψε να υπενθυμίσει στους παρευρισκόμενους το ζωηρό ενδιαφέρον που έχουν εκδηλώσει κινεζικές εταιρείες για τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά, την ευρύτερη συνεργασία με τη Δημοκρατία της



ομιλία του, που αν και έγινε στις 7 Φεβρουαρίου, πιστεύουμε ότι θα απασχολήσει τον Τύπο σε όλη τη διάρκεια του 2007.

Σχετικά με τη ναυτική εκπαίδευση, ο κ. Ευθυμίου επισήμανε την έλλειψη του έμπυχου δυναμικού, το οποίο έρχεται σε αντιδιαστολή με την ευημερούσα εικόνα της ναυτιλίας, τονίζοντας την ανάγκη συστράτευσης όλων με επικεφαλής την ίδια

Κορέας μετά τις αθρόες ναυπηγήσεις των Ελλήνων εφοπλιστών, αλλά και τις σχέσεις της χώρας μας με τα κράτη του Αραβικού κόλπου, που εκδηλώνουν ζωηρό επενδυτικό ενδιαφέρον στην προοπτική να γίνει η Ελλάδα ενεργειακός κόμβος για τη ΝΑ Ευρώπη.

Κάνοντας μια σύντομη ανασκόπηση των πεπραγμένων του 2006, ο πρόεδρος της ΕΕΕ αναφέρθηκε στη «χρυσή εποχή» της ναυλαγοράς προβλέποντας τη συνέχισή της και για το 2007 με κυρίαρχη αιτία «την αύξηση του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου, που διακινήθηκε στο ύψος ρεκόρ των 7,11 δισ. τόνων το 2005 και το 2006. Παράλληλα την ίδια περίοδο σημειώθηκε αύξηση και στον τομέα μεταφορικής εμπορευματοκιβωτίων, όπου όμως λόγω της παράδοσης πολλών νεότευκτων πλοίων παρατηρήθηκε μείωση των ναυλών.

Στο σημείο αυτό ο πρόεδρος της ΕΕΕ παρέθεσε ορισμένα ενδιαφέροντα στοιχεία σχετικά με τη χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου, ο οποίος έφτασε τα 190 εκατ. τ. δω, έναντι 165 εκατ. τ. του 2005 αντιπροσωπεύοντας το 18,90% του παγκόσμιου στόλου. Ο δε υπό ελληνική σημαία στόλος ανήλθε στα 54,2 εκατ. τ. δω, δηλαδή, το 26,38% του κοινοτικού. Παράλληλα, οι παραγγελίες νέων πλοίων το Δεκέμβριο του 2006 πλησίαζαν τα 550 πλοία, συνολικής χωρητικότητας περίπου 45 εκατ. τ. δω.

Όσον αφορά δε το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα, σύμφωνα με τα στοιχεία της Τραπεζής Ελλάδος, η ναυτιλία εισήγαγε το ποσό των 13.194 δισ. ευρώ, αύξηση -έναντι του αντίστοιχου διαστήματος του 2005 που ήταν 12.591 δισ. ευρώ- της τάξεως του 4,7%. ☉

Δυνατό ξεκίνημα με νέα προϊόντα

Στις 25 και 26 Ιανουαρίου 2007, η εταιρεία ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ διοργάνωσε στο κατάστημα τρεις διαδοχικές εκδηλώσεις με αντικείμενο την παρουσίαση της δραστηριότητας της εταιρείας και των νέων προϊόντων General Electric και Palazzoli.

Υπενθυμίζεται πως η εταιρεία ΤΣΟΥΚΑΤΟΣ είναι η μόνη που εδώ και 15 χρόνια διαθέτει κατ' αποκλειστικότητα τα ελληνικής προέλευσης καλώδια Cablel, ενώ στο φάσμα των προϊόντων της περιλαμβάνονται φωτιστικά σώματα, ηλεκτρολογικός εξοπλισμός και αντικρηκτικό υλικό πλοίων και εργοστασίων, διεθνώς αναγνωρισμένων κατασκευαστών, όπως οι ABB, ASP, Crabtree, Gewiss, Kawashima, KSS, Rittal, OBO, Sylvania, Vimar κ.ά. ☉



Derivatives and risk management in shipping

Έκδοση: 1η, Ιούνιος 2006
Εκδόσεις: Witherby Publishing, Λονδίνο
(www.witherbys.com, τηλ.: +44 (0) 20 7251 5341)

Διάθεση: TELSTAR, Ακτή Μιαούλη 57, 185 36
Manolis G. Kavussanos, Ph.D.,
mkavus@aub.gr, Καθηγητής

Χρηματοοικονομικής, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Αθήνα, Ελλάδα
Ilias D. Visvikis, Ph.D., ivisviki@alba.edu.gr,
Επίκουρος καθηγητής Χρηματοοικονομικής,
ALBA Graduate Business School, Αθήνα, Ελλάδα

Το βιβλίο *Derivatives and Risk Management in Shipping* είναι το πρώτο διεθνώς που αναλύει, μετράει και προτείνει στρατηγικές για τη διαχείριση όλων των επιχειρηματικών κινδύνων στη ναυτιλιακή αγορά, εξετάζει τη συνεισφορά τους στη γνώση στο αντικείμενο αυτό και είναι γραμμένο έτσι ώστε να είναι προσίτο σε όσο το δυνατόν ευρύτερο κοινό. Η διαχείριση κινδύνου είναι μια συνεχώς αναπτυσσόμενη περιοχή, με όλο και πιο πολλές επιχειρήσεις να εισέρχονται σ' αυτήν, αφού αρχίζουν να κατανοούν ότι συχνά η επιβίωσή

τους μεταξύ ανταγωνιστών εξαρτάται από την αποτελεσματική διαχείριση των επιχειρηματικών κινδύνων που αντιμετωπίζουν. Αυτό είναι ακόμα πιο σημαντικό για τη ναυτιλιακή αγορά, αφού η υψηλή μεταβλητότητα και κυκλικότητα στις τιμές των ναύλων και των τιμών καθιστά τη διαχείριση κινδύνου σημαντικό θέμα, με πρωτεύων ρόλο στην αποτελεσματική στρατηγική διαχείριση των επιχειρήσεων. Αυτοί οι κίνδυνοι, εάν διαχειριστούν σωστά, μπορούν να σταθεροποιήσουν τις χρηματοροές της επιχείρησης. Τα παράγωγα προϊόντα μπορούν να διαχειριστούν τους κινδύνους που πηγάζουν από τις διακυμάνσεις των τιμών των ναύλων, του πετρελαίου, των πλοίων, των τιμών διάλυσης των πλοίων, των επιτοκίων και των συναλλαγματικών ισοτιμιών, πιο αποτελεσματικά, με χαμηλότερο κόστος και πιο ευέλικτα. Το βιβλίο αυτό εξηγεί για πρώτη φορά πώς τα ναυτιλιακά παράγωγα προϊόντα μπορούν να χρησιμοποιηθούν στην καθημερινή διαχείριση των επιχειρηματικών κινδύνων, τα συγκρίνει με τις παραδοσιακές στρατηγικές και προτείνει πιο σύγχρονες στρατηγικές με πολλά αναλυτικά και πρακτικά παραδείγματα και εφαρμογές, τόσο για αντιστάθμιση κινδύνου όσο και για επενδυτικούς σκοπούς. ☉

Στη μνήμη του Νικολάου Γ. Παπαδόπουλου

Του Νίκου Ι. Κωστάρου



Έφυγε σεμνά κι αθόρυβα, γιατί σεμνός και αθόρυβος ήταν πάντα στη ζωή του, με καθαρό μυαλό μέχρι την τελευταία του πνοή, στα 89 χρόνια του. Αξιοπρεπής στη συμπεριφορά του, τίμιος και ακέραιος στις σχέσεις του, ευγενικός και ευχάριστος στις συναναστροφές του, ευπρεπής, διακριτικός, καλοπροαίρετος, ευπροσάγγερος, το μεγαλείο της ψυχής, ένα ξεχωριστό σημείο αναφοράς.

Άτομο χαρισματικό με ξεχωριστό ύφος

και χαρακτήρα, που ήξερε να σκέπτεται και να ενεργεί με σοβαρότητα και με αυξημένο αίσθημα ευθύνης. Μάθημα ευπρέπειας για όλους. Έτσι κέρδισε το σεβασμό, την εκτίμηση και τη συμπάθεια όλων όσοι είχαν την τύχη να τον γνωρίσουν και να συνεργασθούν μαζί του.

Γεννήθηκε στην Αθήνα στις 27-1-1918, με αρκαδική καταγωγή από τον Άγιο Σώστη Αρκαδίας. Γιος του Γεωργίου Ν. Παπαδόπουλου, που διατηρούσε εργοστάσιο φανελών στην πλατεία Κουμουνδούρου, και της Αντιγόνης Βαρβίας εξ Αθηνών, έλκοντας την καταγωγή από τη Ζάκυνθο, της οικογενείας του Conte Barbiani. Έτσι γαλουχήθηκε με στέρεες ελληνο-οικογενειακές αρχές που θεμε-

λίωσαν τον εξαιρετικό χαρακτήρα του με ευγένεια, με ήθος, με ελληνική αρχοντιά. Ένας αυθεντικός, καλλιεργημένος άνθρωπος.

Σπούδασε στη Νομική Σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών και αποφοίτησε το 1946. Εργάστηκε αρχικά ως υπάλληλος της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας και εν συνεχεία ως ελεύθερος επαγγελματίας δικηγόρος από το έτος 1950. Νυμφεύθηκε την αρχοντοπούλα Χρυσάνθη του καπετάν Κώστα Ν. Πατέρα και της αρχόντισσας Κατίνας του καπετάν Χρ. Λεμού από τις Οινούσσες. Στη ζωή του ευτύχησε έχοντας κοντά του εξαιρετική σύντροφο τη Χρυσάνθη, που του συμπαραστάθηκε σε όλη την έγγαμη ζωή. Από τη θυγατέρα τους, Αικατερίνη, απέκτησε 4 εγγόνια, την Αλίκη, τον Κώστα, τη Χρυσάνθη και τον Νικόλαο.

Επαγγελματικά, συνδέθηκε με το θείο του, αείμνηστο καπετάν Λέοντα Χρ. Λεμό, ενώ ανέλαβε το νομικό τμήμα της ναυτιλιακής εταιρείας ΕΥΠΛΟΙΑ. Υπήρξε στενός συνεργάτης και σύμβουλος μέχρι του θανάτου του καπετάν Λέοντα (1989). Ακόμη διετέλεσε πρόεδρος και μέλος των συμβουλίων πλοιοκτητριών Οινουσιών οικογενειών (Λεμού, Χατζηπατέρα, Πατέρα κ.λπ.) ενώ ως δικηγόρος απασχολήθηκε με τις ναυτιλιακές υποθέσεις τούτων από το γραφείο του στον Πειραιά, μέχρι και τη συνταξιοδότησή του, το 1990. Παράλληλα, συμμετείχε ενεργά σε εφοπλιστικές επιχειρήσεις συνεργαζόμενος στενά με τον καπετάν Λέοντα Λεμό και τον καταξιωμένο συνεργάτη του Ιωάννη Α. Πιπιλή. Μάλιστα, ένα σύγχρονο πλοίο του το ονόμασε COSTAS N. PATERAS στη μνήμη του πεθερού του καπετάν Κώστα Πατέρα.

Για μένα ο καπετάν Κώστας ήταν η αφορμή να γίνω ναυτικός, αφού πρώτα προσλήφθηκα στο εφοπλιστικό του γραφείο στον Πειραιά, όπου γνώρισα και το γαμπρό του Νίκο Παπαδόπουλο. Με παρότρυναν για τη θάλασσα και καμάρωναν για τη ναυτική μου σταδιοδρομία. Μάλιστα, με στεφάνωσε η αείμνηστη αρχόντισσα Κατίνα και βάπτισε το γιο μου Γιάννη η κυρία Χρυσάνθη. Έτσι, έχω με την οικογένεια στενούς συναισθηματικούς δεσμούς.

Το γραφείο του Νίκου Παπαδόπουλου είχε την ανθρώπινη ζεστασιά και την αγάπη των ναυτικών. Άψογη ήταν η συνεργασία του με τα στελέχη της εταιρείας. Ενέπνεε σεβασμό στο προσωπικό της Εύπλοιας αλλά και στο ναυτιλιακό κόσμο του Πειραιά. Δεν υπήρχαν παράπονα από τους ναυτικούς που είχαν ναυτιλιακές εκκρεμότητες. Έφευγαν με ικανοποίηση από το γραφείο του. Όταν ήρθε το πλήρωμα του χρόνου, δέχτηκε το ουράνιο κάλεσμα του Παντοδύναμου Θεού. Αφησε τα πρόσκαιρα, τα φθαρτά, τα γήινα και ταξίδεψε ανάλαφρος, ήσυχος και γαλήνιος στην ολόφωτη αιωνιότητα. Η εξόδιος ακολουθία τελέστηκε στο Α' Νεκροταφείο Αθηνών στις 22 Ιανουαρίου 2007. Εκεί θα βρίσκεται αιώνια γαλήνη και ανάπαυση αφήνοντας ανεξίτηλη τη σφραγίδα της γνήσιας προσωπικότητάς του. Όλοι οι γνωστοί, φίλοι, συγγενείς, η οικογένειά του, η γυναίκα του, η κόρη του, τα εγγόνια του, τον κατευοδώσανε στην τελευταία του κατοικία. Πραγματικά, θα μας λείψει γιατί για όλους μας ήταν μια ζωντανή παρουσία και θα ζει ανάμεσά μας με το περίσσευμα της αγάπης του.

Ο Ύψιστος ας αναπαύσει την ψυχή του. Ας είναι ελαφρό το αττικό χώμα που τον σκεπάζει. Καλό σου ταξίδι, αξέχαστε Νίκο, στο πέλαγος της αιωνιότητας.

Νίκος Ι. Κωστάρου, Πλοίαρχος Ε.Ν.



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






ISO 9001 : 2000

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

- 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



Ποιοτική ακτοπλοΐα: προϋπόθεση και μοχλός ανάπτυξης για τον τουρισμό



Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής ακτοπλοΐας συζητήθηκε στο forum που οργάνωσε ο Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Τουριστικών Ταξιδιωτικών Γραφείων (HATTA). Για πρώτη φορά παρουσιάστηκαν σχεδόν όλες οι πτυχές αυτού του θέματος και αναλύθηκαν από τους ομιλητές τόσο τα τρωτά σημεία όσο και οι ευκαιρίες και δυνατότητες ανάπτυξης της ελληνικής ακτοπλοΐας.

Την εκδήλωση παρακολούθησε μεγάλος αριθμός εκπροσώπων του ελληνικού τουριστικού, ναυτιλιακού και επιχειρηματικού κόσμου, ενώ εξίσου μεγάλη ήταν και η συμμετοχή εκπροσώπων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης κυρίως από τη νησιωτική περιφέρεια.

Στόχος της εκδήλωσης ήταν η ανάδειξη της σημασίας της ποιοτικής ακτοπλοΐας ως βασικής προϋπόθεσης για την τουριστική και ευρύτερη οικονομική ανά-



πτυξη των νησιών αλλά και της συνεισφοράς που μπορεί ο τουρισμός να έχει στη βελτίωση της ποιότητας της ακτοπλοϊκής μεταφοράς ως ζωτικού συγκοινωνιακού αγαθού.

Επιπλέον, κατά τη συζήτηση έγινε σε μεγάλο βαθμό η καταγραφή των απόψεων όλων των ενδιαφερομένων, τόσο από την

πλευρά των χρηστών όσο και από την πλευρά των παραγωγών ακτοπλοϊκών υπηρεσιών, προκειμένου αυτή να αποτελέσει το έναυσμα για την έναρξη ενός ευρύτερου και συστηματικότερου διαλόγου που θα αναδείξει τις πολιτικές και τις κατευθύνσεις που θα επιτρέψουν στις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες να προσεγγίσουν τα επιθυμητά για όλους επίπεδα ποιότητας, αξιοπιστίας και εξυπηρέτησης. Στο σύντομο χαιρετισμό που απηύθυνε ο πρόεδρος του συνδέσμου HATTA κ. Γιάννης Ευαγγέλου, αναφέρθηκε στο γεγονός ότι, εκτός από τη ζωτική σημασία της ως συγκοινωνιακού μέσου, η ακτοπλοΐα αποτελεί και εργαλείο για την ανάπτυξη του τουρισμού των νησιών και των παράκτιων περιοχών.

Η υπουργός Τουριστικής Ανάπτυξης, Φάνη Πάλλη-Πετραλιά, στην ομιλία της, τόνισε ότι η ποιότητα είναι το στοιχείο που πρέπει να βάλουμε για να κερδίσουμε στον ελληνικό τουρισμό και, σε μεγάλο βαθμό, το μέλλον της ελληνικής τουριστικής ανάπτυξης στηρίζεται σε ένα σύγχρονο σύστημα θαλάσσιων μεταφορών με υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης πελατών.

Την εκδήλωση χαιρέτισαν, επίσης, ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝ, Γεώργιος Βλάχος, ενώ μήνυμα με χαιρετισμό απέστειλε και ο υπουργός Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Αριστοτέλης Παυλίδης. ☉

Maritime Salvage, ο επιχειρησιακός τομέας της ναυτιλίας

Στην εκδήλωση του Institute of Chartered Shipbrokers - ICS Greek Branch εξετάστηκε το θέμα του Maritime Salvage, ενός από τους πλέον επιχειρησιακούς τομείς της ναυτιλίας.

Κεντρικοί ομιλητές ήταν ο κ. Νίκος Τσαβλέρης, πρόεδρος του Ομίλου Τσαβλέρη και του ICS Greek Branch, και ο κ. Αντώνης Αντάπας, καθηγητής του Εμπορικού Δικαίου στη Νομική Σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών - Senior partner του δικηγορικού γραφείου «ΑΝΤΑΠΑΣΗΣ-ΑΛΜΠΟΥΡΑΣ» - πρόεδρος της Ένωσης Ναυτικού Δικαίου - διαιτητής του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου και Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

Αξίζει να αναφερθεί ότι το ICS είναι στον τρίτο χρόνο λειτουργίας του ενώ κάθε χρόνο αυξάνει ο αριθμός στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων που



παρακολουθούν το εξειδικευμένο πρόγραμμα σπουδών του ICS το οποίο οδηγεί στην απόκτηση της ιδιότητας μέλους μέσω επαγγελματικών εξετάσεων στους τομείς:

Ship Operation & Management - Chartering - Maritime Economics - Maritime Law. ☉

Αυξήθηκε η χωρητικότητα του ελληνικού στόλου

Τη σημαντική αύξηση της συνολικής χωρητικότητας του υπό ελληνική σημαία στόλου για το διάστημα του Ιανουαρίου 2007 κατέγραψε το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Ειδικότερα, μετά τα μέτρα ελαστικοποίησης των συνθέσεων, η συνολική χωρητικότητα των πλοίων που ενεγράφησαν στο ελληνικό νηολόγιο ανήλθε στους 4.234.904 κόρους ενώ αυτή των πλοίων που διαγράφηκαν σε 2.507.661 κόρους. Έτσι, η συνολική χωρητικότητα του ελληνικού στόλου από 31.444.245 κόρους ολικής χωρητικότητας, την 1η Ιανουαρίου, ανήλθε σε 33.171.488 κόρους την 31η του ίδιου μήνα, δηλαδή αύξηση κατά 1.727.243 κόρους.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση του ΥΕΝ, ο μέσος όρος ηλικίας των εγγεγραμμένων ποντοπόρων πλοίων ήταν τα τρία έτη, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας των διαγραφέντων τα 16 έτη.

Ειδικότερα, για το μήνα Ιανουάριο 2007 ύψωσαν την ελληνική σημαία έξι νεότευκτα ποντοπόρα πλοία:

Δ/Ε «ΚΑΠ ΒΙΚΤΩΡ» Ν.Π. 11547, 81.324 κοχ, με διαχειρίστρια εταιρεία τη Euronan Ship Management (Hellas) Ltd.

Δ/Ε «ΑΡΚΤΙΚ» Ν.Π. 11548, 85.421 κοχ, με διαχειρίστρια εταιρεία την Tsakos

Energy Navigation.

Φ/Γ «ΦΕΡΡΟ ΓΚΟΑ» Ν.Π. 11549, 90.106 κοχ, με διαχειρίστρια εταιρεία τη Metrostar Management Corp.

Φ/Γ «ΑΔΑΜΑΣ» Ν.Π. 11551, 6.792 κοχ, με διαχειρίστρια εταιρεία τη ΜΑΡΔΙΑΝ Ένα Ναυτική Εταιρεία.

Δ/Ε «ΕΛΛΗΝΙΣ» Ν. Χίου 425, 157.844 κοχ, με διαχειρίστρια εταιρεία τη Chandris (Hellas) Inc.

Φ/Γ «ΦΕΡΡΟ ΦΟΣ» Ν.Π. 11553, 88.675 κοχ, με διαχειρίστρια εταιρεία τη Metrostar Management Corp.

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Μανώλης Κ. Κεφαλογιάννης, ευχαρίστησε τους εκπροσώπους των παραπάνω εταιρειών για την εμπιστοσύνη τους στους Έλληνες ναυτικούς και την ελληνική σημαία. ☉



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

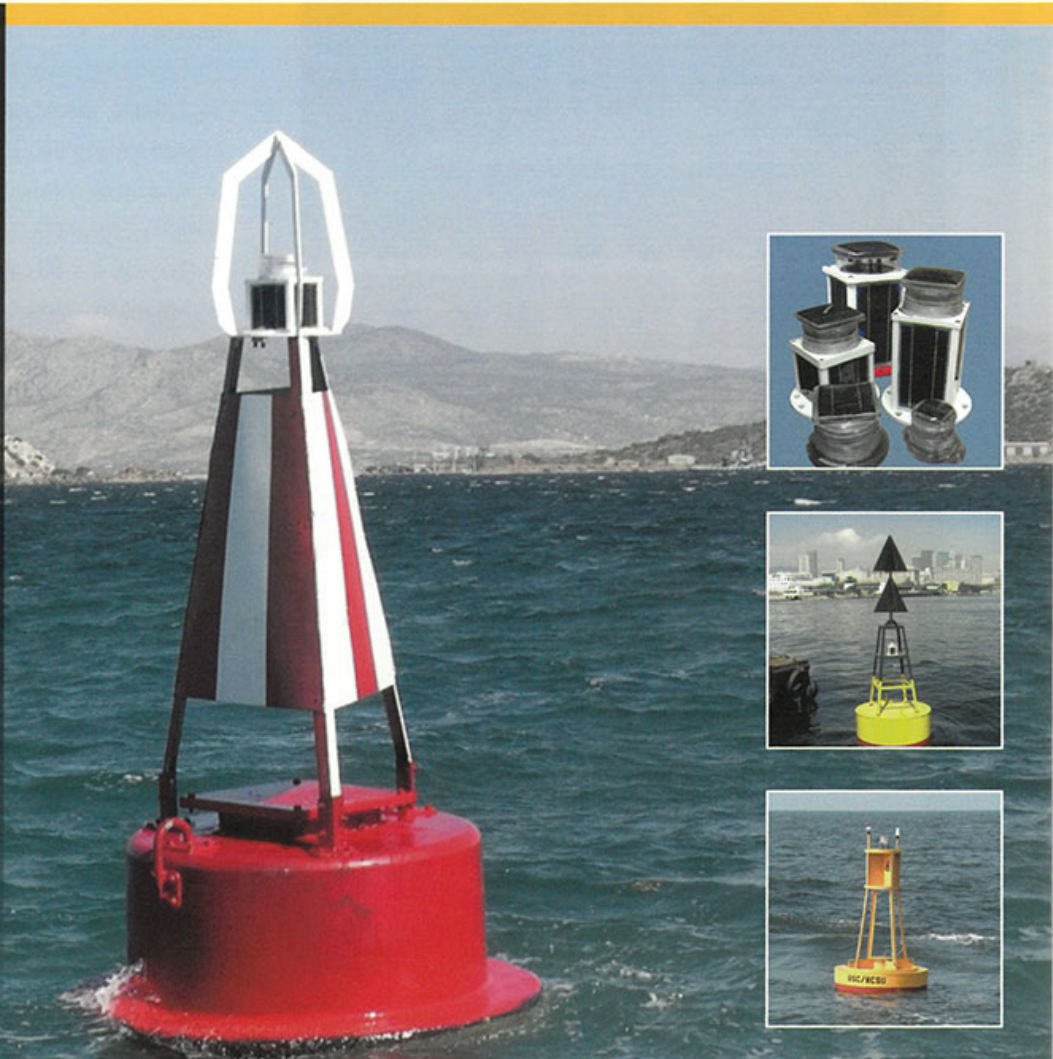
"Beluga" Minos Pagonis

8 Papachristou, 156 69 Papagou

Athens, Greece

Telephone/Fax: + (30210) 65 42 436

Email: beluga@otenet.gr



CHANGE THE WORLD WITH US™

Hellenic Ports 2007

Το σχεδιασμό και την υλοποίηση της πολιτικής για τις ριζικές αλλαγές στους λιμένες τόνισε στην ομιλία του, που έγινε στο πλαίσιο του πρώτου διεθνούς συνεδρίου του Institute of Port Development (IPD), ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Μανώλης Κεφαλογιάννης. Η πολιτική του ΥΕΝ επικεντρώνεται σε τέσσερις άξονες επισήμανε ο υπουργός, οι οποίοι είναι:

- Η βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών που αφορούν την εξυπηρέτηση φορτίων εισαγωγής και εξαγωγής.
- Η αύξηση της προσέλκυσης φορτίων προς διαμετακόμιση καθώς και στη λειτουργία των ελληνικών λιμένων ως hub ports.
- Η αύξηση της προσέλκυσης φορτίων που προορίζονται για τις εκτός των ελληνικών συνόρων χώρες, μέσω της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφο-



Φώτης Καραμήτσος, Γιώργος Βλάχος, Wolfgang Schultheiss, Charles Reis, Hans Forsten, Μανώλης Κεφαλογιάννης, Νίκος Σαρμάς, Αγγελία Νταϊφά, Γιώργος Γράτσος, Νίκος Ευθυμίου, Νίκος Αναστασάπουλος



ρών και της αξιοποίησης της σύνδεσης των ελληνικών λιμένων με το Διευρωπαϊκό και το πανευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

- Η εξυπηρέτηση των εσωτερικών μεταφορών και ειδικά αυτών που αφορούν νησιωτικές και απομακρυσμένες περιοχές, για την ενίσχυση της συνοχής του εθνικού χώρου.

Από την πλευρά του, ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝ Γεώργιος Βλάχος ανέφερε ότι «σε αυτό το νέο διεθνές σκηνικό που διαμορφώνεται, οι μεγάλοι λιμένες της χώρας θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως σύγχρονες επιχειρήσεις που θα παρέχουν ανταγωνιστικές υπηρεσίες στους χρήστες, με βάση το τρίπτυχο ασφάλεια - ταχεία εξυπηρέτηση - χαμηλό κόστος». Ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα ήταν η τοποθέτηση του προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, κ. Γεωργίου Γράτσου, ο οποίος υπογράμμισε μεταξύ άλλων ότι η παραγωγικότητα του Οργανισμού Λιμένος Πειραιά είναι μισή από αυτή των γειτονικών λιμένων. Η Ελλάδα, τόνισε ο πρόεδρος του ΝΕΕ, είναι το μοναδικό κράτος στην Ευρωπαϊκή Ένωση που διατηρεί μονοπώλιο στις λιμενικές υπηρεσίες, και μάλιστα κρατικό. Θεώρησε δε αναγκαία την είσοδο ιδιωτικών κεφαλαίων στις επενδύσεις και στη διαχείριση των ελληνικών λιμανιών και υπογράμμισε ότι ο ρόλος της Πολιτείας θα πρέπει να είναι αυτός του εκμισθωτή και ελεγκτή.

Στη διάρκεια της ομιλίας του, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Νίκος Ευθυμίου, υπογράμμισε ότι το επενδυτικό ενδιαφέρον που εκδηλώνουν διάφορα κράτη είναι και λόγω της γεωγραφικής θέσης, της πολιτικής σταθερότητας και της προοπτικής να γίνει η χώρα μας ενεργειακός κόμβος για τη ΝΑ Ευρώπη. Ο κ. Ευθυμίου σχολίασε επίσης ότι ενέργειες όπως οι πρόσφατες κινητοποιήσεις στον Πειραιά δημιουργούν αρνητικό κλίμα, όχι μόνο στους χρήστες του λιμανιού που υφίστανται τεράστιες οικονομικές ζημιές, αλλά κυρίως επηρεάζουν ανασταλικά τις μεγάλες επενδύσεις, που εύκολα μπορούν ν' αλλάξουν ρότα για γειτονικές μας χώρες, που τις περιμένουν ως μάννα εξ ουρανού.

Ο νεοεκλεγείς πρόεδρος της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας, Μιχάλης Σακέλλης, επισήμανε τις ελλείψεις που υπάρχουν στους ελληνικούς λιμένες και αφορούν τόσο την εξυπηρέτηση των πλοίων της ακτοπλοΐας όσο και των επιβατών. Υπογράμμισε δε το προφανές πως, δηλαδή, σε πολλά λιμάνια δεν μπορούν να φιλοξενηθούν νέα, σύγχρονα πλοία. Ο κ. Σακέλλης αναφέρθηκε επίσης και στη μη ανταποδοτικότητα των λιμενικών τελών και επανέλαβε την πρόταση της Ένωσης για τη δημιουργία φορέα διαχείρισής τους.

Από την πλευρά τους οι πρέσβεις των ΗΠΑ, Τσάρλς Ρις, της Γερμανίας, Wolfgang Schultheiss, και της Ολλανδίας, Hans Firster, αναφέρθηκαν στις εμπειρίες των χωρών τους από τη λιμενική ανάπτυξη ενώ για το έργο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφορικά με την ανάπτυξη των θαλάσσιων διαδρόμων και των λιμανιών της Ε.Ε. μίλησαν ο κ. Φώτης Καραμήτσος, διευθυντής της διεύθυνσης θαλάσσιων μεταφορών της Ε.Ε., και ο κ. Ανδρέας Βερούκιος, αναπληρωτής γενικός διευθυντής χρηματοδοτήσεων της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων. ☉



Είναι στο χέρι μας...

να διατηρήσουμε καθαρές τις θάλασσες μας

**Παραλαβές 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, Κυλλίνη, Καλαμάτα, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Θάσος, Σούδα, Δωδεκάνησα, Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, Ναυπηγεία, Ελευσίνας, Ναύσταθμος Σαλαμίνας, Ναύσταθμος Κρήτης, Νεώριο Σύρου

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

www.hec.gr



HELLENIC ENVIRONMENTAL CENTER S.A.

ΣΕ ΚΑΘΕ ΠΑΡΑΛΑΒΗ
ΧΟΡΗΓΕΙΤΑΙ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ
ΝΟΜΙΜΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Διαπιστώσεις και επισημάνσεις από την κοινή συνάντηση ΕΕΕ και Committee



Στη διαπίστωση ότι η ελληνόκτητη ναυτιλία συνεχίζει να διατηρεί την πρώτη θέση παγκοσμίως, αυξάνοντας τη δύναμη του στόλου της, αλλά και έχοντας επιδοθεί σε εκτεταμένο και ταχύ πρόγραμμα ποιοτικής ανανέωσης και εκσυγχρονισμού κατέληξαν, στην πρώτη για το 2007 κοινή συνάντηση, με μεγάλη ικανοποίηση τα διοικητικά συμβούλια της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου.

Σύμφωνα δε με πρόσφατα στοιχεία της 16.2.2007, το υπό εκτέλεση ναυπηγικό πρόγραμμα των Ελλήνων εφοπλιστών περιλαμβάνει περισσότερα από 612 πλοία άνω των 1.000 gt νέας τεχνολογίας, περίπου 47.941.470 εκατομμυρίων τόνων δυν. Όπως αναφέρεται στην κοινή ανακοίνωση τα δύο συμβούλια χαιρέτησαν τα πρόσφατα μέτρα της ελληνικής κυβέρνησης σχετικά με την υποστήριξη της ανταγωνιστικότητας του εθνικού νηολογίου, που πλησιάζουν αυτά των Ευρωπαίων ανταγωνιστών.

Παράλληλα, εξέφρασαν την ελπίδα αυτές οι ρυθμίσεις να προσελκύσουν τα υπό παραγγελία πλοία, τις νέες αγορές, αλλά και πλοία υπό ξένες σημαίες, προκειμένου να ενδυναμώσουν το εθνικό νηολόγιο και να αυξήσουν την απασχόληση των Ελλήνων ναυτικών.

Τονίσθηκε και πάλι ότι είναι αδήριτη ανάγκη το εθνικό νηολόγιο να είναι ισχυρό, διότι είναι η βάση της ναυτιλίας μας, που δημιουργεί τους Έλληνες αξιωματικούς για την ανάπτυξη της, τροφοδοτεί και αναπτύσσει την απασχόληση στις επιχειρήσεις του ευρύτερου ναυτιλιακού τομέα, και με την τεράστια συναλλαγματική της συνεισφορά αποτελεί καίριο παράγοντα για την πρόοδο, ασφάλεια και ευημερία της χώρας μας.

Σχετικά με τη ναυτική εκπαίδευση, τα συμβούλια ενημερώθηκαν για το επιτελούμενο έργο αναβάθμισης, καθώς και για την προσέλκυση περισσότερων υποψηφίων στις Ακαδημίες Ε.Ν. Σύμφωνα με την ανακοίνωση επισημάνθηκε η σπουδαιότητα σύγχρονης ναυτικής εκπαίδευσης και η ανάγκη να ενταθούν οι προσπάθειες δημιουργίας ικανών στελεχών από το δημόσιο αλλά και τον ιδιωτικό τομέα, δεδομένης της συνεχούς ανάπτυξης της ναυτιλίας μας και των επιχειρήσεών της, που απαιτούν αυξημένους αριθμούς Ελλήνων καλά εκπαιδευμέ-

νων αξιωματικών.

Από τα υπόλοιπα τρέχοντα θέματα που συζητήθηκαν ήταν ο συνεχιζόμενος καταιγισμός νομοθετημάτων από μέρους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ο οποίος στην παρούσα φάση επικεντρώνεται στη νομοθετική δέσμη Erika III. Ιδιαίτερη ανησυχία προκαλούν οι απόψεις της Ευ. Επιτροπής για την τροποποίηση ρυθμίσεων διεθνών συμβάσεων που καθορίζουν δικαίωμα περιορισμού της αστικής ευθύνης των πλοιοκτητών, παρά το γεγονός ότι αυτό αποτελεί θεμελιώδη και βασική αρχή της ναυτιλιακής επιχειρήσεως.

Συζητήθηκε το Πρωτόκολλο (2002) της Διεθνούς Σύμβασης των Αθηνών για τις αποζημιώσεις επιβατών από ατύχημα, όπου ομόφωνα επιδοκιμάσθηκαν οι πρωτοβουλίες και οι θέσεις του ελληνικού εφοπλισμού στους διεθνείς ασφαλιστικούς οργανισμούς. Οι πρωτοβουλίες αυτές ήταν καταλυτικές στην επίλυση υπαρχόντων ασφαλιστικών προβλημάτων που απέκλειαν να τεθεί διεθνώς σε ισχύ το Πρωτόκολλο. Προς τούτο καθορίστηκαν τα ανώτατα όρια ασφαλιστικής κάλυψης στα νέα υψηλότερα όρια αντασφαλίσεως, που εξασφαλίζουν τις νέες αυξημένες αποζημιώσεις των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων οπωσδήποτε και των αποζημιώσεων του πληρώματος.

Επίσης, συζητήθηκαν οι επιπτώσεις από τη μονομερή κατάργηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση του συστήματος των Κόνφερενς Τακτικών Γραμμών, ενώ το σύστημα αυτό θα συνεχίσει να ισχύει στις κυριότερες χώρες-εμπορικούς εταίρους της, καθώς και η εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στον τομέα τραπεζών των μεταφορών.

Η Πράσινη Βίβλος του επιτρόπου κ. Μποργκ για τη μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παρά τις πολλές θετικές της παραμέτρους, έχει συμπεριλάβει και πολλές προτάσεις που είναι αντιφατικές ή αόριστες. Η εμμονή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να επιδώκει πολιτικές μονομερών μέτρων, σε συνδυασμό με τη συνεχή προσπάθεια υποκατάστασης των κυρίαρχων κρατών και υποβιβασμού των υποχρεώσεών τους προς τις διεθνείς συμβάσεις, είναι στοιχεία αρνητικά που καθιστούν επιβεβλημένη την ανάγκη για διάλογο, επισημάνσεις και τροποποιήσεις.

Η επιτυχής έκβαση της πρώτης φάσης εκδικάσεως της προσφυγής των διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών, συμπεριλαμβανομένου και του GSCC, στα αγγλικά δικαστήρια κατά της οδηγίας η οποία ποινικοποιεί την «ατυχηματική ρύπανση» έχει εκτιμηθεί ιδιαίτερα από ολόκληρη τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Στην ανακοίνωση αναφέρεται συγκεκριμένα ότι «τα δύο συμβούλια ομόφωνα χαιρέτισαν τη στάση της ελληνικής κυβέρνησης, καθώς και της Κύπρου και Μάλτας, που υπέβαλαν θετικά υπέρ της προσφυγής σχόλια στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που επίκειται να εκδικάσει τη προσφυγή για ακυρότητα ή μη της σχετικής οδηγίας. Η συγκεκριμένη οδηγία, πέραν του οποιουδήποτε αποτελέσματος του Δικαστηρίου και λαμβάνοντας υπόψη τη μέχρι σήμερα στάση της Ευ. Επιτροπής να επιβάλλει τις θέσεις της για την ποινικοποίηση,

αποδεικνύει ακόμα μια φορά την εχθρική της στάση κατά μιας των σημαντικότερων βιομηχανιών της Ευ. Ενώσεως, για την ευημερία και ανάπτυξη της οποίας είναι υπεύθυνη να μεριμνά».

Πολλά είναι τα παραδείγματα παρόμοιων θέσεων της Ευ. Επιτροπής και ενδεικτικά συζητήθηκαν οι θέσεις της στο θέμα της ανακύκλωσης των πλοίων, που επιδιώκεται να ονομάζουν πιστοποιημένα ενεργά πλοία ως άχρηστα υλικά. Προς τούτο επιδοκιμάστηκαν οι κατάλληλες ενέργειες του ΥΕΝ στα όργανα της Ευ. Ένωσης, αλλά και του ΙΜΟ όπου ετοιμάζεται νέα σχετική διεθνής σύμβαση.

Επίσης επιδοκιμάστηκαν με ικανοποίηση οι συνεχείς προσπάθειες του ελληνικού εφοπλισμού στα διεθνή φόρα, για την ανάπτυξη ασφαλών goal based standards για την κατασκευή των πλοίων, καθώς και για τη βελτίωση των κοινών κανόνων της Διεθνούς Ένωσης Νηογυνωμόνων (ΙΑΝΣ), για τη κατασκευή εύρωστων πλοίων νέας γενιάς. Η πρωτοβουλία αυτή των Ελλήνων, μοναδική παγκοσμίως, είναι ιδιαίτερα σημαντική για την ασφάλεια των πλοίων και ενδεικτική της αντίληψης, του ενδιαφέροντος, των επιδιώξεων και των στόχων του ελληνικού εφοπλισμού για ποιοτική ναυτιλία.

Σημειώθηκαν, τέλος, με ικανοποίηση οι καθημερινά επίπονες προσπάθειες, των στελεχών του ΥΕΝ, ενταταμένων με τη διεθνή εκπροσώπηση της ναυτιλίας μας, στο να επιτύχουν στο έργο τους. Επισημάνθηκε δε ότι παρά τους υψηλούς ρυθμούς συνεργασίας, κατάρτισης και ανταπόκρισης που έχουν αναπτύξει, υπάρχει ανάγκη για οργανωτικές βελτιώσεις, αλλά και της ενισχύσεώς των με περισσότερα σε αριθμό εξειδικευμένα και έμπειρα στελέχη. Επίσης με αύξηση του χρόνου παραμονής τους στο εξωτερικό, στις θέσεις-κλειδιά για τη ναυτιλία, που όπως έχει τονισθεί επανειλημμένα, τα τέσσερα χρόνια είναι το ελάχιστο όριο που θα μπορούσε να αποδώσει για τους κόπους των, τις προσδοκίες της ναυτιλίας και το συμφέρον της πατρίδας μας. ☉

Βράβευση της ιατρού Ειρήνης Σαρόγλου-Τσάκου



Για το συγγραφικό της έργο και ιδιαίτερα για το «Ναυτικό Ιατρικό Βοήθημα», αλλά και για την ιατρική προσφορά της, βραβεύτηκε από το Ελληνικό Ίδρυμα Καρδιολογίας (ΕΛΙΚΑΡ) η ιατρός Ειρήνη Σαρόγλου-Τσάκου.

Η βράβευση έγινε στο πλαίσιο της ετήσιας εκδήλωσης των μελών του ΕΛΙΚΑΡ, κατά τη διάρκεια της οποίας βραβεύτηκαν ιατροί καρδιολόγοι που επί σειρά ετών διακρίνονται για την προσφορά τους στην καρδιολογία αλλά και την εν γένει κοινωνική και επιστημονική δραστηριότητά τους.

Το βιβλίο της κας Σαρόγλου-Τσάκου, που είναι στην ελληνική και αγγλική γλώσσα, είναι ένα βοήθημα με πολλαπλή χρησιμότητα για τους ναυτιλλομένους. Η γλώσσα γραφής του είναι απόλυτα κατανοητή σε όλους έτσι ώστε να μπορεί ο καθένας να βοηθήσει τον πάσχοντα συνάδελφό του μέχρι την παρέμβαση εξειδικευμένων ιατρών. Το βραβείο απονεμήθηκε στην ιατρό Ειρήνη Σαρόγλου-Τσάκου από τον ομότιμο καθηγητή Παθολογίας Γεώργιο Δάικο, του οποίου είχε διατελέσει φοιτήτρια.

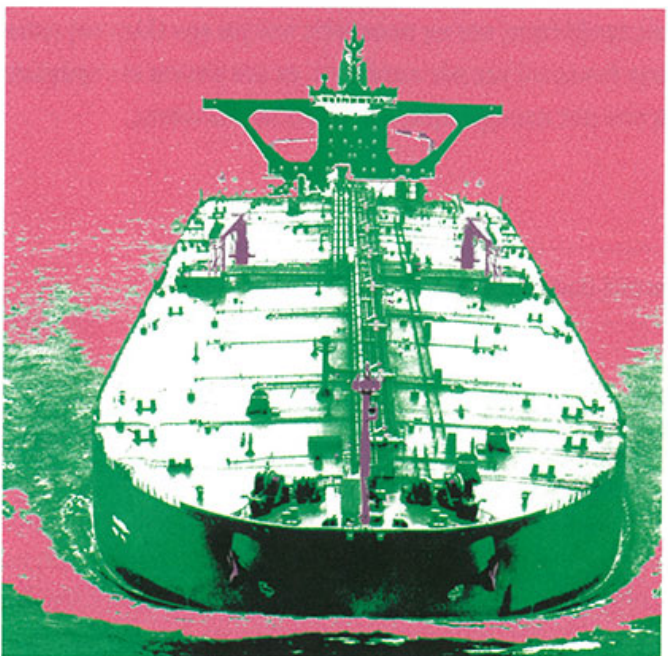
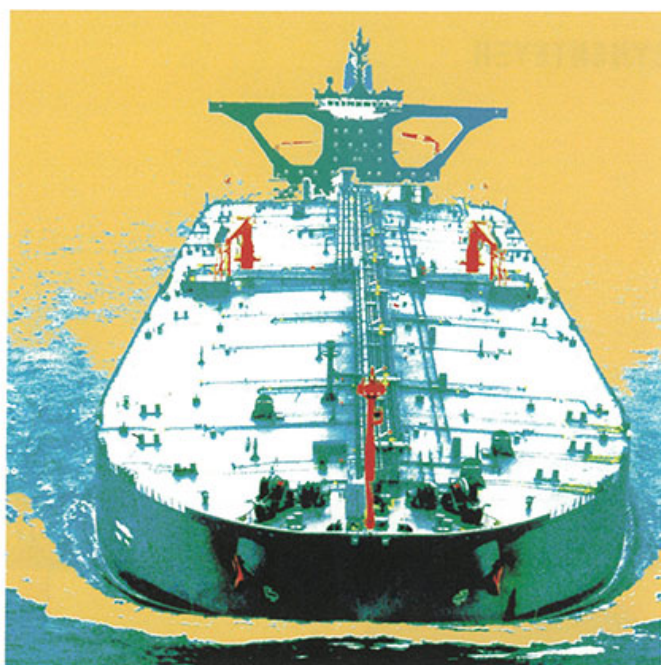
Η κα Ειρήνη Σαρόγλου-Τσάκου γεννήθηκε στον Πειραιά και φοίτησε στην ιατρική σχολή του Εθνικού Καποδιστριακού Πανεπιστημίου απ' όπου αποφοίτησε με το βαθμό «Λίαν Καλώς». Στη συνέχεια και στο πρώτο τρίμηνο της ειδί-

κευσής της άρχισε τη διδακτορική διατριβή της την οποία και ολοκλήρωσε επιτυχώς με το βαθμό άριστα.

Μέχρι σήμερα ασκεί την ιατρική ως ιδιώτης γιατρός ενώ επί 30 και πλέον χρόνια ασχολείται με την ιατρική περίθαλψη των ναυτικών στα ποντοπόρα πλοία.

Στη διάρκεια αυτών των ετών διαπίστωσε ότι υπήρχε έλλειψη στοιχείων (ιατρικό βοήθημα με οδηγίες πώς να βοηθηθεί ασθενής ναυτικός επί του πλοίου). Αυτή η έλλειψη την οδήγησε στη συγγραφή του πρώτου της βιβλίου με τίτλο «Ναυτικό Ιατρικό Βοήθημα», το οποίο προλόγισαν ο καθηγητής της Παθολογίας Γεώργιος Δάικος και ο καθηγητής της Καρδιολογίας Παύλος Τούτουζας.

Το βιβλίο αυτό μεταφράστηκε στα Αγγλικά, κυκλοφόρησε και σε β' έκδοση και το πήραν ως βοήθημα όλες οι ελληνικές ναυτικές εταιρείες. Παράλληλα γίνονται μετεκπαιδευτικά σεμινάρια στο αμφιθέατρο της ναυτιλιακής εταιρείας Tsakos Shipping & Trading S.A. από μήνα Οκτώβριο έως Ιούνιο. Τα σεμινάρια, που φέτος συμπληρώνουν 6 χρόνια, βιντεοσκοπούνται και το υλικό αποστέλλεται στα πλοία προς ενημέρωση όλων των ναυτικών. Ταυτόχρονα τα πλέον ενημερωτικά ιατρικά θέματα γράφονται σε βιβλία. ☉



First Class tankers: a new perspective



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



Germanischer Lloyd
OPERATING 24 / 7

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

» Η κύρια δύναμη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας

είναι η ανάδειξη νέων επιχειρηματιών



Τους προβληματισμούς, τις προβλέψεις και τις προτάσεις του για την ελληνική εμπορική ναυτιλία και το έμπυχο δυναμικό της μάς καταθέτει, σε μια σπάνια και πράγματι αποκλειστική συνέντευξη που μας παραχώρησε, ο κ. Παντελής Κολλάκης.



| Συνέντευξη του πλοιοκτήτη Παντελή (Λου) Ε. Κολλάκη | στον Ηλία Μπίσια

Ποιος θεωρείτε ότι είναι ο λόγος που τόσο το ευρύ κοινό όσο και οι Έλληνες πολιτικοί δεν γνωρίζουν τη σημασία της ελληνικής ναυτιλίας; Θεωρείτε ότι έχει μερίδιο ευθύνης και ο εφοπλισμός γι' αυτή την έλλειψη ενημέρωσης;

Έχω την εντύπωση γενικά ότι το ευρύτερο ελληνικό κοινό δεν γνωρίζει τη σημασία του τομέα της εμπορικής ναυτιλίας για την Ελλάδα λόγω ελλιπούς σχετικής πληροφόρησης. Πιστεύω ότι οι Έλληνες πολιτικοί έχουν πλήρη γνώση της σημασίας του ναυτικού τομέα για την εθνική οικονομία, αλλά προτιμούν (για λόγους όχι απόλυτα σαφείς, τουλάχιστον σε μένα) ή τους διαφεύγει να την τονίσουν και, ως εκ τούτου, να την καταστήσουν γνωστή και στο ευρύτερο ελληνικό κοινό, κάτι το οποίο με λυπεί. Ιστορικά η εικόνα του Έλληνα πλοιοκτήτη δίνει την εντύπωση ενός ατόμου που προσπαθεί να αποκτήσει τεράστια περιουσία μέσα από την οικονομική εκμετάλλευση των Ελλήνων ναυτικών, ενώ το γεγονός και η πραγματικότητα του σημερινού ναυτι-

λιακού κόσμου είναι πως αυτή η εικόνα είναι απόλυτα ανακριβής και αβάσιμη. Η σημερινή πραγματικότητα είναι ότι η μεγάλη πλειοψηφία των Ελλήνων πλοιοκτητών εργάζεται σκληρά χωρίς απλά να επιδιώκει τα φώτα της δημοσιότητας.

Ίσως οι οργανωμένοι αντιπρόσωποι της ελληνικής πλοιοκτησίας μπορούν να ενεργήσουν, ώστε γενικά να ανεβάσουν το «προφίλ» της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, παρά το ότι κάτι τέτοιο δεν βρίσκει σύμφωνη την πλειοψηφία των Ελλήνων πλοιοκτητών, που προτιμούν η παρουσία τους να είναι αισθητή μόνο μέσα στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα.

Πιστεύετε ότι υπάρχει ενδιαφέρον από τη νέα γενιά για το επάγγελμα του ναυτικού ή αυτή είναι μια αβάσιμη επιθυμία από τη ναυτιλιακή κοινότητα; Δυστυχώς, η σημερινή νεολαία δεν διακατέχεται από τον ενθουσιασμό των προηγούμενων γενεών των οικογενειών τους για μια σταδιοδρομία στη

θάλασσα, και κατά τη γνώμη μου αυτό συμβαίνει (κατά κύριο λόγο) λόγω ύπαρξης πολύ λίγων δημόσιων φορέων και εκπαιδευτικών ιδρυμάτων / κέντρων που να μπορούν να τους εκπαιδεύσουν. Δεν υπάρχει, π.χ., κανένας δημόσιος οργανισμός που να παρέχει ξενοδοχειακή/catering εκπαίδευση για τις ανάγκες της επιβατηγού ναυτιλίας. Όλα αυτά ως αποτέλεσμα είχαν τη σταδιακή και αναπόφευκτη σημαντική μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών. Ενώ προ 15 ετών ο συνολικός αριθμός των Ελλήνων ναυτικών ήταν περίπου 60.000, σήμερα ο αριθμός αυτός κυμαίνεται στους 15.000 με 17.000.

Έχω βέβαια υπόψη μου πως οι σημερινοί νέοι ίσως προτιμούν να επιλέξουν μια καριέρα στη στεριά, και όχι στη θάλασσα, για να είναι με τις οικογενειές τους και να απολαμβάνουν τον ίδιο τρόπο ζωής που οι άλλοι νέοι απολαμβάνουν στη στεριά. Λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες και τη μη ύπαρξη οργανωμένης προβολής για ναυτολόγηση



ναυτικών, δεν βλέπω προοπτική για Έλληνες νέους να προσελκύνονται στη θαλασσινή καριέρα σε μεγάλους αριθμούς. Ένα νέο σύστημα χορηγιών/υποτροφιών για προσέλκυση δοκίμων εμποροπλοιοάρχων/μηχανικών ίσως αυξήσει την προσφορά προς ναυτολόγηση. Αυτό το θέμα ίσως θα πρέπει να χειριστούν με θετικά μέτρα οι αρμόδιες ενώσεις σε συνεργασία με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Οι επικεφαλής των INTERTANKO και INTER-CARGO συχνά ομιλούν για την έννοια της διαφάνειας και εξωστρέφειας και ενθαρρύνουν την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα να εφαρμόσει τις ανάλογες κατευθύνσεις. Ποια είναι η άποψή σας σε αυτό το ζήτημα;

Η ιδέα της διαφάνειας έχει προ πολλού εμπεδωθεί. Το πεδίο της εφαρμογής της, κατά τη γνώμη μου, θα διευρυνθεί στο μέλλον. Ο εξωτερικός ορκωτός έλεγχος λειτουργίας/ασφάλειας γραφείων διαχείρισης πλοίων (ISM) αποτελεί επιβεβλημένο γεγονός για μια δεκαετία τώρα και πρόσφατα έχει επεκταθεί και σε γραφεία εταιρειών ναυλωτών. Όπως η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών έχει γίνει βασική παγκόσμια απαίτηση, η διαφάνεια γίνεται πεδίο περαιτέρω αυξημένων απαιτήσεων στο ναυτιλιακό τομέα. Παράλληλα, το Διαδίκτυο δίνει άμεση πρόσβαση και ανοίγει στη δημοσιότητα στοιχεία που αφορούν εταιρείες διαχείρισης πλοίων και τους στόλους που διαχειρίζονται. Μια γρήγορη ματιά στις στατιστικές διαπιστωμένων ελλείψεων/ποιών κράτησης πλοίων που δημοσιεύει το Equasis (που σημειωτέον τώρα επεκτείνεται για να συμπεριλάβει παρόμοιες πληροφορίες και στατιστικές από την Αυστραλία), σε υπο-

χρεώνει να εκτιμήσεις την πλήρη έκταση και το βαθμό απαιτούμενης διαφάνειας που έχει ήδη επιβληθεί στο συγκεκριμένο χώρο. Επιπροσθέτως οι ναυτασφαλιστές απαιτούν όλο και πιο αυξημένη διαφάνεια. Γενικά πιστεύω ότι τα σχόλια και οι παρατηρήσεις πάνω σε αυτό το θέμα από τον πρόεδρο της INTERTANKO είναι ενδιαφέροντα και πρέπει να υποστηριχθούν από όλη την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα.

Είστε ικανοποιημένος από την ηθική, πνευματική και οικονομική υποστήριξη που εξασφαλίζουν τόσο οι διεθνείς όσο και οι εθνικές εφοπλιστικές ενώσεις; Θεωρείτε ότι υπάρχει ουσιαστικό και εποικοδομητικό ενδιαφέρον από τον ελληνικό εφοπλισμό ως προς την ανάμειξή του σε θέματα ναυτιλικών υποθέσεων και πολιτικής;

Ναι, είμαι ευχαριστημένος για ό,τι κάνουν οι διεθνείς και οι επιμέρους εθνικές οργανώσεις πλοιοκτητών για την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία σε σχέση με την προαγωγή θεμάτων υψηλής σημασίας για τους πλοιοκτήτες. Ίσως έχουν περισσότερο ταυτιστεί με ενέργειες σχετικές με θέματα που απασχολούν τους οργανισμούς πλοιοκτησίας της Βορείου Ευρώπης, αλλά ελπίζω ότι σωστή πρακτική συνεργασία μπορεί να τους παρασχεθεί -κατά το δυνατόν- από τις ελληνικές ενώσεις πλοιοκτησίας στο μέλλον. Αυτό θα επιτρέψει ούτως ώστε η φωνή των Ελλήνων επιχειρηματιών να ακουστεί στο ευρύτερο δυνατό forum. Όμως θα πρέπει να υπενθυμίσω σε όλους πως οι δραστηριότητές τους δεν επεκτείνονται σε οικονομική στήριξη προς τους πλοιοκτήτες, πράγμα που είναι απόλυτα ορθό. Δεν νομίζω ότι η πλειοψηφία των Ελλήνων πλοιοκτητών επιθυμούν να αναμειγνύονται σε θέ-

ματα διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής.

Αυτό μπορούσε να είναι κατανοητό στο παρελθόν, όταν η ναυτιλιακή αγορά βίωνε πιο δύσκολους καιρούς από ό,τι σήμερα και όλοι συγκέντρωναν την προσοχή τους στα προβλήματα της δικής τους εταιρείας αποφεύγοντας γενικά άλλης φύσεως απασχολήσεις. Σήμερα, με την αγορά δυνατή, ίσως οι Έλληνες πλοιοκτήτες θα μπορούσαν να αφιερώσουν περισσότερο χρόνο και ενέργεια στην ανάμειξή τους σε θέματα διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής.

Πώς βλέπετε το μέλλον του ελληνικού νηολογίου; Κατά τη γνώμη σας έχουν χαθεί ουσιαστικές ευκαιρίες προκειμένου να γίνει ανταγωνιστικό και άρα ελκυστικό;

Δεν βλέπω λαμπρό το μέλλον του ελληνικού νηολογίου. Το νηολόγιο και η ελληνική σημαία γενικά βρίσκεται ακόμα μακριά από το επίπεδο ανταγωνιστικότητας σε σύγκριση με τα νηολόγια μερικών από τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και με χώρες εκτός αυτής. Ως παράδειγμα, αναφέρω τη Δανία, μια παραδοσιακά ναυτιλιακή χώρα η οποία τα τελευταία χρόνια, μαζί με την ισχυρή υποστήριξη όπως καταλαβαίνω των Δανών πλοιοκτητών, έχει κάνει πολλά μέσω του δανικού νηολογίου ώστε να προωθήσει τη σημαία της χώρας της και συνεπώς να προωθήσει την αύξηση θέσεων εργασίας για απασχόληση του ναυτεργατικού δυναμικού. Ναυτικοί που υπηρετούν σε πλοία αυτής της σημαίας απολαμβάνουν προνομιακή μεταχείριση και έχουν πλήρη εξάιρεση από την καταβολή φόρου εισοδήματος στο δανικό Δημόσιο.

Πρόσφατα υπήρξαν μερικά στοιχεία ενθάρρυνσης

Στημιότυπο από εκδήλωση αφιερωμένη στην κοινωνική και ανθρωπιστική προσφορά του Παντελή Ε. Κολλάκη



από μέτρα της ελληνικής Πολιτείας για το 2007, σχετικά με τη φορολογία εισοδήματος των Ελλήνων ναυτικών. Εάν επιπρόσθετα τέτοια μέτρα προχωρήσουν στην ίδια κατεύθυνση, θα ενθαρρύνουν περισσότερους Έλληνες να εργαστούν στη ναυτιλία και θα επιβραδύνουν το ρυθμό και αριθμό ναυτολόγησης αλλοδαπών ναυτικών σε πλοία υπό ελληνική διαχείριση. Γενικά η ναυτιλιακή πολιτική της Ελλάδας ίσως έχει κάτι να μάθει από τη ναυτιλιακή πολιτική της Δανίας και από άλλες διεθνείς πρακτικές και πολιτικές. Η Δανία -πιο συγκεκριμένα- είχε τεράστια επιτυχία στη διεύρυνση της ναυτιλιακής «σφαίρας» της και ως αποτέλεσμα αυτής της επιτυχίας παρέχει ευρεία και υψηλής ποιότητας ναυτική εκπαίδευση και ναυτολόγηση ικανών στελεχών.

Πιστεύω ακράδαντα ότι το ελληνικό νηολόγιο έχασε στο παρελθόν πολλές ευκαιρίες για να γίνει ελκυστικό και ανταγωνιστικό. Μόνο εάν υλοποιηθούν και επεκταθούν τα μέτρα που ανακοίνωσε πριν από λίγους μήνες ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Μ. Κεφαλογιάννης, με άμεση εφαρμογή, δεν θα χαθούν και άλλες ευκαιρίες.

Αυτά τα μέτρα περιλαμβάνουν εφαρμογή και των ακόλουθων γενικών γραμμών:

Εισφορές για το NAT (από πλοιοκτήτες και ναυτικούς) να επιδοούνται από την ελληνική κυβέρνηση. Περαιτέρω προνομιακή μεταχείριση των Ελλήνων ναυτικών ως προς το φόρο εισοδήματος. Αυτό θα

ενθαρρύνει περισσότερους Έλληνες να υπηρετήσουν στη θάλασσα και για μεγαλύτερες περιόδους της σταδιοδρομίας τους, ενώ ταυτόχρονα θα απολαμβάνουν αυξημένα επίπεδα εισοδήματος από ό,τι εάν εργάζονταν στη στεριά. Θεωρώ ότι αυτή η εξέλιξη θα φέρει μια πολύ θετική αύξηση διαθέσιμου χρήματος προς αγοραστική δυνατότητα στην ελληνική οικονομία.

Ευεργετικές κρατικές παροχές ως προς την ίδρυση νέων και την επέκταση υπάρχοντων εκπαιδευτικών ναυτιλιακών ιδρυμάτων. Σαν παράδειγμα προς σύγκριση η Δανία έχει 14 ιδρύματα από τα οποία αποφοιτούν ετησίως περίπου 450 αξιωματικοί. Αυτός είναι ένας εντυπωσιακός αριθμός νέων ανθρώπων εισερχομένων στη ναυτιλιακή οικογένεια εν γένει, τον οποίο η Ελλάδα θα έπρεπε να προσπαθήσει να μιμηθεί.

Παρακολουθείτε τις εξελίξεις στην Ε.Ε.; Ποια είναι η σκέψη σας σχετικά με το μέλλον της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής σκηνής;

Φυσικά και ακολουθούμε τις εκάστοτε ευρωπαϊκές ναυτιλιακές πολιτικές. Πιστεύω ακράδαντα πως εάν τοποθετούνται στην κορυφή της διαχείρισης της ναυτιλιακής πολιτικής στην Ευρωπαϊκή Ένωση τα σωστά πρόσωπα, τα αποτελέσματα θα είναι ευεργετικά για όλους. Είναι καλό το γεγονός ότι ένα μεγάλο μέρος των δραστηριοτήτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετίζεται με τη ναυτιλία. Είμαι

βέβαιος ότι αυτή είναι μια θετική εξέλιξη και θα επεκταθεί σημαντικά στο άμεσο μέλλον.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες και τα συλλογικά τους όργανα πρέπει να είναι έτοιμοι και να εισφέρουν θετικά στην ανάπτυξη των ναυτιλιακών πολιτικών σχεδιασμών, είτε αυτές αφορούν γενική πολιτική, ασφάλεια, εμπορικά ή τεχνικά θέματα.

Είστε αισιόδοξος για το μέλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας;

Όλα τα βασικά στοιχεία δείχνουν προς την κατεύθυνση ενός αισιόδοξου μέλλοντος για την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία. Πιστεύω ότι ο πλοιοκτήτης που έχει ένα καλά εκπαιδευμένο, πεπειραμένο και οργανωμένο management team και είναι ανάλογα οργανωμένος στην υποδομή των οικονομικών του και φυσικά δεν έχει υπερβεί τα όρια του υγιούς και ασφαλούς δανεισμού, θα τύχει καλού βαθμού επιτυχίας στις ναυτιλιακές του επιχειρήσεις σε οποιοδήποτε συναφή τομέα.

Η κύρια δύναμη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, η οποία είναι πολύ εντυπωσιακή, είναι η ανάδειξη των νέων (και ενός αριθμού νέων σε ηλικία) επιχειρηματιών. Ως προς αυτή την πλευρά είμαι πολύ ευτυχής να παρατηρώ μια «σοδειά» ηλικίας 30-40 ετών, νέων Ελλήνων πλοιοκτητών (ανδρών και γυναικών) που ίδρυσαν ναυτιλιακές επιχειρήσεις ή ανέπτυξαν περαιτέρω υπάρχουσες και που απέδειξαν ότι είναι περισσότερο από ικανοί/ές να παραλάβουν το ηνίο από τις προηγούμενες γενιές Ελλήνων πλοιοκτητών.

Οι δικοί μας, οι Έλληνες πλοίαρχοι και μηχανικοί, παρόλο που είναι λιγότεροι στον αριθμό απ' ό,τι παλαιότερα, είναι πάντοτε πρώτης τάξεως αξιωματικοί. Οι ίδιες οι ναυτιλιακές εταιρείες -γενικά στα λίγα τελευταία χρόνια- έχουν επιτύχει οικονομική ευρωστία βαθμού κυριολεκτικά αγνώστου στο παρελθόν.

Πλοία θα χρειάζονται πάντοτε, είτε ελέγχονται από Έλληνες, Νορβηγούς ή Κινέζους και παρόλο ότι η εμπορική ναυτιλία μπορεί να έχει από καιρό σε καιρό προβλήματα υγείας, δεν πεθαίνει ποτέ. Είναι ένας επιχειρηματικός τομέας ο οποίος πιστεύω ακράδαντα δικαιολογεί πλήρως την επένδυση ανθρώπινου δυναμικού, ταλέντου και κεφαλαίων. ☺



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) 750.5268 / (+632) 892.7839 - fax : (+632) 892.7242
e-mail: optns@cwmsi.com


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

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



Η διεθνής συνεργασία

Εφόσον γίνεται πια διεθνώς ο κανονισμός της παγκόσμιας ναυτιλίας, είναι πλέον σωστό και λογικό να παρακολουθείται αυτός διεθνώς και από την πλευρά της ναυτιλίας. Οι παγκόσμιοι ναυτιλιακοί οργανισμοί από πολλά χρόνια παρίστανται στις συναντήσεις και συνεδριάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ο οποίος είναι και ο σωστός οργανισμός για την τήρηση του κανονισμού σε όλα τα επίπεδα της παγκόσμιας ναυτιλίας. Η συμμετοχή αυτή έχει από καιρό αναγνωρισθεί ως θετική και πολύτιμη και από το γενικό γραμματέα του IMO, τον κ. Ευθύμιο Μητρόπουλο.

Πριν από περίπου μια δεκαετία, σχηματίστηκε και το Round Table of Shipping Industry Organisations, όπου συγκεντρώνονται οι πρόεδροι και οι διευθύνοντες σύμβουλοι των κύριων διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών, BIMCO, Intercargo, Intertanko International Chamber of Shipping/International Shipping Federation. Ο σκοπός της προσπάθειας αυτής ήταν ο συντονισμός της πολιτικής των οργανώσεων αυτών, δηλαδή να συμφωνηθεί, όσο είναι δυνατόν, κοινή πολιτική μεταξύ των οργανισμών και να αποφευχθεί η επανάληψη των πανομοιότυπων όσον αφορά τις καθημερινές τους λειτουργίες. Η διεθνής συνεργασία μεταξύ ναυτιλιακών οργανισμών έκανε ένα τεράστιο βήμα μπροστά πέρυσι με το σχηματισμό ενός συνασπισμού ναυτιλιακών οργανώσεων, δηλαδή οι Intertanko, Intercargo, Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας, Λονδίνου και International Salvage Union, με χρηματική υποστήριξη από άλλους οργανισμούς, με σκοπό τη νομική αντιμετώπιση της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2005/35/EC που προβλέπει ποινικές κυρώσεις στην περίπτωση ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος κατόπιν ατυχήματος από πλοίο. Ο συνασπισμός αυτός υπέβαλε τα αιτήματά του στο βρετανικό δικαστήριο Λονδίνου (High Court of Justice), όπου και πήρε θετική απόφαση από

αυτό, το οποίο μεταβίβασε την υπόθεση στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Δικαιοσύνης, όπου η τελική απόφαση αναμένεται. Σε ανταπόκριση της απόφασης του βρετανικού δικαστηρίου, ο πρόεδρος της Intertanko, ο κ. Stephen Van Dyck, σχολίασε τα εξής:

«INTERTANKO's members are fully committed to clean seas. Full stop. Their actions, many of which are voluntary and their record in recent years bear testimony to this commitment to safeguard the marine environment. It is imperative that this truly global industry is regulated uniformly and on an international basis. To this end INTERTANKO and its fellow coalition members welcome the High Court's ruling. This important decision affirms that the legality of the EU Directive is in question. We are pleased that the European Court will now review the legality of this Directive against the existing framework of international law.»

Η δε Intertanko, ως ένας από τους κύριους ναυτιλιακούς οργανισμούς, γνωρίζει πολύ καλά την αποτελεσματικότητα της συνεργασίας μεταξύ διεθνών οργανισμών διότι έχει συμμετάσχει και σε άλλο συνασπισμό αντιστοίχων (Intertanko, American Waterways Operators, Chamber of Shipping of America, International Council of

Του Στάθη Κουλουκουντή

Διευθυντή Rethymnis & Kulukundis Limited,
αντιπροέδρου Greek Shipping
Co-operation Committee



Cruise Lines, Lake Carriers Association και World Shipping Council) και ο οποίος συνασπισμός έχει υποβάλει προσφυγή στο Περιφερειακό Δικαστήριο της Βόρειας Καλιφόρνιας εναντίον του κανονισμού έρματος του Οργανισμού Περιβαλλοντικής Προστασίας (EPA) των ΗΠΑ.

Κατά τη γνώμη μου, το γεγονός ότι οι ναυτιλιακές οργανώσεις έχουν τη δυνατότητα να συνεργασθούν μεταξύ τους με τέτοια αποτελεσματικότητα είναι πολύ σημαντικό για τη ναυτιλία, και το μάθημα είναι σαφές. Η συλλογική δραστηριότητα μεταξύ εθνικών και διεθνών οργανισμών είναι πάρα πολύ πιο αποτελεσματική από τη μεμονωμένη δραστηριότητα. Η συνεργασία μεταξύ ναυτιλιακών οργανισμών πρέπει οπωσδήποτε, πάση θυσία, να συνεχίσει και τίποτε απολύτως δεν θα πρέπει να εμποδίσει πλέον τη συνεργασία αυτή. Full Stop! ☺



ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB

Νέες Εισαγωγές ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών σε Χρηματιστήρια

Οι ανάγκες χρηματοδότησης στην ελληνική ναυτιλία είναι υψηλές δεδομένης της αριθμητικής, αλλά και της ποιοτικής ανάπτυξης του στόλου που συντελείται, ιδίως στα τελευταία χρόνια. Εκμεταλλευόμενες τις πρόσφατες δυνατές ναυλαγορές, οι ελληνικών συμφερόντων εταιρείες προχωρούν σε σημαντικές επενδύσεις με σκοπό την ανανέωση των στόλων τους και σε κάποιες περιπτώσεις την επέκταση των δραστηριοτήτων τους σε άλλες κατηγορίες πλοίων και αγορών, προκειμένου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της διεθνούς αγοράς και να ανταποκριθούν στο ανταγωνιστικό προβάδισμα που απαιτείται από τις εταιρείες «ηγέτιδες» του κλάδου. Παραδοσιακά, αρωγός στις επενδυτικές δραστηριότητες των Ελλήνων πλοιοκτητών είναι οι τράπεζες, οι οποίες με τη σειρά τους επιδιώκουν τον περιορισμό του κινδύνου από τις χορηγήσεις δανείων και την ανεύρεση της σωστής σχέσης κινδύνου-απόδοσης κατά τη σύναψη ναυτιλιακών δανείων. Τα τελευταία έτη, όμως, εκμεταλλευόμενες και τη συγκυρία των υψηλών χρηματαγορών, παρατηρείται μια στροφή αρκετών ναυτιλιακών επιχειρήσεων από τον παραδοσιακό τραπεζικό δανεισμό στην άντληση σημαντικών κεφαλαίων από το ευρύ επενδυτικό κοινό, μέσω της εισόδου τους σε χρηματιστηριακές αγορές σε διάφορα χρηματιστήρια της υψηλίου.

Των **Εμμανουήλ Γ. Καβουσανού** |
Καθηγητή Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών,
τμήμα Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής

και **Ηλία Δ. Βισβίκη** |
Επικούρου καθηγητή ALBA Graduate Business
School, ακαδημαϊκού διευθυντή MBA in Shipping

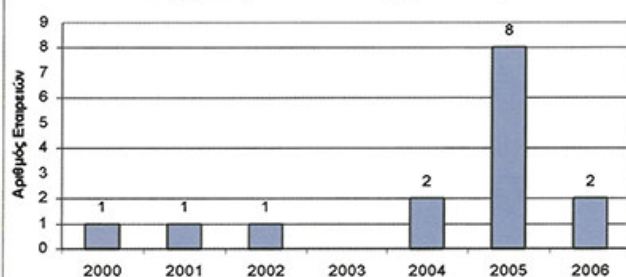


Σύμφωνα με σχετική μελέτη, το 2005, εννέα κράτη –μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα- συνέβαλαν σε συγκέντρωση κεφαλαίων ενός δισεκατομμυρίου δολαρίων (ή περισσότερο) η κάθε μία από την εισαγωγή ναυτιλιακών μετοχών (Initial Public Offerings-IPOs) σε διεθνή χρηματιστήρια, ακολουθώντας μια παγκόσμια τάση η οποία συνεχίστηκε μέσα στο 2006. Σύμφωνα με την ίδια μελέτη, το 2005 παρατηρήθηκε ιδιαίτερη αύξηση των ναυτιλιακών IPOs σε χώρες όπως η Κίνα, το Ισραήλ, η Ρωσία και η Πολωνία, ενώ το 2006 αυξημένο ενδιαφέρον σημειώθηκε για αγορές μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβάνονται η Μέση Ανατολή, η Νότια Κορέα, η Ινδία και η Βραζιλία.

Αξίζει να σημειωθεί ότι μεταξύ των εταιρειών που προχώρησαν σε εισαγωγή μετοχών το 2005 συμπεριλαμβάνονται οκτώ ελληνικές εταιρείες, με συνολικό συγκεντρωθέν κεφάλαιο 1,05 δισ. δολάρια, εκ των οποίων το 97% προέρχεται από 5 ναυτιλιακές εταιρείες εισηγμένες στο χρηματιστήριο Nasdaq και στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης. Πρόκειται για τις εταιρείες: DryShips Inc. (269,1 εκατ. δολάρια), Diana Shipping Inc. (241,9 εκατ. δολάρια), Quintana Maritime Ltd (220,9 εκατ. δολάρια), Aries Maritime (170,5 εκατ. δολάρια) και StealthGas Inc. (116 εκατ. δολάρια). Στο διάγραμμα 1 παρουσιάζεται ο αριθμός των νέων εισαγωγών ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών επιχειρήσεων στις αγορές των προαναφερθέντων χρηματιστηρίων κατά την περίοδο 2000-2006. Παρατηρείται ο τετραπλασιασμός εισαγωγών κατά το 2005 σε σχέση με το 2004 και ο οκταπλασιασμός σε σχέση με το κάθε ένα από τα έτη 2000, 2001 και 2002.

Στο διάγραμμα 2, εμφανίζεται η εξέλιξη των τιμών των εισηγμένων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών για την περίοδο 2000-2006, όπου παρατηρείται μια γενική αύξηση τιμών των μετοχών τους, ιδιαίτερα κατά την περίοδο που έπεται το 2003. Η συγκυρία της ταυτόχρονης ανόδου των χρηματιστηριακών αγορών αλλά και των αγορών των ναύλων μπορεί να εξηγήσει την πορεία των τιμών των εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών στα διάφορα χρηματιστήρια.

Διάγραμμα 1. Αριθμός νέων εισαγωγών ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στα χρηματιστήρια NYSE & NASDAQ (έτη 2000-2006)



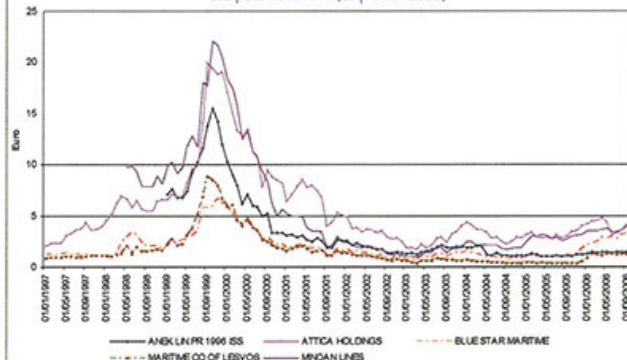
Πηγές: NYSE και NASDAQ, Οκτώβριος 2006.

Διάγραμμα 2. Εξέλιξη τιμών εισηγμένων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στα χρηματιστήρια NYSE & NASDAQ (έτη 2000-2006)



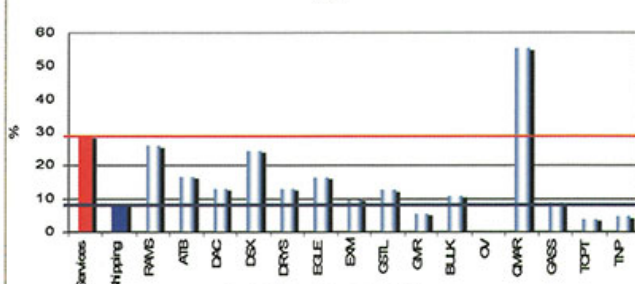
Πηγές: NYSE και NASDAQ, Οκτώβριος 2006.

Διάγραμμα 3. Εξέλιξη τιμών εισηγμένων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στο Χ.Α. (έτη 1997-2006)



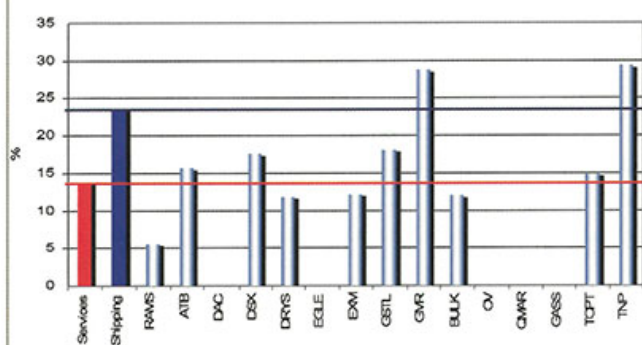
Πηγή: Χρηματιστήριο Αθηνών, Οκτώβριος 2006

Διάγραμμα 4. Τιμή μετοχής προς κέρδη των εισηγμένων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στα χρηματιστήρια NYSE & NASDAQ P/E



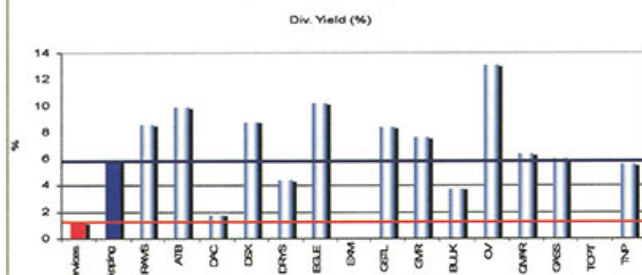
Πηγή: Yahoo (Φεβρουάριος 2007).

Διάγραμμα 5. Απόδοση ιδίων κεφαλαίων των εισηγμένων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στα χρηματιστήρια NYSE & NASDAQ
ROE (%)



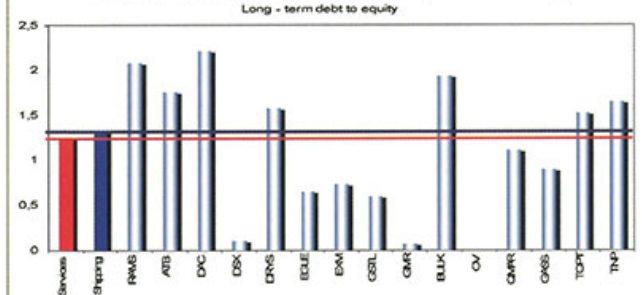
Πηγή: Yahoo (Φεβρουάριος 2007).

Διάγραμμα 6. Μερισματικές αποδόσεις μετοχών των εισηγμένων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στα χρηματιστήρια NYSE & NASDAQ
Div. Yield (%)



Πηγή: Yahoo (Φεβρουάριος 2007).

Διάγραμμα 7. Λόγος μακροχρόνιων υποχρεώσεων / τιμή μετοχής των εισηγμένων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στα χρηματιστήρια NYSE & NASDAQ
Long - term debt to equity



Πηγή: Yahoo (Φεβρουάριος 2007).

Πλην των διεθνών χρηματιστηρίων της Αμερικής, εισηγμένες ελληνικές επιχειρήσεις υπάρχουν στο Χρηματιστήριο του Λονδίνου, όπως για παράδειγμα η εταιρεία Goldenport. Επίσης, στο Χρηματιστήριο Αθηνών (Χ.Α.) έχουν καταφύγει για άντληση κεφαλαίων οι ναυτιλιακές εταιρείες Anek Lines, Attica Holdings, Blue Star Maritime, Maritime Co. of Lesvos και Minoan Lines. Πρόσφατα δημιουργήθηκε το κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο, το οποίο επιτρέπει την είσοδο ποντοπόρων ναυτιλιακών εταιρειών και στο Χ.Α., ενώ το Χ.Α. φαίνεται να έχει αλλάξει στάση και να ενθαρρύνει ενεργά την προοπτική αυτή. Στο διάγραμμα 3 παρουσιάζεται η εξέλιξη τιμών των μετοχών των εισηγμένων στο Χ.Α. (ακτοπλοϊκών) ναυτιλιακών εταιρειών. Παρατηρείται η μεγάλη άνοδος των τιμών κατά την περίοδο άνοδου του Χ.Α. το 1999 και η μετέπειτα μείωση των τιμών τους στα επίπεδα του 1997-98, στη μετά 2001 περίοδο. Επίσης, παρατηρούμε και εδώ την εκμετάλλευση της συγκυρίας άνοδου των τιμών του Χ.Α. με την εισαγωγή κάποιων ακτοπλοϊκών εταιρειών στο χρηματιστήριο.

Γενικά, για την αξιολόγηση της πορείας των μετοχών σε κάποιο χρηματιστήριο εξετάζονται πέρα από την τιμή τους μια σειρά από δείκτες, οι οποίοι αποδίδουν



την αξία και τις προοπτικές των εταιρειών αυτών, πληροφορία η οποία ενδιαφέρει τους μετόχους αλλά και άλλους συντελεστές που έχουν σχέση με τις εταιρείες αυτές.

Τα διαγράμματα 4-9 παρουσιάζουν αριθμοδείκτες, οι οποίοι μπορούν να δώσουν μια εικόνα για τις ακόλουθες δεκαπέντε ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων οι οποίες είναι εισηγμένες στα χρηματιστήρια NYSE και NASDAQ. Οι δείκτες αφορούν τη 19η Φεβρουαρίου 2007 και οι εταιρείες είναι: Arles Maritime Transport Ltd (RAMS), Arlington Tankers Ltd (ATB), Danaos Corporation (DAC), Diana Shipping Inc. (DSX), DryShips, Inc. (DRYS), Eagle Bulk Shipping Inc. (EGLE), Excel Maritime Carriers Ltd (EXM), Genco Shipping & Trading Ltd (GSTL), General Maritime Corp. (GMR), Navios Maritime Holdings Inc. (BULK), Omega Navigation Enterprises I (OV), Quintana Maritime Limited (QMAR), StealthGas, Inc. (GASS), Top Tankers Inc. (TOPT), Tsakos Energy Navigation Ltd (TNP).

Παρουσιάζονται οι ακόλουθοι δείκτες:



Tough

Intershield® 803

High performance abrasion resistant technology. VOC compliant, corrosion resistant pure epoxy. Excellent mechanical properties and control of maintenance costs due to abrasion. Suitable for the outerhull, external decks, cargo holds and hatch covers. US FDA* compliant for the carriage of dry foodstuffs and certified for the carriage of grain. Options for Maintenance and Refurbishment.

*United States of America Food and Drug Administration, Code of Federal Regulations: Section 21, Chapter 175:300

www.international-marine.com

✕ CONSTANT REVOLUTION

✕, International and Intershield are trademarks of or are licensed to Akzo Nobel

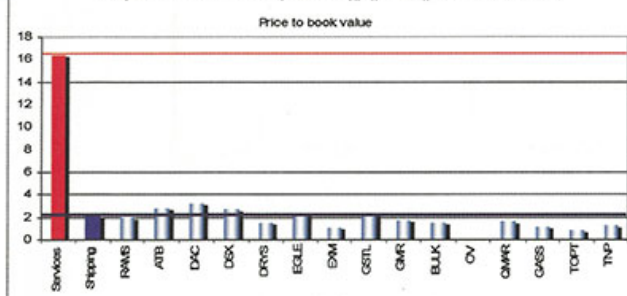
© Akzo Nobel, 2004

✕ 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

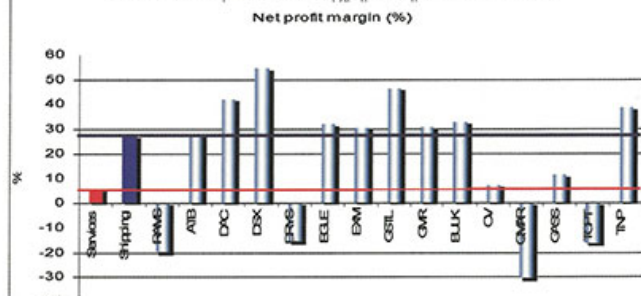

AKZO NOBEL

Διάγραμμα 8. Τιμή προς λογιστική αξία ανά μετοχή των εισηγμένων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στα χρηματιστήρια NYSE & NASDAQ



Πηγή: Yahoo (Φεβρουάριος 2007).

Διάγραμμα 9. Περιθώριο καθαρού κέρδους των εισηγμένων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στα διεθνή χρηματιστήρια NYSE & NASDAQ



Πηγή: Yahoo (Φεβρουάριος 2007).

- Στο διάγραμμα 4 εμφανίζονται για τις παραπάνω εταιρείες, για τον κλάδο της ναυτιλίας γενικότερα αλλά και για τον κλάδο των υπηρεσιών, οι τιμές του δείκτη «Τιμή μετοχής προς κέρδη (Price/Earnings)». Χαμηλές τιμές του δείκτη αυτού πιθανόν να σηματοδοτούν φθηνές εταιρείες και αντιστρόφως για υψηλές τιμές του δείκτη.
- Η απόδοση των ιδίων κεφαλαίων (Return on Equity, %) εμφανίζεται στο διάγραμμα 5, όπου υψηλές τιμές του δείκτη αυτού είναι επιθυμητές για τους μετόχους.
- Ο δείκτης μερισματικής απόδοσης της μετοχής (Div. Yield, %) παρουσιάζεται στο διάγραμμα 6. Δεδομένου ότι οι αποδόσεις σε επενδύσεις έχουν δύο συστατικά μέρη, δηλαδή την κεφαλαιακή (από τη διαφορά στην τιμή της μετοχής) αλλά και τη μερισματική απόδοση, υψηλές μερισματικές αποδόσεις είναι επιθυμητές από τους μετόχους της εταιρείας. Αυτό είναι ιδιαίτερα επιθυμητό από μετόχους που στοχεύουν σε εισοδήματα από την επένδυσή τους σε συγκεκριμένες μετοχές. Οι περισσότερες ελληνικές εταιρείες εμφανίζουν υψηλές μερισματικές αποδόσεις.
- Στο διάγραμμα 7, βλέπουμε τους λόγους των μακροχρόνιων υποχρεώσεων προς τις τιμές των μετοχών των εταιρειών (Long-term Debt to Equity Ratio), οι οποίοι εμφανίζουν τις δανειακές υποχρεώσεις των επιχειρήσεων. Όταν ο δείκτης είναι χαμηλότερος από το 1, τότε η εταιρεία έχει δανειακές και άλλες υποχρεώσεις που δεν καλύπτονται από την αγοραία αξία της.
- Η τιμή προς τη λογιστική αξία ανά μετοχή (Price to Book Value) των εταιρειών παρουσιάζεται στο διάγραμμα 8. Γενικά, μεγάλες τιμές του δείκτη αυτού εμ-

φανίζουν πόσες φορές μεγαλύτερη είναι η αγοραία αξία της εταιρείας σε σχέση με τη λογιστική της αξία. Στον κλάδο των υπηρεσιών, οι τιμές του δείκτη αυτού αναμένεται να είναι πολύ υψηλές καθώς η αξία της εταιρείας εξαρτάται εν πολλοίς όχι μόνο από τα περιουσιακά της στοιχεία, αλλά και από τη φήμη της στην αγορά, τα συμβόλαια που έχει συνάψει και μια σειρά από τέτοιους

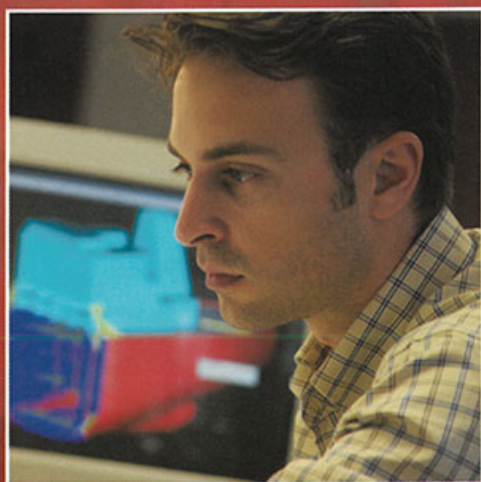
παράγοντες που δεν εμφανίζονται απαραίτητα στις λογιστικές καταστάσεις.

6. Τέλος, το καθαρό περιθώριο κέρδους (Net Profit Margin, %) στο διάγραμμα 9, αποτελεί έναν ακόμα δείκτη κερδοφορίας των εταιρειών που ενδιαφέρει την αγορά και τους μετόχους. Θετικοί και υψηλοί δείκτες περιθωρίου κέρδους είναι γενικά προτιμητέοι. Ο κλάδος της ναυτιλίας φαίνεται να εμφανίζει υψηλούς δείκτες κερδοφορίας, οι οποίοι όμως διαφέρουν ανάλογα με την εταιρεία.

Κλείνοντας, οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες έχουν ακολουθήσει τη γενικότερη τάση που επικρατεί στις αγορές σε περιόδους άνθησης, και αρκετές απ' αυτές έχουν αποταθεί στο επενδυτικό κοινό για άντληση κεφαλαίων μέσω της εισαγωγής τους σε κάποιο από τα χρηματιστήρια του κόσμου. Στην πλειοψηφία τους έχουν προτιμήσει μέχρι τώρα χρηματιστήρια των ΗΠΑ, με το ελληνικό χρηματιστήριο να έχει ανοίξει τις πύλες του για πιθανές εισαγωγές ποντοπόρων εταιρειών και σε αυτό. Όμως, οι επενδύσεις των κεφαλαίων που έχουν αντλήσει οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να αξιοποιούνται κατάλληλα, ώστε η αποδοτικότητα αλλά και η σωστή διαχείρισή τους να συντελούν σε μια θετική εικόνα των εταιρειών στην αγορά. Επιπλέον, η δημοσιοποίηση της εικόνας αυτής είναι αναπόφευκτη από τη στιγμή που οι εταιρείες αποφάσισαν την εισαγωγή τους σε κάποιο χρηματιστήριο. ☉



Οι κ. Καβουσανός και Βισβίκης είναι συγγραφείς του μοναδικού διεθνούς βιβλίου με τίτλο «Derivatives and Risk Management in Shipping», Witherbys Publishing, 2006. Στην Ελλάδα διατίθεται από το βιβλιοπωλείο TELSTAR, Ακτή Μιαούλη 57, Πειραιάς, Τηλ. 210-42.93.617. Επίσης, είναι οι εισηγητές του αντίστοιχου σεμιναρίου που διεξάγεται από το Κέντρο Συνεχούς Εκπαίδευσης & Επαγγελματικής Κατάρτισης του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών (επόμενο - 31/5 και 1/6/2007. Πληροφορίες κ. Καλκάνη Πέτρο, 210-86.65.371).



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

Setting the Standard for Service.

www.eagle.org



ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Ελκυστικότητα χρηματιστηριακής αγοράς



Του Θεόδωρου Συριόπουλου
Επ. καθηγητή Χρηματοοικονομικής
Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών
Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Π αρά το θεμελιώδη ρόλο τους στη χρηματοδότηση επενδυτικών σχεδίων και οργανικής ανάπτυξης, οι διεθνείς χρηματιστηριακές αγορές μέχρι πρόσφατα δεν ήταν ιδιαίτερα ελκυστικές για τις ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις αλλά και τη διεθνή ναυτιλία συνολικά. Στα βασικά αίτια για τη θωρήση αυτή περιλαμβάνονται η κλειστή οικογενειακή δομή και διαχείριση των ελληνόκτητων ναυτιλιακών εταιρειών, η απροθυμία των πλοιοκτητών για διάχυση της εταιρικής ιδιοκτησίας στο ευρύ επενδυτικό κοινό και η απουσία υποχρέωσης δημοσιοποίησης σημαντικών επιχειρηματικών εξελίξεων. Κρίσιμο βεβαίως είναι και το γεγονός ότι, μέχρι πρόσφατα, η ελκυστικότητα των μετοχών των ναυτιλιακών εταιρειών για τους ιδιώτες και θεσμικούς επενδυτές παρέμενε ιδιαίτερα περιορισμένη, εξαιτίας των έντονων διακυμάνσεων στην κερδοφορία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και του συνεπαγόμενου υψηλού επενδυτικού κινδύνου (Syriopoulos & Roumpis, 2006).

Εντούτοις, οι ελληνόκτητες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που συστηματικά αναζητούν καινοτόμους τρόπους χρηματοδότησης, διάγουν φάση θετικής επαναξιολόγησης του ρόλου και των αρετών που χαρακτηρίζουν τις διεθνείς χρηματιστηριακές αγορές. Στα κυριότερα πλεονεκτήματα περιλαμβάνονται: το χαμηλό σχετικά κόστος άντλησης (ιδίων) κεφαλαίων για την προώθηση επενδυτικών σχεδίων, η διαφάνεια, αξιοπιστία και πληροφόρηση, το κύρος, η προβολή και η αναγνωρισιμότητα της εισηγμένης ναυτιλιακής εταιρείας, οι μηχανισμοί συστηματικής εποπτείας για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης, καθώς και η ανάδειξη του ρόλου της αποτελεσματικής εταιρικής διακυβέρνησης, της χρηστής εταιρικής ηθικής και



της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης (Syriopoulos & Theotokas, 2007).

Κατά την προηγούμενη διετία, 2004-2006, παρατηρήθηκε ένα μοναδικό κύμα εισόδου ναυτιλιακών επιχειρήσεων στα διεθνή χρηματιστήρια, με τη συνολική αξία των εταιρειών να διαμορφώνεται άνω των 4 δισ. δολαρίων. Σημαντικός αριθμός ναυτιλιακών εταιρειών ελληνικών συμφερόντων έχει ήδη προχωρήσει στη χρηματοδότηση των επενδυτικών τους σχεδίων μέσω της εισαγωγής των μετοχών τους στη χρηματιστηριακή αγορά, πρωτίστως των ΗΠΑ (NYSE και NASDAQ). Η εξέλιξη αυτή υποστηρίχθηκε κατά την τελευταία τριετία από την αντίστοιχη, πρωτοφανούς έντασης, ανοδική πορεία των ναυλαγορών και την αντίστοιχη θεαματική κερδοφορία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Οι σταθερά υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης, κυρίως της οικονομίας των ΗΠΑ και της Κίνας, είχαν αποτέλεσμα να καταγράψουν οι διεθνείς ναυλαγορές ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα κατά τα τέλη του 2004.

Οι θετικές αυτές συνθήκες, σε συνδυασμό με την παρατεταμένη άνοδο των διεθνών χρηματιστηριακών αγορών, παρακίνησε το ενδιαφέρον των προηγούμενων επιφυλακτικών ιδιωτών και θεσμικών επενδυτών, οι οποίοι ανακάλυψαν υποτιμημένες εταιρικές αξίες (corporate value) στις αποτιμήσεις των νεοεισερχόμενων ναυτιλιακών εταιρειών (Erdogan, 2005). Ως αποτέλεσμα, τα προς άντληση κεφάλαια που στόχευαν να συγκεντρώσουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις με την είσοδό τους στα διεθνή χρηματιστήρια υπερκαλύφθηκαν με σχετική ευκολία. Κρίσιμο όμως παραμένει το ερώτημα κατά πόσο η θετική διάθεση που χαρακτηρίζει τους επενδυτές για τις μετοχές ναυτιλιακών εταιρειών θα διατηρηθεί μεσοπρόθεσμα, καθώς ήδη έχουν διαμορφωθεί πτωτικές τάσεις στις αγορές των ναύλων και τα διεθνή χρηματιστήρια εμφανίζονται υπερτιμημένα (Mulligan & Lombardo, 2004). Εκτιμάται πως οι μετοχές ναυτιλιακών επιχειρήσεων με ισχυρά θεμελιώδη μεγέθη, αποτελεσματικό management, υψηλές ταμειακές ροές (κερδοφορία) και ρεαλιστική αποτίμηση, σε συνάρτηση με θετικές συνθήκες στις ναυλαγορές, θα συνεχίσουν να προσελκύουν το ενδιαφέρον των επενδυτών.

Ναυτιλία και χρηματιστηριακές αγορές

Κατά τις δεκαετίες '80 και '90, ο αριθμός των εισηγμένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων στα διεθνή χρηματιστήρια ήταν περιορισμένος και ηγετική θέση κατείχε αρχικά το Χρηματιστήριο του Λονδίνου και στη συνέχεια του Όσλο. Πιο πρόσφατα, κορυφαία θέση κατέχει πλέον το Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης με εισηγμένες 25 ναυτιλιακές επιχειρήσεις, συνολικής αξίας περί τα 55 δισ. δολάρια. Ισχυρή και ανερχόμενη δραστηριότητα εμφανίζουν και οι χρηματιστηριακές αγορές της Άπω Ανατολής (Χονγκ Κονγκ, Σιγκαπούρη, Μπανγκόκ, Ταιβάν). Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία των Clarkson's (μέσα 2006), περίπου 179 ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι εισηγμένες στα διεθνή χρηματιστήρια, με συνολική αγοραία αξία πε-

ρί τα 207 δισ. δολάρια.

Παρά την πρόσφατη έντονη χρηματιστηριακή δραστηριότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, η συμμετοχή του κλάδου της ναυτιλίας ως ποσοστού στην παγκόσμια χρηματιστηριακή κεφαλαιοποίηση παραμένει ιδιαίτερα χαμηλή. Σύμφωνα με πρόσφατες εκτιμήσεις, η χρηματιστηριακή κεφαλαιοποίηση του κλάδου μεταφορών συνολικά ανέρχεται περίπου στα 700 δισ. δολάρια, που αντιστοιχεί σε ποσοστιαία συμμετοχή 2%. Ενδεικτικά, η αντίστοιχη ποσοστιαία συμμετοχή της κεφαλαιοποίησης του κλάδου πετρελαίου και φυσικού αερίου και του κλάδου χρηματοοικονομικών υπηρεσιών στη συνολική χρηματιστηριακή αξία είναι περίπου 20% και 15%.

Η εισαγωγή μιας ναυτιλιακής εταιρείας στη χρηματιστηριακή αγορά με δημόσια εγγραφή (Initial Public Offering, IPO) έχει ουσιαστικές διαφορές από την αντίστοιχη διαδικασία μιας βιομηχανικής ή εμπορικής επιχείρησης. Η αγοραία αποτίμηση (market value) της ναυτιλιακής επιχείρησης συνδέεται άμεσα με την «υποκείμενη αξία» των φυσικών παγίων της, δηλαδή των πλοίων της. Για το λόγο αυτόν, η χρηματιστηριακή αποτίμηση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης προσεγγίζει περισσότερο την αντίστοιχη μιας εταιρείας επενδύσεων χαρτοφυλακίων ή διαχείρισης ακίνητης περιουσίας.

Κρίσιμος παράγοντας για τη ναυτιλιακή επιχείρηση παραμένει ο καθορισμός της «δίκαιης» τιμής της μετοχής της (IPO price) κατά τη διαδικασία εισόδου προς διαπραγμάτευση στη χρηματιστηριακή αγορά. Μεταξύ των σημαντικών παραμέτρων για τον καθορισμό της τιμής εισόδου των μετοχών περιλαμβάνονται: το ύψος των αντληθέντων κεφαλαίων κατά τη διαδικασία εισαγωγής, το μέγεθος της ναυτιλιακής εταιρείας, το ποσοστό του διανεμόμενου μετοχικού κεφαλαίου, το ύψος δανεισμού της επιχείρησης και η ηλικία του στόλου.

Το ενδιαφέρον των ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τις χρηματιστηριακές αγορές παραμένει ισχυρό, καθώς, ενώ το 2001 πραγματοποιήθηκαν μόλις 4 εισαγωγές ναυτιλιακών εταιρειών, συνολικής αξίας 393 εκατ. δολαρίων, οι εισηγμένες εταιρείες ανέρχονται πλέον σε 27, με συνολική αξία 6,07 δισ. δολάρια. Η έντονη δραστηριοποίηση των ναυτιλιακών εταιρειών στα χρηματιστήρια ξεκίνησε ουσιαστικά με την Top Tankers το 2004, κορυφώθηκε με 12 εισαγωγές εταιρειών το 2005 και παρουσίασε κάμψη κατά το 2006. Από τις ναυτιλιακές εταιρείες που άρχισαν να διαπραγματεύονται στα διεθνή χρηματιστήρια (κυρίως των ΗΠΑ) κατά την περίοδο αυτή, το μεγαλύτερο ποσοστό είναι ελληνικών συμφερόντων. Μεταξύ των εισηγμένων εταιρειών περιλαμβάνονται οι: Dryships, International Shipping Enterprises, Diana Shipping, TSB International, Eagle Bulk Shipping, Horizon Lines, Aries Maritime, Teekay LNG, Quintana Maritime, Double Hull Tankers, StealthGas, Genco Shipping and Trading, Omega Navigation, Danaos Shipping και Excel Maritime. Οι 14 δημόσιες εγγραφές ναυτιλιακών εταιρειών την περίο-

δο αυτή αντιπροσωπεύουν αξία 2,8 δισ. δολ., εκ των οποίων 1,4 δισ. δολάρια αφορά δημόσιες εγγραφές στις ΗΠΑ.

Συμπεράσματα

Για τις δυναμικές ναυτιλιακές εταιρείες που αναζητούν επενδυτικά κεφάλαια για τη χρηματοδότηση της επέκτασης ή αντικατάστασης του στόλου τους, οι διεθνείς χρηματιστηριακές αγορές παρουσιάζουν σημαντικά ελκυστικά χαρακτηριστικά. Είναι βεβαίως απομακρυσμένη η πιθανότητα να επαναληφθεί σύντομα η προηγούμενη έκρηξη εισόδου νέων ναυτιλιακών εταιρειών στα διεθνή χρηματιστήρια.

χών των ναυτιλιακών εταιρειών και αναμένεται να αναδείξουν νέες επενδυτικές ευκαιρίες για τους διορατικούς επενδυτές.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Erdogan, O. (2005). *IPO choice for maritime companies: Turkish evidence.* Eurasian Review of Economics and Finance, 2005, 7-18.

Mulligan, R., & Lombardo, G. (2004). *Maritime businesses: Volatile stock prices and market valuation inefficiencies.* Quarterly Review of Economics and Finance, 44, 321-336.

Syriopoulos, T., Merikas, A., & Roumpis, E. (2006). *Market interactions*

Ναυτιλιακές εταιρείες εισηγμένες στη χρηματιστηριακή αγορά των ΗΠΑ

Εταιρεία	Ημερομηνία δημόσιας εγγραφής	Χρηματιστηριακή αγορά	Τιμή δημόσιας εγγραφής (\$)	Τιμή κλεισίματος 1ης ημέρας (\$)	Τιμή στις 31/12/06	Απόδοση (%)
Top Tankers	23/7/2004	NASDAQ	11,00	6,01	4,65	-57,7
Navios	6/1/2005	NASDAQ	5,00	5,25	5,37	7,4
DryShips	32/2005	NASDAQ	18,00	20,20	17,81	-1,1
Diana	18/3/2005	NYSE	17,00	17,30	15,81	-7,0
Teekay LNG	5/5/2005	NYSE	22,00	24,30	33,31	51,4
Aries Maritime	3/6/2005	NASDAQ	12,50	12,97	9,17	-26,6
Eagle Bulk	23/5/2005	NASDAQ	14,00	13,50	17,34	23,9
TBS International	24/5/2005	NASDAQ	10,00	10,05	8,74	-12,6
ACL	7/10/2005	NASDAQ	21,00	28,30	65,51	212,0
StealthGas	6/10/2005	NASDAQ	14,50	13,70	11,68	-19,4
Quintana	15/10/2005	NASDAQ	11,50	11,26	11,1	-3,5
Genco	22/7/2005	NASDAQ	21,00	20,87	27,94	33,0
Seaspan	9/8/2005	NYSE	21,00	19,42	22,71	8,1
Horizon	27/9/2005	NYSE	10,00	10,75	26,96	169,6
Excel	15/9/2005	NYSE	21,00	15,95	14,61	-30,4
Double Hull	13/10/2005	NYSE	12,00	12,05	16,19	34,9
Omega Navigation	7/4/2006	NASDAQ	17,00	16,00	15,66	-7,9
Danaos	6/10/2006	NYSE	21,00	20,85	23,51	12,0

Πηγή: NYSE, NASDAQ. Η «απόδοση» αναφέρεται στην τιμή μετοχής 31/12/06 έναντι της τιμής δημόσιας εγγραφής.

Μετά μια περίοδο χρηματιστηριακής ευφορίας, οι επενδυτές εμφανίζονται πιο επιλεκτικοί στις τοποθετήσεις τους σε μετοχές ναυτιλιακών εταιρειών. Άλλωστε, η ελκυστικότητα των χρηματιστηριακών αγορών συνδέεται άμεσα με την καλή πορεία των ναυλαγορών, την ισχυρή κερδοφορία των ναυτιλιακών εταιρειών και το ικανό και έμπειρο management. Ύστερα από μία εξαιρετική τριετία, οι ναυλαγορές εμφανίζουν ήδη πτωτικές τάσεις, γεγονός που οδηγεί τις ναυτιλιακές εταιρείες σε τακτικές κινήσεις ανασύνταξης των επιχειρηματικών τους σχεδίων. Οι εξελίξεις αυτές επηρεάζουν και τη χρηματιστηριακή συμπεριφορά των μετο-

and volatility spillover effects between shipping, oil and stock markets. In: Proceedings of the Annual Conference of the International Association of Maritime Economists, Melbourne: July.

Syriopoulos, T., & Roumpis, E. (2006). *Price and volume dynamics in second-hand dry bulk and tanker shipping markets.* Maritime Policy & Management, 33, 497-518.

Syriopoulos, T., & Theotokas, I. (2007). *Value creation through corporate destruction? Corporate governance in shipping takeovers.* Maritime Policy & Management, 34, 1-20.

DEIF

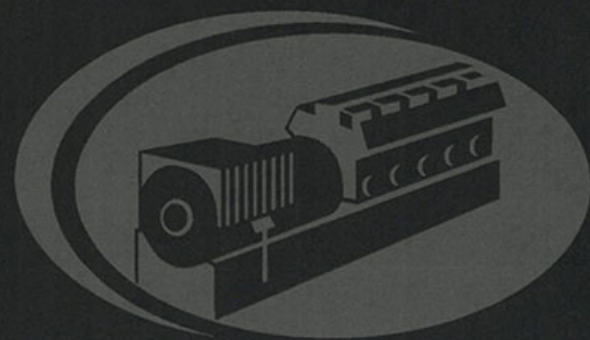
DEIF



DEIF

σύντομα, κοντά σας ...

DEIF



DEIF

power in control



Εισαγωγή στα χρηματιστήρια και χρήση ναυτιλιακών χρηματιστηριακών προϊόντων Σκοπιμότητα, ευκαιρίες και απειλές

Πολλοί αναρωτιούνται αν έχει αλλάξει κάτι στη ναυτιλιακή αγορά παράλληλα ή συνεπικουρία με τη ραγδαία αύξηση των ναύλων από το τέλος του 2003. Σχετικά με την ουσία και την καθημερινή πρακτική του κλάδου, πιθανότατα μάλλον τίποτα. Εκείνο που όμως έχει συμβεί είναι μια απότομη αλλαγή σε σημαντικούς παράπλευρους με τη ναυτιλία τομείς. Ο πρώτος είναι η εισαγωγή των ναυτιλιακών παραγώγων στην προσπάθεια διαχείρισης της διακινδύνευσης και ο δεύτερος η στροφή προς τις διεθνείς χρηματαγορές για την άντληση κεφαλαίων. Είναι τυχαίο που αυτά τα δύο γεγονότα έχουν ταυτόσημη εμφάνιση ή υφίσταται κάποια μορφή συσχέτισης; Προφανώς η απάντηση βρίσκεται στην αναζήτηση των λόγων που ανατρέχει κανείς στη χρήση FFAs και την εισαγωγή της ναυτιλιακής επιχείρησης στο χρηματιστήριο. Το άρθρο θα προσπαθήσει να απαντήσει στο παραπάνω ερώτημα, καταθέτοντας παράλληλα σκέψεις αναφορικά με τις ευκαιρίες και τις απειλές που απορρέουν από την εφαρμογή των δύο πρακτικών.

Ο πρώτος λόγος της ταυτόσημης εμφάνισης είναι πως και οι δύο πρακτικές προϋποθέτουν ένα συγκεκριμένο εταιρικό προφίλ. Ένα προφίλ επιχειρήσεων που είναι ανοικτές στις νέες τάσεις και πρόθυμες να δοκιμάσουν νέα προϊόντα, νέες υπηρεσίες και νέες λύσεις, που προέρχονται από άλλους κλάδους της οικονομίας και έχουν δοκιμασθεί με επιτυχία. Με άλλα λόγια, επιχειρήσεις που χαρακτηρίζονται ως leaders και δείχνουν το δρόμο στις επιχειρήσεις τύπου followers. Τα πλεονεκτήματα από την εισαγωγή στο χρηματιστήριο είναι προφανή. Όχι μόνο δεικνύει και προϋποθέτει την ποιότητα της επιχείρησης κατά τη στιγμή της εισαγωγής, αλλά την αναγκά-

Των: **Μάρως Βαρβατέ**
Αντιπροέδρου OceanFinance, και

Παναγιώτη Ζαχαριουδάκη
Ερευνητή Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου



ζει να διατηρεί την καλή της εικόνα και στη συνέχεια. Καλή εικόνα όμως σημαίνει κατά βάση «καλή» κερδοφορία - όπως το «καλή» μεταφράζεται από τους ίδιους τους μετόχους. Κερδοφορία δηλαδή καλή όχι κατά μια συσσωρευτική έννοια στο πεδίο του χρόνου αλλά διαπιστούμενη σε κάθε ετήσια χρήση. Δεν αρκεί μια εταιρεία να εμφανίζει μια καλή μέση κερδοφορία σε χρονικό ορίζοντα 5 ετών με συνύπαρξη εξαιρετικών αλλά και καταστροφικών χρόνων, θα πρέπει οι ετήσιες χρήσεις να έχουν όσο το δυνατό μικρότερες διακυμάνσεις μεταξύ τους. Αν και χρηματοοικονομικά σε βάθος χρόνου πολλές καταστάσεις κερδοφορίας είναι ισοδύναμες, στη λογική του μετόχου μετράει εξαιρετικά σημαντικά ο παράγοντας της σταθερότητας.

Και εδώ βρίσκεται ο δεύτερος λόγος της παράλληλης άνησης των δύο πρακτικών σε συνδυασμό με την απότομη άνηση της ναυλαγοράς. Οι εισηγμένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις αναζητούν τη σταθερότητα πέραν της κερδοφορίας καταφεύγοντας στη χρήση παραγώνων. Η εξήγηση είναι απλή. Τα παράγωγα αποτελούν σημαντικό παράγοντα διασφάλισης ομαλών ταμιακών ροών δίχως εξάρσεις κερδοφορίας αλλά και απωλειών εσόδων. Υποθέστε μια εισηγμένη ναυτιλιακή επιχείρηση να παρουσιάζει μια ομαλή κερδοφορία ανά έτος σε ένα συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα και μια ισοδύναμη χρηματοοικονομική κατάσταση συγκέ-

ντρωσης όλων των κερδών στην πρώτη χρήση της εξεταζόμενης περιόδου. Το δεύτερο σενάριο δημιουργεί το αίσθημα της ανασφάλειας στο επενδυτικό κοινό, πτωτικές τάσεις εφόσον οι επόμενες αποδόσεις δεν ακολουθούν τις προηγούμενες και αλυσιδωτά η μετοχή χάνει την ελκυστικότητά της. Η άνηση των αγορών από το 2003 και μετά δημιούργησε αφενός αισθήματα αισιοδοξίας και ευεξίας στους πλοιοκτήτες και αφετέρου ανασφάλειας για την πιθανότητα το φαινόμενο να μην έχει συνέχεια ή ακόμα και να αντιστραφεί. Είναι προφανές πως τόσο ευμετάβλητες αγορές όσο η ναυλαγορά δεν πρέπει να μετακυλίσουν αυτή τη μεταβλητότητα κατά την εκπροσώπησή τους στις διεθνείς χρηματαγορές. Για όλους τους παραπάνω λόγους η ναυτιλιακή αγορά πρέπει να μειώνει τη διακύμανση των κερδών της χρησιμοποιώντας προϊόντα μετρίωσης του ρίσκου, όπως τα παράγωγα. Η φυσική αγορά δύναται να παρουσιάζει σημαντικές αυξομειώσεις των ναύλων, που μεταφέρονται αυτούσιες στα earnings των πλοίων. Με την εισαγωγή χρηματοοικονομικών προϊόντων (παράγωγα) στο χαρτοφυλάκιο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων το επίπεδο της διακινδύνευσης μειώνεται. Τελικά τα μετρούμενα μεγέθη της ναυτιλιακής επιχείρησης εμφανίζονται σαφώς πιο εξομαλυσμένα στο πεδίο του χρόνου, αυξάνοντας σε μεγάλο βαθμό την εμπιστοσύνη των επενδυτών. Το επακόλουθο κέρδος από το παραγόμενο αίσθημα ασφάλειας



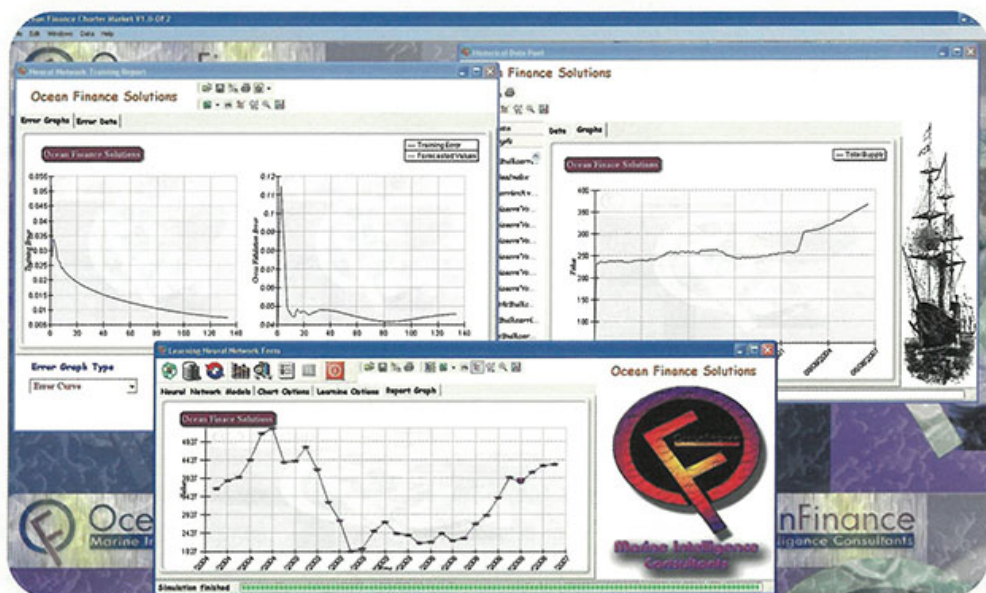
των μετόχων στη διαπραγμάτευση των μετοχών αντισταθμίζει την απώλεια δυνατότητας επίτευξης μεγαλύτερων κερδών για την ίδια την εταιρεία. Τελικά οι εισηγμένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν ναυτιλιακά παράγωγα εξασφαλίζουν τα επιθυμητά οικονομικά μεγέθη για την επιτυχημένη παρουσία τους στις χρηματιστηριακές αγορές. Μπορεί κάποιος να πει πως σε εταιρικό επίπεδο όλα είναι θετικά εάν εξαιρέσει την απώλεια δυνατότητας επίτευξης μεγαλύτερων κερδών. Δεν συμβαίνει όμως το ίδιο και σε κλαδικό επίπεδο. Η εισαγωγή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στα χρηματιστήρια και η παράλληλη χρήση των παραγώγων

ως εργαλείο επίτευξης επιθυμητών μεγεθών επέφερε στρεβλώσεις στον κλάδο. Η πρώτη αφορά την εισαγωγή ξένων προς τη ναυτιλία επενδυτών, που εξαφνικά

βρέθηκαν να έχουν στην κατοχή τους πολλά πλοία. Οι επενδυτές

αυτοί επιβάλλουν σιγά σιγά μια σαφώς διαφορετική κουλτούρα στον κλάδο με θετικά και αρνητικά αποτελέσματα. Η δεύτερη στρέβλωση προέρχεται από την ίδια τη χρήση των παραγώγων. Εμφανίστηκε το φαινόμενο, το επίπεδο των ναύλων να μην καθορίζεται από τα θεμελιώδη χαρακτηριστικά της ναυτιλίας αλλά από τις επιδιώξεις των μεγάλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων για την αγορά των παραγώγων. Όταν, για παράδειγμα, η έκθεση στο paper market είναι πολύ μεγάλη, τότε προκειμένου να ικανοποιηθεί ασκούνται βραχυπρόθεσμες πιέσεις στη φυσική αγορά.

Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί η σημασία που έχει η ναυτιλιακή πληροφορία. Όλα τα εργαλεία διαχείρισης διακινδύνευσης όπως τα παράγωγα είναι χρήσιμα, αλλά αποτελούν συχνά τροχοπέδη στη συνολική κερδοφορία της επιχείρησης. Το ερώτημα είναι πώς μπορεί μια ναυτιλιακή εταιρεία να μεγιστοποιήσει τα κέρδη της μειώνοντας ταυτόχρονα και το ρίσκο της; Είναι προφανές πως όσο περισσότερη αριστερή γνώση έχει κανείς για τις μελλοντικές εξελίξεις τόσο μικρότερη εμφανίζεται και η έκθεση στον κίνδυνο. Παράλληλα, τόσο μικρότερες είναι και οι απώλειες δυνατότητας επίτευξης μεγάλων αποδόσεων προς χάριν της σταθερότητας. Πώς επιτυγχάνεται η γνώση ή τι μπορεί να προηγηθεί πριν από τη χρήση των παραγώγων για τη μετρίαση του ρίσκου; Η εταιρεία OceanFinance χρησιμοποιεί την τεχνική προσομοίωσης FORESIM, που μπορεί γενικά να χαρακτηριστεί ως μια τεχνική με εφαρμογή στη ναυλαγορά. Πιο συ-



γκεκριμένα, μπορεί να εφαρμοσθεί για την εκτίμηση των μελλοντικών ναύλων των πλοίων υγρού και ξηρού φορτίου χύδην. Η τεχνική για δεδομένες αρχικές συνθήκες και για όλες τις πιθανές εξελίξεις των διεγέρσεων προς το σύστημα της ναυτιλίας επιτυγχάνει την απόκριση (ναύλοι) του συστήματος. Η εκτίμηση αφορά είτε τις μελλοντικές αριθμητικές κατανομές τιμών ναύλων σε συγκεκριμένες χρονικές στιγμές, π.χ. για τους 3, 6, 9 και 12 επόμενους μήνες, είτε τις πιθανές μελλοντικές εξελίξεις της ναυλαγοράς για συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα, π.χ. από 0 έως 12 μήνες. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται σε πιθανοθεωρητική μορφή παρέχοντας υψηλής ποιότητας πληροφορία. Παρέχεται, δηλαδή, εκτίμηση όχι μόνο της αναμενόμενης μελλοντικής τιμής των ναύλων αλλά και η πιθανότητα υπέρβασης ορίων, τάσεων κτλ. Η πληροφορία αυτή μπορεί να είναι πολύ χρήσιμη στη ναυτιλιακή επιχείρηση και ειδικότερα στην εισηγμένη, καθώς μειώνει το βαθμό αναγκαιότητας χρήσης εργαλείων μετρίασης του κινδύνου.

Η τεχνική αναπτύχθηκε στο Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών (LMT) του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, διευθυντής του οποίου είναι ο καθηγητής Χαρίλαος Ψαραύτης. Η πολυπληθής ερευνητική ομάδα του εργαστηρίου έχει πραγματοποιήσει σημαντικό ερευνητικό έργο προς αυτή την κατεύθυνση αλλά και σε άλλους τομείς που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές. Επιβράβευση και επικύρωση των ερευνητικών προσπαθειών του Εργαστηρίου στη συγκεκριμένη γνωστική περιοχή αποτελεί το βραβείο καλύτερης επιστημονικής εργασίας (Best Paper Award) στο πλαίσιο του ετήσιου συνεδρίου της παγκόσμιας ένωσης ναυτιλιακών οικονομολόγων (IAME). Το θέμα της εργασίας που διακρίθηκε ήταν η χρήση των Artificial Neural Networks (Τεχνητών Νευρωνικών Δικτύων) για την πρόβλεψη της ναυλαγοράς των φορτηγών πλοίων και αξίζει να σημειωθεί η πληθώρα των συμμετοχών από φημισμένα εκπαιδευτικά και ερευνητικά ιδρύματα του εξωτερικού όπως το MIT των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και το Cass Business School (CITY) της Αγγλίας. ●





The Cuban Cigar Megastore

sales@cubancigarmegastore.com

www.cubancigarmegastore.com



Η αμερικανική εταιρεία Capital Link ιδρύθηκε το 1995 και διευθύνεται από τον κ. Νικόλαο Μπορνόζη, απόφοιτο του Harvard Business School με 25ετή εμπειρία στις αμερικανικές κεφαλαιαγορές. Από το 1998, η Capital Link διατηρεί γραφεία και στην Αθήνα υποστηρίζοντας τις ανάγκες των ελληνικών εταιρειών τόσο σε εγχώριο όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Η Capital Link δραστηριοποιείται στον τομέα των σχέσεων με επενδυτές και επενδυτικής επικοινωνίας (Investor Relations & Financial Communications) και έχει οργανώσει ένα δίκτυο προβολής των ελληνικών εισηγμένων επιχειρήσεων σε διεθνείς επενδυτές. Συνεργάζεται με τα τρία αμερικανικά χρηματιστήρια - New York Stock Exchange, American Stock Exchange και Nasdaq, καθώς και με πολλές εισηγμένες εταιρείες από την Ελλάδα, Ευρώπη, Αμερική και πρόσφατα και τη Χιλή.

Ο πρόεδρος της Capital Link, κ. Νικόλαος Μπορνόζης, μας απάντησε σε σειρά ερωτημάτων για τη δράση των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών που είναι εισηγμένες στα αμερικανικά χρηματιστήρια.



| Συνέντευξη του Νικολάου Μπορνόζη | Προέδρου Capital Link

» Η ελληνική ναυτιλία στη μητρόπολη των χρηματιστηριακών αγορών

Τι περιμένει μια ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία από την εισαγωγή της στις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές;

Η εισαγωγή στις διεθνείς ναυτιλιακές αγορές αποτελεί ένα μέσο αύξησης της αναγνωρισιμότητας σε διεθνές επίπεδο, ενώ ταυτόχρονα προσφέρει μεγάλες δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης λόγω της ευκολίας άντλησης σημαντικών επενδυτικών κεφαλαίων.

Είναι γνωστό ότι η Νέα Υόρκη είναι η μητρόπολη των χρηματιστηριακών αγορών και αποτελεί πόλο έλξης επενδυτικών κεφαλαίων και εταιρειών από όλο τον κόσμο. Κατά συνέπεια, μια εταιρεία που μπορεί να δικαιολογήσει ισχυρή ανάπτυξη, μπορεί να έχει πρόσβαση σε μια αστείρευτη δεξαμενή ρευστότητας, ενώ μπορεί να κάνει χρήση και όλων των επενδυτικών εργαλείων που προσφέρουν οι αμερικανικές αγορές, ώστε να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα της δραστηριότητάς της.

Πόσο ενημερωμένοι είναι οι επικεφαλής των ναυτιλιακών εταιρειών για τις διαδικασίες που πρέπει να εφαρμόσουν;

Οι επικεφαλής των ναυτιλιακών εταιρειών ενημερώνονται επαρκώς για τις διαδικασίες, καθώς οι ελεγκτικές αρχές και το κανονιστικό πλαίσιο είναι ιδιαίτερα αυστηρά στις αμερικανικές αγορές χρη-

ματος και κεφαλαίου. Για την πληρέστερη ενημέρωσή τους, βέβαια, υπάρχουν και εξωτερικοί μηχανισμοί υποστήριξης όπως η δική μας εταιρεία, που εμπλέκεται στη διαχείριση της επικοινωνίας με την επενδυτική κοινότητα.

Η μετάβαση από τη λειτουργία ως ιδιωτική εταιρεία σε εισηγμένη πολυμετοχική είναι ένα σημαντικό βήμα. Από τη στιγμή που μια εταιρεία εισάγεται σε ένα χρηματιστήριο της Αμερικής οι σχέσεις με το επενδυτικό κοινό αποκτούν ιδιαίτερη σημασία, δεδομένου ότι μια μη επιτυχημένη πορεία στο χρηματιστήριο μπορεί να έχει άμεσο αντίκτυπο στην επιχειρηματική εξέλιξη της εταιρείας. Τέλος, ο ανταγωνισμός για την προσέλκυση του ενδιαφέροντος των επενδυτών είναι πολύ μεγαλύτερος, δεδομένων των μεγεθών στην αμερικανική πραγματικότητα, με χιλιάδες εισηγμένες εταιρείες και εκατομμύρια επενδυτών.

Από ποιους παράγοντες εξαρτάται η επιτυχία μιας μετοχής;

Βραχυχρόνια μπορεί να παίξουν ρόλο διάφοροι παράγοντες, σταθμισμένοι και αστάθμητοι. Μακροχρόνια, όμως, μόνο η πορεία των μεγεθών της επιχείρησης οδηγεί τις εξελίξεις, αρκεί αυτά να επικοινωνηθούν με το σωστό τρόπο.

Όταν μια εταιρεία πάει καλά από πλευράς ανάπτυξης εργασιών και κερδοφορίας, εφ' όσον η εταιρεία έχει μια συγκεκριμένη επικοινωνιακή πολιτική, αυτό αργά ή γρήγορα θα αντικατοπτριστεί και στην τιμή της μετοχής της με ανάλογο τρόπο.

Όσον αφορά τη ναυτιλία ειδικότερα, ένας επιπλέον παράγοντας είναι το γεγονός ότι οι Αμερικανοί επενδυτές δεν είναι πολύ ενήμεροι για τον κλάδο της ναυτιλίας και τις προοπτικές του και κατά συνέπεια οι εισηγμένες εταιρείες έχουν το επιπρόσθετο «βάρος» ενημέρωσης του επενδυτικού κοινού.

Γνωρίζετε αν προετοιμάζονται και άλλες ναυτιλιακές εταιρείες για να μεταφερθούν στο NYSE ή στο Nasdaq;

Δεδομένου ότι η ναυτιλιακή αγορά έχει ανακάμψει, είναι σίγουρο ότι αρκετές εταιρείες θα ενδιαφερθούν να αντλήσουν κεφάλαια και να εισαχθούν στα αμερικανικά χρηματιστήρια το 2007. Αυτό είναι πολύ θετικό, διότι αφ' ενός θα μεγαλώσει ο κλάδος της ναυτιλίας σαν συνολική κεφαλαιοποίηση και έτσι θα γίνει πιο σημαντικός για τους επενδυτές, αφ' ετέρου δε, οι επενδυτές θα έχουν περισσότερες εναλλακτικές επενδυτικές επιλογές. ☉



» Εξειδίκευση και νέα γενιά

Λαμβάνοντας υπόψη ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» διαβάζονται από πολλούς φοιτητές των Ανωτάτων Πανεπιστημιακών Σχολών, απευθυνθήκαμε σε δύο προέδρους ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, εισηγμένων στο Nasdaq. Η ερώτησή μας ήταν για τα προσόντα και τις γνώσεις καθώς και την ακαδημαϊκή εξειδίκευση που θεωρούν πως θα προσφέρουν μια πλεονεκτική

θέση στη νέα γενιά και όσους θελήσουν να εργαστούν σε ναυτιλιακές εταιρείες, εισηγμένες ή που πρόκειται να εισαχθούν στα διεθνή χρηματιστήρια.

Ας δούμε τι απάντησαν ο κ. **Σταμάτης Μόλαρης**, πρόεδρος και CEO Quintana Maritime Limited, και ο κ. **Γιώργος Κασσιώτης**, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Omega Navigation Enterprises.



Σταμάτης Μόλαρης — Κάποιος ο οποίος θέλει να ακολουθήσει καριέρα στον οικονομικό τομέα ναυτιλιακής εταιρείας, πρέπει να διαθέτει ικανό λογιστικό back round accounting ιδίως σε θέματα που έχουν σχέση με τα λογιστικά πρότυπα της Αμερικής (GAAP). Θεωρώ το συγκεκριμένο εφόδιο για τα άτομα που θέλουν να εργαστούν σε εταιρείες εισηγμένες ή σε αυτές που πρόκειται να εισαχθούν στα χρηματιστήρια πολύ σημαντικό και είναι βέβαιο ότι θα μετρήσει στην πορεία της καριέρας τους. Επιπροσθέτως, οποιαδήποτε εξειδίκευση σε χρηματοοικονομικές γνώσεις που έχουν σχέση με χρηματιστήριο θα θεωρηθεί επιπλέον προσόν για κάποιον που θέλει να ακολουθήσει καριέρα στις εισηγμένες εταιρείες. Και προφανώς, επειδή αναφέρεστε συγκεκριμένα στο χώρο της ναυτιλίας, θα ήθελα να συμπληρώσω ότι οποιαδήποτε γνώση σχετική με τη ναυτιλιακή βιομηχανία θα θεωρηθεί ένα σημαντικό πλεονέκτημα.

Γιώργος Κασσιώτης — Καθώς οι απαιτήσεις στη σύγχρονη δομή των ναυτιλιακών εταιρειών είναι ιδιαίτερα αυξημένες, τα νέα στελέχη θα πρέπει να διαθέτουν άριστη γνώση των χρηματιστηριακών αγορών. Ειδικά δε για όσους επιθυμούν να εργαστούν σε εισηγμένες εταιρείες, θεωρώ ότι η χρηματοοικονομική πληροφόρησή τους είναι απαραίτητο εφόδιο, το οποίο και θα συντελέσει στην εύρυθμη λειτουργία της ναυτιλιακής εταιρείας.



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

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).

(α' μέρος)

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

1. Εισαγωγή

Άπιαστο και ακατόρθωτο όνειρο πολλών γενεών (ναυτιλιακών) οικονομολόγων ήταν ο ακριβής καθορισμός των κύκλων (των ναύλων) και η πρόβλεψη του επιπέδου των (ναύλων). Παρά την πρόοδο της οικονομετρίας από το 1927¹ με τον Yule μέσα από τα περίφημα υποδείγματα των «αυτοπαλινδρομών» σχέσεων AR & μετέπειτα ARIMA & GARCH (με κινητούς μέσους), οι κύκλοι -ναυτιλιακοί και μη- παρέμειναν να θεωρούνται συμμετρικοί και αρμονικοί με 4 χρόνια διάρκεια²: 2 χρόνια άνοδο και 2 χρόνια κάθοδο.

Η φιλοσοφία των επιστημόνων -επηρεασμένοι από τη δεσπόζουσα σύλληψη των αρχαίων Ελλήνων (ειδικότερα του Αριστοτέλη)- ήταν προσηλωμένη στην αρμονία ή, άλλως, κυκλικότητα του σύμπαντος και των τέλειων σχημάτων (όπως ο

κύκλος). Η θεοκρατική αντίληψη του Σύμπαντος, ότι δηλαδή η Φύση είναι κατασκευασμα³ ενός υπέρτατου Νου -πράγμα αληθές- και όπου η κίνηση των πλανητών -στο μέλλον ή στο παρελθόν- δύναται να προσδιοριστεί μέσα από τις 3 περιφωμένες πλέον σχέσεις, που αποκάλυψε η ιδιοφυΐα του Νεύτωνα⁴ (1642-1727), επίσης πράγμα αληθές, ήταν καθοριστική αλλά και μοναδική μέχρι το 1963. Διότι, ότι συμβαίνει στο Σύμπαν δεν είναι αυτό και μόνο που συμβαίνει στον Άνθρωπο. Σε ατομικό επίπεδο υπάρχει τυχαιότητα, σε ομαδικό επίπεδο όμως υπάρχει σταθερότητα. Αυτό που δεν ήταν αληθές ήταν ότι το κέντρο του κόσμου δεν ήταν η Γη αλλά ο Ήλιος, αν και το κέντρο όλου του κόσμου, μετά το Θεό, είναι ο άνθρωπος... Στο ίδιο μήκος κύματος και ο πολυγραφόστατος (13 βιβλία) Ευκλείδης⁵ (περ. 325-

265 π.Χ.).

Δυστυχώς, όπως το έθεσε ο Μάντελμπροτ στην Αθήνα το 1998 (28/9), όταν αναγορεύτηκε τιμητικά διδάκτορας του ΟΠΑ, ουδέποτε μέχρι την εποχή του μπορούσε να προσδιοριστεί με ακρίβεια το μήκος της ακτογραμμής μιας χώρας, αφού η διάσταση εδώ δεν είναι ούτε 1 ούτε 2. Οι επιστήμονες πίστευαν και δούλευαν με ακέραιες μόνο διαστάσεις μέχρι 3 το πολύ. Έκανε μεγάλη εντύπωση στον καιρό του η άποψη του Αϊνστάιν (1879-1955) ακόμη και για την ύπαρξη 4ης διάστασης πέρα από τις 3 γνωστές.

Αν ο Κόσμος όμως είναι τόσο απλός όπως και το Σύμπαν, η πρόβλεψη είναι εφικτή και όλα είναι προσδιοριστέα. Το μόνο πρόβλημα είναι ο αριθμός των μεταβλητών, που μπορεί να είναι μεγάλος (θεωρητικά άπειρος). Αλλά για το σκοπό αυ-

1. Yule G U, (1927), *On a method of investigating periodicities in disturbed series, with special reference to Wolfer's Sunspot numbers*, *Philosophical Transactions of the Royal Society, Series A*, 226, 267-98.

2. Η ιαπωνική ναυτιλιακή εταιρεία Σάνκο στη δεκαετία 1980-1990 επένδυσε το 1985 σοβαρά ποσό με την πρόβλεψη ενός 4ετούς συμμετρικού κύκλου με 2 χρόνια άνοδο και 2 κάθοδο στα ξηρά φορτία που αποδείχθηκε λάθος και καθυστέρησε την ανάκαμψη των τότε πολύ χαμηλών ναύλων για 2 ακόμη χρόνια (μέχρι το 1987). Βλ. Γουλιέλμος Α Μ, *Ναυτιλιακή Χρηματοδότηση*, 1998, εκδόσεις Σταμούλης Α.Ε.

3. Οι επιστήμονες, ενώ διαπιστώνουν την άμεση/στιγμιαία δημιουργία του Σύμπαντος και το αποκαλούν Big Bang, δεν δύνανται να κατανοήσουν ότι μια διαδικασία δεν έγινε σε στάδια κρίνοντας με τ' ανθρώπινα μέτρα.

4. Διαμόρφωσε τους νόμους της κίνησης και το νόμο της βαρύτητας.

5. Μέγας Έλληνας γεωμέτρης (περί το 300 π.Χ.) που δίδαξε στην Αλεξάνδρεια και έγραψε τα «Στοιχεία», δηλαδή την πρώτη πραγματεία μιας περίπου σύγχρονης μαθηματικής σκέψης, αλλά ασχολήθηκε μόνο με την ομαλότητα (γραμμές, επίπεδα, και σφαίρες). Η φύση όμως είναι γενικότερη.



τό έχουμε και τα «στοχαστικά»⁶ λεγόμενα οικονομικά υποδείγματα και την παραδοχή ότι μπορούμε να παραδεχθούμε και να συμπεριλάβουμε το «λάθος» μας! Αλλά ποιο είναι το «λάθος μας»; είναι η πλέον κρίσιμη φάση και ερώτημα της επιστήμης. Και αυτό διότι αν το λάθος μας είναι μεγάλο και οι επιστήμονες μας διαβεβαιώνουν για κάτι πολύ μικρό, οι επιστήμονες μας παρσύρουν, και όταν πρόκειται για επενδύσεις... εμείς είναι που χάνουμε τα λεφτά μας. Ας δούμε το περίφημο ΛΑΘΟΣ, το οποίο όμως ούτως ή άλλως δεν συνάδει γενικά με την επιστήμη. Η επιστήμη πρέπει να είναι ακριβής και είναι ακριβής με τη νέα θεωρία του χάους, αν γνωρίζουμε τις αρχικές συνθήκες εκκίνησης ενός φαινομένου.

2. Το λάθος (δηλαδή η απόκλιση από τη μέση τιμή)

Ο Γιάκομπ Μπερνούλι στο βιβλίο του⁷ «Η Τέχνη της Υπόθεσης» (1713) έδειξε ότι οι πιθανότητες μπορούσαν να υπολογιστούν από παρατηρούμενες συχνότητες και βρήκε το σωστό (ανώτατο) όριο δοκιμών για το σκοπό αυτόν. Για να είναι κανείς 99,9% βέβαιος χρειάζεται 25.500 δοκιμές (για τη λ.χ. επιλογή έγχρωμων σφαιρών μέσα από ένα κουτί). Τη διαδικασία ανέπτυξε παραπέρα ο Αβραάμ ντε Μουράβρ και έδειξε ότι το όριο της διωνυμικής κατανομής ήταν όντως η κανονική κατανομή. Το λάθος αρχικά ήταν συυφασμένο με τις προσπάθειες των αστρονόμων να καθορί-

σουν ακριβώς τις τροχιές των πλανητών. Η γενική ιδέα ήταν να βρεθεί μια καμπύλη που θα ελαχιστοποιούσε το σύνολο των σφαλμάτων, διότι τα σφάλματα δεν ήταν δυνατόν ν' αποφευχθούν.

Το 1809 ο Γκάους (1777-1855) έδωσε μια γενικότερη μέθοδο στο βιβλίο του «Θεωρία κίνησης ουρανίων σωμάτων» και απέδειξε ότι η κατανομή των σφαλμάτων περιγραφόταν από την αποκλειστική Κανονική Κατανομή (διάγραμμα 1). Πρέπει να τονίσουμε εδώ ότι το επιχείρημα του Γκάους ήταν ότι η κατανομή έκανε τη μέση παρατήρηση ως την πιο πιθανή. Ο Λαπλάς πρότεινε ότι όποια και αν ήταν η κατανομή των σφαλμάτων των επιμέρους μετρήσεων, οι μέσοι όροι τους έτειναν προς μια κανονική κατανομή.

Από την Αστρονομία η θεωρία δεν άργησε -ως συνέβαινε- να δοκιμαστεί και στο κοινωνικό επίπεδο. Θεωρήθηκε μάλιστα ότι η θεωρία των πιθανοτήτων αποτελεί το «λογισμό της Ορθολογικής Συμπεριφοράς»! Ο Λαπλάς (1814) υποστήριξε ότι οι πιθανότητες είναι η ίδια η κοινή λογική μεταφρασμένη σε μαθηματικά. Ο Διαφωτισμός ολοκλήρωσε την εδραίωση αυτής της ιδέας του Λαπλάς, παρά την αντίθεση του Μίλλ (Τζ. Σ.), που είχε ως βάση της αλήθειας (στο ίδιο μήκος κύματος ρώτησε και ο Πλάτων: «Τι είναι αλήθεια;») την παρατήρηση και το πείραμα. Αλήθεια... Αλήθεια... Πόσα εγκλήματα γίνονται στο όνομά σου; Ο Βέλγος μαθηματικός και αστρονόμος Α. Κετελέ συνέδεσε τη στατιστική για την αστρονομία και

την κοινωνική στατιστική για το μέσο άνθρωπο με την ιδέα της κανονικής κατανομής. Τα χαρακτηριστικά των ανθρώπων κατανέμονται γύρω από το μέσο άνθρωπο. Η απόκλιση από τη θεωρητική νόρμα έφτασε να θεωρείται ένα είδος σφάλματος. Η βιομετρική στη συνέχεια ιδρύθηκε από το Φράνσις Γκόλτον (1822-1911) (ευγονική/ ανθρώπινη γενετική), που εφάρμοσε την κανονική κατανομή στην κληρονομικότητα κ.λπ. και εισήγαγε τις περιφημες έννοιες της Παλινδρόμησης⁸ (1885) και της Συσχέτισης (1889).

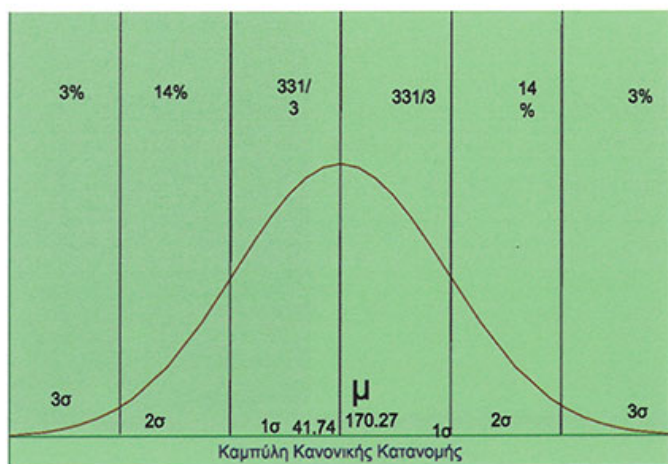
Η μέθοδος του Γκάους στο χώρο της παλινδρόμησης λέγεται και μέθοδος των ελαχίστων τετραγώνων, που απλά σημαίνει ότι αν έχουμε έναν αριθμό παρατηρήσεων και αφαιρέσουμε τις αποστάσεις τους από τα σημεία μιας ευθείας που προσπαθούμε να περάσουμε ανάμεσά τους, και κατόπιν τις υψώσουμε στο τετράγωνο για να μην πάρουμε αρνητικές τιμές, τις αθροίσουμε και βρούμε όμως το ελάχιστο δυνατό (ελάχιστες δυνατές αποκλίσεις/διαφορές), τότε έχουμε την πιο άριστα προσαρμοσμένη γραμμή (ευθεία) στα σημεία μας. Αυτό αποδεικνύει η μαθηματική σκέψη ελαχιστοποίησης των διαφορών των σημείων από την εξίσωση της παλινδρόμησης - που δυστυχώς είναι ευθεία.

Π.χ. έστω η ευθεία $Y = a + bX + \epsilon$ που εκφράζει τη θεραπευτική αποτελεσματικότητα Y ενός νέου φαρμάκου (Μάντελμπροτ, 2004) σε διάφορες δόσεις X . Το a δείχνει το αποτέλεσμα με μηδέν

6. Μια στοχαστική διαδικασία γενικά μπορεί να περιγραφεί από μια κατανομή πιθανοτήτων N διαστάσεων, δηλαδή N μεταβλητών.

7. Βλ. «Η ιστορία των μαθηματικών», Richard Manikiewicz, εκδόσεις Αλεξάνδρεια, 2000.

8. Ο Γκόλτον χώρισε μια παρτίδα σφαιρών σε 7 ομάδες ανάλογα με το μέγεθός τους. Οι σφαίρες που παράχθηκαν έδειξαν την ίδια μεταβλητότητα (=διακύμανση) μεγέθους σε όλες τις ομάδες. Το μέσο μέγεθος σφαίρας όμως της παρτίδας ήταν σταθερό, αλλά οι μέσοι όροι των επιμέρους ομάδων δεν ήταν κοντά στα πατρικά φυτά αλλά στο μέσον όρο της παρτίδας (=πληθυσμού). Ο μέσος «παλινδρομούσε» δηλαδή προς το μέσον όρο του πληθυσμού.



Διάγραμμα 1: Οι αριθμοί αναφέρονται στην κατανομή των ναυλοδεικτών ξηρού φορτίου 1968-2003.
Πηγή: Γουλιέλμος, 2007 & Μαρινίκη Ψηφία.

δόση. Το β δίδει την ταχύτητα της θεραπείας, όταν η δόση X αυξάνεται. Και το ε ισούται με το σφάλμα ή λάθος μας στην κάθε μέτρηση. Στην περίπτωση της δειγματοληψίας υπάρχουν 2 απαιτήσεις σχετικά με την κανονική κατανομή: Το δείγμα μας να είναι τυχαίο και να διατυπώνουμε την πιθανότητα του λάθους μας. Το πρώτο καταρρίπτεται σε πολλές περιπτώσεις, το δεύτερο ισχύει, αλλά είναι άνευ ουσίας αν το δείγμα μας δεν είναι ανεξάρτητο και ομοιόμορφα κατανομημένο. Πρέπει να ακολουθεί τον τυχαίο περίπατο. Οι άνθρωποι που ασχολούνται με ισογράμματα θα παρατήρησαν την εμφάνιση ενός πατρών με μια υψηλή στήλη στο κέντρο και φθίνουσες στήλες συμμετρικά σε κάθε πλευρά έχοντας το σχήμα της τομής μιας καμπάνας. Τα χαρακτηριστικά της καμπύλης της κανονικής κατανομής είναι ότι είναι: συμμετρική, κωδωνοειδής, με μέσο στο κέντρο/κορυφή, οι δύο ουρές άπτονται του άξονα, και μαθηματικά ορίζεται από:

$$Y = \frac{1}{\sigma\sqrt{2\pi}} e^{-1/2(\frac{X-\mu}{\sigma})^2}$$

όπου e μια ισχυρή μαθηματική σταθερά, ένας άρρητος αριθμός, που αρχίζει με το 2,7128... (σε χρήση από το 17ο αιώνα). Διαγραμματικά: Με την πιο πάνω εξίσωση βρίσκουμε την πιθανότητα ενός συμβάντος το οποίο εμφανίζεται σε έναν ορισμένο πληθυσμό (που πληροί κάποιες βασικές προϋποθέσεις). Στις ουρές η πιθανότητα

είναι πολύ χαμηλή. Αν βρισκόμαστε κοντά στο μ, η πιθανότητα είναι αρκετά υψηλή. Το μ είναι η μέση τιμή και σ το εύρος της διασποράς των X γύρω από τον μ. Το μεγάλο σ δηλώνει πλατιά και χαμηλή καμπύλη. Το μικρό σ δίνει στενή και υψηλή καμπύλη. Η θέση του σ στην πιο πάνω εξίσωση επισημοποιεί τη σπουδαιότητα του σ (τυπική απόκλιση ή τετραγωνική ρίζα της διακύμανσης) στη στατιστική. Το πιο σπουδαίο όμως όπως ήδη είπαμε είναι η σχέση της συχνότητας και της πιθανότητας και η σ σε σχέση με το εμβαδόν κάτω από την κανονική κατανομή. Σημαντικό είναι ότι αν κινηθούμε 1σ δεξιά και αριστερά από το μ, τότε το εμβαδόν (=συχνότητες=πιθανότητες) ισούται με 68,26%. Για 2σ το εμβαδόν είναι 95% και 3σ 99,75%. Αυτό σημαίνει ότι σε μ+3σ βρίσκεται το 99,75% των περιπτώσεων ή της πιθανότητας. Αυτό επίσης σημαίνει ότι το πάνω από 3σ είναι θεωρητικά σχεδόν εκτός δυνατότητας/πραγματικότητας! Και όμως συμβαίνει! Ας δούμε τι μπορούμε να έχουμε στη ναυτιλία.

3. Ναυτιλία και άγρια μεταβλητότητα.

Ο δείκτης Ντάου Τζόουνς

Στο πιο κάτω διάγραμμα 2 αποτυπώσαμε το δείκτη κατά ταξίδι ξηρών φορτίων 1968-2003. Όπως δείχνει το διάγραμμα 2 -από το διδακτορικό της κ. Μαρινίκης Ψηφίας- και για το δείκτη των ναύλων κατά ταξίδι 1968-2003 (Ιούλιος 65-

Ιούνιος 66=100) για 421 μήνες, η τυπική απόκλιση υπερέβη το θεωρητικό μέγιστο των 3σ σε 6 περιπτώσεις! Μάλιστα, το 1974 είναι σοβαρή αποτυχία της κανονικής κατανομής όπως και το 1975, όπου έχουμε τις 4 από τις 6 περιπτώσεις. Οι άλλες δύο έρχονται στην περίοδο του 1990. Ο δείκτης με 1σ δίδει μέγιστο 212 και ελάχιστο 128.53, με 2σ 254 και με 3σ 295 αλλά το 2003 είχαμε 229 (Αύγουστος) ήτοι 1,4σ. Οι μεγάλες διακυμάνσεις όμως ήταν στην περίοδο Οκτ.-Δεκ. 2003 και μετά, λόγω της Κρίσης κ.λπ. με διπλασιασμό και πλέον των ναύλων.

Οι στατιστικές για την περίοδο 1999-2003 δίνουν: (α) Handy max (Cont/-/FE, 5-15 years dry bulk carrier trip charter rates) με μέσο 10.886\$ και τυπική απόκλιση 3.780\$ και με 3σ 22.226\$. Το Δεκέμβριο 2003 ο ναύλος έφυγε έξω από τα 3σ, ήτοι έφτασε στα 25.065\$. (β) Για Πάναμαξ (FE/E. Australia rn, 1-10years) ο μέσος ήταν 11.214\$ και τυπική απόκλιση 7.291\$ και με 3σ ισούται με 33.087\$. Ο μέσος έφυγε πάλι τον Οκτ.-Δεκ. 2003 (\$39.400, 38.400 και 40.070) πέρα από 3σ. Βλέποντας το διάγραμμα 2, παρατηρούμε πόσο συχνές είναι οι αποκλίσεις των ναύλων μέχρι τα 2σ, δηλαδή 7.560\$ το μήνα + ή - στα Handy και 14.582\$ +,- στα Πάναμαξ. Με τι τρόπο λοιπόν μπορούν να εμπιστευτούν οι πλοιοκτήτες την κανονική κατανομή; Με κανένα.

Αν βλέπαμε το αντίστοιχο διάγραμμα με το δείκτη Ντάου Τζόουνς θα παρατηρούσαμε τα σημαντικά γεγονότα όπως: το Κραχ του 1929, η μεγάλη ύφεση 1929-1933, ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος, η ύφεση του 1987 (Μαύρη Δευτέρα) και άλλα. Στη Μαύρη Δευτέρα ο δείκτης μεταβλήθηκε 22σ (κάτι εντελώς απίθανο) και σε άλλες περιπτώσεις 10σ (και αυτό πάρα πολύ απρόσμενο), δηλαδή προφανώς υπάρχουν παχιές ουρές (απολήξεις ισχυρής δυναμικής), και εκεί είναι ακριβώς όπου αποτυγχάνει η κρατούσα θεωρία. Επίσης άλλες περιπτώσεις πιο συχνές έχουμε στο δείκτη με 4σ-8σ.

4. Ο Παρέτο - ο πρώτος διδάξας. Στα οικονομικά δεν υπάρχει κανονική κατανομή, διότι λίγοι είναι οι πάμπλουτοι!

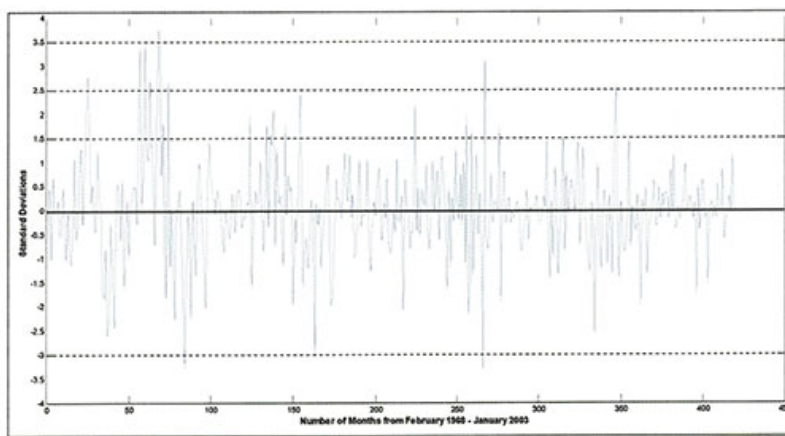
Ο Παρέτο από το 1909 απεικόνισε τον τρόπο που κατανέμεται ο πλούτος στις ανθρώπινες κοινωνίες σε όλες τις χώρες και σε όλες τις εποχές. Στον

οριζόντιο άξονα (διάγραμμα 3) τοποθετούμε τα εισοδήματα σε φθίνουσα κλίμακα. Στον κάθετο άξονα βάζουμε τον πληθυσμό. Συμπέρασμα: Ο πλούτος δεν ήταν και δεν είναι τυχαία κατανομημένος!

Προφανώς η κατανομή των εισοδημάτων δεν είναι ούτε συμμετρική ούτε ακολουθεί την κανονική κατανομή. Λίγοι προνομιούχοι έχουν το μεγάλο ετήσιο εισόδημα. Αυτό φαίνεται στο αριστερό στενό μέρος της καμπύλης. Στην Αμερική το κατώτατο ετήσιο ωρομίσθιο ήταν 10.712\$. Τίθεται το ερώτημα πόσοι άνθρωποι έχουν ετήσιο εισόδημα μεγαλύτερο από 10 φορές αυτό, ήτοι 107.120\$. Αυτοί είναι 3,2% του συνολικού πληθυσμού των ΗΠΑ σύμφωνα με τον Παρέτο. Πόσοι κερδίζουν 10,7 εκατ. \$; Απάντηση: 0,003%.

Οι συνολικές αποδείξεις κατά της κανονικής κατανομής είναι πολλές. Ο Φάμα¹⁰ λ.χ. υποστήριξε ότι οι μεγάλες μεταβολές που ξεπερνούν τα 5σ (τυπικές αποκλίσεις από τη μέση τιμή) συνέβησαν 2.000 φορές συχνότερα από το αναμενόμενο (το αναμενόμενο ήταν 1 κάθε 7.000 χρόνια και όχι 1 φορά κάθε 3-4 χρόνια). Το φαινόμενο αποκλήθηκε κύρτωση, δηλαδή το κατά πόσο η πραγματικότητα αποκλίνει της κανονικής κατανομής. Η κανονική κατανομή έχει κύρτωση Κ ίση με 3. Η κύρτωση δείχνει το ύψος της κανονικής κατανομής. Αν $K > 3$ τότε η κατανομή είναι λεπτόκυρτη και αν είναι $K < 3$ η κατανομή είναι πλατύκυρτη (παχίς ουρές) και με ένδειξη για μακροχρόνια μνήμη στα στοιχεία. Ο δείκτης Στάνταρτ & Πουρ 500 στην περίοδο 1970 μέχρι το 2001 είχε κύρτωση $43,36 > 3$. Η Μαύρη Δευτέρα του 1987 έδωσε κύρτωση $7,17 > 3$. Για τον Νάσντακ, το δείκτη υψηλών τεχνολογιών, η κύρτωση είναι $5,78 > 3$. Για το γαλλικό δείκτη CAC-40 η κύρτωση ήταν 4,63. Η μελέτη του Σίτιγκρουπ το 2002 βρήκε για το S σε σχέση με το γιεν μεταβολή 5,1σ από τη μέση ισοτιμία (1 φορά στα 100 χρόνια), αλλά και 10,7σ (1 στα 15 δισ. χρόνια!).

Η κ. Ψηφία (2006) -που έκανε διδακτορικό μαζί μου- υπολόγισε την κύρτωση στη ναυλαγορά των ξηρών φορτίων για 420 μηνιαίες λογαριθμικές παρατηρήσεις του δείκτη και βρήκε $1,9651 < 3$,



Διάγραμμα 2: Ναυλοδείκτης ταξιδιού ξηρών φορτίων 1968 (Φεβρ.)-2003 (Ιαν.) σε τυπικές αποκλίσεις. Πηγή: Μαρινίκη Ψηφία, με χρήση MATLAB 5.3, Math Works, 2006.

δηλαδή μια πλατύκυρτη κατανομή με παχίς ουρές και ένδειξη για μακροχρόνια μνήμη στα στοιχεία των ναύλων.

Αλλά το πιο καταπληκτικό είναι οι ισοτιμίες περίπου 400 ετών της στερίλινας με το ολλανδικό νόμισμα, όπως δείχνουμε στο διάγραμμα 4.

Η κύρτωση δεν είναι το μόνο στοιχείο που κλονίζει την εμπιστοσύνη μας, είναι και η ασυμμετρία. Στην κανονική κατανομή η ασυμμετρία λαμβάνει την τιμή 0 στην τρίτη ροπή. Η ασυμμετρία μας λέει αν οι τιμές μιας μεταβλητής διατάσσονται συμμετρικά γύρω από τον μέσο. Στη χρονοσειρά των ναύλων η ασυμμετρία μετρήθηκε από την κ. Ψηφία ως ίση με 0,2632, που είναι μεγαλύτερη από το 0. Πρόσθετα έγινε και ο έλεγχος Τζαρκ-Μπέρα, για να διαπιστωθεί αν η κατανομή των ναυλοδεικτών ακολουθεί την κανονική κατανομή. Η τιμή που βρέθηκε ήταν $37,17 > 9,21$ και με τον τρόπο αυτό η χρονοσειρά των ναυλοδεικτών δεν είναι μια τυχαία κατανομή αλλά έχει μια μεταβολή ταχύτερη¹¹ (της τετραγωνικής ρίζας του χρόνου) τουλάχιστο μέχρι τους 104 μήνες, ήτοι περίπου τα πρώτα 9 χρόνια (1968-1977). Για τα επόμενα 26 χρόνια (1977-2003) η χρονοσειρά πλησιάζει αλλά δεν ταυτίζεται ποτέ με την τυχαία κατανομή σε 5% επίπεδο εμπιστοσύνης και με 0,54 συντελεστή Hurst. Η συνολική ταχύτητα της κα-



τανομής, όμως, βρέθηκε με 0,93 στο συντελεστή Hurst, που δείχνει μακροχρόνια μνήμη και ταχύτητα πολύ μεγαλύτερη της τετραγωνικής ρίζας του χρόνου, που είναι 0,5. Η κατανομή επιδεικνύει επιμονή και ο ένας ναύλος δεν είναι ανεξάρτητος από τον προηγούμενο ή τον επόμενο... Το παρελθόν επηρεάζει το παρόν και το μέλλον. Αλλά ποιος είναι ο Hurst και ο συντελεστής του;

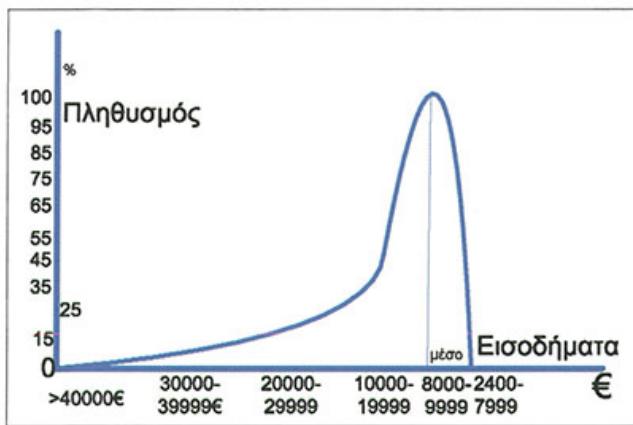
5. Ο Hurst, ο Νείλος και η Ναυτιλία

Το 1906, ένας νεαρός Άγγλος ονόματι Χάρολντ Χερστ, τυπικός δημόσιος υπάλληλος της Βρετανικής Αυτοκρατορίας, αποβιβάστηκε στο Κάιρο για να μείνει για λίγο και τελικά έμεινε 62 χρόνια. Ονομάστηκε ο Πατέρας Νείλος (Αμπού Νιλ). Επισημονικός σύμβουλος του υπουργείου Δημοσίων

9. Ιταλός βιομήχανος, οικονομολόγος και κοινωνιολόγος. Γεννήθηκε στο Παρίσι το 1848 (-1923) και σπούδασε στο Τορίνο. Ασχολήθηκε με τα οικονομικά μετά τα 40. Ο Μάντελμπροτ θεωρεί τον Άνταμ Σμιθ ως κοινωνικό φιλόσοφο και το Β. Παρέτο ως επιστήμονα που μελετούσε εντατικά τα δεδομένα, ασκούσε την επιστημονική έρευνα και χρησιμοποιούσε τις μαθηματικές εξισώσεις.

10. Fama E F, 1964, The distribution of daily differences of stock prices: a test of Mandelbrot's stable paretian hypothesis, Ph.D, Chicago University, Dept. of Management. Βλ. και Journal of Business, 1965.

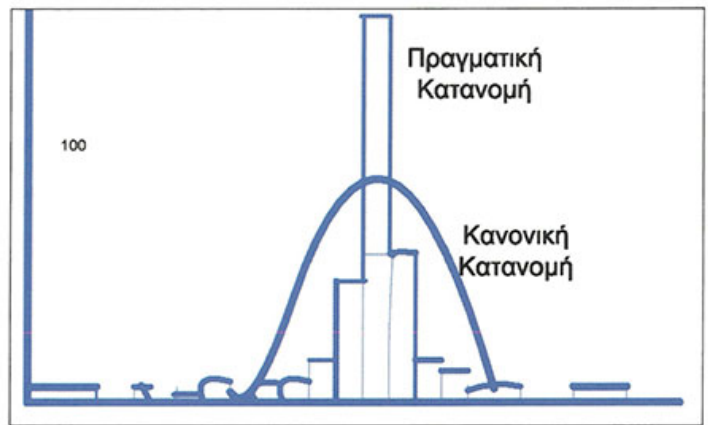
11. Ο αναγνώστης θα πρόσεξε ότι το κριτήριο της τυχαιότητας είναι αυτό που απέδειξε ο Αϊνστάιν το 1905 και που είναι ίσο με την τετραγωνική ρίζα του χρόνου.



Διάγραμμα 3: Καμπύλη κατανομής ετήσιων εισοδημάτων κατά Β. Παρέτο.

Πηγή: Γουλιέλμος 2007, εμπνευσμένο από Μάντελμπροτ (2004).

Οι αριθμοί είναι υποθετικοί.



Διάγραμμα 4: Μεταβολές στην ισοτιμία στερλίνας/αλλανδικής γκίλντερ, 1609-2000.

Πηγή: Γουλιέλμος από Μάντελμπροτ (2004). Βλ. και De Vries, G. G, 2001, *Fat tails and the history of the guilder*, Tinbergen Magazine 4, Fall 3-6.

Έργων είχε την ευθύνη να προσδιορίσει τον υδροταμιευτήρα για τα 100 τουλάχιστο επόμενα χρόνια στην Αίγυπτο με σκοπό να αντιμετωπίζονται μια για πάντα οι ξηρασίες. Η παραγωγή (πρώτων υλών) της Αιγύπτου για τη Βρετανία ήταν κάτι περισσότερο από σημαντική. Γεννήθηκε το 1880 και σπούδασε στην Οξφόρδη με υποτροφία και να αποφοιτήσει με διάκριση ως φυσικός.

Ο Νείλος κάλυπτε 6.656 χιλιόμετρα μήκος, με μια πλατιά λεκάνη που κάλυπτε το 10% των εδαφών της Αφρικής, με μέση ετήσια εκροή ίση με 92,4 δισ. κυβικά μέτρα. Η εκροή του Νείλου παρουσίαζε έντονες διακυμάνσεις: από 151 δισ. κ.μ. (1878-1879) σε 42 δισ. κ.μ. την περίοδο της μέγιστης ξηρασίας (1913-14) και το 1915-16. Δυστυχώς, δεν φάνηκε κάποια περιοδικότητα ούτε προβλέψιμο πατρών... Ειδικότερα, το εύρος της διακύμανσης από τη μεγαλύτερη πλημμύρα του Νείλου μέχρι τη μικρότερη αυξανόταν ταχύτερα από ό,τι προέβλεπε ο κανόνας της τυχαιότητας. Οι ανώτατες στάθμες ήταν υψηλότερες και οι κατώτατες χαμηλότερες. Σημαντικές ήταν οι διαδοχικές πλημμύρες και ξηρασίες. Ο Χερστ, μελετώντας τα στοιχεία 8-9 εκατοντάδων ετών για τις πλημμύρες, εφηύρε ένα μαθηματικό τύπο που εξέφρασε το πραγματικό φαινόμενο, όπου το εύρος της διακύμανσης ακολουθεί το χρόνο στη δύναμη 0,73.

Ας υποθέσουμε ότι μας τίθεται το πρόβλημα να εξασφαλίσουμε για την Αθήνα αποθέματα νερού

σταθερά για τα επόμενα λ.χ. 100 χρόνια. Τι δεξαμενές απαιτούνται; Μας λένε ότι από το 1826 μέχρι το 1945 ο μέσος όρος της στάθμης των ετήσιων βροχοπτώσεων ήταν 1,0668 μ. και η τυπική απόκλιση από χρόνο σε χρόνο ήταν 0,16002 μ. Με χρήση του τύπου του Χερστ:

$$\begin{aligned} \text{Εύρος} &= \sigma (N/2)^{1/0.73} \\ &\text{και } 2,6755\mu = 0,16002\mu \cdot (100/2)^{1/0.73} \\ &= 16,72'0,16002\mu \text{ και } H=0,72 \\ &(\text{ήτοι απόθεμα } 21/2 \text{ ετών}) \end{aligned}$$

Οι δεξαμενές πρέπει να είναι 2,6755 μέτρα για να φυλαχτούν αποθέματα νερού ικανά να καλύψουν τις ανάγκες 100 ετών ακραίων πλημμυρών ή ξηρασιών.

Σαφέστερα, μπορούμε να υπολογίσουμε τη μέση ετήσια βροχόπτωση ή εκροή ενός ποταμού. Έστω ότι η μέση εκροή είναι 42 κ. εκατοστά ετήσια, αλλά τον πρώτο χρόνο η πραγματική εκροή είναι 43 κ.ε, μετά 45, 36 και 44. Οι σωρευτικές αποκλίσεις είναι για κάθε έτος: 1, 4, -2, 0. Λαμβάνουμε τη μέγιστη τιμή 4 και τη συγκρίνουμε με την κατώτατη -2 και τη διαφορά 6 ονομάζουμε Εύρος=E.

Το $E = \sigma(N/2)^{1/0.73}$ ή λογ. $(E/\sigma) = H \text{ λογ. } (N/2)$ Το E δείχνει πόσο μεγάλη πρέπει να είναι μια δεξαμενή για να μην έχουμε πλημμύρες ή ξηρασίες κατά μήκος ενός ποταμού. Καθορίζεται από το σ, δηλαδή την τυπική απόκλιση των εκροών από τη μια χρονιά στην άλλη, το N, δηλαδή τον αριθμό

των ετών που μελετάμε, και το H που είναι ο εκθέτης του δυναμικού νόμου της πιο πάνω εξίσωσης. Αρχικά το $H=K$ αλλά ορίστηκε με τον τρόπο αυτό προς τιμήν του Χερστ (Hurst).

Τώρα ο αναγνώστης μπορεί να εκτιμήσει στη χρονοσειρά των ναύλων το 0,93 που βρέθηκε ($H=1$). Η χρονοσειρά των ναύλων τρέχει με διπλάσια σχεδόν ταχύτητα από ό,τι αν ήταν τυχαία ($H=0,50$)!

Το πλέον κρίσιμο όμως είναι το εξής: Το πατρών του Νείλου αποτελεί κατά τον Μάντελμπροτ σημαντικό κεφάλαιο της λεγόμενης Μορφολογικής Γεωμετρίας, που δεν έχει καμία σχέση με τον Ευκλείδη. Και το ίδιο φαίνεται να συμβαίνει στις διεθνείς τιμές του αργού πετρελαίου, στην τιμή του χρυσού στο Λονδίνο και στην αγορά ηλεκτρισμού στις ΗΠΑ. Το πατρών του Νείλου αποτελεί τον 2ο σημαντικό κρίκο στη θεωρία του Μάντελμπροτ για τον τρόπο λειτουργίας των χρηματαγορών. Ο πρώτος κρίκος αναλύθηκε πιο πάνω με τους νόμους της κλιμάκωσης και τις παχιές ουρές. Υπάρχει και τρίτος κρίκος.

Η μέθοδος του Χερστ έχει και άλλα πλεονεκτήματα εκτός από την ένδειξη της επιμονής στη χρονοσειρά μας. Είναι και μη παραμετρική. Αυτό σημαίνει ότι δεν χρειάζεται να γνωρίζουμε τη γεννήτρια συνάρτηση ή εξίσωση της χρονοσειράς. Επίσης προσδιορίζουμε τους ναυτιλιακούς κύκλους και τη διάρκειά τους. ☺



transit worldwide agencies S.A.

EVERYTHING ABOUT SHIPPING

AGENCY & SHIPCHANDLING IN:

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

Transit Worldwide Agencies S.A.

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

Tel.: +30210 - 4101290, 95 Fax: +30210 - 4115332 E-mail: tw@tw.gr

Ένα σύστημα έξυπνων ρομπότ για καταστολή πετρελαιοκηλίδων: το πρόγραμμα EU-MOP



Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη | Καθηγητή ΕΜΠ, πρώην διευθύνοντος συμβούλου ΟΛΠ Α.Ε.

Στο άρθρο αυτό περιγράφουμε το ερευνητικό πρόγραμμα EU-MOP. EU-MOP είναι το ακρώνυμο του Elimination Units for Marine Oil Pollution και είναι ερευνητικό πρόγραμμα συγχρηματοδοτούμενο από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης, στο πλαίσιο του 6ου Προγράμματος-Πλαισίου. Το EU-MOP ξεκίνησε το Φεβρουάριο του 2005 και έχει τριετή διάρκεια. Το πρόγραμμα συντονίζεται από το ΕΜΠ-Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών και περιλαμβάνει επίσης άλλους 12 εταίρους από συνολικά 7 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Τα Πανεπιστήμια της Γλασκώβης & Strathclyde και της Οξφόρδης (Μεγ. Βρετανία), τις εταιρείες Sirehna S.A. και Bureau Mauric S.A. (Γαλλία), το Instituto de Soldadura e Qualidade (Πορτογαλία), την εταιρεία BMT Ltd (Μεγ. Βρετανία), την εταιρεία Τεχνική Προστασίας Περιβάλλοντος (Ελλάδα), τις εταιρείες Aurensis S.L., Cetemar S.L. και Consultrans S.A. (Ισπανία) και τα Ινστιτούτα Shipping Economics and Logistics και IPA Fraunhofer (Γερμανία).

Υπόβαθρο

Η πετρελαϊκή ρύπανση της θάλασσας είτε από ατυχήματα ή από ρυπάνσεις ρουτίνας είναι ένα από τα μείζονα προβλήματα που απειλούν την ισορροπία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ο πίνακας 1 δίνει μια εικόνα των πετρελαιοκηλίδων στην Ευρώπη από το 2001 έως το 2004.

Το κόστος των πετρελαιοκηλίδων αφορά τόσο το κόστος αγοράς και λειτουργίας του απαραίτητου εξοπλισμού καθαρισμού, όσο και το κόστος των ζημιών από τη ρύπανση και μπορεί να είναι σημαντικό. Η πλέον ακριβή πετρελαιοκηλίδα στην ιστορία ήταν εκείνη του Εξxon Valdez στην Αλάσκα το 1989, όπου το κόστος καθαρισμού εκτιμήθηκε στα 2,5 δισεκατομμύρια δολάρια και το συνολικό κόστος περιλαμβανομένων των προστίμων, αποζημιώσεων κ.λπ. εκτιμήθηκε σε 9,5 δισεκατομμύρια δολάρια. Η πετρελαιοκηλίδα του Amoco Cadiz στη Γαλλία, το 1978, κόστισε περί τα 282 εκατομμύρια

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Αριθμός κηλίδων στην Ευρώπη ανά μέγεθος (πηγή: ΙΤΟΡΡ)

Έτος	Αριθμός κηλίδων 7-700 τόνοι	Συνολικός αριθμός κηλίδων >700 τόνοι	Συνολικός όγκος κηλίδων >7τόνων (τόνοι)
1990	14	5	19
1991	7	2	9
1992	11	3	14
1993	10	3	13
1994	9	3	12
1995	5	0	5
1996	3	1	4
1997	5	2	7
1998	5	1	6
1999	5	3	8
2000	2	0	2
2001	3	1	4
2002	1	1	2
2003	2	1	3
2004	2	2	4

δολάρια. Η δίκη για την κηλίδα του Erika στη Γαλλία το 1999 μόλις άρχισε, και είναι πολύ πιθανό το κόστος να ξεπεράσει το όριο των 180 εκατ. δολαρίων που είναι διαθέσιμα από τις Συνθήκες της Ασιατικής Ευθύνης του 1992 (CLC) και του Fund. Είναι ακόμη νωρίς για εκτιμήσεις του συνολικού κόστους της πετρελαιοκηλίδας του Prestige, αλλά είναι πολύ πιθανό να ξεπεράσει το 1 δισ. δολάρια (η ισπανική κυβέρνηση έχει εναγάγει τον αμερικανικό νηογνώμονα ABS για πάνω από 800 εκατ. δολ.).

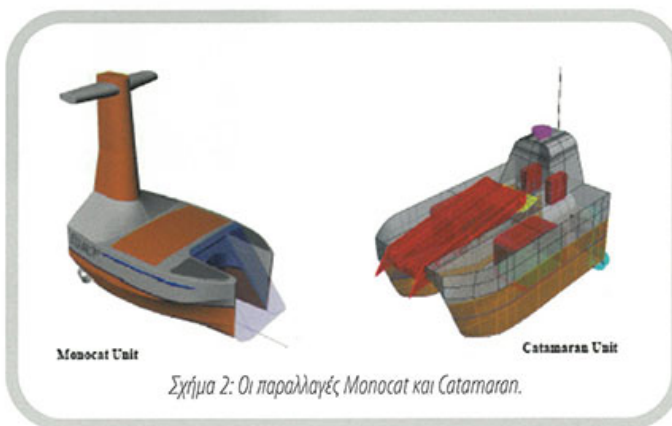
Στόχοι του προγράμματος EU-MOP

Οι βασικοί στόχοι του προγράμματος EU-MOP είναι οι εξής:

1. Ανάπτυξη καινοτόμων τεχνολογιών έξυπνων ρομπότ για τη διαχείριση της καταστολής πετρελαιοκηλίδων.
 2. Αναλυτική σχεδίαση των συνιστωσών των τεχνολογιών αυτών.
 3. Διατύπωση μιας ολοκληρωμένης δομής για τη διαχείριση της επιχείρησης και της εφοδιαστικής αλυσίδας της καταστολής, τόσο στο τακτικό όσο και στο στρατηγικό επίπεδο.
 4. Εφαρμογή κριτηρίων κόστους-ωφέλειας στη λήψη αποφάσεων καταστολής.
- Η βασική ιδέα του EU-MOP είναι ότι η καταστολή θα γίνεται από ένα σμήνος αυτόνομων μονάδων (τα ρομπότ), οι οποίες μεταφέρονται στο χώρο της κηλίδας και με κατάλληλους αισθητήρες «βλέπουν» πού είναι το πετρέλαιο, το μαζεύουν



Σχήμα 1: Περιοχές κινδύνου πετρελαιοκηλίδων.



Σχήμα 2: Οι παραλλαγές Monocat και Catamaran.

σε ειδικό χώρο και κατόπιν το εκφορτώνουν σε ειδικά διαμορφωμένη πλατφόρμα (το λεγόμενο «mother ship») ώστε να ξαναγυρίσουν στο μέρος της κηλίδας για να μαζέψουν πετρέλαιο. Το κάθε ρομπότ ξέρει ανά πάσα στιγμή πού είναι τα υπόλοιπα ρομπότ και η ειδική πλατφόρμα.

Το βασικό πλεονέκτημα της λύσης EU-MOP φαίνεται να είναι η μείωση του κόστους της ανθρώπινης εργασίας, που είναι σημαντικό ποσοστό του ολικού κόστους, καθώς και η χρήση της τεχνολογίας αυτής σε περιβάλλοντα όπου είναι δύσκολο ή επικίνδυνο να εργαστεί άνθρωπος, όπως π.χ. κάτω από προβλήτες, μέσα σε δεξαμενές, στο σκοτάδι κ.λπ.

Σενάρια και περιοχές κινδύνου πετρελαιοκηλίδων

Το σχήμα 1 προέρχεται από ανάλυση που έχει ήδη γίνει στο πλαίσιο του προγράμματος EU-MOP και δείχνει ένα χάρτη της Ευρώπης μαζί με τα σημεία προγενέστερων κηλίδων, τις περιοχές αυξημένου κινδύνου ρύπανσης, τις κύριες αρτηρίες μεταφοράς πετρελαίου, τα κύρια λιμάνια και τα μεγαλύτερα διυλιστήρια στην Ευρώπη.

Πηγές της ανάλυσης αυτής περιλαμβάνουν το ΙΤΟΡΡ, την EMSA, το REMPEC, το HELCOM, το Bonn Agreement, τη SASEMAR, την ACOPS/MCA, το πρόγραμμα «Eurowaves» για κυματικά και άλλα περιβαλλοντικά στοιχεία, και άλλες.



Σχήμα 3: Δοκιμές EU-MOP Catamaran Unit στη δεξαμενή του ΕΜΠ.

Ως αποτέλεσμα της ανάλυσης αυτής, προσδιορίστηκαν δέκα περιοχές κινδύνου στην Ευρώπη, οι εξής:

Μεσόγειος Θάλασσα

Περιοχή κινδύνου 1: Αιγαίο Πέλαγος.

Περιοχή κινδύνου 2: Νότια Σικελία και Στενά Σικελίας.

Περιοχή κινδύνου 3: Βόρεια Αδριατική.

Περιοχή κινδύνου 4: Στενά Γιβραλτάρ.

Ατλαντικό Τόξο

Περιοχή κινδύνου 5: Ακτή Γαλικίας (ΒΔ Ισπανία).

Περιοχή κινδύνου 6: Στενά Μάγχης (και προσβάσεις).

Βόρεια Θάλασσα

Περιοχή κινδύνου 7: Ανοικτά των ακτών Βελγίου και Ολλανδίας.

Περιοχή κινδύνου 8: Υφαλοκρηπίδα της Μεγάλης Βρετανίας και περιοχή των πετρελαϊκών εγκαταστάσεων ΒΑ της Μεγ. Βρετανίας.

Βαλτική Θάλασσα

Περιοχή κινδύνου 9: Κανάλι του Κιέλου και είσο-

δος στη Βαλτική Θάλασσα.

Περιοχή κινδύνου 10: Είσοδος στον Κόλπο της Φινλανδίας.

Η κατάσταση του καιρού την ώρα της κηλίδας είναι καθοριστική για πολλούς λόγους. Ο κακός καιρός είναι πολλές φορές αιτία ατυχημάτων, που μπορεί να οδηγήσουν σε ρύπανση. Η κοπή στα δύο του Prestige επιταχύνθηκε λόγω του κακού καιρού. Η τύχη του πετρελαίου στο νερό (μεταφορά, διάχυση, εξάτμιση, καταβύθιση, δημιουργία γαλακτώματος κ.λπ.) εξαρτάται άμεσα από τις καιρικές συνθήκες (άνεμος, κύμα, ρεύματα). Επίσης, η κατάσταση του καιρού είναι καθοριστικός παράγων για την αποτελεσματικότητα των μέσων καταστολής.

Σχεδίαση και τύποι EU-MOP

Τρία διαφορετικά designs EU-MOP σε συνολικά πέντε παραλλαγές είναι υπό σχεδίαση τη στιγμή αυτή. Όλα είναι σχεδιασμένα ώστε να μπορούν να μεταφερθούν εντός εμπορευματοκιβωτίου 20 ποδών.

Τα τρία designs είναι:

(α) Το λεγόμενο Monocat design, σε μεγέθη μεγάλο και μεσαίο.

(β) Το Catamaran design, σε μεγέθη μεγάλο και μεσαίο.

(γ) Το μικρό design.

Το Catamaran design σχεδιάστηκε από το Εργαστήριο Μελέτης Πλοίου του ΕΜΠ. Το σχήμα 2 δείχνει τις παραλλαγές Monocat και Catamaran, το δε σχήμα 3 δείχνει τις δοκιμές του τελευταίου μοντέλου στη δεξαμενή του Εργαστηρίου Ναυτικής και Θαλάσσιας Υδροδυναμικής του ΕΜΠ.

Ο προγραμματισμός για την υπόλοιπη διάρκεια του προγράμματος περιλαμβάνει την περάτωση της σχεδίασης, τους υπολογισμούς που αφορούν την αποδοτικότητα του μηχανισμού περισυλλογής πετρελαίου, την ανάλυση και τις δοκιμές της ρομποτικής λειτουργίας, την ανάλυση κόστους-ωφέλειας και την ανάλυση των logistics της όλης διαδικασίας καταστολής.

Περισσότερες πληροφορίες για το πρόγραμμα EU-MOP και γενικά για το πρόβλημα των πετρελαιοκηλίδων μπορούν να βρεθούν στο δικτυακό τόπο του προγράμματος (www.eumop.org). ●

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



Ο κόσμος του πλοίου, ο κόσμος του γραφείου και ο κόσμος του πανεπιστημίου σε κοινή πορεία



Του Άλκη Κορρέ |

Συνομήλικοι, με κοινή καταγωγή από τη Σίφνο, ο κάπτα-Θωμάς Κατσουλάκης, Safety and Human Resources μάντζερ της εταιρείας Anthony Giavridis Maritime Inc., και ο Άλκης Κορρές συνομιλούν για το νέο διεθνές τεστ γνώσεων και ικανότητας στη ναυτιλιακή διαχείριση (International Ship Manager Test). Στο ρόλο του δημοσιογράφου ο κάπτα-Θωμάς...



Διάβασα για το τεστ σας, έκανα και τα δοκιμαστικά -ντέμο τα λέτε;- τεστάκια στην αρχή και μου φάνηκε ενδιαφέρον. Πώς σας ήρθε η ιδέα για κάτι τέτοιο;

Η πορεία που κατέληξε με τη σχεδίαση αυτού του τεστ είναι μακρόχρονη και έχει σχέση με το πώς «παντρεύονται» τρεις διαφορετικοί κόσμοι: ο κόσμος του πλοίου, ο κόσμος του γραφείου και ο κόσμος του πανεπιστημίου. Οι τρεις αυτοί κόσμοι στην εποχή μας συνεργάζονται αλλά και συγκρούονται, διότι ο καθένας τους διέπεται από μια φιλοσοφία διαφορετική από ό,τι οι άλλοι δύο. Το τεστ δεν γνωρίζει την προέλευση αυτού που το δίνει, ούτε λαμβάνει υπ' όψιν από πού απόκτησε τις γνώσεις. Αντίθετα, επικεντρώνεται στις γνώσεις τις οποίες έχει αποκτήσει ο διαγωνιζόμενος και στην ικανότητά του να λαμβάνει αποφάσεις με βάση αυτές τις γνώσεις.

Πώς κατοχυρώνεται η αξιοπιστία της όλης εξεταστικής διαδικασίας; Είναι, δηλαδή, ο κύκλος εξέτασης τέτοιος που να εξασφαλίζει ότι ο εκάστοτε εξεταζόμενος θα περάσει από έναν πλήρη -κατά το δυνατό- έλεγχο ανάλογων γνώσεων;

Η αξιοπιστία της εξεταστικής διαδικασίας είναι απόλυτη διότι δεν μεσολαβεί ανθρώπινο χέρι. Η διαδικασία διόρθωσης των απαντήσεων γίνεται κατευθείαν μέσα από το πρόγραμμα του υπολογιστή και κατά το επίσημο τεστ ο εξεταζόμενος είναι υποχρεωμένος να δείξει ταυτότητα ή διαβατήριο. Από την άλλη πλευρά, ο αριθμός των ερωτήσεων που θα πρέπει να απαντήσει είναι μεγάλος (100) και τα θέματα καλύπτουν το ναυτιλιακό τομέα κατά συστηματικό τρόπο, ώστε να ανα-



δεικνύονται οι γνώσεις του εξεταζόμενου σφαιρικά. Στα πρώτα δύο επίπεδα δυσκολίας, standard και advanced, το σύνολο των ερωτήσεων πρέπει να απαντηθεί μέσα σε ένα δίωρο. Στο τρίτο επίπεδο δυσκολίας, στο Executive, οι διαγωνιζόμενοι πρέπει να έχουν ολοκληρώσει τις απαντήσεις τους μέσα σε δύο ώρες, αλλά ο χρόνος ο οποίος χρειάστηκαν για να τελειώσουν το τεστ λαμβάνεται επίσης υπόψη.

Διαβάζω ότι μετά την επίσημη εξέταση ο διαγωνιζόμενος παίρνει κάποιο πιστοποιητικό. Τι ακριβώς εξασφαλίζει το πιστοποιητικό;

Το πιστοποιητικό δεν είναι τίποτε άλλο από μια βεβαίωση προς πάντα τρίτο ότι ο εξετασθείς στο ορισμένο επίπεδο δυσκολίας επέτυχε κάποιο συγκεκριμένο σκορ. Κατ' αρχάς, η ακολουθούμενη διαδικασία κατά το επίσημο τεστ εγγυάται την ταυτοπροσωπία του ονόματος, το οποίο φέρει το πιστοποιητικό, με το όνομα του ατόμου που έχει κανείς μπροστά του. Όπως ξέρουμε, όλα τα βιογραφικά σημειώματα τα οποία έρχονται σήμερα στις ναυτιλιακές εταιρείες λένε λίγο-πολύ τα ίδια πράγματα. Δηλαδή, ότι ο υποψήφιος ξέρει αγγλικά, γνωρίζει το χειρισμό του ηλεκτρονικού υπολογιστή και ότι έχει κάποια τυπικά προσόντα όπως π.χ. πτυχίο ενός πανεπιστημίου. Τα ανωτέρω μπορεί να είναι σημαντικά, αλλά επειδή λίγο-πολύ απαντώνται σε κάθε ένα βιογραφικό σημείωμα, ελάχιστα διευκολύνουν τον υπεύθυνο για προσλήψεις να καταλάβει τι έχει να προσφέρει ο κάθε υποψήφιος στην εταιρεία. Αυτή η προσδοκώμενη ωφέλεια για τη ναυτιλιακή εταιρεία έχει άμεση σχέση με το τι γνώσεις κατέχει ο υποψήφιος στο χώρο της ναυτιλιακής διαχείρισης. Η απόκτηση πτυχίου από κάποιο πανεπιστήμιο, ακόμα και εάν αυτό είναι από ένα τμήμα ναυτιλιακό, δεν σημαίνει υποχρεωτικά πως το



συγκεκριμένο άτομο είναι έτοιμο να προσφέρει υπηρεσίες στο επίπεδο που απαιτεί σήμερα η διεθνής εμπορική ναυτιλία. Το τεστ κάνει ακριβώς αυτό: Δηλαδή, μέσα από τις ερωτήσεις που του θέτει, διαπιστώνει το επίπεδο ικανότητας κατά τρόπο αντικειμενικό και το βεβαιώνει με ένα πιστοποιητικό το οποίο επιτρέπει στον υπεύθυνο να τοποθετήσει τους υποψηφίους κατά σειρά ικανότητας.

Αντιλαμβάνομαι ότι υπάρχει πληθώρα θεμάτων τα οποία τίθενται στον εκάστοτε εξεταζόμενο διά απάντηση. Υπάρχει όμως περίπτωση πολλές από τις απαντήσεις να περιέχουν θέματα που ίσως να θεωρούνται δευτερευούσης σημασίας όσον αφορά την εν γένει δραστηριότητα των ναυτιλιακών εταιρειών (διαχειρίστριες εμπορικών πλοίων);

Ευχαριστώ για την ερώτηση και επιτρέψτε μου να πάμε λίγο πίσω χρονικά, στην περίοδο που το τεστ αυτό βρισκόταν στο στάδιο του σχεδιασμού. Τότε, μετά από έρευνα σε γνωστές ναυτιλιακές εταιρείες, καταλήξαμε ότι οι ερωτήσεις μας θα πρέπει να καλύπτουν ολόκληρο το φάσμα γνώσεων που απαιτά στη ναυτιλιακή διαχείριση. Αποφασίστηκε, λοιπόν, να δημιουργηθούν ερωτήσεις σε μεγάλο αριθμό σε 20 διαφορετικούς τομείς της ναυτιλίας. Οι τομείς αυτοί αναφέρονται αναλυτικά στην ιστοσελίδα μας (www.akmo.org). Πάρα πολλές από τις ερωτήσεις που τίθενται στους εξεταζόμενους έχουν προέλθει και επεξεργαστεί από συνεργάτες μας που είναι στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών, πρώην ή εν ενεργεία πλοιαρχούς και γενικά από άτομα που δραστηριοποιούνται άμεσα σε Operation Departments, Crew Departments κ.λπ. Ερωτήσεις οι οποίες αφορούν κάπως ειδικότερα θέματα όπως π.χ. θέματα δανείων, ερωτήματα σχετικά με διεθνείς συμβάσεις ή νομικά θέματα, χρειάζονται βέβαια ειδικές γνώσεις. Για το λόγο αυτόν ζητήσαμε και λάβαμε τη συνεργασία από εκλεκτούς συνεργάτες, οι οποίοι είναι οι ειδικοί στους τομείς τους. Οι ερωτήσεις που μας έδωσαν, αφού πρώτα πέρασαν από το δικό μας φίλτρο καταλληλότητας για τους αποδέκτες του τεστ, χωρίστηκαν σε τρεις κατηγορίες δυσκολίας. Αν κάποιος μπει στον κόπο να δώσει το τεστ και στα τρία επίπεδα δυσκολίας, θα διαπιστώσει ότι οι ερωτήσεις που τίθενται τους εξεταζόμενους είναι τελείως διαφορετικές από το ένα επίπεδο στο άλλο.

Μπορεί κάποιος να προετοιμαστεί για να δώσει το τεστ;

Αν με την ερώτησή σου εννοείς εάν υπάρχει κάποιο φροντιστήριο το οποίο προ-γυμνάζει τους υποψηφίους για το τεστ, η απάντηση είναι όχι. Όμως, η τυχαία επιλογή ερωτήσεων που αυτό περιλαμβάνει κάθε φορά που κάποιος αποφασίζει να το δώσει από το σπίτι του (trial test), σε συνδυασμό με τη δυνατότητα που

παρέχει το λογισμικό να βλέπεις τις σωστές και τις λάθος απαντήσεις, παρέχουν τη δυνατότητα για εξοικείωση και σωστή πληροφόρηση. Επίσης, πολύ σύντομα σκοπεύουμε να εκδώσουμε σχετικά εγχειρίδια (ismt training manuals), τα οποία θα φρεσκάρουν τη μνήμη των εξεταζομένων.

Ξέρω ότι η κυκλοφορία του στην ιστοσελίδα δεν έχει αρχίσει ακόμα, αλλά θα ήθελα να με πληροφορήσεις τι είδους άνθρωποι περιμένεις ότι θα ενδιαφερθούν γι' αυτό το τεστ.

Οι τρεις κατηγορίες δυσκολίας του τεστ είναι αρκετές για να συμπεριλάβουν ένα πολύ ευρύ φάσμα ενδιαφερομένων. Στο πρώτο επίπεδο δυσκολίας περιμένω κυρίως νέους οι οποίοι διαθέτουν κάποιο επίπεδο γενικών γνώσεων περί ναυτιλίας. Στο δεύτερο επίπεδο δυσκολίας, οι ερωτήσεις είναι αρκετά πιο δύσκολες και έτσι άτομα τα οποία πετυχαίνουν υψηλή βαθμολογία σε αυτό, είναι άτομα καλά καταρτισμένα τα οποία δεν έχουν καμία δυσκολία να ενσωματωθούν στο περιβάλλον ενός γραφείου που διαχειρίζεται πλοία με διεθνείς πλώες. Στο τρίτο επίπεδο δυσκολίας, οι ερωτήσεις είναι ακόμα πιο δύσκολες και στοχεύουν στο να διαπιστωθεί αν υπάρχουν ειδικές γνώσεις οι οποίες είναι απαραίτητες σε επίπεδο διευθυντών. Άτομα που θα συγκεντρώσουν υψηλές βαθμολογίες στο τρίτο επίπεδο δυσκολίας είναι στελέχη υψηλού επιπέδου, στα οποία μπορούν να ανατεθούν αυξημένες αρμοδιότητες. Θα πρέπει όμως να σου θυμίσω ότι το τεστ δεν απευθύνεται αποκλειστικά στην ελληνική αγορά. Ήδη έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον και από άλλες χώρες, οι οποίες έχουν ζητήσει λεπτομέρειες.

Τελειώνοντας, τι περιμένετε από την πλευρά των ναυτιλιακών εταιρειών;

Τα ναυτιλιακά γραφεία μόνο να κερδίσουν έχουν από το τεστ, μια και δεν τους κοστίζει τίποτα. Το μόνο το οποίο έχουν να κάνουν, είναι να ζητούν από τους υποψηφίους συνεργάτες οι οποίοι αποστέλλουν βιογραφικά σημειώματα να επισυνάψουν μια επίσημη βεβαίωση εξέτασης. Η βεβαίωση αυτή, η οποία περιέχει εκτός από το ονοματεπώνυμο, το επίπεδο εξέτασης και τη βαθμολογία που επετεύχθη, είναι πολλαπλά χρήσιμη στην κατάταξη του υποψηφίου διότι σε τυπικά προσόντα προσθέτει και μια πολύ σημαντική συνιστώσα, η οποία αφορά τις γνώσεις και την ικανότητά του στο χώρο της ναυτιλιακής διαχείρισης. Τα γραφεία επίσης θα έχουν τη δυνατότητα να ζητούν tailor-made τεστ στην περίπτωση που η ανοικτή θέση είναι πολύ συγκεκριμένη. Τέλος, η εταιρεία θα διαθέτει ένα database εξεταζομένων που έχουν πετύχει υψηλή βαθμολογία στο τεστ, για άμεση πρόσληψη. ☺

► Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο

Το δικαίωμα αποζημίωσης της πλοιοκτησίας σε περιπτώσεις παράνομης ή αδικαιολόγητης απαγορεύσεως απόπλου πλοίων εκ μέρους των Αρχών καθώς και ασκήσεως προσφυγής, ως ένδικου μέσου, κατά συναφών αποφάσεων.

Οι κυρωθείσες συναφείς Οδηγίες της Ε.Ε. -

Προτάσεις θεσμοθετήσεως εθνικών και διεθνών κανόνων δικαίου

Του Μιχαήλ Μαλέρμπα | Υποναύαρχου Λ.Σ. (ε.α.), μέλους Δ.Σ. Ελληνικής Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου

Θέμα πρώτον: Απαγόρευση απόπλου πλοίων - Καθήκοντα Αρχών
Το δικαίωμα αποζημίωσης

α. Αναφορικά με την απαγόρευση απόπλου ενός πλοίου, υπό οιαδήποτε μορφή αυτή συντελείται¹, πρέπει να επισημανθεί ότι οι αρμόδιες καθ' ύλην Υπηρεσίες και Αρχές όταν εφαρμόζουν το αυστηρό, για τη ναυτιλιακή επιχείρηση, αυτό μέτρο, υποχρεούνται να τηρούν αυστηρά τις σχετικές κατά περίπτωση διατάξεις στην τυπική και ουσιαστική διάστασή τους ώστε οι ενέργειές των να είναι απολύτως νόμιμες² και η λαμβανόμενη απόφαση απαγόρευσης απόπλου ενός πλοίου να στηρίζεται σε βάσιμα, ουσιαστικά και πραγματικά δεδομένα και στοιχεία, που απορρέουν αποκλειστικά από προβλεπόμενες διατάξεις και κανονισμούς. Ούτω δεν θίγονται τα οικονομικά και επιχειρηματικά συμφέροντα της πλοιοκτησίας εκ παρανόμων και λανθασμένων αναλόγων ενεργειών ή και παραλείψεων ακόμη των οργάνων που επιτάσσουν την απαγόρευση απόπλου.

β. Επιπροσθέτως, πρέπει τα αρμόδια όργανα να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να αποφεύγεται οιαδήποτε αδικαιολόγητη καθυστέρηση ή απαγόρευση απόπλου ενός πλοίου, καθόσον εάν συντρέξει τέτοια παράνομη ενέργεια των Αρχών, κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο της πλοιοκτησίας που έχει έννομο συμφέρον, δικαιούται σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Α.Κ.³ και του Εισαγωγικού Νόμου αυτού, να απαιτήσει με αγωγή⁴ του στα καθ' ύλην και κατά τόπον αρμόδια τακτικά πολιτικά δικαστήρια οικονομική αποζημί-

ωση από τις Αρχές, το ύψος της οποίας θα αναλογεί κατά περίπτωση στο οικονομικό μέγεθος της απώλειας ή ζημιάς που υπέστη συμπεριλαμβανομένων επιπροσθέτως τόκων. Βεβαίως, ο ασκών την αγωγή πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής φέρει το βάρος της απόδειξης της αδικαιολόγητης απαγόρευσης απόπλου ή καθυστέρησης. Ούτω οφείλει να προσκομίσει στο δικαστήριο τα αποδεικτικά στοιχεία, τα οποία θα πρέπει να είναι ουσιαστικά, βάσιμα και αρκούντως πειστικά προκειμένου να υποστηρίξει την αγωγή του και τα οποία θα κριθούν αναλόγως και προσηκόντως από τη δικαστική αρχή, η οποία θα κάνει δεκτή εν όλω ή εν μέρει ή και θα απορρίψει ενδεχομένως την αγωγή.

γ. Παράλληλα, σημειούται ότι τα όργανα της Αρχής, τα οποία από λανθασμένες ενέργειες ή παραλείψεις συνετέλεσαν αποδεδειγμένα στην παράνομη και αδικαιολόγητη μη χορήγηση αδείας απόπλου του πλοίου, με την επιφύλαξη των αστικών εις βάρος τους ευθυνών ως ανωτέρω, επέχουν επιπροσθέτως, περιπτώσεως συντρεχούσης, ποινικές κατά ΣΠΚ και Π.Κ. ευθύνες, ενδεχομένως δε και πειθαρχικές τοιαύτες.

Βεβαίως αυτό δεν σημαίνει ότι τα όργανα πρέπει να επιδεικνύουν ελαστική υπηρεσιακή συμπεριφορά, απλώς οφείλουν να τηρούν αυστηρά τις σχετικές διατάξεις για την απαγόρευση απόπλου ενός πλοίου καθώς και τις σχετικές, επί του προκειμένου, οδηγίες του ΥΕΝ, τις οποίες κατά περίπτωση συμβάντος, αρκετά σοβαρού, επιβάλλεται και οφείλουν να αιτούν αναφερόμενοι σχετικώς ώστε να σταθμίσουν τις ενέργειές τους.

δ. Σημειούται περαιτέρω ότι εκτός των διατάξεων

του Α.Κ. και του εισαγωγικού αυτού νόμου για δικαιώματα αποζημιώσεως των εχόντων έννομο συμφέρον, ως ανωτέρω πργ (β), συγκεκριμένη, επί του προκειμένου, γενική διάταξη που να καλύπτει ειδικά όλο το ισχύον σύστημα του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, ειδικότερα τα άρθρα του ΚΔΝΔ, δεν υφίσταται και η οποία να προβλέπει ρητά το δικαίωμα αποζημιώσεως σε ανάλογες περιπτώσεις στο σύνολό τους.

Θέμα δεύτερον: Το δικαίωμα ασκήσεως προσφυγής κατά αποφάσεων απαγορεύσεως απόπλου πλοίου

α. Η άσκηση προσφυγής, ως ένδικου μέσου, μεμονωμένης και μόνο κατά της αποφάσεως απαγορεύσεως απόπλου ενώπιον αρμοδίου οργάνου, διοικητικού ή δικαστικού, με την επιφύλαξη των ειδικών εξαιρέσεων στις περιπτώσεις των διατάξεων που κατωτέρω διαλαμβάνονται, δεν χωρεί καθ' όσον ρητά δεν προβλέπεται από τις βασικές διατάξεις του Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, ιδίως δε όταν το διοικητικό αυτό μέτρο επιβάλλεται υποχρεωτικώς για αρκούντως και νομίμως αποδεδειγμένη παράβαση ουσιαστών διατάξεων ασφάλειας πλοίων (άρθρο 42 ΚΔΝΔ)⁵ ή και για εξασφάλιση οικονομικών απαιτήσεων του Δημοσίου (π.χ. μη καταβολή φορικών και πλοηγικών δικαιωμάτων), δεδομένου ότι ειδικά αυτής της μορφής διοικητική κύρωση απορρέει απ' ευθείας από συγκεκριμένες διατάξεις νόμων στις οποίες δεν προβλέπεται ρητά η άσκηση οιασδήποτε προσφυγής κατά της αποφάσεως απαγορεύσεως απόπλου και επιπροσθέ-



τως ως ειδικές τοιαύτες Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου κατισχύουν, επί του προκειμένου, γενικών διατάξεων που προβλέπουν προσφυγές γενικά κατά αποφάσεων της διοικήσεως.

β. Ληφθεί δε υπόψη, ειδικά στις περιπτώσεις θεμάτων ασφάλειας πλοίων, ότι η απαγόρευση απόπλου κατά κανόνα συντρέχει παράλληλα και συνδυάζεται άμεσα με την επιβολή χρηματικού προστίμου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 45⁶ ΚΔΝΔ στην απόφαση εκδόσεως της οποίας μνημονεύεται σχετικώς και η απαγόρευση απόπλου καθώς και οι προϋποθέσεις άρσεως αυτής, με την προϋπόθεση και επιφύλαξη ότι για την επιβολή προστίμου θα υφίσταται υπαιτιότητα διά δόλου ή αμέλειας και δεν συντρέχει ατυχηματικό συμβάν ή τυχαίο γεγονός. Στις προκείμενες περιπτώσεις η προσφυγή ασκείται κατά του χρηματικού προστίμου και περιπτώσεως συντρεχούσης δύναται η εκδίκαση να εξεταστεί και την ουσία της απαγορεύσεως απόπλου.

γ. Αν τυχόν οι Αρχές έχουν ενεργήσει παρανόμως απαγορεύοντας τον απόπλου αναίτιως ή για μη αρκούντως σοβαρούς λόγους, ισχύουν ως προς τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή τα διαλαμβανόμενα ανωτέρω για δικαίωμα αποζημίωσης.

Θέμα τρίτο: Ειδικές μεμονωμένες περιπτώσεις ρυθμίσεως των θεμάτων με κυρωθείσες Οδηγίες Ε.Ε. και μια Δ. Σύμβαση

Ανεξάρτητα των ανωτέρω διαλαμβανομένων εξαιρήσεων αποτελούν οι κατωτέρω μεμονωμένες περιπτώσεις διατάξεων τόσο καθό μέρος αφο-

ρούν το δικαίωμα της πλοιοκτησίας για αποζημίωση από παράνομη απαγόρευση απόπλου πλοίων όσο και για το δικαίωμα αυτής για άσκηση προσφυγής κατά συναφών αποφάσεων των Αρχών, οι οποίες διατάξεις ως προκύπτει από το γράμμα αυτών έχουν την πηγή τους και προβλέπονται ρητά σε διεθνείς διατάξεις Οδηγιών της Ε.Ε. καθώς και στη Δ.Σ. για τον έλεγχο επιβαλίων συστημάτων υφαλοχρωματισμού των πλοίων, 2001, που κυρώθηκαν κατά τα κεκανονισμένα με Π.Δ.⁷ και Νόμο αντίστοιχα.

Οι σχετικές, επί του προκειμένου, περιπτώσεις διεθνών διατάξεων έχουν ως κατωτέρω:

i. Π.Δ. 88/97 (Α' 90)

«Έλεγχος των υπό ξένη σημαία πλοίων από την Ελλάδα σύμφωνα με την Οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου της 19ης Ιουνίου» (όπως ισχύει)

Άρθρο 9 (άρθρο 9 της Οδηγίας) Αποκατάσταση ελλείψεων και απαγόρευση απόπλου

Πργ 7 Κατά την άσκηση του ελέγχου από τις αρμόδιες αρχές σύμφωνα με τον παρόν διάταγμα, πρέπει να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να αποφεύγεται η αδικαιολόγητη απαγόρευση απόπλου ή η καθυστέρηση ενός πλοίου.

Σε περίπτωση αδικαιολόγητης απαγόρευσης απόπλου ή καθυστέρησης, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής δικαιούται αποζημιώσεως για τις τυχόν απώλειες ή ζημία που υπέστησαν. Σε περίπτωση που προβάλλεται ο ισχυρισμός της αδικαιολόγητης απαγόρευσης απόπλου ή καθυστέρησης, το βάρος της απόδειξης φέρει ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του πλοίου.

Άρθρο 10 (άρθρο 10 της Οδηγίας) Δικαίωμα προσφυγής

1. Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ενός πλοίου ή ο εκπρόσωπός του στην Ελλάδα έχουν το δικαίωμα προσφυγής κατά της απόφασης απαγορεύσεως απόπλου ή απαγορεύσεως ελλιμενισμού της αρμόδιας αρχής ενώπιον του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 4 του άρθρου 45 του Ν.Δ. 187/73 «περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α' 261).
2. Η αρμόδια αρχή ενημερώνει δεόντως τον πλοίαρχο του πλοίου που αναφέρεται στην πιο πάνω παράγραφο 1 για το δικαίωμα προσφυγής.

ii. Π.Δ.152/03 (Α' 124)

«Περί οργάνωσης του χρόνου εργασίας των ναυτικών σε συμμόρφωση προς τις Οδηγίες 1999/63/ΕΚ και 1999/95/ΕΚ»

Άρθρο 23 (άνευ τίτλου και όπως ισχύει)

Πργ 2 Σε περίπτωση επιθεώρησης σύμφωνα με το Μέρος II, από τη Λιμενική Αρχή καταβάλλονται όλες οι δυνατές προσπάθειες προκειμένου να αποφεύγονται αδικαιολόγητες καθυστερήσεις του πλοίου.

Σε περίπτωση, ωστόσο, αδικαιολόγητων καθυστερήσεων, ο κύριος ή ο εφοπλιστής δικαιούται να ζητήσει αποζημίωση για οιαδήποτε ζημία ή απώλεια έχει υποστεί.

Σε κάθε περίπτωση προβαλλομένης αδικαιολόγητης καθυστέρησης, το βάρος της απόδειξης φέρει ο κύριος ή ο εφοπλιστής του πλοίου.

Άρθρο 24 (άνευ τίτλου)

1. Ο κύριος ή εφοπλιστής του πλοίου ή ο αντιπρόσωπός του έχει δικαίωμα να προσφύγει⁸ εγγράφως ενώπιον του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας κατά της απόφασης απαγορεύσεως απόπλου που έχει λάβει η Λιμενική Αρχή, εντός 48 ωρών από την κοινοποίηση της απόφασης. Η προσφυγή δεν συνεπάγεται την αναστολή της ακινητοποίησης. Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας γνωστοποιεί στον προσφεύγοντα την απόφασή του το αργότερο μέσα σε δύο (2) ημέρες από την ημερομηνία κατάθεσης της αίτησης προσφυγής αφού προηγουμένως λάβει υπόψη και τις απόψεις της Λιμενικής Αρχής που επέβαλε το μέτρο.
2. Η Λιμενική Αρχή πληροφορεί τον πλοίαρχο του πλοίου για το δικαίωμα ασκήσεως προσφυγής είτε

με την απόφαση απαγόρευσης απόπλου είτε με το διαβιβαστικό αυτής έγγραφο.

iii. Π.Δ. 314/2001 (Α' 212)

«Καθιέρωση συστήματος υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση δρομολογίων από οχηματαγωγά RO-RO πλοία και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη σύμφωνα με την Οδηγία 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου της 29-4-1997»

Υποσημειώσεις

1. βλ. Μαλέμπα Μιχαήλ. Δίκαιο Διοικητικών Κυρώσεων Εμπορικής Ναυτιλίας Μέρος Α' Κεφάλαιο ΣΤ'.
2. βλ. Σιούτη Γ. Το τεκμήριο της νομιμότητας των διοικητικών πράξεων.
3. Α.Κ. (Α.Ν. 2250/40-Α' 91) Άρθρο 914 και Εισαγωγικός Νόμος Α.Κ. (Α.Ν. 2783/41) Άρθρο 105.
4. βλ. Τάχου Α. Ελληνικό Διοικητικό Δίκαιο, σελ 844, επ. και 851 επ.
5. βλ. Μαλέμπα Μ. Δίκαιο Διοικητικών Κυρώσεων Εμπορικής Ναυτιλίας Μέρος Γ' Κεφάλαιο Α'.
6. βλ. Μαλέμπα Μ. Δίκαιο Διοικητικών Κυρώσεων Εμπορικής Ναυτιλίας Μέρος Β' Κεφάλαιο Α'.
7. Ανεξάρτητα της επιβολής απαγορεύσεως απόπλου για παράβαση ουσιωδών διατάξεων και του δικαιώματος του πλοιοκτήτη να ασκήσει κατ' αυτής προσφυγή, στα εν λόγω Π.Δ. προβλέπεται με διατάξεις άλλων άρθρων και η επιβολή χρηματικού προστίμου με επίκληση κατά περίπτωση του άρθρου 45 ΚΔΝΔ.
8. Στην προκειμένη περίπτωση δεν γίνεται επίκληση του άρθρου 45, αλλά καθορίζονται ειδικές προς τούτο διαδικασίες ασκήσεως της προσφυγής με ειδικές προθεσμίες.
9. Συνεστήθη με το άρθρο 40 του Ν. 3153/03 (153).
10. βλ. Σκανδάκης Ν. Ευρωπαϊκό Δίκαιο ΙΙΙ Λειτουργία των Οργάνων της Ε.Ε.
11. Σημειούται ότι οι Οδηγίες της Ε.Ε. κυρώνονται με Π.Δ. ή Υ.Α. και ούτω εισέρχονται στην εθνική νομοθεσία. Τουναντίον, οι κανονισμοί της Ε.Ε. έχουν άμεση εφαρμογή. Ως εκ τούτου κρίνεται επιβεβλημένη η έκδοση κανονισμού προς αποφυγή καθυστερήσεων και διαφορετικής ρυθμίσεως των θεμάτων εκ μέρους των κρατών-μελών.

Άρθρο 10 (άρθρο 10 της Οδηγίας) Απαγόρευση της εκτέλεσης δρομολογίων

Πργ 3. Η εταιρεία του οχηματαγωγού RO-RO ή ταχυπλόου επιβατηγού σκάφους έχει δικαίωμα προσφυγής κατά της απόφασης για απαγόρευση δρομολογίων ενώπιον του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 4 του άρθρου 45 του Ν.Δ. 187/73 «περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α' 261). Οι προσφυγές διεκπεραιώνονται το ταχύτερο δυνατόν. Η προσφυγή δεν συνεπάγεται αυτόματη αναστολή της απαγόρευσης. Η απόφαση για απαγόρευση δρομολογίου περιλαμβάνει ρητή μνεία του δικαιώματος προσφυγής, της προθεσμίας ασκήσεως και του οργάνου ενώπιον του οποίου αυτή ασκείται.

iv. Νόμος 3394/05 (Α' 243)

«Κύρωση της Διεθνούς Συμβάσεως για τον έλεγχο επιβλαβών συστημάτων υφαλοχρωματισμού των πλοίων, 2001»

Άρθρο 13 (Δ.Σ.) «Αδικαιολόγητη καθυστέρηση ή απαγόρευση απόπλου των πλοίων»

- (1) Θα καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια έτσι ώστε να αποφεύγεται η αδικαιολόγητη καθυστέρηση ή απαγόρευση απόπλου ενός πλοίου δυνάμει του άρθρου 11 ή 12.
- (2) Όταν ένα πλοίο καθυστερεί αδικαιολογήτως ή του απαγορεύεται ο απόπλους δυνάμει του άρθρου 11 ή 12, θα έχει το δικαίωμα αποζημίωσης για όποια απώλεια ή ζημιά υπέστη.

Θέμα τέταρτο: Προτάσεις - Εισηγήσεις για νομοθετική κάλυψη όλων των συναφών περιπτώσεων

1. Εκ του γράμματος και του πνεύματος των ανωτέρω διατάξεων, αναφορικά με την παροχή στους πλοιοκτήτες νόμιμου δικαιώματος αποζημιώσεως και προσφυγής για παράνομες και αδικαιολόγητες, κατά την κρίση τους, απαγορεύσεις απόπλου πλοίων από τις αρμόδιες Αρχές, σαφώς προκύπτει ότι οι ως άνω διατάξεις εστιάζονται αποκλειστικά και μεμονωμένα:

α. Σε συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων ως π.χ πλοία μόνον υπό ξένη σημαία ή Ο/Γ RO-RO και

β. Σε ορισμένα μόνο ναυτιλιακά δεδομένα πλοίων ως π.χ. στην οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών και τον υφαλοχρωματισμό των πλοίων.

2. Ως εκ τούτου, με γνώμονα να καλύπτονται όλες οι συναφείς περιπτώσεις και όχι μεμονωμένες, και με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 914 του Α.Κ. καθώς και του άρθρου 105 του εισαγωγικού νόμου αυτού, το όλο θέμα θα πρέπει να εξετασθεί προσηκόντως, σε τρία επίπεδα. Ειδικότερα:

α. Σε εθνικό επίπεδο

Η, επί του προκειμένου, εθνική ναυτιλιακή πολιτική εισαγόμενη προς εξέταση του όλου θέματος στο Συμβούλιο Εθνικής Ναυτιλιακής Πολιτικής⁹, με δεδομένο δε γεγονός την αναθεώρηση του ΚΔΝΔ στον οποίο θα πρέπει να θεσμοθετηθεί ειδική διάταξη που να καλύπτει όλες τις συναφείς περιπτώσεις, σύμφωνα με το πνεύμα και το γράμμα των διαλαμβανόμενων, στο ανωτέρω τρίτο θέμα, διατάξεων, οφείλει να γνωμοδοτήσει σχετικά, λαμβάνουσα υπ' όψιν:

- Την από δεκαετίες εκ μέρους των Αρχών αδικαιολόγητη, ενίοτε, «συμπεριφορά» απαγορεύσεως απόπλου πλοίων για μη αρκούντως σοβαρά θέματα, η οποία, εκτός των άλλων κακών χειρισμών, οδήγησε στη συρρίκνωση του υπό ελληνική σημαία στόλου με αποτέλεσμα τη σημερινή οικονομική κατάσταση του ΝΑΤ και
- Το γεγονός ότι η πλοιοκτησία υποχρεούται να τηρεί σε απόλυτο βαθμό τους εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς και διατάξεις κυρίως για την ασφάλεια των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, μη δίδουσα δικαιώματα στις Αρχές για απαγορεύσεις απόπλου των πλοίων.

β. Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η Ευρωπαϊκή Ένωση στο πλαίσιο της ασκούμενης ναυτιλιακής πολιτικής της οφείλει διά των αρμοδίων αυτής οργάνων¹⁰ να εκδώσει σχετικό κανονισμό (όχι Οδηγία)¹¹ διά του οποίου θα ρυθμίζονται τα εν λόγω δύο ζητήματα σύμφωνα με το γράμμα και το πνεύμα των διαλαμβανόμενων Οδηγιών στο ως άνω τρίτο θέμα, κατά τρόπο που να καλύπτονται όλες οι κατηγορίες πλοίων και όλες οι συνα-

φείας περιπτώσεις προσδιορισμένων και των ναυτιλιακών-διοικητικών πλαισίων εντός των οποίων θα ενεργούν οι αρμόδιες Αρχές. Η δεδομένη στάση της Ελλάδος πρέπει να εστιάζεται στο γεγονός μη θίξεως των συμφερόντων της ελληνικής ναυτιλίας.

γ. Σε επίπεδο διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας

Στο πλαίσιο των αρχών που καθορίζει η Δ. Σύμβαση για το Δίκαιο της θάλασσας (1982), τα εν λόγω δύο ζητήματα θα πρέπει να εξετασθούν και από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα στο σύνολό τους διά συνομολογήσεως διεθνούς συμβάσεως διά της οποίας θα καλύπτονται με γενική διάταξη όλες οι επί του προκειμένου περιπτώσεις και το πλαίσιο απαγορεύσεως απόπλου πλοίων.

Ειδικότερα, θα πρέπει να προσδιορίζονται επακριβώς:

- i. Τα επί του προκειμένου καθήκοντα και υποχρεώσεις των Αρχών καθώς και οι όροι - προϋποθέσεις εντός των οποίων θα αποφασίζεται απαγόρευση απόπλου ενός πλοίου ως π.χ. αρκούντως σοβαρή παράβαση κανονισμών SOLAS 74, που να επηρεάζει άμεσα την ασφάλεια του πλοίου ώστε να μην ανακύπτουν καταστάσεις παράνομης

ή αδικαιολόγητης απαγορεύσεως και καθυστέρησης απόπλου πλοίων.

- ii. Τα προνομιακά, επί του προκειμένου, δικαιώματα των πλοιοκτητών ή εφοπλιστών καθό μέρος αφορούν:

- Δικαιώματα αποζημιώσεως εκ παρανόμου απαγορεύσεως απόπλου ή αδικαιολόγητης καθυστέρησης.
- Τα ένδικα μέσα (προσφυγή) κατά συναφών αποφάσεων των Αρχών προς αποδέσμευση των πλοίων.

3. Καθό μέρος αφορά την αποζημίωση, περιπτώσεως συντρεχούσης, θα πρέπει να ορίζονται οι Εθνικές Αρχές (Δικαστικές) ασκήσεως αγωγής και σε περιπτώσεις μεγάλων και σοβαρών συμβάντων πλοίου σε λιμάνι και χωρικά ύδατα τρίτης χώρας να λειτουργεί θεσμοθετηθέν διεθνές όργανο, φέρον το μανδύα Δικαστικής Αρχής που θα αποφασίζει την προς αποζημίωση καταδίκη του κράτους του οποίου οι Αρχές παρανόμησαν.

4. Όσον αφορά την προσφυγή για άρση επιβληθείσης παράνομης απαγορεύσεως απόπλου πλοίου ή αδικαιολόγητης μεγάλης καθυστέρησης, ομοίως

διά της Δ. Συμβάσεως θα πρέπει να ορίζονται οι Εθνικές Αρχές, κατά προτίμηση δικαστικές, προς άρση του μέτρου και περιπτώσεως συντρεχούσης σοβαρών συμβάντων πλοίου σε χωρικά ύδατα ή λιμάνι τρίτης χώρας το ως άνω μνημονεύμενο υπό σύσταση διεθνές όργανο που θα αποφασίζει σχετικώς.

5. Βεβαίως και στις δυο ως άνω περιπτώσεις ο ασκών την αγωγή για αποζημίωση και την προσφυγή για την άρση του καταναγκαστικού μέτρου της απαγορεύσεως απόπλου πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής θα φέρει ακέραιο το βάρος της αποδείξεως των ισχυρισμών του περί παρανόμου απαγορεύσεως απόπλου και της ζημιάς που υπέστη εξ αυτής, ώστε οι δικαστικές αρχές να προσδιορίσουν αποζημίωση και άρση του μέτρου. Ρητά δε πρέπει να προβλέπεται στις σχετικές εθνικές και διεθνείς διατάξεις ότι τυχόν προσφυγή των πλοιοκτητών δεν συνεπάγεται την αυτόματη αναστολή της αποφάσεως απαγόρευσης απόπλου πλοίου.

Κατά συνέπεια, υποχρεούται ο ενάγων να προσκομίσει τα απαιτούμενα αποδεικτικά στοιχεία, ουσιαστικά, βάσιμα και αρκούντως πειστικά, προκειμένου να υποστηρίξει την αγωγή και την προσφυγή του. ☉

ECDIS και S-VDR λύσεις από την TRANSAS



Η παγκοσμίως ικανότερη ηλεκτρονική αναπαράσταση χάρτογράφησης και σύστημα πληροφόρησης (ECDIS) κατασκευασμένο από την ηγέτιδα της αγοράς, πλήρως συμμορφούμενο με τους κανονισμούς IMO/IHO για ECDIS.

Προσφέρεται με:

- Ελαχιστοποιημένο μέγεθος εγκατάστασης Transas S-VDR 3100 σχεδιασμένο να ανταποκρίνεται και να υπερβαίνει τις IMO αποφάσεις 16163(78) καθώς και την A861(20).
- Τα δύο συστήματα ECDIS και S-VDR εγκαθίστανται και υποστηρίζονται από το παγκόσμιο δίκτυο υπηρεσιών και υποστήριξης της Transas.

Για περισσότερες πληροφορίες στα ανωτέρω και άλλα προηγμένα προϊόντα της αγοράς διατιθέμενα από την Transas, επισκεφθείτε www.transas.com

TRANSAS
SETS THE STANDARD

Transas Hellas: Phone: +30 210 899 5164, Fax: +30 210 899 5218, hellas@transas.com



Η σημασία της Διεύρυνσης:

η Ευρώπη αναζητά τα νέα της σύνορα (και τη νέα της ταυτότητα)

Η ένταξη δύο βαλκανικών χωρών στην ευρωπαϊκή οικογένεια των Βρυξελλών δεν είναι μια απλή υπόθεση που αφορά αποκλειστικά και μόνο τους διεθνολόγους και πολιτικούς αναλυτές. Είναι, αντιθέτως, ένα χρονικό σημείο αφετηρίας νέων προσδοκιών και στοχασμών για τους λαούς της «νέας» Ευρώπης και ειδικά για την ελληνική κοινωνία, που άρχισε να συνηθίζει σε μια ιδιότροπη τάξη πραγμάτων. Εντούτοις, η διεύρυνση της Ε.Ε., τόσο η παρούσα όσο και η περαιτέρω, είναι πιθανώς μόνο η αρχή για ένα μαραθώνιο νέων αγωνιών.

Του Ηλία Μπίσια

Είναι γνωστό ότι σήμερα η Ελλάδα συνορεύει εφεξής διά ξηράς με την Ε.Ε. και κατ' αυτόν τον τρόπο «αναθεωρείται» τόσο ο γεωπολιτικός της ρόλος στην ευρύτερη εποχή όσο και οι προσδοκίες της για την απώτερη οικονομική πορεία της. Στο άμεσο μέλλον η χώρα μας θα επωφεληθεί, πολιτικά και οικονομικά κυρίως, μακροπρόθεσμα όμως θα υπάρξουν μετασχηματισμοί στη σημερινή της πορεία στο χώρο των κοινοτικών κονδυλίων. Είναι σαφές ότι η εισροή ελληνικών κεφαλαίων στις γειτονικές χώρες θα τονωθεί και θα ανεληχθεί μετά την 1.1.2007. Οι ελληνικές (και ευρωπαϊκές) επιχειρήσεις που επένδυσαν στις βαλκανικές χώρες σαφώς θα καρπωθούν άμεσα αποτελέσματα με τη νέα τάξη πραγμάτων.

Το απώτερο μέλλον όμως μπορεί να είναι πιο «ιδιότροπο» για την εσωτερική ελληνική οικονομία, αφού η Ευρώπη θα πρέπει να δώσει την απαραίτητη έμφαση στις οικονομίες των νέων, ασθενών, μελών της και ίσως έτσι περιθωριοποιήσει τις δικές μας, εσωτερικές «απαιτήσεις».

Εάν η Βουλγαρία και η Ρουμανία αντιδράσουν

όπως η Πορτογαλία και η Ιρλανδία στα κοινοτικά κονδύλια, η Ελλάδα θα αντιμετωπίσει νέες αναγνωστικές αγορές δίπλα ακριβώς από την πόρτα της, με αποτέλεσμα τη μετεγκατάσταση πολλών εταιρειών τόσο από την υπόλοιπη Ευρώπη όσο και από το εσωτερικό της. Η ανεργία μπορεί να κορυφωθεί, ειδικά στα βόρεια σύνορά μας.

Η επόμενη μέρα

Το θέμα της ένταξης της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας αλλά και των διαπραγματεύσεων με άλλα κράτη απασχόλησε, και απασχολεί ακόμα, ιδιαίτερα τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, τα οποία τελικά εκφράζουν και τις ανησυχίες των λαών της Ευρώπης.

Οι αναλυτές όμως προβληματίζονται για την επόμενη μέρα, μετά τη διεύρυνση. Η Ευρώπη πρέπει να γιγαντωθεί και άλλο ή να ενεργεί πλέον πιο υπομονετικά και να κινείται με προσεκτικά βήματα; Πολλοί αναρωτιούνται αν οδηγούμαστε, δηλαδή, με ιλιγγιώδεις ταχύτητες σε έναν πύργο της Βαβέλ, όταν οι λαοί της Ευρώπης ήδη εκφράζουν

την απογοήτευσή τους για τη σημερινή πορεία της, ειδικά μετά τα δημοψηφίσματα του Ευρωσυντάγματος.

Οι θέσεις των ευρωβουλευτών σχετικά με τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία: Υπάρχουν ανησυχίες;

Λίγες μέρες πριν από την ένταξη της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας, στην Επιτροπή Εξωτερικών Υποθέσεων του Ε.Κ., οι ευρωβουλευτές ήταν ανήσυχοι αναφορικά με συγκεκριμένα θέματα, που ακόμα «ταρακουνούν» την ευρωπαϊκή πορεία τους.

Ο ευρωβουλευτής του ΠΑΣΟΚ κ. Π. Μπεγλίτης επισήμανε στους συναδέλφους του ότι ένα ιδιαίτερα σημαντικό -θεσμικό και πολιτικό- πρόβλημα για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είναι η παράγραφος 20 στην έκθεση για τη Βουλγαρία, όπου γίνεται αναφορά στον πυρηνικό σταθμό του Κοζλοντούι.

Στη συγκεκριμένη παράγραφο καλείται το Συμβούλιο να επιδείξει ευελιξία και προβλέπεται παράταση περίπου οκτώ μηνών για την υποχρέωση της Βουλγαρίας να κλείσει τους δύο αντιδραστή-





ρες, 3 και 4, του πυρηνικού σταθμού του Κοζλο-ντούι. Ο ευρωβουλευτής υπενθύμισε ότι στην πράξη προσχώρησης -την οποία επικύρωσαν τα κράτη-μέλη και τα εθνικά τους κοινοβούλια- γίνεται ρητή αναφορά στην υποχρέωση της Βουλγαρίας να κλείσει τους αντιδραστήρες μέχρι τις 31.12.2006.

Διπλωματικά ο Έλληνας ευρωβουλευτής χαιρέτισε τη δήλωση του υπουργού Εξωτερικών της Βουλγαρίας, με την οποία δεσμεύεται πραγματικά να τηρήσει αυτή την υποχρέωση, αλλά τόνισε πως το πρόβλημα βρίσκεται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αφού φαίνεται ότι δεν σέβεται τη δημοκρατική συνταγματική τάξη των κρατών-μελών και τις αποφάσεις των εθνικών κοινοβουλίων.

Η ευρωβουλευτής της Ν.Δ. Ρόδη Κράτσα-Τσαγκαροπούλου, εισηγήτρια της γνωμοδότησης της Επιτροπής Δικαιωμάτων των Γυναικών και Ισότητας των Φύλων, εξέφρασε την ικανοποίησή της διότι η Ρουμανία εξελίσσεται και η πρόοδος είναι έκδηλη παντού. «Οι αρχές και η κοινωνία έχουν αντιληφθεί τη σημασία που έχουν η παιδεία, η διαφά-

νεια, η δικαιοσύνη, η προστασία των μειονοτήτων, οι υγιείς συνθήκες ανάπτυξης των παιδιών, και έχει σημειωθεί πρόοδος προς την κατεύθυνση αυτή, όπως μας ενημερώνει σχετικά η έκθεση» δήλωσε η ευρωβουλευτής.

Εντούτοις, ανέφερε: «Μας απασχολήσει ιδιαίτερα το φαινόμενο της βίας κατά των γυναικών, τόσο στο οικογενειακό περιβάλλον όσο και στις συνέπειες που έχει στη σεξουαλική εκμετάλλευση. Επισημάναμε μάλιστα και στατιστικά στοιχεία, τα οποία δείχνουν ότι το φαινόμενο είναι ανησυχητικό».

Η βαρόνη Nicholson of Winterbourne αναφέρθηκε στη μη ομαλή πορεία της Βουλγαρίας τα τελευταία χρόνια για μια πολιτική σταθερότητα και τόνισε τη σημασία που πρέπει να δοθεί στη διαφάνεια των κρατικών θεσμών σε σχέση με τη δημόσια διαφθορά. «Πρέπει να γίνουν συστηματικές προσπάθειες από όλες τις αρμόδιες εθνικές και κοινοτικές αρχές προς μια ευρωπαϊκή κατεύθυνση» δήλωσε. Ως προς τη Ρουμανία, η Βαρόνη επισημάνει τις προσπάθειες που πρέπει να γίνουν σε

θέματα υγείας, προστασίας των ασθενών πληθυσμών, αλλά και των εργατικών και εργασιακών δικαιωμάτων και κεκτημένων. Εντούτοις, η ευρωβουλευτής εξήρε την προσπάθεια των υπευθύνων για τη βελτίωση των συνθηκών ζωής και της δημόσιας οικονομίας της χώρας.

Το μέλλον της Ευρώπης: Έχει η Ένωση τη δυνατότητα να απορροφήσει και νέα μέλη;

Πριν από την επερχόμενη ένταξη της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας, παρουσιάστηκαν κατά τη διάρκεια της Ολομέλειας δύο εκθέσεις σχετικά με τη δυνατότητα απορρόφησης νέων κρατών-μελών από την Ε.Ε. Οι εισηγητές τόνιζαν ότι πριν από περαιτέρω διευρύνσεις, η Ε.Ε. πρέπει να αλλάξει τρόπο λειτουργίας. Η πρώτη έκθεση ήταν του Γερμανού Elmar Brok και η δεύτερη του Φινλανδού Alexander Stubb, μελών της Ομάδας του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος και των Ευρωπαϊών Δημοκρατών. Και οι δύο εκθέσεις χρήζουν ιδιαίτερης ανάλυσης και προβληματισμού:



Ο Γερμανός ευρωβουλευτής υποστηρίζει στην έκθεσή του ότι το ισχύον κοινοτικό δίκαιο -η Συνθήκη της Νίκαιας- δεν αρκεί ως βάση για περαιτέρω διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Κατά τη γνώμη του, η Συνταγματική Συνθήκη θα μπορούσε να παράσχει τις λύσεις που χρειάζονται όσον αφορά τις θεσμικές μεταρρυθμίσεις που επιβάλλονται πριν από οποιαδήποτε άλλη διεύρυνση - ως γνωστόν, όμως, το Ευρωσύνταγμα δεν έχει (ακόμη) επικυρωθεί από όλα τα κράτη-μέλη και το μέλλον του είναι αβέβαιο.

Ο εισηγητής της έκθεσης τονίζει πως η Ένωση πρέπει να διευρυνθεί, μόνον αν οι πολίτες που την απαρτίζουν είναι υπέρ της ένταξης νέων κρατών-μελών. Παράλληλα, καθώς η Ευρωπαϊκή Ένωση βασίζεται όχι μόνο στη δημοκρατία, αλλά και στο κράτος δικαίου και το σεβασμό των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, οι υπό ένταξη χώρες θα πρέπει να σέβονται τις ίδιες αξίες. Σύμφωνα με την έκθεση, η Ένωση δεν μπορεί να ορίσει ημερομηνία ένταξης για άλλα υποψήφια κράτη-μέλη, αν πρώτα δεν κάνει εξονυχιστική αξιολόγηση της κατάστασης που κυριαρχεί στα κράτη αυτά.

Το μέλλον της Κροατίας και της Τουρκίας

Ο Elmar Brok έλαβε την αφορμή και χαιρέτισε την πρόοδο που έχει σημειωθεί στην Κροατία -η οποία είναι υποψήφια για ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση- και επιβεβαιώνει τις προοπτικές ένταξης της χώρας. Τη συμβουλεύει επίσης να προβεί σε περαιτέρω μεταρρυθμίσεις. Η έκθεση παροτρύνει την Τουρκία να εφαρμόσει πλήρως το πρωτόκολλο της Άγκυρας, το οποίο επεκτείνει τη συμφωνία εταιρικής σχέσης Ε.Ε. - Τουρκίας σε όλα τα νέα κράτη-μέλη, συμπεριλαμβανομένης

της Κύπρου. Υπενθυμίζεται ότι πρόσφατα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απείλησε την Τουρκία πως θα αναβάλει τις διαπραγματεύσεις εάν η χώρα συνεχίσει να μην εφαρμόζει το εν λόγω πρωτόκολλο.

Ξεπερασμένοι οι τωρινοί θεσμοί, ακατάλληλη η λήψη αποφάσεων

Στη δεύτερη έκθεση, του κ. Alexander Stubb, με θέμα «θεσμικές πτυχές της ικανότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης να εντάσσει νέα κράτη-μέλη», οι επισημάνσεις ήταν επίσης σημαντικές. Η έκθεση τονίζει ότι η Ένωση πρέπει να τηρήσει τις δεσμεύσεις τις οποίες έχει αναλάβει, αλλά μόνον αφότου προβεί σε βασικές μεταρρυθμίσεις.

Ο Φινλανδός εισηγητής εκφράζει στην έκθεση και αυτός την ελπίδα του ότι πριν από οποιαδήποτε ένταξη νέων κρατών-μελών, θα λαμβάνεται υπόψη η γνώμη των πολιτών. Ο κ. Stubb επισημαίνει ότι τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι ξεπερασμένα και η λήψη αποφάσεων από αυτά είναι επομένως δύσκολη. Κατά την άποψή του, η οποιαδήποτε διεύρυνση για την οποία η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν έχει προετοιμαστεί καταλλήλως, θα συνεπάγεται αναποτελεσματικότητα της λήψης αποφάσεων και θα δυσχεράνει τη χρηματοδότηση των δραστηριοτήτων της Ένωσης.

Ο Φινλανδός πολιτικός πρότείνει αρκετές μεταρρυθμίσεις: Αφενός μεγαλύτερη ανάμειξη των εθνικών κοινοβουλίων και αφετέρου ενισχυμένο ρόλο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Παράλληλα επέμεινε για ένα πιο ισορροπημένο και πιο δίκαιο σύστημα ψηφοφορίας στο εσωτερικό του Συμβουλίου (υπουργών) της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μεταρρύθμιση του συστήματος εναλλαγής της προεδρίας της Ένωσης. Επίσης, πρότείνει τη δημιουργία της θέσης του υπουργού Εξωτερικών

της Ευρωπαϊκής Ένωσης (διάταξη που περιλαμβάνεται ήδη στη Συνταγματική Συνθήκη) και τη μεγαλύτερη ευελιξία και απλοποίηση της νομοθεσίας, που θα βοηθούσε τα κράτη να συνεργάζονται με μεγαλύτερη υποστήριξη και απλότητα.

Μία από τις προτάσεις του κ. Stubb είναι, επιπλέον, η ενίσχυση της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Γειτονίας. Η πολιτική αυτή αφορά 10 μεσογειακές χώρες και 6 χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, με τις οποίες η Ευρωπαϊκή Ένωση διατηρεί οικονομικούς, εμπορικούς -και φιλικούς- δεσμούς. Οι χώρες αυτές δεν αποτελούν μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είτε επειδή δεν το επιθυμούν είτε επειδή δεν πληρούν τις προϋποθέσεις για ένταξη.

Ποια είναι τα σύνορα της Ευρώπης;

Ως επίλογο ίσως είναι χρήσιμο να επαναλάβουμε, χωρίς απαραίτητα να ασπαστούμε, μια «διαφορετική» φωνή ανάμεσα στους αιρετούς της Ευρώπης: Με αφορμή τις συζητήσεις σχετικά με την ένταξη νέων κρατών-μελών, ο ευρωβουλευτής και πρόεδρος του ΛΑΟΣ κ. Γ. Καρατζαφέρης δήλωσε, στις 13 Δεκεμβρίου 2006, στο Στρασβούργο ότι καλό θα ήταν ο επίτροπος κ. Rehν (ο επίτροπος αρμόδιος για τη διεύρυνση) να προσδιορίσει πρώτα τα σύνορα της Ευρώπης.

Ο ευρωβουλευτής απηύθυνε χαρακτηριστικά τις ακόλουθες ερωτήσεις: Ποια είναι η Ευρώπη; Η Ευρώπη που τελειώνει; Στην Κωνσταντινούπολη, στο Ντιαρμπακίρ ή στη Βαγδάτη; Δεν ξέρουμε ποια είναι τα σύνορα της Ευρώπης. Ήδη μαζεύονται υπογραφές εδώ στο διάδρομο για να μπει το Ισραήλ. Για ποιο λόγο όχι και η Παλαιστίνη ή το Μαρόκο αύριο; Θα είναι όμως Ευρώπη αυτό; Ας ξεκαθαρίσουμε τι θέλουμε. Ενωμένη Ευρώπη ή Ενωμένη Ευρασία; ☉

THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

SERVICE AND QUALITY ARE WITHIN YOUR REACH



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

PIRAEUS

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

E-mail: piraeus@register-iri.com

CONTACT ANY ONE OF
IRI'S WORLDWIDE LOCATIONS

Dalian • Ft. Lauderdale • Hamburg • Hong Kong
London • New York • Piraeus • Shanghai • Singapore
Tokyo • Washington, DC/Reston • Zurich

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

WWW.REGISTER-IRI.COM

Σπούδασε Νομικά αλλά την κέρδισε η δημοσιογραφία. Αρθρογραφεί σε πολλές οικονομικές εφημερίδες και περιοδικά, ενώ παράλληλα το 2004 εκδίδει το πρώτο της βιβλίο - το συνέγραψε με την ιστορικό Ελένη Μπενάκη με τίτλο «Ολυμπιακοί Αγώνες και Επιχειρήσεις - Στήριξη και προσδοκία κέρδους» (Εκδόσεις Κέρκυρα). Τον Ιούλιο του 2005, με τον ίδιο εκδοτικό οίκο, εκδίδει το δεύτερο βιβλίο με τίτλο «Ναυτιλιακά κεφάλαια στην ξηρά», στο οποίο προσεγγίζει το φαινόμενο της ελληνικής ναυτιλίας και της σχέσης της με τη διαμόρφωση και την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας.

Η κ. Νέλλη Καψή με το σύγγραμμα αυτό αποτυπώνει τις επενδύσεις των Ελλήνων εφοπλιστών, τα κίνητρα και τους στόχους τους, καταδεικνύοντας τη συμβολή αυτού του δυναμικού κλάδου στο οικονομικό γίνεσθαι της χώρας μας.

Στη συνέντευξη που μας παραχώρησε η κ. Καψή απαντά σε σειρά ερωτημάτων μας σχετικών με τις επιδόσεις της εφοπλιστικής οικονομίας στους κλάδους της οικονομίας μας, τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν, αλλά και τους λόγους της σταθερής και αθόρυβης απομάκρυνσης των εφοπλιστικών κεφαλαίων.

Οι παράλληλοι βίοι του ελληνικού εφοπλισμού και της ελληνικής οικονομίας





Ποιοι είναι οι κλάδοι της ελληνικής οικονομίας που προτιμούν για επενδύσεις οι Έλληνες εφοπλιστές;

Οι κλάδοι που προσείλκυαν τις επενδύσεις των Ελλήνων εφοπλιστών δεν ήταν οι ίδιοι σε όλη την πορεία της ελληνικής οικονομίας. Ωστόσο, σε γενικές γραμμές παρατηρούμε συγκέντρωση των επενδύσεων στο δευτερογενή και τριτογενή τομέα. Στο δευτερογενή τομέα επένδυσαν σχεδόν σε όλους τους κλάδους, ενώ στον τριτογενή τομέα οι επενδύσεις συγκεντρώθηκαν σε τράπεζες, ασφαλιστικές εταιρείες, τουρισμό, κατασκευαστικές εταιρείες, κτηματικές και εμπορικές επιχειρήσεις. Κατά τις δεκαετίες 1970 και 1980, όταν ο Πειραιάς αναβαθμίστηκε σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, οι εφοπλιστές είτε δημιούργησαν δικές τους κατασκευαστικές εταιρείες για να χτίσουν κτίρια και να στεγάσουν τα ναυτιλιακά γραφεία τους, είτε αγόρασαν ήδη υπάρχοντα κτίρια για τον ίδιο λόγο. Την ίδια εποχή επεκτάθηκαν σε συναφείς με τη ναυτιλία δραστηριότητες (ναυπηγοεπισκευαστικές, μεταφορικές κ.ά.).

Την τελευταία δεκαετία, πολλοί εφοπλιστές επέλεξαν να επενδύσουν στα Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας (εφημερίδες, ραδιοφωνικούς και τηλεοπτικούς σταθμούς κ.ά.) και στον αθλητισμό, κυρίως μέσω της συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο ποδοσφαιρικών ομάδων. Έντονο ήταν επίσης το ενδιαφέρον για επενδύσεις στο χώρο της πληροφορικής και της κινητής τηλεφωνίας, κυρίως μέσω συμμετοχής στο μετοχικό κεφάλαιο εταιρειών του κλάδου. Τέλος, αξιοσημείωτο είναι το ενδιαφέρον που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια για επενδύσεις στον κλάδο της ψυχαγωγίας

(κινηματογράφοι, θεματικά πάρκα, εταιρείες διανομής ταινιών, δισκογραφικές εταιρείες, internet cafe κ.ά.).

Ποιοι είναι οι κυριότεροι λόγοι που τους οδηγούν σε συγκεκριμένες τοποθετήσεις των κεφαλαίων τους;

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε διάφορες χρονικές περιόδους συγκέντρωσαν εξαιρετικά μεγάλη ρευστότητα από την εκμετάλλευση και τις πωλήσεις των πλοίων τους. Όπως είναι φυσικό, ένα μέρος από αυτή τη ρευστότητα κατευθύνθηκε σε επενδύσεις στην ξηρά. Η διασπορά των επενδύσεων αποτελούσε, εκτός των άλλων, και μια εγγύηση ότι σε δύσκολους καιρούς για τις θαλάσσιες δραστηριότητες τα έσοδα από τις χερσαίες επιχειρήσεις θα μπορούσαν να βοηθήσουν τους εφοπλιστές να καλύψουν πιθανές απώλειες. Σε παλαιότερες εποχές οι επενδύσεις είχαν σχέση με επιχειρηματικές δραστηριότητες συναφείς με τη ναυτιλία ή υποβοηθητικές αυτής. Αργότερα, παρατηρώντας τις εξελίξεις στην ελληνική, αλλά και τη διεθνή οικονομία, οι Έλληνες εφοπλιστές τοποθετήθηκαν επενδυτικά σε επιχειρήσεις που οι ίδιοι θεωρούσαν ότι προσέφεραν εγγυήσεις μακροβιότητας και υψηλής κερδοφορίας.

Γενικότερα, αυτές οι επενδύσεις κατά πόσον επηρεάζουν την ελληνική οικονομία και ειδικότερα την πορεία της περιφέρειας;

Το γεγονός ότι ο βασικός προσανατολισμός των Ελλήνων εφοπλιστών είναι μέχρι σήμερα διεθνής έχει συμβάλει στη δημιουργία της θεωρίας των

«παράλληλων βίων» μεταξύ ελληνικού εφοπλισμού και ελληνικής οικονομίας. Κεφάλαια και κέρδη δημιουργούνται στο εξωτερικό και εκεί επαναδιοχετεύονται, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων. Η ναυτιλία μέχρι πρόσφατα απουσίαζε από τους επίσημους πίνακες που αφορούσαν την πορεία των διαφόρων κλάδων της οικονομίας, ενώ τα περιουσιακά στοιχεία των εφοπλιστών, ακόμη και όσων έχουν πλοία υπό ελληνική σημαία, δεν υπολογίζονται στις διεθνείς στατιστικές.

Υπάρχει όμως και η αντίθετη άποψη. Η ναυτιλία είναι ενσωματωμένη στην εθνική οικονομία. Η εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι σταθερή μέσα στα χρόνια και αποτελεί το ένα τρίτο περίπου των άδηλων πόρων της ελληνικής οικονομίας. Στη χώρα μας δραστηριοποιούνται πάνω από 1.000 ναυτιλιακές εταιρείες, με σύνολο εργαζομένων σε γη και θάλασσα που ξεπερνά τα 120.000 άτομα, τα οποία εισφέρουν στην ελληνική οικονομία περίπου το ίδιο με τους 500.000 εργαζόμενους στον κλάδο του τουρισμού.

Την άποψη ότι οι επενδύσεις των Ελλήνων εφοπλιστών στην ξηρά επηρέασαν την πορεία της ελληνικής οικονομίας αναπτύσσει και το βιβλίο «Τα ναυτιλιακά κεφάλαια στην ξηρά». Παρατηρώντας τις μεγάλες επενδύσεις μία μία, βλέπουμε ότι τα ναυτιλιακά κεφάλαια αμέσως μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ανασυγκρότησαν την κατεστραμμένη βιομηχανία, έδωσαν νέα πνοή στο τραπεζικό σύστημα. Η πετροχημική, ναυπηγική και μηχανουργική βιομηχανία, ο τουρισμός και οι αεροπορικές μεταφορές στηρίχθηκαν κυριολεκτικά στα κεφάλαια της ναυτιλίας.



Ακόμη και σήμερα οι μεγάλες επενδύσεις που πραγματοποιούν ορισμένοι εφοπλιστές στο χώρο του τουρισμού, προσφέρουν σημαντική ώθηση στην οικονομία της περιφέρειας, δημιουργώντας μεγάλο αριθμό νέων θέσεων απασχόλησης και κινητοποιώντας μια σειρά συναφών με τον τουρισμό επιχειρήσεων.

Οι επενδύσεις των Ελλήνων εφοπλιστών εμπεριέχουν συναισθηματικές προσηλώσεις ή βασίζονται σε καθαρά επενδυτικά κίνητρα και στόχους;

Το συναισθηματικό στοιχείο υπήρξε πάντα αρκετά ισχυρό στους Έλληνες εφοπλιστές, τόσο τους λεγόμενους παραδοσιακούς όσο και τους μη παραδοσιακούς. Η ανάγκη για επιστροφή ενός μέρους των κεφαλαίων τους στην Ελλάδα και ειδικότερα στη γενέτειρά τους, με τη μορφή δωρεών και επενδύσεων, ήταν ορατή στις περισσότερες περιπτώσεις. Βεβαίως, υπάρχει σήμερα και η νεότερη γενιά Ελλήνων εφοπλιστών που έχει την ο-

πτική ενός παγκοσμιοποιημένου επενδυτικού τοπίου, όπου τα κεφάλαια επενδύονται εκεί όπου υπάρχουν οι καλύτερες προοπτικές απόδοσης. Υπό αυτή την έννοια, οι επενδύσεις στην Ελλάδα γίνονται μόνο σε τομείς όπου υπάρχει σαφής η προσδοκία κερδών. Ακόμη όμως και αυτοί οι εφοπλιστές έχουν μια ιδιαίτερη ευαισθησία όσον αφορά την ιδιαίτερη πατρίδα, τη δική τους ή των γονιών τους.

Ποιες είναι οι δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο ελληνικός εφοπλισμός στους επενδυτικούς του στόχους ιδιαίτερα αντιμετωπίζοντας την εσωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας, που έρχεται σε πλήρη αντιπαράθεση με την ευελιξία κινήσεων της διεθνούς ναυτιλίας;

Πράγματι, η ελληνική οικονομία πάσχει από μόνιμη εσωστρέφεια, που δεν της επιτρέπει να αξιοποιεί τις διεθνείς ευκαιρίες που της παρουσιάζονται - ευκαιρίες που γίνονται όλο και λιγότερες μέσα στα χρόνια. Από την άλλη πλευρά, η ελληνική ναυτιλία είναι καθαρά εξωστρεφής, έχει μάθει να ελίσσεται και να έχει μεγάλη ελευθερία κινήσεων. Οι επιχειρηματικές πρακτικές των Ελλήνων εφοπλιστών, με τις οποίες μεγιστοποίησαν τα κέρδη τους στη θάλασσα, σαφώς δεν θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στην ελληνική οικονομική πραγματικότητα, όπου κυριαρχεί η γραφειοκρατία και, σε αρκετές περιπτώσεις, η αδιαφάνεια.

Επιπλέον, η ασάφεια του νομοθετικού πλαισίου που ισχύει για τις επενδύσεις, παρά τις όποιες βελτιώσεις επέφερε ο αναπτυξιακός νόμος, παραμένει σημαντικό αντικίνητρο για επενδύσεις στην Ελλάδα.

Ειδικότερα θεωρείτε ότι τα εφοπλιστικά κεφάλαια έχουν απομακρυνθεί από τη χώρα μας και, αν ναι, ποιες αιτίες και βαθύτεροι λόγοι οδήγησαν σε αυτή την απομάκρυνση;

Σίγουρα ο 21ος αιώνας βρίσκει τους Έλληνες εφοπλιστές πιο απομακρυσμένους από ποτέ από τη γενέτειρά τους. Η απομάκρυνση αυτή δεν έγινε απότομα, αλλά ήταν μια σταθερή και αθόρυβη πορεία απόσυρσης, της οποίας η απαρχή τοποθετείται στη δεκαετία του 1980 και οφείλεται σε

πολλούς λόγους. Η απογοήτευση για την τύχη πολλών μεγάλων επενδύσεων της δεκαεπταετίας 1955-1970, η γραφειοκρατία, ο αρνητικός αντίκτυπος που είχε για τον κόσμο της ναυτιλίας η δυσμενής κατάληξη μεγάλων επενδύσεων, όπως αυτές του Ιωάννη Καρρά και της οικογένειας Περαιτικού, αλλά και η απουσία επί μακρό χρονικό διάστημα μιας σοβαρής δέσμης μέτρων που θα διευκόλυναν την έξοδο των ναυτιλιακών κεφαλαίων στην ξηρά, έκαναν τους εφοπλιστές ιδιαίτερα δύσπιστους όσον αφορά τις επενδύσεις στην Ελλάδα. Δεν είναι τυχαίο πως αρκετοί εφοπλιστές δηλώνουν ανοικτά ότι σήμερα δεν υπάρχει κανένας λόγος να επενδύσει κάποιος Έλληνας του εξωτερικού στην Ελλάδα, πέραν του πατριωτισμού.

Πέραν της γενικής διαπίστωσης ότι η Ελλάδα είναι χώρα μη ελκυστική για ξένες επενδύσεις, η απουσία της εμπέδωσης μιας σχέσης εμπιστοσύνης μεταξύ κράτους και εφοπλιστών έχει οδηγήσει στη σημερινή κατάσταση δυσπιστίας και απογοήτευσης. Το ζήτημα είναι ότι η ελληνική οικονομία έχει ανάγκη από τα κεφάλαια της ναυτιλίας. Οστόσο, για να τα προσελκύσει και πάλι, θα πρέπει να προσφέρει στους Έλληνες εφοπλιστές κάτι παραπάνω από ευχολόγια. Όπως αναφέρω και στην τελευταία παράγραφο του βιβλίου μου, πρόκειται για μια εξίσωση εξαιρετικά δύσκολη, αλλά όχι και αναγκαστικά αδύνατη.

Ποιες είναι οι εφοπλιστικές οικογένειες με σημαντικές επενδύσεις στην ξηρά;

Διαχρονικά, θα ανέφερα πρώτη την οικογένεια Λάτση, που μετά τις επενδύσεις του Γιάννη Λάτση ήλθε η δεύτερη γενιά με τον Σπύρο Λάτση και τις επενδύσεις στο χώρο των τραπεζών, του κατασκευαστικού τομέα, του real estate και πολλών άλλων τομέων. Σημαντικές επενδύσεις σε ένα μεγάλο φάσμα κλάδων της οικονομίας, που εκτείνονται από τη βιομηχανία μέχρι τα ΜΜΕ και την ψυχαγωγία, έχει πραγματοποιήσει η οικογένεια Βαρδινογιάννη. Αξιόλογες είναι και οι επενδύσεις των οικογενειών Αγγελόπουλου, Αλαφούζου, Κυριακού, Κωνσταντακόπουλου, Λασκαρίδη, Λαιμού, Μαιμιάκη και Χανδρή. ●

5th

medtrade summit 2007

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

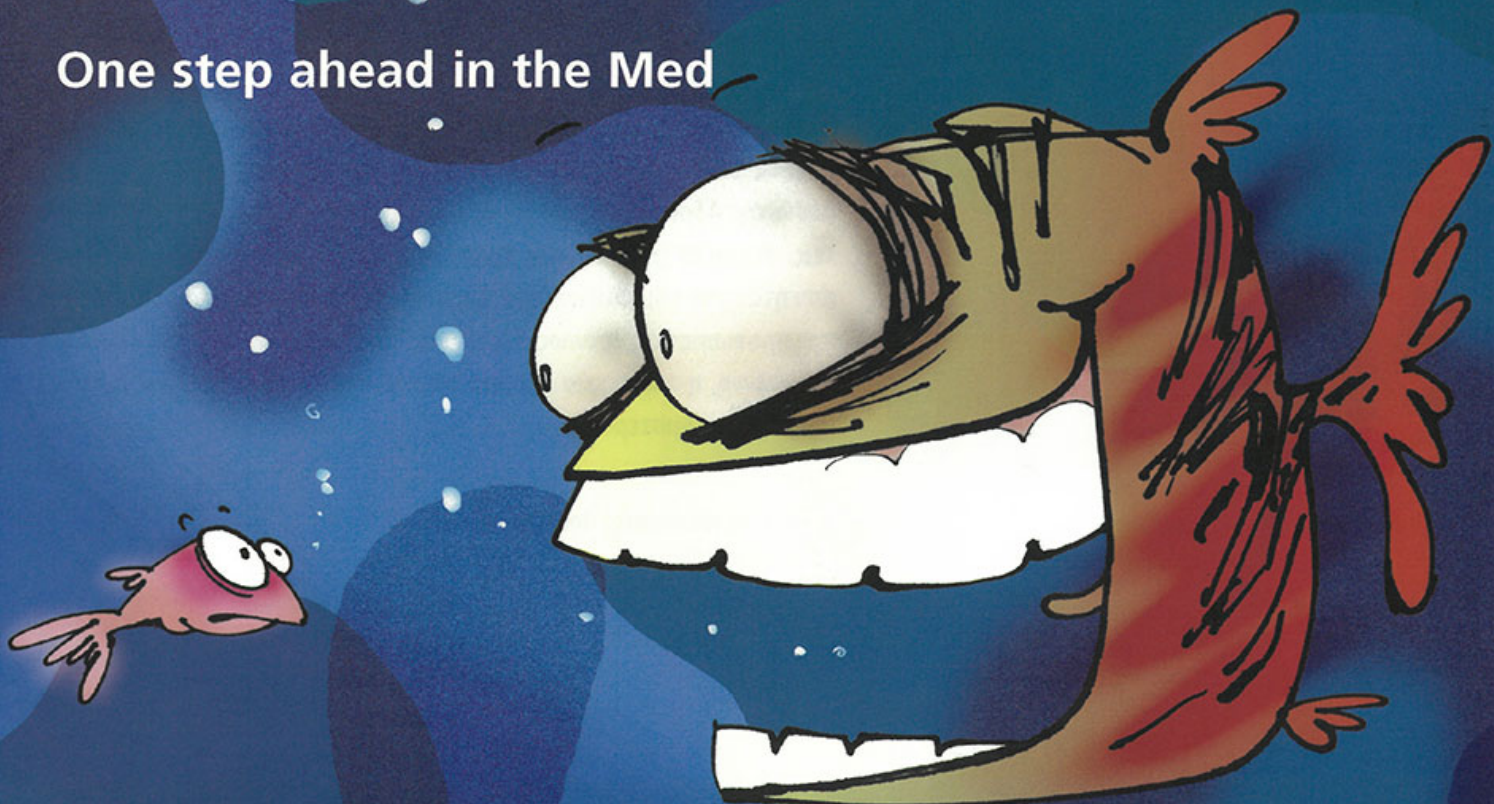
Medtrade is the show for all transport operators involved with the timely and efficient movement of containers in the Mediterranean and Black Sea.

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:



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

» Οι αναλλοίωτες αξίες της προσφοράς του εφοπλισμού



Ο ελληνικός ευεργετισμός συνδέθηκε εξ αρχής με τη θάλασσα. Ήδη από το 16ο αιώνα, ξενιτεμένοι έμποροι που κατάφεραν να προκόψουν στα λιμάνια της Αδριατικής, των Βαλκανίων και σε διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις, στήριζαν με διάφορες πρωτοβουλίες την ιδιαίτερη πατρίδα τους που ήταν υπό οθωμανικό ζυγό. Στην προεπαναστατική περίοδο, ξεχώρισαν προσωπικότητες όπως ο έμπορος Γεώργιος Σίνας, που καταξιώθηκε στη Βιέννη, η οικογένεια Δούμπα στην ίδια πόλη και ο έμπορος Ιωάννης Πρίγκος στο Άμστερνταμ.



Ι Της Μαργαρίτας Πουρνάρα Ι

Αργότερα, όταν η ελληνική ναυτιλία έκανε με τόλμη τα πρώτα της βήματα, οι μεγάλοι καραβοκύρηδες είχαν πλήρη συναίσθηση του χρέους τους για την ανάπτυξη της χώρας. Το καθήκον, η έγνοια για την πρόοδο, η κοινωνική ευθύνη διατηρήθηκαν και στις σημερινές γενιές εφοπλιστών. Με συγκίνηση βλέπει κανείς ότι τα μεγάλα ιδρύματα δεν δαπανούν μόνο τεράστια οικονομικά ποσά για αγαθοεργίες που έχουν σχέση με την εκπαίδευση και την υγεία. Δείχνουν ιδιαίτερη μέριμνα για την προώθηση και την ενίσχυση του σύγχρονου ελληνικού πολιτισμού, καθώς και τη διαφύλαξη της πολύτιμης παράδοσής μας στον τομέα αυτό. Τα τελευταία χρόνια έχουν αναπτύξει ένα πλέγμα δραστηριοτήτων εντός και ε-

κτός συνόρων, βοηθώντας σοβαρά το κράτος, που δεν είναι πάντα σε θέση να διαθέτει τους κατάλληλους πόρους. Κρατούν συχνά χαμηλούς τόνους, ενίοτε δε και την ανωνυμία τους, συμβάλλοντας σε σημαντικά έργα ανάπτυξης.

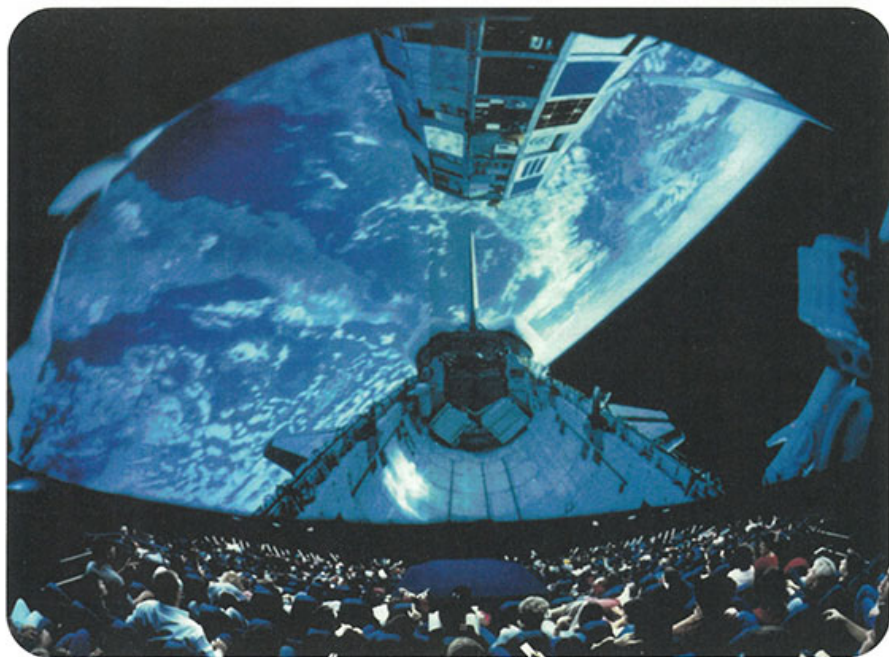
Τα παραδείγματα είναι πολλά και διαφωτιστικά. Στα τέλη του περασμένου Οκτωβρίου έγινε γνωστή η θεαματική προσφορά του Ιδρύματος «Σταύρος Νιάρχος». Με γενναιόδωρη δωρεά θα χρηματοδοτηθεί η ανέγερση δύο εμβληματικών κτιρίων στην αδόμητη, σήμερα, έκταση του Ιπποδρόμου στην Καλλιθέα. Εκεί θα στεγαστούν η Εθνική Βιβλιοθήκη και η Εθνική Λυρική Σκηνή. Τα δύο κτίρια, συνολικής επιφανείας 60.000 τ.μ., θα δεσπόζουν στο χώρο των 240 στρεμμάτων, το μεγαλύτερο μέρος του

οποίου (περίπου 140 στρέμματα) θα διαμορφωθεί σε πράσινη ζώνη. Πρόκειται για το Πολιτιστικό και Εκπαιδευτικό Πάρκο «Ιδρυμα Σταύρος Νιάρχος» με πρόβλεψη για φιλοξενία πολιτιστικών, εκπαιδευτικών και ψυχαγωγικών εκδηλώσεων. Αν όλα πάνε καλά, το Πάρκο θα είναι έτοιμο το 2013, σε μια μεταμορφωμένη πλέον Αθήνα που ανοίγεται στη θάλασσα με αξιώσεις και σωστό σχεδιασμό. Αυτή είναι μία από τις μεγαλύτερες πρωτοβουλίες του Ιδρύματος Νιάρχου, που συνεχίζει την αθόρυβη και ουσιαστική του δουλειά στον τομέα του πολιτισμού.

Τα τελευταία χρόνια έχει ενισχύσει οικονομικά και ηθικά μια σειρά ιδρυμάτων και συλλόγων. Από σημαντικά μουσεία όπως το Μουσείο Κυκλαδικής Τέ-



Πηγή: Ίδρυμα «Σπύρος Σ. Νέαρκος»



χνης, το Μακεδονικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, το Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, η Εθνική Πινακοθήκη, μέχρι μικρούς φορείς που επιτελούν έργο άξιο λόγου όπως το Μουσείο Σπετσών, ο φιλολογικός σύλλογος Παρνασσός, η Μουσική Εταιρεία Αθηνών, οι Εκδόσεις Καπόν κ.λπ. Εξίσου αξιοσημείωτη είναι και η συμβολή του Ιδρύματος Ωνάση. Το 2008 αναμένεται να είναι έτοιμη η Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών, που ανεγείρεται επί της Λεωφόρου Συγγρού. Περιλαμβάνει αμφιθεατρική αίθουσα 1.000 θέσεων με σκηνή για συναυλίες συμφωνικής ορχήστρας, για θεατρικές παραστάσεις, όπερα, χορό, κινηματογράφο, διαλέξεις, καθώς και μία 300 θέσεων για μικρότερες καλλιτεχνικές εκδηλώσεις. Επίσης, θα στεγάσει

Βιβλιοθήκη, ένας ολόκληρος όροφος θα διατεθεί για έκθεση έργων τέχνης, παράλληλα δε θα λειτουργήσει και στούντιο επαγγελματικών ηχογραφήσεων.

Την αρχιτεκτονική μελέτη έχει κάνει μεγάλο γραφείο του Παρισιού, το Architecture Studio. Στόχος είναι η παραγωγή σύγχρονων πολιτιστικών γεγονότων και η εξαγωγή τους στο εξωτερικό. Ταυτόχρονα θα δίνεται η ευκαιρία και σε πολλούς Έλληνες δημιουργούς απ' όλους τους χώρους να χρησιμοποιήσουν το δίκτυο επαφών του Ιδρύματος στο εξωτερικό, το οποίο έχει οικοδομηθεί με σοβαρότητα και αυστηρές επιλογές.

Το Ίδρυμα Ωνάση έχει πολυσχιδή δράση: Πρωτοβουλίες ενίσχυσης σε ορθόδοξους ναούς που

Η προσφορά του ελληνικού εφοπλισμού το 2006

• Το 2006 γιόρτασε τα 50 χρόνια του Τοδρμα Ευγενίδου. Ο Ευγένιος Ευγενίδης και οι διάδοχοί του στήριξαν και στηρίζουν για μισόν αιώνα την ελληνική νεότητα στο δρόμο της μόρφωσης και της προόδου με συγκεκριμένο και αθόρυβο έργο. Καίρια η εθνική και κοινωνική τους προσφορά.

• Τον ίδιο χρόνο, το Τοδρμα Ωνάση, του Καρδιοχειρουργικού Κέντρου, των τεσσάρων χιλιάδων υποτροφιών, της προώθησης του ελληνικού πολιτισμού μέσα και έξω από την πατρίδα μας, γιόρτασε τα τριάντα χρόνια της λειτουργίας του με τα Βραβεία «Αλέξανδρος Ωνάσης».

• Επίσης, εορτάστηκαν τα είκοσι χρόνια από την ίδρυση του Κυκλαδικού Μουσείου της οικογένειας Νίκου Γουλανδρή, ενώ αντιμετωπίστηκαν τα προβλήματα για την ίδρυση Μουσείου Μοντέρνας Τέχνης και η γνωστή δωρεά Βασιλή και Ελίζας Γουλανδρή αναμένεται να πάρει το δρόμο της αξιοποίησής της.

• Θα ήταν παράλειψη να μην αναφέρουμε ανάμεσα στις πολλές κοινωνικές και πολιτιστικές προσφορές του ελληνικού εφοπλισμού το Τοδρμα «Μαρία Τσάκος», που ιδρύθηκε το 1978 από τον καπετάν Παναγιώτη Ν. Τσάκο στο Μοντεβιδέο της Ουρουγουάης στη μνήμη της μητέρας του Μαρίας.

Σκοπός του Ιδρύματος, που δραστηριοποιείται και στην Αθήνα, η διάδοση και προβολή του ελληνικού πολιτισμού στη Νότια Αμερική και ιδιαίτερα η εκμάθηση της ελληνικής γλώσσας. Τα τελευταία χρόνια με τη συνεργασία καθηγητών του Ιδρύματος λειτουργεί στη Σχολή Ανθρωπιστικών Σπουδών του Πανεπιστημίου του Μοντεβιδέο έδρα ελληνικών σπουδών, επίσημα αναγνωρισμένη από το υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού της Ουρουγουάης.

• Το Καλλιμανόπουλαιο Εκκλησιαστικό Διακοινικό Κέντρο στα Καλάβρυτα Αχαιας. Πρόκειται για μια σημαντική δωρεά στην Ιερά Μητρόπολη Καλαβρύτων και Αιγιάλειας του εφοπλιστή κ. Γρηγορίου Π. Καλλιμανόπουλου. Ο κ. Καλλιμανόπουλος προσέφερε τη σημαντικότερη οικονομική βοήθεια για να αποπερατωθεί το διακοινικό κέντρο, που φροντίζει με άριστο τρόπο την περίθαλψη των γερόντων, προσφέρει στέγη και τροφή, ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, νοσηλεία κ.λπ. Επίσης με την οικονομική συμπαράσταση του κ. Καλλιμανόπουλου, τον Αύγουστο του 2002 δημιουργήθηκε μια νέα μονάδα που φιλοξενεί το Ορφανοτροφείο Καλαβρύτων. Και κάτι ιδιαίτερα σημαντικό.

• Στις αρχές του 2007, ο εφοπλιστής Νικόλαος Πατέρας ίδρυσε το Τοδρμα Νικόλαος Δ. Πατέρας. Το Τοδρμα έχει στόχο την ενίσχυση της κοινωνικής, πολιτιστικής και ναυτικής κληρονομιάς της Ελλάδας, αλλά και την παροχή οικονομικής και ηθικής βοήθειας σε επιστήμονες, σε νέους και σε οικογένειες που χτυπήθηκαν από τη μοίρα.



χρειάζονται αποκατάσταση, διάσωση και αποκατάσταση μνημείων της πολιτιστικής μας κληρονομιάς, δωρεές εκπαιδευτικού υλικού, τα περίφημα βραβεία και τις υποτροφίες που βοηθούν νέους και καταξιωμένους επιστήμονες και όχι μόνο, τη συστηματική προώθηση των ελληνικών σπουδών στο εξωτερικό. Αξίζει να γίνει ιδιαίτερη μνεία και για το Πολιτιστικό Κέντρο Ωνάση στη Νέα Υόρκη, που εγκαινιάστηκε το φθινόπωρο του 2000. Έκτοτε με διαλέξεις, πολιτιστικές εκδηλώσεις αλλά κυρίως εκθέσεις διεθνούς βεληνεκού, λειτουργεί όχι μόνον ως εστία συσπείρωσης των Ελλήνων της πόλης αλλά και διάδοσης του ελληνικού πολιτισμού. Το πλέον πρόσφατο αφιέρωμα ήταν η έκθεση «Αθήνα - Σπάρτη. Από τον 8ο αιώνα π.Χ. έως και τον 5ο αιώνα π.Χ.» όπου παρουσιάστηκαν εμβληματικά έργα αρχαίας ελληνικής τέχνης, από εξάισια γλυπτά μέχρι και σπάνια δείγματα μικροτεχνίας και αγγειογραφίας.

Το Τοδρμα Ευγενίδου εστιάζει στη χρησίμη και ουσιαστική χρήση της τεχνολογίας για την προβολή και τη διάσωση του πολιτισμού. Από το Νοέμβριο 2003 το κοινό μπορεί και επισκέπτεται το νέο ψηφιακό πλανητάριο. Αν το παλαιό πλανητάριο ήταν μοναδικό στο είδος του στην Ελλάδα και ένα από τα πλέον σύγχρονα της εποχής του, το νέο με διάμετρο και επιφάνεια θόλου 25 μέτρα και 950 τ.μ. αντίστοιχα, είναι το μεγαλύτερο και καλύτερα εξοπλισμένο ψηφιακό πλανητάριο στον κόσμο. Παράλληλα, η δραστηριότητα του ανακαινισμένου Ιδρύματος Ευγενίδου μοιράζεται στους πρωτοπο-

ριακούς εκθεσιακούς χώρους Επιστήμης και Τεχνολογίας, την πλούσια βιβλιοθήκη με πολυμεσικές εφαρμογές, τους ανακαινισμένους συνεδριακούς του χώρους, τις νέες εκδοτικές του προσπάθειες και πολλά εκπαιδευτικά προγράμματα.

Το Τοδρμα Νικόλαου Π. Γουλανδρή, στο οποίο ανήκει από το 1985 η συλλογή που παρουσιάζεται στο ομώνυμο μουσείο στο Κολωνάκι, είναι αφιερωμένο, σύμφωνα με το καταστατικό του, στη μελέτη και διάδοση του πολιτισμού του Αιγαίου, από την προϊστορική περίοδο μέχρι τους νεότερους χρόνους.

Τους σκοπούς του Ιδρύματος υπηρετεί η μόνιμη έκθεση στο Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης, αλλά και οι διάφορες περιοδικές εκθέσεις που έχουν οργανωθεί στο παρελθόν.

Το Τοδρμα Βασιλή και Ελίζας Γουλανδρή στην Άνδρο όχι μόνο φιλοξενεί κάθε καλοκαίρι ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες εκθέσεις, αλλά φροντίζει και για την ανέγερση μουσείου μοντέρνας τέχνης στην Αθήνα για να βρει στέγη μία από τις σπουδαιότερες συλλογές διεθνών έργων τέχνης. Δυστυχώς, μια σειρά από αγκυλώσεις και εμπλοκές έχουν ως αποτέλεσμα τη στασιμότητά.

Σήμερα, ζούμε σε μια ιστορική στιγμή, κατά την οποία ο ελληνικός εφοπλισμός είναι μία από τις κρατικές δυνάμεις παγκοσμίως. Ας ευχηθούμε ότι οι εκπρόσωποί τους θα διατηρήσουν αναλλοίωτες τις αξίες της κοινωνικής προσφοράς, του υψηλού φρονήματος και της ευθύνης για τη χώρα της καταγωγής τους. ☉



100 YEARS

**SHIPMANAGEMENT
EXPERIENCE**

45, VAS. SOFIAS AVE.
ATHENS 106 76, GREECE
TEL.: 210 7267000, FAX: 210 7267043
Email: pa@p-a-shipmanagers.gr



» Ελληνικές επενδύσεις στα Βαλκάνια

Η εξάπλωση του ελληνικού επιχειρηματικού ενδιαφέροντος στις γειτονικές χώρες των Βαλκανίων παραμένει έντονη και εξαιρετικά ενδιαφέρουσα.

Μετά τις τηλεπικοινωνίες, τις τράπεζες και την κατασκευαστική βιομηχανία, ο τουρισμός φαίνεται να συγκινεί έντονα τον Έλληνα επιχειρηματία και επενδυτή. Σε αυτό το πλαίσιο, η Εταιρεία Ελληνικών Ξενοδοχείων ΛΑΜΨΑ Α.Ε. απέκτησε τον περασμένο Ιούνιο το 100% των μετοχών της εταιρείας North Haven Ltd, που είναι θυγατρική της εταιρείας Hyatt International Holdings Company. Η ΛΑΜΨΑ Α.Ε. είναι ως γνωστόν ιδιοκτήτρια σήμερα του ξενοδοχείου «Μεγάλη Βρετανία» στην Αθήνα και κάτοχος του 51% των μετοχών της εταιρείας Beogradsko Mesovito Produzecem A.D., η οποία και είναι ιδιοκτήτρια του περίφημου ξενοδοχείου Hyatt Regency στην πρωτεύουσα της Σερβίας, το Βελιγράδι.

Το συγκεκριμένο ξενοδοχείο θεωρείται το πιο σημαντικό τουριστικό ακίνητο στην πόλη, αφού βρίσκεται στο κεντρικότερο σημείο της νέας πόλης του Βελιγραδίου και είναι το μόνο ξενοδοχείο 5 αστέρων με δυναμικότητα 308 δωμάτια και σουίτες, καθώς και σημαντικούς συνεδριακούς χώρους και αίθουσες εκδηλώσεων. Η Hyatt International θα παραμείνει διαχειρίστρια του ξενοδοχείου για τα επόμενα είκοσι τρία έτη. Το ξενοδοχείο βρίσκεται μόνο 15 λεπτά μακριά από το διεθνή αερολιμένα Βελιγραδίου «Tesla Nikola».

Οι συνεδριακές εγκαταστάσεις του ξενοδοχείου καλύπτουν όλες τις ανάγκες των πελατών. Είναι ιδανικές για την οργάνωση μικρής ιδιωτικής εκδήλωσης, για μεγάλα κοινω-



νικά γεγονότα, ιδανικές για συνέδρια και εταιρικές εκδηλώσεις. Οι κομψές και άρτια εξοπλισμένες αίθουσες του ξενοδοχείου μαζί με το προσεκτικό και ιδιαίτερα επαγγελματικό προσωπικό έχουν κάνει το Hyatt Regency έναν από τους κύριους τόπους εκδηλώσεων στο Βελιγράδι.

Το ξενοδοχείο έχει δύο εστιατόρια, το **Metropolitan Grill**, γνωστό για το σύγχρονο design, και το **Focaccia** με παραδοσιακή ιταλική κουζίνα. Το **Tea House** και το **The Bar** είναι επίσης πολυσύχναστα μέρη συνάντησης.

Το **Shopping Arcade** στο λόμπι περιλαμβάνει κατάστημα δώρων, κατάστημα αντικών, γραφείο ταξιδιών, κομμωτήριο, γραφείο ενοικίασης αυτοκινήτων και άλλα αποκλειστικά καταστήματα, επίσης

εξαιρετικό θεωρείται και το fitness club του ξενοδοχείου.

Το ενδιαφέρον της ελληνικής επιχειρηματικής οικογένειας για τη Σερβία παραμένει αειθαλές και αμείωτο με αποτέλεσμα την τόνωση τόσο της οικονομίας της πληγωμένης γειτονικής χώρας αλλά και την υποστήριξη των πολιτικών, διπλωματικών και επιχειρηματικών δεσμών των παραδοσιακά φιλικών μας χωρών. Η Εταιρεία Ελληνικών Ξενοδοχείων ΛΑΜΨΑ Α.Ε., με μετοχικά επικεφαλής τους Ομίλους Λασκαρίδη και Θεοχαράκη, δίνει ώθηση στην τουριστική ανάπτυξη της σερβικής πρωτεύουσας αφού ελέγχει πλέον το πιο περίφημο ξενοδοχείο της. Παρόμοιες κινήσεις στα Βαλκάνια (και στο Βελιγράδι) έχει αναπτύξει ο όμιλος Grecotel της οικογένειας Δασκαλαντωνάκη. ☉





» 15 εκατομμύρια επιβάτες στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, και η επιτυχία συνεχίζεται

Χρονιά επιτυχίας και έκπληξης ήταν το 2006 για το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών καθώς η επιβατική κίνηση ξεπέρασε κάθε προσδοκία και αντανάκλα μια επιτυχημένη συστηματική πολιτική που εφαρμόζεται τόσο από τον αερολιμένα όσο και από το υπουργείο Τουρισμού.

Του Ηλία Μπίσια

Με 15,1 εκατομμύρια επιβάτες, ο αερολιμένας σημείωσε αύξηση 5,6% στην επιβατική κίνηση σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, ενώ αύξηση 5,5% παρουσίασε και ο αριθμός των πτήσεων, που ήταν στο σύνολό τους 190.872. Ο μήνας με τη μεγαλύτερη αύξηση, σε σύγκριση με την προηγούμενη χρονιά, ήταν ο Δεκέμβριος, που έκλεισε με διψήφιο ποσοστό +13,5%, ενώ ο μεγαλύτερος αριθμός επιβατών διακινήθηκε το μήνα Ιούλιο (1.697.613 επιβάτες), ξεπερνώντας για πρώτη φορά τον Αύγουστο, που είναι παραδοσιακά ο μήνας με τη μεγαλύτερη κίνηση.

Εξαιρετικά σημαντικά ήταν και τα αποτελέσματα της Aegean Airlines, που αποτελεί πλέον κύριο

πρωταγωνιστή στις βαλκανικές αερομεταφορές αφού κατέχει το 22,5% του συνολικού μεριδίου επιβατικής κίνησης μεταξύ των 60 αεροπορικών εταιρειών που εκτελούν πτήσεις στο «Ελ. Βενιζέλος». Αξίζει να τονιστεί ότι ο ρυθμός αύξησης της Aegean είναι διπλάσιος από το 5,6% που σημειώθηκε στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών το 2006, αφού, συνολικά, κατά το 2006 η Aegean μετέφερε 4.447.481 επιβάτες πετυχαίνοντας έτσι αύξηση 11%, σε σύγκριση με το 2005.

Η αγορά του εσωτερικού, σημειώνοντας αρχικά μικρή αύξηση έως και τον Αύγουστο, παρουσίασε σημαντική άνοδο κατά το τελευταίο τετράμηνο του έτους, κλείνοντας με συνολική αύξηση 5,8%. Στη διεθνή αγορά, που συνολικά σημείωσε αύξηση 5,5%, η Μέση Ανατολή και η Αμερική ήταν οι αγορές που παρουσίασαν τη μεγαλύτερη (+16,8% και +12,9%, αντίστοιχα).

Η κίνηση προς/από τη Μέση Ανατολή ενισχύθηκε από την εντυπωσιακή ανάπτυξη που παρουσίασαν τα δρομολόγια της Ντόχα (καθημερινές πτήσεις από την Qatar Airways) και του Ντουμπάι (καθημερινές απευθείας πτήσεις από την Emirates), ενώ το νέο καθημερινό δρομολόγιο της



Delta προς την Ατλάντα και οι τακτικές πτήσεις της Air Transat προς Καναδά ήταν οι κύριοι παράγοντες που οδήγησαν στην εντυπωσιακή άνοδο της αγοράς της Βορείου Αμερικής. Η Άπω Ανατολή σημείωσε επίσης σημαντική βελτίωση της κίνησης με αύξηση 10,2%, κυρίως λόγω της ανάπτυξης της κίνησης προς Μπανγκόκ και της επαναδραστικοποίησης της Pakistan International στην Αθήνα. Σημαντική, διψήφια αύξηση (+10,1%) παρουσίασε και η Ανατολική Ευρώπη χάρη στην αύξηση των δρομολογίων των αεροπορικών εταιρειών που πετούν στην περιοχή. Η είσοδος της Aegean στα δρομολόγια προς Βουκουρεστί και Σόφια με πολλές καθημερινές πτήσεις, αλλά και η αλματώδης ανάπτυξη της CSA προς Πράγα, της LOT προς Βαρσοβία και της Tarom προς Βουκουρεστί έδωσαν ουσιαστική ώθηση στην ανέλιξη της κίνησης. Νέα δρομολόγια εγκαινίασαν επίσης η Norwegian και η SkyEurope στη συγκεκριμένη αγορά.

Μια ακόμη σημαντική παράμετρος που οφείλουμε να λάβουμε σοβαρά υπόψη είναι ότι παρά τη σημαντική αύξηση των συχνотήτων και των πτήσεων προς πολλούς προορισμούς κατά τη διάρκεια του 2006, η πληρότητα των αεροσκαφών των αεροπορικών εταιρειών που πετούν α-

πό/προς το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών παρουσίασε αύξηση. Στις περισσότερες πτήσεις η πληρότητα ξεπέρασε το πολύ υψηλό επίπεδο του 70%, κατά μέσον όρο, αντανakλώντας κατ' αυτόν τον τρόπο τη δυναμική της αγοράς της Αθήνας.

Κατά το 2006, το αεροδρόμιο της Αθήνας εξυπηρέτησε με τακτικές - απευθείας συνδέσεις 109 προορισμούς σε 49 χώρες. Από αυτούς τους προορισμούς οι 11 ήταν νέοι: Ατλάντα (ΗΠΑ), Ισλαμαμπάντ, Καράτσι, Λαχόρη (Πακιστάν), Κρακοβία (Πολωνία), Μπιλούντ (Δανία), Μπολόνια, Νάπολη, Τορίνο (Ιταλία), Τσέρνοβτσι (Ουκρανία) και στο εσωτερικό της Ελλάδας νέες πτήσεις εγκαινιάστηκαν προς το νησί της Καλύμνου. Επίσης, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών καλωσόρισε 5 νέες αεροπορικές εταιρείες (Air One, Blue 1, Flyglobespan, Norwegian και Pakistan International).

Οι δημοφιλέστεροι διεθνείς προορισμοί παραμένουν το Λονδίνο με πάνω από 10 πτήσεις την ημέρα από τις Olympic, EasyJet, British Airways και εποχικά από τη FlyGlobespan, η Λάρνακα με επίσης πάνω από 10 πτήσεις από Olympic, Cyprus, Aegean και ακολουθούν με σημαντική κίνηση το Παρίσι, το Μιλάνο, η Ρώμη, η Φραν-

κφούρτη, το Μόναχο. Η Αθήνα έχει πάντως ακόμα εξαιρετικά χαμηλή συνδεσιμότητα με την Αφρική (μόνο 4 προορισμοί συνδέονται απευθείας με την Αθήνα) αλλά και καμία απολύτως απευθείας συνδεσιμότητα με την Ωκεανία, την Κεντρική και Νότια Αμερική.

Για το 2007 η EasyJet ήδη ανακοίνωσε νέες καθημερινές πτήσεις από Αθήνα προς Παρίσι, η Carpatair νέες πτήσεις προς Τιμισοάρα (Ρουμανία) και η Germanwings προς Στουτγκάρδη, ενώ αυξημένη κίνηση προβλέπουν η Air France, η Delta και η British Airways. Η Aegean ανακοίνωσε την έναρξη δύο νέων απευθείας καθημερινών πτήσεων από Αθήνα προς Μόναχο, μία απευθείας καθημερινή πτήση προς Φρανκφούρτη και την προσθήκη δεύτερης απευθείας καθημερινής πτήσης Αθήνα - Μιλάνο. Παράλληλα, προσθέτει και μια τρίτη απευθείας καθημερινή πτήση από Αθήνα προς Ρώμη από τις αρχές Ιουνίου σε συνεργασία με την Air One. Εξαιρετικό ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι νέες πτήσεις προς τις ΗΠΑ που εγκαινιάζουν επίσης οι US Airways και η Continental. Νέες πτήσεις θα ξεκινήσουν επίσης από άλλους αερομεταφορείς προς Σμύρνη, Ελσίνκι και Ρίγα. ☉

» Τουριστική ανάπτυξη και περιβαλλοντική προστασία

Σκοπός αυτής της μελέτης είναι η εξέταση των αλληλεξαρτήσεων μεταξύ τουριστικής ανάπτυξης και περιβαλλοντικής προστασίας υπό το πρίσμα της οικονομικής ανάλυσης. Η επιχειρηματολογία που αναπτύσσεται μπορεί να συμβάλει σε περισσότερες ορθολογικές αποφάσεις, που θα διευκολύνουν την τουριστική ανάπτυξη χωρίς να δημιουργούν σοβαρή βλάβη στο περιβάλλον.

Βασική θέση της περιβαλλοντικής οικονομικής είναι, ότι, όπου το αγαθό της οικονομικής ανάπτυξης συγκρούεται με το αγαθό της περιβαλλοντικής προστασίας, η μόνη ορθολογική προσέγγιση είναι ο συγκερασμός, με βάση τη σύγκριση των ωφελειών και του κόστους εκατέρωθεν. Συνιστάται δε η αξιοποίηση των οικονομικών κινήτρων για την προώθηση της περιβαλλοντικής προστασίας στη λογική του «ο μολύνων πληρώνει». Γιατί, αν όποιος μολύνει υποχρεωθεί να πληρώνει, θα προσπαθεί να μη μολύνει για να μην επιβαρύνεται.

Μελέτη του Ινστιτούτου Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων

Η τουριστική δραστηριότητα δεν ενοχοποιείται ως αίτιο κανενός από τα μεγάλα διεθνή περιβαλλοντικά προβλήματα. Οι δυσμενείς, όμως, περιβαλλοντικές της επιπτώσεις μπορεί σε ορισμένες περιπτώσεις να είναι αρκετά σοβαρές. Κατ' ακολουθία, στη μελέτη γίνεται αναφορά στις κυριότερες δυσμενείς επιπτώσεις της τουριστικής ανάπτυξης στο περιβάλλον και στους κυριότερους τρόπους αντιμετώπισής τους, τόσο γενικότερα όσο και ειδικότερα στη χώρα μας. Έτσι, μπορεί να σχηματιστεί μια ορθότερη εικόνα για τη θέση και τη σημασία των περιβαλλοντικών προβλημάτων που συνδέονται με την τουριστική ανάπτυξη, σε σύγκριση με τη γενικότερη περιβαλλοντική προβληματική και να καταστεί σαφές ο υπερβολικός χαρακτήρας εντυπώσεων που επικρατούν ή δημιουργούνται σε μερίδα της κοινής γνώμης. Γίνεται, επίσης, σύντομη αναφορά στο διάλογο που διεξάγεται διεθνώς σχετικά με τις μεθόδους εντοπισμού και πρόληψης εκκολαπτόμενων περιβαλλοντικών προβλημάτων σε τουριστικές περιοχές υψηλών πυκνοτήτων. Σχετικά σημειώνεται ότι, με ελάχιστες εξαιρέσεις, οι τουριστικές πυκνότητες στη χώρα μας δεν υπερβαίνουν τη φέρουσα ικανότητα των αντίστοιχων περιοχών.

Όπως ήδη αναφέρθηκε, η σκοπιά της μελέτης είναι οικονομική. Δεν είναι ούτε τεχνική ούτε νομική. Τα θέματα, όμως, που γεννώνται στο μεταίχμιο τουριστικής ανάπτυξης και περιβαλλοντικής προστασίας είναι σε αρκετά μεγάλο βαθμό είτε νομικά είτε τεχνικά. Με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος ή άλλα συγγενή αγαθά, τίθεται μια σειρά από απα-

γορεύσεις, όρια και περιορισμούς, που αφορούν την τουριστική ανάπτυξη, αρχής γενομένης από το συνταγματικό νομοθέτη. Περαιτέρω, προκειμένου για ένα τουριστικό έργο, η πραγματοποίηση του οποίου είναι καταρχήν επιτρεπτή, προβλέπεται η λεπτομερής εξέταση των πιθανών περιβαλλοντικών επιπτώσεων του με στόχο είτε την απαγόρευση ή, αν κρίνεται από τις αρμόδιες αρχές ότι αυτές δεν μπορεί να γίνουν αποδεκτές, είτε την αδειοδότηση της κατασκευής του υπό όρους που αποβλέπουν στην αντιμετώπιση ή την απόμυλωση των επιπτώσεων αυτών. Σχετικώς γίνεται συνοπτική παρουσίαση του γενικότερου πλαισίου των απαγορεύσεων, ορίων και περιορισμών που άπτονται της τουριστικής ανάπτυξης και της σημασίας τους καθώς και της διαδικασίας εξέτασης των πιθανών περιβαλλοντικών επιπτώσεων και των τρόπων αντιμετώπισής τους.

Η ελληνική νομοθεσία που ρυθμίζει τις τουριστικές δραστηριότητες και ιδιαίτερα οι πρόνοιές της για την προστασία του περιβάλλοντος χαρακτηρίζονται από αυστηρότητα. Ενδεικτικό είναι ότι μια μεγάλη τουριστική μονάδα αντιμετωπίζεται το ίδιο αυστηρά όπως και μια βαριά βιομηχανική εγκατάσταση.

Η πληροφόρηση που περιέχεται στα σχετικά κεφά-

λαια είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την κριτική εξέταση, από την οικονομική σκοπιά, της σημασίας του ισχύοντος νομικού καθεστώτος για την τουριστική ανάπτυξη. Επιτρέπει επίσης το σχηματισμό εικόνας για την απαιτητικότητα του ισχύοντος καθεστώτος ως προς την προστασία του περιβάλλοντος σε σχέση με την τουριστική ανάπτυξη.

Αν γεννώνται προβλήματα από την πλημμελή τήρηση της νομοθεσίας, ορθή λύση είναι ο αποτελε-



σματικότερος έλεγχος και όχι η υιοθέτηση τακτικής που μπορεί να αποθαρρύνει τους σοβαρότερους επενδυτές, στους σχεδιασμούς των οποίων δεν έχει θέση η παραβατικότητα. Εν προκειμένω, επιχειρείται μια κριτική εξέταση του νομικού πλαισίου προστασίας του περιβάλλοντος, σε σχέση με τις τουριστικές δραστηριότητες από την οικονομική σκοπιά και ακολουθώς εξετάζεται η εφαρμογή των συνταγματικών διατάξεων και άλλων συναφών ρυθμίσεων.





Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στην πρακτική που ακολουθεί το Συμβούλιο Επικρατείας κατά την άσκηση της ακυρωτικής του αρμοδιότητας για πράξεις της διοίκησης, οι οποίες μεταξύ άλλων αφορούν και τον τουριστικό κλάδο. Σκοπός είναι η κριτική εξέταση, από τη σκοπιά της οικονομικής ανάλυσης, της αιτιολόγησης αποφάσεων, οι οποίες, επικαλούμενες λόγους προστασίας του περιβάλλοντος, ακυρώνουν πράξεις της διοίκησης που συνδέονται με την εκτέλεση έργων, τα οποία άμεσα ή έμμεσα αφορούν την τουριστική ανάπτυξη. Η πρακτική αυτή, η οποία έχει λάβει αρκετά μεγάλη έκταση και φαίνεται να παραγνωρίζει τον οικονομικό παράγοντα, αυξάνει την αβεβαιότητα στην οποία υπόκεινται οι επιχειρηματικές αποφάσεις στον τουριστικό τομέα, δυσχεραίνοντας έτσι την ανάπτυξή του.

Η προσέγγιση της περιβαλλοντικής προστασίας ως εκ προοιμίου υπερβατικού αγαθού, οποιαδήποτε βλάβη ή φθορά στο οποίο, μικρότερη ή μεγαλύτερη, θα πρέπει να αποφεύγεται πάση θυσία, στερείται οικονομικής λογικής. Συναφώς, εξετάζεται η οι-

κονομική σημασία και η οικονομική λογική των βασικών ρυθμίσεων και κατά πόσον αυτές ευσταθούν οικονομικά και ανταποκρίνονται στις εξελισσόμενες συνθήκες. Εντοπίζονται, επίσης, ορισμένα κενά που υπάρχουν στο ισχύον σύστημα και διατυπώνονται σκέψεις για τις κατευθύνσεις, προς τις οποίες θα ήταν επιθυμητό να υπάρξουν αλλαγές, έτσι ώστε οι ρυθμίσεις να ανταποκρίνονται ικανοποιητικότερα στις οικονομικές αναγκαιότητες, χωρίς για το λόγο αυτό να περιορίζεται η αποτελεσματικότητά τους από την άποψη της προστασίας του περιβάλλοντος. Εις το μεταίχμιο μεταξύ τουριστικής ανάπτυξης και περιβάλλοντος δεν τίθενται μόνο θέματα που έχουν να κάνουν με τα ισχύοντα, είτε πρόκειται για τους περιορισμούς και τους όρους, που επιβάλλονται στην τουριστική ανάπτυξη προκειμένου να προστατευθεί το περιβάλλον, είτε πρόκειται για τις ρυθμίσεις που αποσκοπούν στη θετική συμβολή της τουριστικής ανάπτυξης στην ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος. Οι ανάγκες και οι προοπτικές της τουριστικής ανάπτυξης στο μέλλον σε συνδυασμό και με την ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος οδηγούν και σε σκέψεις για νέες πρωτοβουλίες και νέες ρυθμίσεις θετικού χαρακτήρα -σε αντιδιαστολή με τις απαγορεύσεις και τους περιορισμούς- οι οποίες θα διευκολύνουν την τουριστική ανάπτυξη, ενώ ταυτόχρονα θα προστατεύουν το περιβάλλον. Λόγω της γεωμορφολογίας της χώρας μας, το ήμι-

σου της επικράτειας αποτελείται από χέρσες ή θαμνώδεις εκτάσεις που δεν χρησιμοποιούνται ή δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν παραγωγικά. Στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες το αντίστοιχο ποσοστό κυμαίνεται από 15 έως 25%, χωρίς η εντατικότερη χρήση των παραγωγικών πόρων σ' αυτές να δημιουργεί πρόβλημα στο περιβάλλον.

Όπως προκύπτει από τη μελέτη, για την πλήρη ικανοποίηση των μελλοντικών αναγκών σε γη της τουριστικής ανάπτυξης για μακρό χρονικό διάστημα δεν απαιτούνται παρά μόνον εκτάσεις που δεν υπερβαίνουν το 1-2 τοις χιλίοις των παραγωγικά αχρησιμοποίητων εκτάσεων. Το να παρεμποδίζεται η παραγωγική χρήση από τον τουρισμό ενός τόσο ελάχιστου κλάσματος των ούτως ή άλλως αναλογικά μεγάλων μη παραγωγικών εκτάσεων στη χώρα μας και μάλιστα σε περιοχές που δεν έχουν άλλο πόρο ανάπτυξης, συγκράτησης του πληθυσμού και βελτίωσης του βιοτικού επιπέδου, με το επιχείρημα ότι αυτό θα προκαλέσει ανεπανόρθωτες βλάβες στο περιβάλλον, στερείται μέτρου και λογικής. ☉



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.

Η συνεχής ανάπτυξη,
δέσμευσή μας



ΚΑΤΑ ΣΤΙΓΜΑ ΔΕΛΤΑ



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.

Ακτή Μιαούλη 10,
185 38 Πειραιάς - Ελλάδα

Τηλ. Κέντρο: 210 4550100, 210 4550000
Fax: 210 4550310

e-mail: prolp@olp.gr,
www.olp.gr





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


STRATOS




NAVARINO
telecom

INMARSAT FLEET SERVICES

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