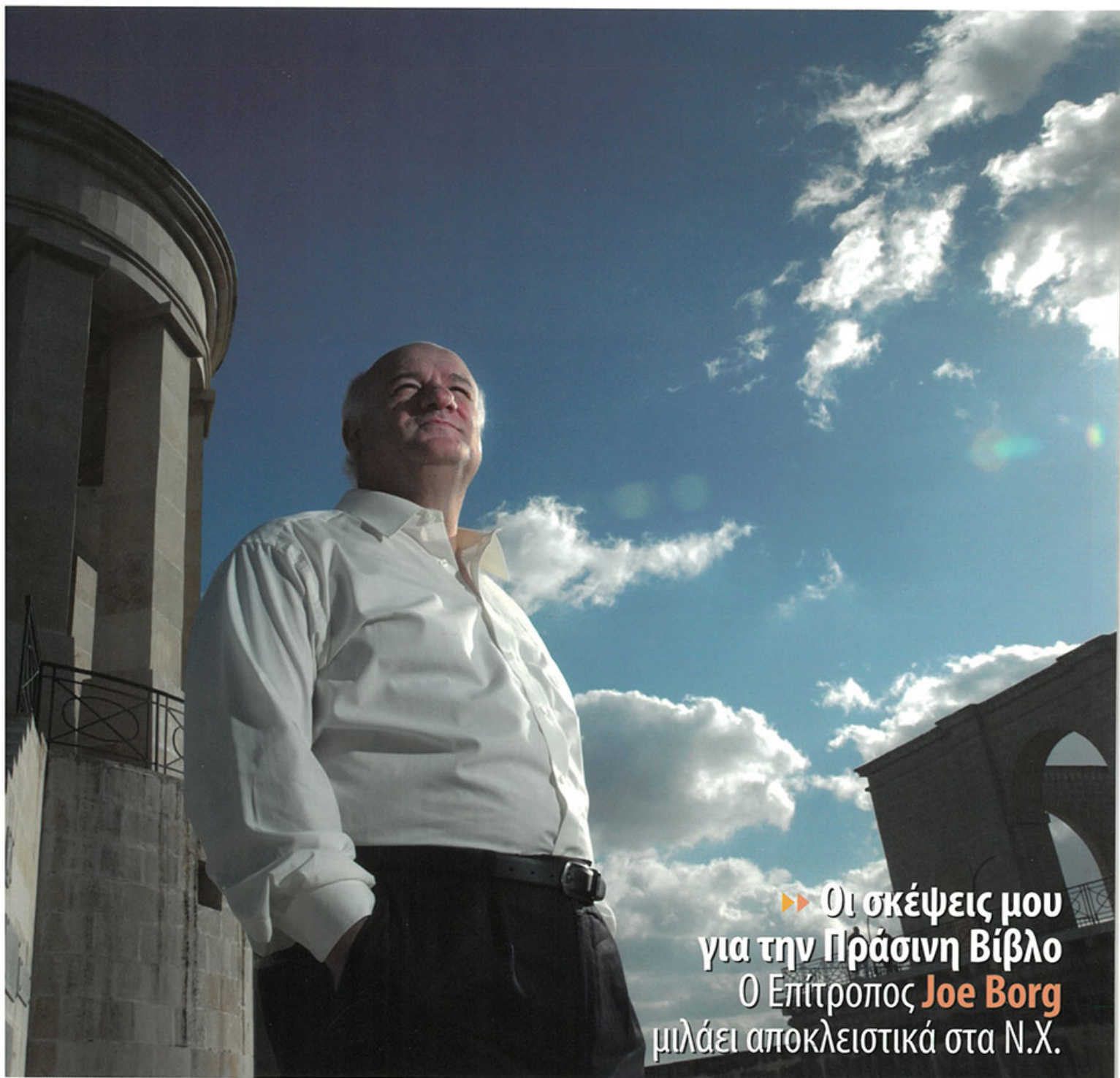


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 102 • 08-09/2007

www.n-c.gr

6€



►► Οι σκέψεις μου
για την Πράσινη Βίβλο
Ο Επίτροπος **Joe Borg**
μιλάει αποκλειστικά στα Ν.Χ.

Νηολόγια:

Οι ετήσιες μαύρες, γκρίζες
και λευκές λίστες

Τα **ελληνικά λιμάνια**
προετοιμάζονται
για την **ανέλιξή** τους

Η **ναυλαγορά**
των δεξαμενόπλοιων



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

ΟΤΕ. Δημιουργούμε την ψηφιακή Ελλάδα.

Χάρη στον ΟΤΕ, η Ελλάδα πέτυχε το μεγαλύτερο ποσοστό αύξησης ευρυζωνικών συνδέσεων στον κόσμο το 2006*

Εκτενής γεωγραφική κάλυψη
με περισσότερα από **1.100** σημεία
παρουσίας πανελλαδικά

Εγκατεστημένες πόρτες:

Τέλος 2007: **1.200.000**

(στόχος ΟΤΕ)

Ιούνιος 2007: 1.000.000

Μάιος 2004: 28.000

Δωρεάν διπλασιασμός
της ταχύτητας πρόσβασης
για όλους το 2006

Περισσότερα από

€900.000.000

επενδύσεις σε δίκτυο

και ευρυζωνικότητα

σε μία τριετία (2006-2008)

Ταχύτητες έως και 8 Mbps**

Ενημερώνουμε την ελληνική
περιφέρεια για την
ευρυζωνικότητα με το
πανελλαδικό πρόγραμμα
"ΟΤΕ on the Broadband"

Δωρεάν ευρυζωνική σύνδεση
σε **4.500** αριστούχους φοιτητές

Έως και **87%** μείωση τιμών

Ιούνιος 2007: 760.000 πελάτες ADSL

Μάιος 2004: 17.000 πελάτες ADSL

Φυσικές συνεγκαταστάσεις παρόχων στα
κέντρα του ΟΤΕ.

Σήμερα: **299**

Ιανουάριος 2006: **9**



Η πιο σταθερή μας σχέση

*Πηγή: Point Topic - στοιχεία έτους 2006

**Από το Μάιο 2007

1977-2007
30 YEARS OF EXCELLENCE!

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

PEACE OF MIND.



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



Getting People in Place. On Time. Worldwide.



amadeus
Your technology partner

www.griffintravel.com



The first Greek trading house

Franman is a leading European trading house in the shipping industry. Founded fifteen years ago, the company offers a wide range of quality services in Shipbuilding Equipment, Newbuilding Contracting, Repairs and Conversions, Spare Parts, Stores and Provisions, Communications, Consultancy and Ship Management.

At Franman, we are committed to helping our customers improve their business and achieve operational excellence.

Combining an international network of expert manufacturers with great proficiency in foreign markets, we build long-lasting relationships with our customers, providing high-quality products and services, tailor-made to meet their unique needs.

Strategic partnerships established over the years, along with our commitment to continuous success, have made Franman a top Greek company in its field. To date Franman has served over 550 shipping companies and provided equipment and services to more than 4,500 vessels.

220 Syngrou Avenue, Athens 176 72, Greece tel.: +30 210 9532 350 fax: +30 210 9532 355 <http://www.franman.gr>



Credit © European Community, 2007

Editorial ΣΕΛ. [08]

Συνέντευξη

Η Ευρώπη χρειάζεται μια φιλόδοξη και ηγετική παγκοσμίως ναυτιλιακή βιομηχανία
Συνέντευξη του Επιτρόπου Αλιείας και Ναυτιλιακών Υποθέσεων Joe Borg στον Ηλία Μπίσια



Europe needs an ambitious and world leader shipping industry

An interview with Joe Borg, European Commissioner for Fisheries & Maritime Affairs
ΣΕΛ. [14]

Ευρωπαϊκή πολιτική

Η εγκατάλειψη του Ευρωπαϊκού Συντάγματος:
Οπισθοχώρηση ή φυγή προς τα εμπρός;
Του Νίκου Σηφουνάκη ΣΕΛ. [22]

Οι σημαίες της ντροπής:
Ποια νηολόγια κρίνονται διεθνώς ακατάλληλα ΣΕΛ. [26]

Ένα βήμα μπρος, δύο πίσω:
Οι λιμένες καταφυγής προκαλούν αμηχανία και νωθρότητα στους «27» ΣΕΛ. [28]

«Μαύρη λίστα» αεροπορικών εταιρειών: Η Επιτροπή προχωρεί σε νέα μέτρα κατά μη ασφαλών αερομεταφορέων ΣΕΛ. [30]

Αγοραπωλησίες

Το οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας
Του Γ. Γρηγοριάδη ΣΕΛ. [32]

Μηνιαία ανασκόπηση
ναυπηγήσεων πλοίων ΣΕΛ. [36]

Ναυλαγορά

Dry Cargo Market
Της Μαριέττας Γιαννιτσιώτη ΣΕΛ. [38]

Ναυτιλιακά Νέα ΣΕΛ. [42]

Άποψη

Επάγγελμα πλοίαρχος
Του Άλκη Κορρέ ΣΕΛ. [52]

Αφιέρωμα: Tankers

An Analysis of the Tanker market and its trends

Του Ted Petropoulos ΣΕΛ. [54]

Πίνακες εισηγμένων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών

Από την XRTC Business Consultants Ltd ΣΕΛ. [60]

Επισκόπηση της αγοράς δεξαμενόπλοιων

Του Χρήστου Μάντζιου ΣΕΛ. [62]

Δεξαμενόπλοια μεταφοράς
χημικών προϊόντων και παραγώγων

Του Γ. Μπάνου ΣΕΛ. [70]

Αναμενόμενες εξελίξεις στη βιομηχανία της

ενέργειας και της θαλάσσιας μεταφοράς
Του Εμμανουήλ Παπαλέξη ΣΕΛ. [72]

TMSA: Απολογισμός και προβληματισμοί
Του Στ. Κεχρή ΣΕΛ. [78]

Αποστολή στο Νεώριο της Σύρου:

«Ταξίδι» στην καθημερινότητα
ενός ναυπηγείου ΣΕΛ. [80]

Αφιέρωμα: Λιμένες

Οι δυνατότητες ανάπτυξης
των ελληνικών λιμένων

Του Γ. Βλάχου ΣΕΛ. [86]

Πιάσε μια μελέτη

Του Χαρ. Ψαραύτη ΣΕΛ. [88]

Λιμενική πραγματικότητα και ελληνικοί μύθοι

Του Θάνου Πάλλη ΣΕΛ. [92]

Με τη συμμετοχή ιδιωτών θα αυξησουμε
την παραγωγικότητά μας

Συνέντευξη του Ιωάννη Τσάρα,

Διευθύνοντος συμβούλου ΟΛΘ ΣΕΛ. [96]



Τι απαντούν
οι επικεφαλής
των Οργανισμών
Λιμένων της χώρας
ΣΕΛ. [100]

Τηλεπικοινωνίες ΣΕΛ. [106]

Παραναυτιλιακά ΣΕΛ. [110]



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

Ειδικό Συνεργάτες: Απ. Δόμβρος,

Άλκης Κορρές, Γιώργος Μπάνος,

Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης,

Χαρ. Ψαραύτης

Διεύθυνση Διαφήμισης: Χρ. Καπάντας

Υπεύθυνη Διαφήμισης: Δήμητρα Τσάκου

Φωτογραφία: Γιώργος Γιαννακής

Πρακτορείο Διανομής Τύπου: ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές (10 τεύχη):

Ιδιώτες: 55 €

Ναυτικοί & φοιτητές: 47 €

Εταιρείες - Οργανισμοί: 65 €

Χώρες Ε.Ε.: 100 €

Χώρες εκτός Ε.Ε.: 120 €

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Εκδοτικές Επιχειρήσεις

Λεωφ. Συγγρού 132, 176 71 Αθήνα

Τηλ. 210 - 92.22.501, 210-92.48.006

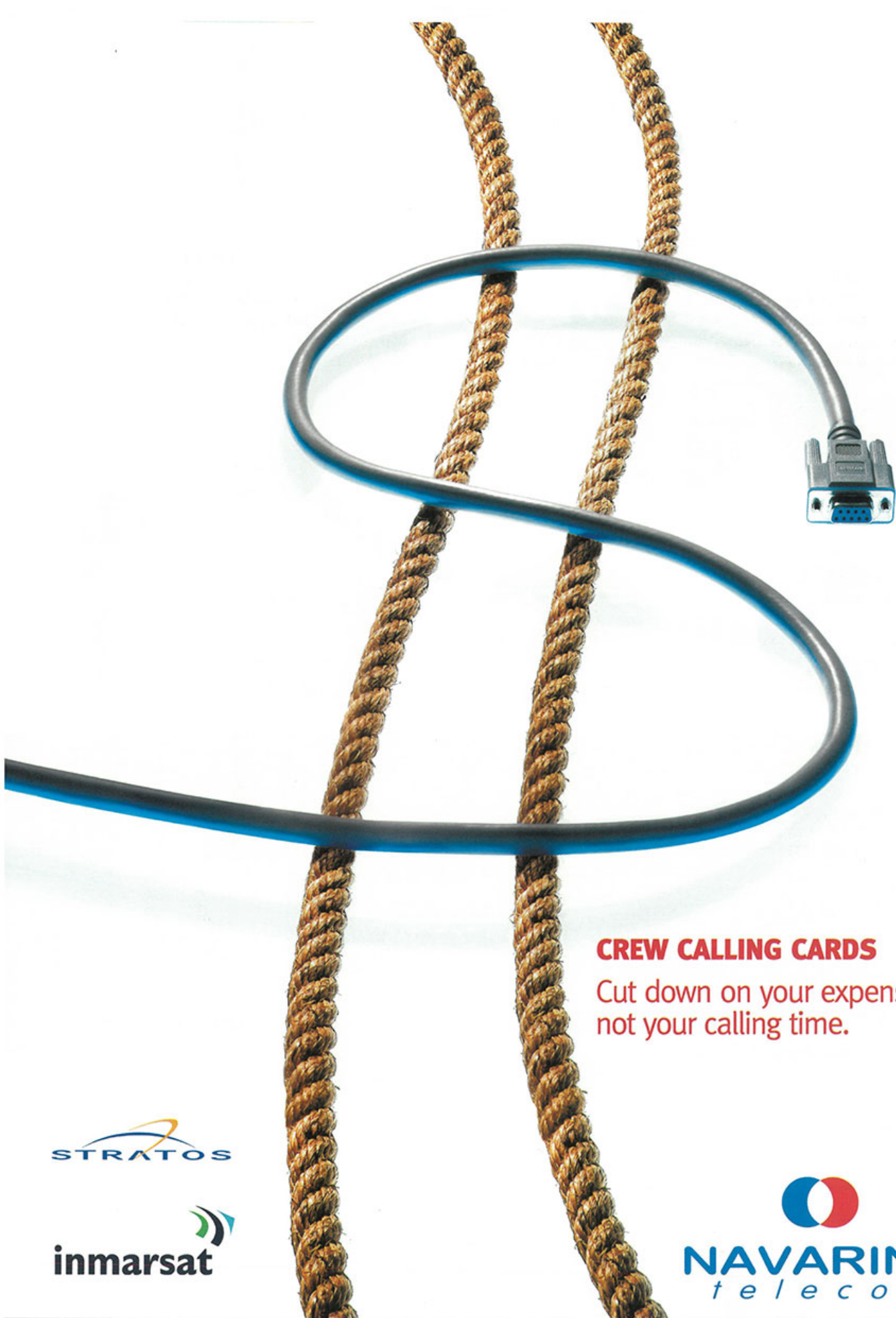
fax: 210 - 92.22.640

e-mail: editors@naftikachronika.gr

www.naftikachronika.gr

Web strategy development by IT BOX

Απόψεις που εκφράζονται στα
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.



CREW CALLING CARDS

Cut down on your expenses
not your calling time.


STRATOS


inmarsat


NAVARINO
telecom

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

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

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



GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



TURBOCHARGERS - SPARE PARTS - INSPECTIONS - SERVICE - REPAIRS



Overhauling - servicing all types of turbochargers

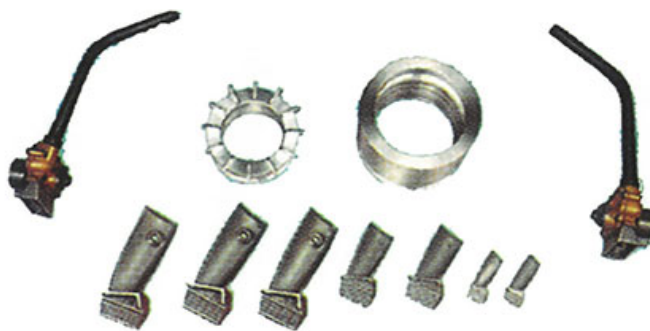
Excellent range and quality of new or used well-tested engine spare parts.

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



Σύγχρονα Δεξαμενόπλοια
Ελληνική Σημαία
Ευρωπαϊκή Εταιρεία
Ευκαιρίες Σταδιοδρομίας

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd.

Ακτή Μιαούλη 69, 18537 Πειραιάς

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

www.euronav.com



EURONAV

The ocean is our environment

Αστυφιλία: όταν η τέχνη συναντά την επιχειρηματικότητα



Στο πρόσφατο συνέδριο της IAME, που διεξήχθη με επιτυχία στην Αθήνα, η κ. Αγγελική Φράγκου, η Ελληνίδα που κυριαρχεί διεθνώς σήμερα στην αγορά του ξηρού φορτίου, αναφέρθηκε κατά τη διάρκεια της ομιλίας της σε ένα παγκόσμιο γεγονός, με εξαιρετικά σημαντικές κοινωνιολογικές και οικονομικές προεκτάσεις. Μίλησε για το διεθνές φαινόμενο της καλπάζουσας αστυφιλίας. Η Ελληνίδα πλοιοκτήτρια με αφορμή ένα δημοσίευμα που είχε διαβάσει πρόσφατα, ανέλυσε την παγκόσμια τάση που εμφανίζουν οι ανθρώπινες κοινωνίες προς μετοίκισή τους σε μεγάλα αστικά κέντρα.

Η κυρία Φράγκου επισήμανε ότι για έναν απλό αναγνώστη η είδηση αυτή προφανώς δεν έχει κάποιο ιδιαίτερο ενδιαφέρον, πέραν της κοινωνιολογικής της προέκτασης. Για τους ανθρώπους όμως της θάλασσας, η είδηση αυτή αντανάκλα μια ολόκληρη τάση της εποχής, που έχει οδηγήσει σε ξέφρενη κούρσα τις διεθνείς ναυλαγορές και σε εξαιρετική πορεία την οικονομία της ναυτιλίας.

Λίγες μέρες αργότερα από την ομιλία της, ο υπογράφων επισκέφθηκε την Tate Modern στο Λονδίνο. Στη μητρόπολη του σύγχρονου ευρωπαϊκού πολιτισμού, όπου συναντιούνται πολυσυλλεκτικά

από διάφορες γωνιές του πλανήτη οι τεχνοκράτες, οι γραφειοκράτες, οι μαϊκήνες και οι εμπνευσμένοι των 7 τεχνών, συζητείται ιδιαίτερα μια έκθεση στις εγκαταστάσεις της Tate με ένα απρόσμενο και «ιδιότροπο» θέμα, την αστυφιλία.

Η αστυφιλία λοιπόν, το θέμα που ανέπτυξε στο συνέδριο της IAME η κυρία Φράγκου, αποτελεί αυτό το καλοκαίρι μια αφετηρία ή μάλλον ένα γνωστικό σημείο έμπνευσης και προβληματισμού για το κοινό της Tate Modern και των χιλιάδων επισκεπτών της.

Στην έκθεση παρουσιάζεται η πορεία γιγάντωσης διαφόρων πόλεων, κυρίως του Τρίτου Κόσμου, με αποκαλυπτικά στοιχεία τόσο για το μέγεθος της εξάπλωσής τους, όσο και για τη φρενήρη καθημερινότητα που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι πολυάριθμοι κάτοικοί τους.

Η Πόλη του Μεξικού, η Κωνσταντινούπολη, το Μουμπάι, η Σαγκάη, το Γιοχάνεσμπουργκ είναι μερικές από τις πόλεις που παρουσιάζονται στην

έκθεση με θέμα τη φυγή του ανθρώπου από την επαρχία και την αγροτική ζωή, αλλά και την αναζήτηση μιας διαφορετικής -και όχι απαραίτητα καλύτερης- ζωής στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Τα στοιχεία που παρουσιάζονται στην έκθεση είναι ανησυχητικά. Μέσα από φωτογραφίες και εγκαταστάσεις, ο επισκέπτης-θεατής ξεναγείται σε μια ιδιόμορφη καθημερινότητα που ξημερώνει για τους κατοίκους των μεγάλων αστικών κέντρων του πλανήτη. Εμμέσως πλην σαφώς, οι επιμελητές της έκθεσης μας προκαλούν να ξεχάσουμε το Λονδίνο, το Παρίσι, τη Νέα Υόρκη, το Μόναχο και τα άλλα «ιστορικά χωριά» του πλανήτη και να συλλογιστούμε ότι ένα «αλλόκοτο» μέλλον με νέα δεδομένα ξημερώνει κάπου αλλού. Σαν να μας λένε ξεκάθαρα: Αγνοήστε τους αργούς ρυθμούς της Δύσης, το μέλλον ξημερώνει «αλλού», η γιγάντωση μαίνεται «αλλού»...

Μέσα από τη ρεαλιστική τέχνη της φωτογραφίας, των εγκαταστάσεων και των γλυπτών, οι επιμελη-



MARMARAS NAVIGATION LTD



M/V AIGAION, 170.081 DWT, Built 2004

4 - 6 FILELLINON STR., 185 36, PIRAEUS GREECE

TEL: +30 210 45 89 000, FAX: +30 210 45 89 037

E-mail: crew@marmaras-nav.gr



τές προτρέπουν να αναλογιστούμε τα ακόλουθα: Το ένα τρίτο από τους κατοίκους της Σαγκάης δεν κατέχει τίποτα από αυτά που θεωρεί «δεδομένα» ένας κάτοικος της Δυτικής Ευρώπης, οι μισοί κάτοικοι του Μουμπάι εργάζονται περιστασιακά, ενώ η φτώχεια στο Γιοχάνεσμπουργκ εξωθεί σε μίαν απερίγραπτη εγκληματικότητα τους κατοίκους του.

Ως επικεφαλίδα και ως επίλογο οι επιμελητές προτείνουν την άποψη πως όλα τα «νέα-τεράστια» αστικά κέντρα χάνουν ή, μάλλον, έχουν χάσει ήδη την ιστορική τους ταυτότητα, την παραδοσιακή τους κουλτούρα, τον εθνικό τους προσανατολισμό. Αποτελούν ένα στριμωγμένο και θορυβώδες κράμα κοινωνιών, που έχουν απόλυτη ανάγκη την οικονομική επιβίωσή τους. Και η μεγάλη πρόκληση των κυβερνήσεών τους είναι ο αναγκαίος επαναπροσδιορισμός των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων τους.

Με έναυσμα την έννοια της αστυφιλίας από μια διαφορετική προσέγγιση στην ομιλία της, η κυρία Φράγκου ήταν κατηγορηματική: Τόνισε ότι η πα-

γκόσμια αστυφιλία δεν πρέπει -αλλά κυρίως δεν θα επιτρέψει- να αφήσει αδιάφορη την κοινωνία της ναυτιλίας. Σε μια παράλληλη θεώρηση με τους εμπνευστές και επιμελητές της έκθεσης, η Ελληνίδα επιχειρηματίας θεώρησε δεδομένη την ανάγκη όχι μόνο ανάπτυξης αλλά κυρίως ανέλιξης των νέων αστικών κέντρων με τη συμβολή της διεθνούς βιομηχανίας, και πιο συγκεκριμένα της ναυτιλίας. Το μεγάλο στοιχείο για τη ναυτιλία, και η μεγάλη πρόκληση γι' αυτή, είναι το «χτίσιμο» αυτών των νέων μεγάλων πόλεων.

Και εδώ, ζητείται από τη ναυτιλία να αναπτύξει και πάλι ένα βαρύ, όχι μόνο επιχειρηματικό, αλλά και κοινωνικό έργο, που εμείς ως Έλληνες καλούμαστε διεθνώς να προβάσουμε. Τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, επακόλουθα και τα δεξαμενόπλοια, θα αποτελέσουν τους αρωγούς μιας τεράστιας προσπάθειας των τοπικών κοινοτήτων για την ανοικοδόμηση των νέων αυτών μητροπόλεων της Γης.

Κατά πολλούς η εποχή που διανύουμε στην πορεία της ναυτιλίας είναι ιστορική.

Οι Έλληνες ελέγχουν ένα σημαντικό μερίδιο του παγκόσμιου στόλου και πρωταγωνιστούν στις διεθνείς ναυπηγήσεις και αγοραπωλησίες. Δεσπόζουν στους ωκεανούς και ηγούνται πλέον όλων των διεθνών οργανισμών. Ίσως για πρώτη φορά δεν μας βλέπουν οι αλλοδαποί εταίροι μας ως συμπαίκτες, αλλά ως πρωταγωνιστές. Προσωπικότητες σημαντικής εμβέλειας προεδρεύουν στα σημαντικότερα διεθνή lobbies. Η επιτυχία τόσο των ιδίων όσο και των υπολοίπων Ελλήνων που τους υποστήριξαν στην εκλογή τους, είναι σαφώς αξιόπαινη αλλά και ανεπανόληπτη.

Σε αυτό το πλαίσιο, το μεγάλο τους στοιχείο που πρέπει να εκπληρωθεί, είναι η ισχυροποίηση και προβολή της ναυτιλίας (ελληνικής και παγκό-

σμιας) μέσα από το θέμα της αστυφιλίας. Η αστυφιλία, που ως θέμα αποτελεί (ανέλπιστα) το εφελτήριο για μια πολυσυζητημένη έκθεση στο πιο σημαντικό σημείο εξερεύνησης και παρακολούθησης των τεχνών στη βρετανική πρωτεύουσα καθώς και στο δυτικό πολιτισμό.

Η ναυτιλία δεν είναι μόνο πλοία, ναυπηγήσεις, αγοραπωλησίες και φορτία.

Είναι επίκουρος και συνοδοιπόρος μιας παγκόσμιας προσπάθειας για βελτίωση της ζωής στα γεωγραφικά σημεία όπου «ξημερώνει» το μέλλον του πλανήτη. Χωρίς διάθεση για αδιέξοδο ρομαντισμό, αλλά αντιθέτως με πλήρη επιχειρηματολογία και ρεαλισμό, οι Έλληνες επικεφαλής οφείλουν να καταθέσουν στην παγκόσμια πολιτική και οικονομική κοινότητα το ρόλο της ποντοπόρου ναυτιλίας στην πολυσυζητημένη ανοικοδόμηση και ανασυγκρότηση των νέων αστικών κέντρων αυτού του πλανήτη.

Η ναυτιλία οφείλει να παρουσιάσει το πραγματικό της πρόσωπο, χωρίς τις μυσδιασμένες επικοινωνιακές αγκυλώσεις του παρελθόντος. Εμείς, μια μικρή ομάδα από ανθρώπους, δεν μεταφέρουμε απλά σιτάρι και πετρέλαιο. Υποστηρίζουμε την αναγκαία (αν)οικοδόμηση ενός νέου, δημογραφικά, πλανήτη. Είμαστε απαραίτητοι. Και ας είμαστε πλέον υπερήφανοι για αυτό.

Ηλίας Μπίσιας

*“Έχουμε γη και πατρίδα
όταν έχουμε πλοία και θάλασσα,,*

Ηρόδοτος



AVIN INTERNATIONAL S.A.



AVIN INTERNATIONAL S.A. Ηρώδου Αττικού 12Α, 151 24 Μαρούσι τηλ.: +30 210 809 3100
E-mail: avin@avin.gr, URL: www.avin.gr



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



Η Ευρώπη χρειάζεται μια φιλόδοξη και ηγέτιδα παγκοσμίως ναυτιλιακή βιομηχανία

Συνέντευξη
του **Joe Borg**,

Επιτρόπου Αλιείας και Ναυτιλιακών Υποθέσεων, στον Ηλία Μπίσια

■ Η Πράσινη Βίβλος θεωρείται ότι αποτελεί ένα δραστικό μέτρο προς μια κοινή ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική. Πιστεύετε ότι η ναυτιλιακή κοινότητα θα πρέπει να περιμένει τις ίδιες (αυστηρές) πολιτικές και μέτρα που ισχύουν σήμερα στην ευρωπαϊκή πολιτική για τις εναέριες μεταφορές;

The Green Paper is considered to be a drastic step towards a common European maritime policy. Do you believe that the shipping community should expect the same (strict) policies and measures that exist today in European air transport policy?

Η Πράσινη Βίβλος δεν αποτελεί ένα δραστικό μέτρο προς καμία κατεύθυνση. Έχει επιτύχει σε μεγάλο βαθμό αυτό που σχεδιάστηκε να κάνει, δηλαδή να προωθήσει μια ευρεία συζήτηση σχετικά με τις σχέσεις μας με τους ωκεανούς και τις θάλασσες που περιβάλλουν την Ευρώπη. Μας έχει επίσης επιτρέψει να κινηθούμε προς την ανάπτυξη μιας νέας ναυτιλιακής πολιτικής, με στόχο τη διασφάλιση του συντονισμού, των συστημάτων διασύνδεσης και των προστιθέμενης αξίας προσεγγίσεων προς τις διάφορες τομεακές πολιτικές και δραστηριότητες που ήδη υπάρχουν, όσον αφορά τους ωκεανούς και τις θάλασσες. Ο βασικός σκοπός είναι να συνεχίσουμε και να επεκτείνουμε αυτό που γίνεται σήμερα, με έναν πιο κατανοητό τρόπο. Αυτό απαιτεί την ανάπτυξη της ενιαίας και κατανοητής προσέγγισης την οποία προωθούμε, αντί να συνεχίζουμε να αποφασίζουμε για τα ζητήματα της ναυτιλίας με καθαρά τμηματικό τρόπο. The Green Paper is not a drastic step in any direc-

**Europe needs
an ambitious
and world leader
shipping industry**

Σε μια καίρια εποχή για την ολοκλήρωση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής, που φαίνεται να απασχολεί ιδιαίτερα όλους τους συμμετέχοντες της ναυτιλιακής κοινότητας, ο επίτροπος Joe Borg ανοίγει τα χαρτιά του και μιλάει ξεκάθαρα για τον ενιαίο ναυτιλιακό χώρο, τη ναυτική εργασία, τη συμβολή του ελληνικού εφοπλισμού, τη φυγή των ναυτικών εταιρειών από την Ευρώπη, αλλά και για το μέλλον της Μεσογείου. Σας παραθέτουμε το αυθεντικό αγγλικό κείμενο, το οποίο εκφράζει πλήρως την επιχειρηματολογία του επιτρόπου παράλληλα με την ελεύθερη μετάφραση στην ελληνική γλώσσα.

An interview with **Joe Borg**, European Commissioner for Fisheries and Maritime Affairs

tion. It has been very successful at achieving what it was designed to do and that is to launch a wide-ranging debate on our relationship with the oceans and seas that surround Europe. It has also allowed us to move towards the development of a new Maritime Policy with the aim of ensuring coordination, linkages, and added-value approaches to the various sectoral policies and activities already in place with respect to the oceans and seas. The main objective is to continue with and build on what is being done today in a more coherent manner. This requires the development of the integrated and coherent approach that we have been advocating rather than continuing to decide maritime affairs on a purely compartmentalised way.

■ **Πόση έμφαση δίνεται από την ομάδα εργασίας σας σε θέματα όπως η προώθηση μιας καριέρας στη θάλασσα και η κοινή ανώτερη ναυτιλιακή εκπαίδευση;**
How much emphasis is given by your working groups on issues such as the promotion of a career at sea and on a common higher maritime education?

Αρκετές καταθέσεις που ελήφθησαν κατά τη διάρκεια της συμβουλευτικής διαδικασίας έχουν δημιουργήσει ανησυχίες σχετικά με την έντονη μείωση του ενδιαφέροντος για την καριέρα στην ναυτιλία. Αυτός είναι ένας τομέας στον οποίον επικεντρώνουμε την προσοχή μας. Η ατζέντα της Λισαβόνας σχετικά με την οικονομική ανάπτυξη και την εργασία αποτελεί έναν από τους πυλώνες

της μελλοντικής ναυτιλιακής πολιτικής. Συνεπώς, μεγάλη σημασία δίνεται στην ανάγκη προώθησης των ναυτιλιακών τομέων ως ελκυστικών πηγών εργασίας. Αν δεν ενθαρρυνθεί η δημιουργία θέσεων εργασίας, οι ευρωπαϊκές δεξιότητες θα χαθούν σε μια εποχή όπου η νέα τεχνολογία και οι αυστηρότεροι περιβαλλοντικοί κανονισμοί τις απαιτούν. Επιπλέον, οι ευρωπαϊκοί ναυτιλιακοί κόμβοι εξαρτώνται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τις ναυτιλιακές δεξιότητες και θα πληγούν από μια απώλεια του know how.

Πιστεύουμε πως η παροχή μεγαλύτερης εργασιακής κινητικότητας, και επομένως ενός πιο ξεκάθਾਰου επαγγελματικού δρόμου για τους ναυτικούς, θα δώσει ώθηση στην καριέρα στη θάλασσα. Όσον αφορά την εκπαίδευση, πιστεύουμε ότι με την παροχή εκπαίδευσης υψηλότερου επιπέδου από τις ελάχιστες απαιτήσεις, θα δίδονται στους Ευρωπαίους ναυτικούς δυνατότητες πιο εύκολης πρόσληψης. Η μεγαλύτερη εργασιακή ασφάλεια και η προοπτική εύρεσης εργασίας σε έναν κλάδο όπου οι δεξιότητες και ο επαγγελματισμός είναι ζητούμενα, θα συνεισφέρουν στο να καταστούν οι τομείς της ναυτιλίας ελκυστικές πηγές σταθερής εργασίας. Η Επιτροπή σκοπεύει να προτείνει δράσεις για την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων στο πακέτο μέτρων για τη ναυτιλιακή πολιτική, που θα παρουσιαστεί τον Οκτώβριο.

Several contributions received during the consultation process have raised concerns over the sharp decline in interest in seafaring careers. This is an area on which we are focusing attention.

The Lisbon agenda on economic growth and jobs is one of the pillars of the future Maritime Policy. A lot of importance, therefore, has been placed on the need to promote the maritime sectors as attractive sources of employment. If job creation is not encouraged, European skills will be lost at a time when new technology and stricter environmental regulation will require them most. Furthermore, Europe's maritime clusters are very reliant on seafaring skills and stand to suffer from a loss of know-how.

We believe that providing greater job mobility and thus a clear career path for seafarers will promote careers at sea. On the education side of things, we believe that providing training to higher levels than the minimum standard will render European seafarers more employable. Greater job security, and the prospect of employment in a sector where skills and professionalism are sought after, will contribute to making the maritime sectors as attractive sources of stable jobs. The Commission intends to propose actions to address these issues in the Maritime Policy Package to be presented in October.

■ **Πόσο σημαντικές έχουν αποδειχθεί οι συναντήσεις σας με την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα; Πόση έμφαση δίνεται από την Κομισιόν στις φιλοδοξίες και τις ανησυχίες της πιο ευημερούσας ναυτιλιακής κοινότητας της Ευρώπης;**
How important have your meetings with the Greek shipping community proven to



be? How much emphasis is given by the Commission to the aspirations and worries of the most prosperous maritime community in Europe?

Συναντηθήκαμε με τους εκπροσώπους της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας αρκετές φορές κατά τη διάρκεια της συμβουλευτικής φάσης της Πράσινης Βίβλου, τόσο στην Ελλάδα όσο και εδώ στις Βρυξέλλες. Θεωρώ ότι όλες οι συναντήσεις συνεισέφεραν σημαντικά στη δημιουργία αμοιβαίας εμπιστοσύνης μεταξύ μας, όσον αφορά το όραμα που έχουμε για μια μελλοντική ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική, η οποία επικεντρώνεται στην παροχή μιας ισχυρής πλατφόρμας που θα δώσει τη δυνατότητα στον ευρωπαϊκό ναυτιλιακό κλάδο να διατηρήσει την ηγετική του θέση παγκοσμίως. Εμείς, στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και συγκεκριμένα μέσω της δημόσιας διαβούλευσης για την Πράσινη Βίβλο, έχουμε τονίσει ξεκάθαρα όχι μόνο την οικονομική σημασία του ναυτιλιακού κλάδου για την Ευρώπη, αλλά και τη στρατηγική του αξία σε αυτή την περίοδο της αυξανόμενης παγκοσμιοποίησης και του διεθνούς εμπορίου. Έχω επίσης μιλήσει για την ανάγκη να διασφαλιστεί και να ενισχυθεί η πλήρης προοπτική της ελληνικής και της ευρωπαϊκής ναυτιλίας γενικότερα, με την καθιέρωση ενός σταθερού ρυθμιστικού πλαισίου, χωρίς να τεθούν σε κίνδυνο το θαλάσσιο περιβάλλον και η ασφάλεια των Ευρωπαίων πολιτών. Είμαστε ευγνώμονες στη μεγαλύτερη ναυτι-

λιακή κοινότητα του κόσμου για τις πολύτιμες συνεισφορές της τόσο πριν όσο και μετά την υιοθέτηση της Πράσινης Βίβλου.

We met the representatives of the Greek shipping community several times during the consultation phase of the Green Paper, both in Greece and here in Brussels. I feel that all the meetings contributed substantially to building up mutual trust between us in terms of the vision we have for a future EU Maritime Policy, which centres on providing a sound platform that will enable the EU shipping industry to retain its leadership worldwide.

We, in the Commission, and in particular through the public consultation on the Green Paper, have clearly stressed not only the economic importance of the shipping sector for Europe but also its strategic value at this time of growing globalisation and international trade. I have also spoken of the need to safeguard and enhance the full potential of Greek and EU shipping in general by establishing a stable regulatory framework on the one hand, without endangering the marine environment and the security of European citizens on the other. We are grateful to the world's biggest shipping community for its valuable contributions both before and after the adoption of the Green Paper.

■ Ποια θέματα αποδείχθηκαν τα πιο δύσκολα κατά τη διάρκεια των συζητήσεων μεταξύ

των κρατών-μελών και των ενδιαφερόμενων πλευρών επί της Πράσινης Βίβλου;

What issues have proven to be most difficult during the discussions among Member States and interested parties on the Green Paper?

Είχαμε, βεβαίως, να αντιμετωπίσουμε ζητήματα που είναι πολύ πιο ευαίσθητα από άλλα. Αυτά αφορούν τομείς όπου υπάρχει σύγκρουση συμφερόντων ή διαφορετικές προσεγγίσεις, όπως θέματα που αφορούν επιχειρηματικές δραστηριότητες από τη μια και περιβαλλοντικές ανησυχίες από την άλλη. Επίσης, η ανάγκη για συντονισμό σε όλα τα επίπεδα των κυβερνήσεων εγείρει ορισμένα ερωτήματα σε ορισμένες περιοχές, που έχουν συνηθίσει να λειτουργούν με έναν πιο τμηματικό τρόπο. Ορισμένοι έθεσαν θέματα εθνικής κυριαρχίας, απότομα, για παράδειγμα, της ευρωπαϊκής ακτοφυλακής ή του κοινού ευρωπαϊκού θαλάσσιου χώρου.

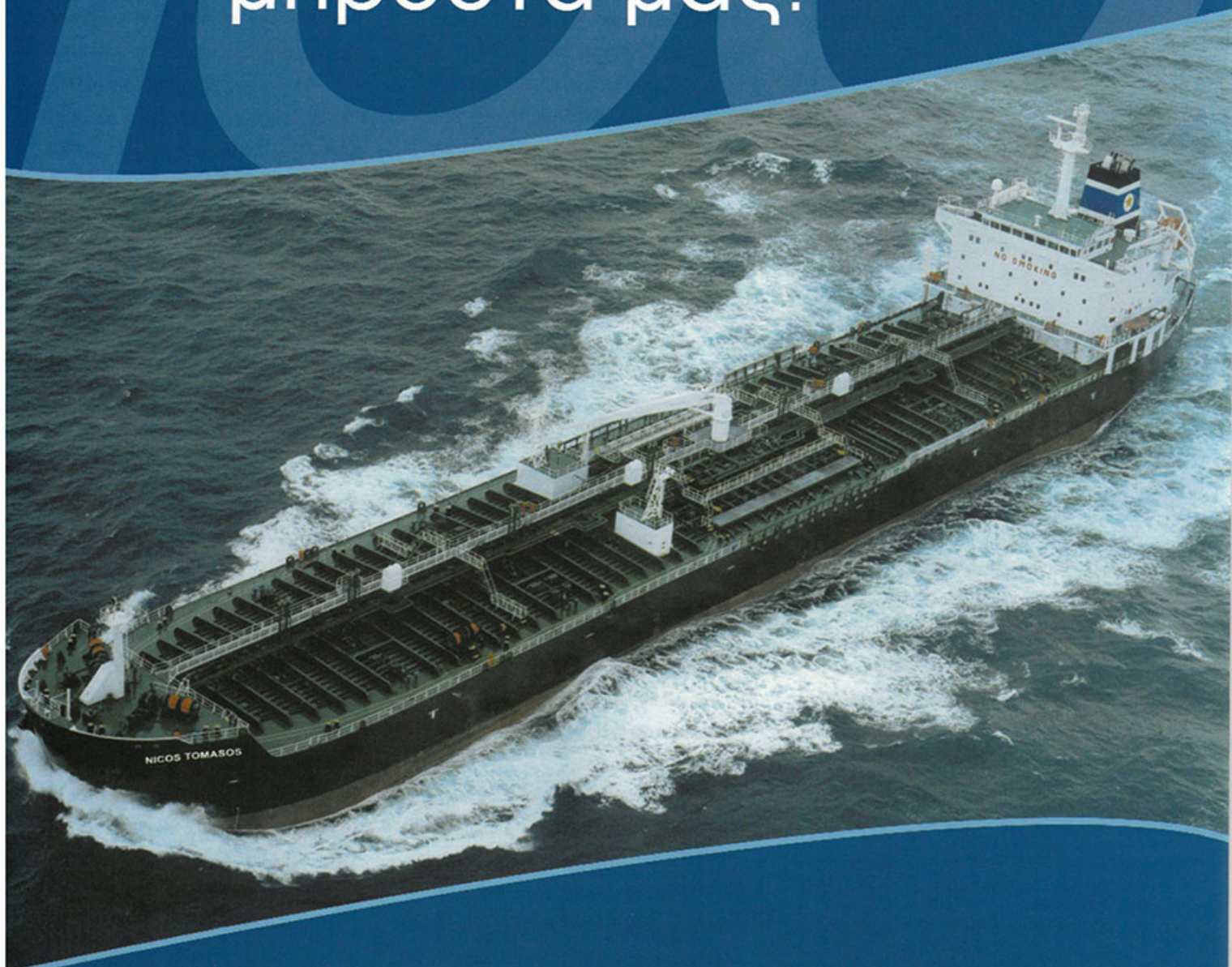
We had, of course, to deal with issues that are more sensitive than others. These are areas where there are conflicting interests or different approaches, such as between business activities on the one hand and environmental considerations on the other. Also the need for coordination at all levels of government raises some questions in some quarters that are used to work in a more compartmentalised way. Issues of sovereignty were also raised by some, for example when discussing matters such as a European coast guard or a common European maritime space.

■ Κατά τη διάρκεια της συζήτησης στρογγυλής τραπέζης με τους 26 επιτρόπους, πόση σημασία και έμφαση δίνεται από τους άλλους συναδέλφους σας στην οριστικοποίηση της σημαντικής δουλειάς σας; Αντιλαμβάνονται όλα τα μέλη της Επιτροπής τη σημασία της ναυτιλίας για το ευρωπαϊκό εμπόριο και την ανάπτυξη;

During your round table discussions with the 26 Commissioners how much importance and emphasis is given by the rest of



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



TOMASOS BROTHERS INC.

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

your colleagues in the finalization of your important work? Do all Commission Members understand the importance of shipping for European trade and development?

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή λειτουργεί ως ένα Κολέγιο, που σημαίνει ότι οι αποφάσεις λαμβάνονται από το Κολέγιο των Επιτρόπων. Οι λεπτομέρειες μιας πρότασης συνήθως αναπτύσσονται από μια και μόνο υπηρεσία, υπό την πολιτική ευθύνη ενός επιτρόπου, προτού υποβληθούν στο σύνολο του Κολεγίου προς έγκριση. Μια ναυτιλιακή πολιτική, ωστόσο, θα απαιτούσε μια συλλογική προσέγγιση.



Από την αρχή, η Κομισιόν όρισε μια ομάδα επιτρόπων των οποίων τα χαρτοφυλάκια σχετίζονται με τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Αυτή η ομάδα, της οποίας προεδρεύω, είχε αρχικώς συσταθεί από 7 επιτρόπους, προτού διευρυνθεί σε 10 μέλη, και παρέχει πολιτική καθοδήγηση στις εργασίες που γίνονται γι' αυτήν την πολύ σημαντική πρόταση. Επίσης, στην Επιτροπή μια «διυπηρεσιακή» ομάδα που καλύπτει όλες τις σχετικές υπηρεσίες, συστήθηκε για να προετοιμάσει τόσο την Πράσινη Βίβλο όσο και το πακέτο νομοθετικών μέτρων που θα υιοθετηθεί τον επόμενο Οκτώβριο. Αυτό το πακέτο θα αναφέρεται στη συμβουλευτική διαδικασία και θα περιγράφει εκτενώς τις ιδέες της Κομισιόν σχετικά με το πώς θα πρέπει να προχωρήσουμε, καθώς και ένα σχέδιο δράσης που θα αναφέρει λεπτομερώς τα πρώτα βήματα που θα ληφθούν για την ανάπτυξη μιας ενιαίας ναυτιλιακής πολιτικής.

The European Commission works as a College,

which means that decisions are taken by the whole College of Commissioners. The details of a proposal are usually elaborated by one single service, under the political responsibility of one Commissioner, before they are submitted to the whole College for approval. A maritime policy, however, would require a collective, cross-cutting approach.

From the start, the Commission established a group of Commissioners whose portfolios relate to maritime activities. This Group, which I chair, was initially made up of 7 Commissioners before being extended to 10 members. It provides political guidance to the work on this very important proposal. Also at the Commission, an Inter-service Group covering all the relevant services was set up to prepare both the Green Paper and the package that will be adopted next October. This package will report on the consultation process and set out the Commission's ideas on the way forward along with an action plan detailing the first steps that will be taken to develop a Maritime Policy.

■ Πιστεύετε ότι το μέλλον της Ευρώπης περιλαμβάνει μια κοινή θαλάσσια περιοχή όπου τα πλοία με ξένη σημαία θα αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην είσοδο και τις δραστηριότητές τους (αν δεν συμμορφώνονται με τις πολιτικές της Κοινότητας); Υπάρχουν σχέδια για τον περιορισμό των πλοίων υπό ξένη σημαία όσον αφορά τις εμπορικές συναλλαγές εντός των κοινοτικών υδάτων και των λιμένων (π.χ. καμποτάζ στα δρομολόγια από τη Μάλτα στη Μασσαλία);

Do you believe that the future of Europe entails a common maritime area where foreign flagged ships will have difficulties entering and trading (if not complying to Community policies)? Are there plans to restrict foreign flagged ships trading within Community waters and ports (ie cabotage routes from Malta to Marseilles)?

Αυτό που απαιτείται είναι όλα τα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας να σέβονται τους κανονισμούς που

ισχύουν για τα ύδατα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είναι αλήθεια ότι μετά την υιοθέτηση της Πράσινης Βίβλου υπάρχει ξεκάθαρη απαίτηση από αρκετούς συμμετέχοντες να αναγνωριστεί η έννοια ενός κοινού ευρωπαϊκού ναυτιλιακού χώρου. Αυτό είναι ένα σκεπτικό που στόχο έχει την εφαρμογή των αρχών της κοινής αγοράς στο ευρωπαϊκό θαλάσσιο εμπόριο, διευκολύνοντας έτσι την ανάπτυξη αποτελεσματικών θαλάσσιων οδών (Motorways of the Sea).

Οι προκαταρκτικές εργασίες έχουν ήδη ξεκινήσει στην Κομισιόν για την αναγνώριση των διοικητικών διαδικασιών που θα μπορούσαν να εναρμονιστούν, να ορθολογιστούν ή να απλοποιηθούν, με στόχο την εφαρμογή αυτής της ιδέας και της διερεύνησης των ρυθμιστικών προσεγγίσεων που απαιτούνται προκειμένου αυτό να επιτευχθεί. Εν πάση περιπτώσει, δηλώ ξεκάθαρα ότι δεν υπάρχει πρόθεση από πλευράς Επιτροπής να μεταβάλουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών σημαίας που ορίζονται από τη Συνθήκη του ΟΗΕ για το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας για πλοία που διακινούνται σε ευρωπαϊκά ύδατα.

What is required is that all ships irrespective of flags respect the rules applying in EU waters. It is true that following the adoption of the Green Paper, there has been a clear demand from a number of stakeholders to identify the notion of a common EU maritime space. This is a concept which aims at applying the Common Market principles to the EU sea transport and thus to facilitate the deployment of efficient Motorways of the Sea. Preparatory work has already started within the Commission to identify the administrative procedures which could be harmonised, rationalised or simplified with a view to implementing this concept and exploring the regulatory approaches needed to achieve it. Let me make it clear, however, that there is no intention on the part of the Commission to change the rights and obligations of flag States established under the UN Convention on the Law of the Sea for ships sailing in EU waters.

■ Υπάρχουν ανησυχίες στην Επιτροπή πως



First Class tankers: a new perspective



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

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



Germanischer Lloyd
OPERATING 24/7

στην περίπτωση που οι ευρωπαϊκές ναυτιλιακές πολιτικές γίνουν πολύ αυστηρές, πολλές ευρωπαϊκές ναυτιλιακές εταιρείες ενδεχομένως επιλέξουν να μεταφέρουν την έδρα τους και τις δραστηριότητές τους στην Ασία;

Are there any concerns by the Commission that if European Maritime policies become too severe many European shipping companies may choose to relocate their headquarters and activities to Asia?

Ορισμένες καταθέσεις κατά τη διάρκεια της συμβουλευτικής διαδικασίας δείχνουν τη διάθεση ορισμένων μερών, λαμβανομένων υπόψη των

μελλοντικών εξελίξεων, να μεταφέρουν τις δραστηριότητές τους στην Ασία ή σε άλλες περιοχές. Το μεγαλύτερο μέρος των καταθέσεων, εν τούτοις, δείχνει μια εποικοδομητική αντίδραση ως προς την Πράσινη Βίβλο και επικεντρώνεται στη συζήτηση των ερωτημάτων που τίθενται. Αυτές οι ερωτήσεις στοχεύουν στο να μας βοηθήσουν να αναγνωρίσουμε τον καταλληλότερο τρόπο για να διασφαλίσουμε μια ανταγωνιστική ευρωπαϊκή

ναυτιλιακή οικονομία, να λειτουργήσουμε σε ένα διεθνές πεδίο και να ανταγωνιστούμε με βάση την ποιότητα.

Μέρος αυτής της συζήτησης αναγνωρίζει το γεγονός ότι ο ανταγωνισμός δεν μπορεί να βασίζεται αποκλειστικά στην τιμή, αφού πάντα θα υπάρχουν άλλοι operators στην αγορά που θα κάνουν την ίδια δουλειά με τις ευρωπαϊκές εταιρείες αλλά για λιγότερα χρήματα. Το λογικό συμπέρασμα είναι ότι οι ευρωπαϊκές εταιρείες θα πρέπει να ανταγωνίζονται στην ποιότητα. Ένας από τους στόχους της Πράσινης Βίβλου ήταν να αναγνωριστούν και να αναπτυχθούν λύσεις προστιθέμενης αξίας, προκει-

μένου να μπορέσει η ευρωπαϊκή ναυτιλία να ανταγωνιστεί σε αυτή τη βάση. Καθώς ένας από τους στόχους μας είναι να εδραιωθεί και να διατηρηθεί το επίπεδο υγιούς ανταγωνισμού μεταξύ των ευρωπαϊκών ναυτιλιακών εταιρειών, επικεντρώνουμε την προσοχή μας στην ενθάρρυνση της ταχείας επικύρωσης και εφαρμογής των διεθνών συνθηκών που αφορούν τη ναυτιλία, προκειμένου να διευκολυνθεί η επιβολή τους παγκοσμίως.

Some contributions to the consultation process indicate the readiness of some Parties, depending on future developments, to relocate their business to Asia or other places. The vast majority of contributions, however, reacted constructively to the Green Paper and focused on discussing the questions it posed. These questions are aimed at helping us identify the optimal way to ensure a competitive European Maritime economy, operating in an international level playing field, and competing on the basis of quality.

Part of this discussion recognises the fact that competition cannot be based exclusively on price, as there will always be other operators on the market who will do the same work undertaken by European companies for less money. The logical conclusion is that European companies must compete on quality. One of the aims of the Green Paper was to identify and develop value-added solutions to make it possible for European shipping to compete on this basis. As one of our aims is to establish and maintain a level playing field between EU shipping companies, we focus our attention on encouraging the speedy ratification and implementation of the international Conventions applying to shipping as a means to expedite their enforcement worldwide.

**■ Τι θα πρέπει να αναμένει η μεσογειακή ναυτιλιακή κοινότητα από την Ευρωπαϊκή Ένωση για τα επόμενα πέντε χρόνια;
What should the Mediterranean maritime community expect from the EU in the next 5 years?**

Η μελλοντική ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική θα

δημιουργήσει συνεργασίες μεταξύ όλων των τακτικών και των δράσεων που σχετίζονται με τη θάλασσα. Στόχος είναι να διασφαλιστεί ότι όλοι οι ευρωπαϊκοί ναυτιλιακοί τομείς θα απολαμβάνουν τους όρους που χρειάζονται για να είναι αποδοτικοί και διατηρητέοι. Θα συνεχίσουμε να εργαζόμαστε πάνω στην ιδέα ότι η Ευρώπη πραγματικά χρειάζεται μια φιλόδοξη και ηγέτιδα παγκοσμίως ναυτιλιακή βιομηχανία. Προς αυτή την κατεύθυνση, σκοπεύουμε να διατηρήσουμε το διάλογο που έχει καθιερωθεί με τους συμμετόχους, έτσι ώστε οι απόψεις μας για τις προκλήσεις και τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν να ενημερώνονται διαρκώς. Έτσι, εμείς ως Επιτροπή, μπορούμε να συνεχίσουμε την προσπάθεια παροχής καλύτερων λύσεων στα τρέχοντα προβλήματα.

Πιστεύω ότι αυτό είναι ιδιαίτερης σημασίας για τη λεκάνη της Μεσογείου, η οποία αντιμετωπίζει συγκεκριμένες προκλήσεις που δεν παρουσιάζονται πάντα και σε άλλες περιοχές της Ευρώπης. Όπως έχουμε διατυπώσει κατά τη διάρκεια της συμβουλευτικής περιόδου, το σκεπτικό ότι «ένα μέγεθος χωράει σε όλους», σίγουρα δεν αποτελεί το όραμα της Κομισιόν για το ναυτιλιακό μέλλον της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

The future EU Maritime Policy will create synergies between all sea-related policies and actions. The aim is to ensure that all the various EU maritime sectors enjoy the conditions they need to be prosperous and sustainable. We will continue to work on the idea that Europe truly needs an ambitious and world leader shipping industry. To this end, we intend to maintain the dialogue that has been established with stakeholders so that our view of the challenges and difficulties they encounter is constantly updated. That way we, as Commission, can continue to try to provide the best solutions to the problems at hand.

I believe that this is of particular importance for the Mediterranean basin, which faces some very specific challenges that are not always present in other parts of Europe. As we have said throughout the consultation period, the "one size fits all" principle is certainly not the Commission's vision for the maritime future of the EU. ☉



SEAMANSHIP IS ART
Thoucydides, 420 BC



14 Years of
CREATIVE
GROWTH



art in design www.madagency.com 10 210 60 19 942



Fleet Manager:
Tsakos Shipping & Trading S.A.



TEN LTD

TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD

TNP
LISTED
NYSE

Η εγκατάλειψη του Ευρωπαϊκού Συντάγματος: οπισθοχώρηση ή φυγή προς τα εμπρός

Του **Νίκου Σηφουνάκη** | Ευρωβουλευτή του ΠΑΣΟΚ και προέδρου της Επιτροπής Πολιτισμού και Παιδείας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου



Οταν τον Ιούνιο του 2003 υποβλήθηκε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Θεσσαλονίκης το Σχέδιο Συνταγματικής Συνθήκης που κατήρτισε -υπό την προεδρία του Βαλερί Ζισκάρ ντ' Εστέν- η Συνέλευση για το Μέλλον της Ευρώπης και στη συνέχεια τον Οκτώβριο του επόμενου έτους οι αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων υπέγραψαν στη Ρώμη τη Συνταγματική Συνθήκη, δύσκολα θα φανταζόταν κανείς ότι το αποφασιστικό αυτό εγχείρημα για τη συνταγματοποίηση της Ευρώπης δεν θα είχε το αίσιο αποτέλεσμα που όλοι αναμέναμε.

Το αδιέξοδο που δημιουργήθηκε εξαιτίας των αρνητικών δημοψηφισμάτων στη Γαλλία και στην Ολλανδία και της διστακτικότητας μιας ολιγάριθμης ομάδας κρατών-μελών να προχωρήσουν στην επικύρωση της Συνταγματικής Συνθήκης, οδήγησε σε μια περίοδο περιουλολλογής και αναζήτησης νέων προτάσεων.

Καταστάλαγμα της παραπάνω διαδικασίας αποτελούν τα συμπεράσματα της προεδρίας του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου στις 21-22 Ιουνίου. Η συμφωνία, που επετεύχθη χάρη στις προσπάθειες της γερμανικής προεδρίας, αποτελεί ένα δεσμευτικό «οδικό χάρτη» που θα αποτελέσει τη βάση για τη Διακυβερνητική Διάσκεψη, η οποία θα πραγματοποιηθεί υπό την πορτογαλική προεδρία.

Η συμφωνία αυτή είναι κατ' αρχήν θετική, καθώς διατηρείται ο πυρήνας των μεταρρυθμίσεων που προβλέπονταν στη Συνταγματική Συνθήκη. Αποτελεί όμως ταυτόχρονα την εγκατάλειψη του συνταγματικού εγχειρήματος, χωρίς να διαφαίνεται στον ορίζοντα η προοπτική κάποιας παρόμοιας προσπάθειας.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καθ' όλη τη διάρκεια του συνταγματικού εγχειρήματος -και πιο πρόσφατα κατά την περίοδο περιουλολλογής- κατέστησε σαφή την ανάγκη να διασφαλισθούν η ικανότητα λήψης αποφάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η αποτελεσματικότητα και δημοκρατική νομιμοποίηση των πολιτικών της, καθώς και η ανάγκη ενίσχυσης του ρόλου της Ένωσης στην παγκόσμια σκηνή.

Αν και το Ευρωπαϊκό Σύνταγμα κυρώθηκε από 18 χώρες, ενώ 4 ακόμη κράτη-μέλη είχαν δηλώσει έτοιμα να προχωρήσουν στην επικύρωσή του, φάνηκε ότι δεν ήταν τελικά όλοι οι ευρωπαϊκοί λαοί σύμφωνοι, ή ίσως δεν ήταν κατάλληλα ενημερωμένοι, για να αποδεχτούν τις αλλαγές που επέφερε η Συνταγματική Συνθήκη. Συνεπώς, αντί του φιλόδοξου Ευρωπαϊκού Συντάγματος, θα περιοριστούμε τελικά στην τροποποίηση των υπάρχουσών συνθηκών.

Πολλές από τις αλλαγές που προέκυψαν από τις διαβουλεύσεις του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου κινούνται ως ένα βαθμό στο χώρο των συμβόλων:

Η εγκατάλειψη του όρου Σύνταγμα, η απουσία από τη νέα Συνθήκη των συμβόλων της Ένωσης, η απόλειψη του όρου «υπουργός Εξωτερικών της Ένωσης», η εγκατάλειψη των όρων «νόμος» και «νόμος-πλαίσιο», η μη ενσωμάτωση του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ένωσης.

Αν και τα παραπάνω έχουν έως ένα βαθμό συμβολική αξία, η απόλειψή τους -εξαιτίας της εμμονής κάποιων κρατών-μελών- δεν είναι άνευ σημασίας, διότι καταδεικνύει τις αποκλίνουσες αντιλήψεις που υπάρχουν σήμερα όσον αφορά ένα κοινό όραμα για μια Πολιτική Ένωση με ομοσπονδιακό και υπερεθνικό χαρακτήρα.

Ο όρος «Σύνταγμα» ή «Συνταγματική Συνθήκη» είχε στόχο να υπογραμμίσει την προοπτική μιας Πολιτικής Ένωσης, μιας «Ευρώπης των Πολιτών» και όχι μιας «Ευρώπης των Κυβερνήσεων». Η εγκατάλειψή του, καθώς και η απαλοιφή των συμβόλων της Ένωσης, καταδεικνύει ότι δεν επιθυμούν όλοι τη διατήρηση των στοιχείων εκείνων που έχουν στόχο να προσδώσουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση μιαν ενιαία ταυτότητα.

Επίσης, η απάλειψη του όρου «υπουργός Εξωτερικών» φανερώνει ότι δεν έχουμε όλοι την ίδια αντίληψη για το ρόλο που πρέπει να διαδραματίσει η Ένωση στη διεθνή σκηνή, ενώ η μη ενσωμάτωση στη Συνθήκη του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων και η αυτοεξαιρέση από αυτόν της Μ. Βρετανίας αποτελεί ενίσχυση της Ευρώπης των δύο ταχυτήτων.

Ωστόσο, αν και εγκαταλείπεται η συνταγματική προσέγγιση, που συνίστατο στην κατάργηση όλων των ισχυουσών συνθηκών και στην αντικατάστασή τους από ένα και μόνο κείμενο, η νέα Μεταρρυθμιστική Συνθήκη θα εισαγάγει στις υπάρχουσες συνθήκες τις περισσότερες από τις καινοτομίες που περιελάμβανε η Συνταγματική Συνθήκη. Κατ' αρχάς, οι αποφάσεις της Ένωσης αποκτούν μεγαλύτερη δημοκρατική νομιμοποίηση. Ενισχύεται ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου καθώς διευρύνονται οι τομείς στους οποίους απαιτείται συναπόφαση. Ισχυροποιούνται επίσης τα εθνικά κοινοβούλια, αφού θα έχουν το δικαίωμα να εξετάζουν τις νομοθετικές προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ως προς την αρχή της επικουρικότητας και της αναλογικότητας.

Ενισχύεται επίσης ο ρόλος της Ε.Ε. στην παγκόσμια σκηνή. Αν και δεν γίνεται πλέον αναφορά σε «υπουργό Εξωτερικών της Ε.Ε.», όπως προβλεπόταν στη Συνταγματική Συνθήκη, ο «ύπατος εκπρόσωπος της Ένωσης για θέματα Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφάλειας» θα δώσει στην Ένωση τη δυνατότητα να μιλάει με ενιαία φωνή στη διεθνή σκηνή. Δημιουργείται επίσης η θέση του προέδρου του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, ο οποίος θα προεδρεύει τις συνόδους του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου και θα εκπροσωπεί διεθνώς την Ε.Ε.

Διευκολύνεται η διαδικασία λήψης αποφάσεων στο Συμβούλιο με την αντικατάσταση σε πολλούς τομείς της ομοφωνίας από την πλειοψηφία, ενώ εισάγεται το σύστημα της διπλής πλειοψηφίας, που θα αρχίζει να εφαρμόζεται σταδιακά από το 2014 και πλήρως μέχρι το 2017.

Η Ε.Ε. αποκτά νέες αρμοδιότητες και τομείς πολιτικής δράσης, όπως για παράδειγμα στους τομείς



του αθλητισμού και του τουρισμού. Επίσης, ο Χάρτης των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ένωσης, χωρίς να ενσωματώνεται στη Συνθήκη, γίνεται δεσμευτικός με εξαίρεση βέβαια για τη Μ. Βρετανία.

Αν και ο συμβιβασμός που επετεύχθη στο πρόσφατο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο αποτελεί διέξοδο στη θεσμική κρίση, αποτελεί παράλληλα την αρχή μιας δύσκολης πορείας. Η Ευρώπη βρίσκεται σήμερα σε μια δύσκολη περίοδο. Οι πολίτες και οι κοινωνίες δεν αρκούνται σε μια Ευρώπη της «ενιαίας αγοράς», του κοινού νομίματος και των αυστηρών δημοσιονομικών κανόνων, αλλά επιθυμούν επίσης την Ευρώπη της ευημερίας, της ανά-

πτυξης, της κοινωνικής αλληλεγγύης και της προόδου. Χρειαζόμαστε μια Ένωση, η οποία να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει τις ανησυχίες των πολιτών της, όσον αφορά τις προκλήσεις που θέτουν, μεταξύ άλλων, η παγκοσμιοποίηση, η αλλαγή του κλίματος, η ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού, η γήρανση του πληθυσμού.

Για να προχωρήσει η Ευρώπη στην περαιτέρω πολιτική και οικονομική της ενοποίηση, απαιτείται η διασφάλιση της συναίνεσης των κοινωνιών μας και ο εμπλουτισμός της Ένωσης με θεσμούς και πολιτικές, που θα της δώσουν τη δυνατότητα να ανταποκριθεί στις καθημερινές ανησυχίες των πολιτών της και στις παγκόσμιες προκλήσεις. ☉

WILLIAMS, YOUR EYES AND YOUR EARS IN BRAZILIAN PORTS.

Ship agent specialized all type of vessels:

**Dry and liquid bulk · Break bulk cargoes · Husbandry and protecting agency
Passengers ships · Oceangoing tug boats · Offshore oil rig · Yacht · Etc**



RECIFE - HEAD OFFICE

Av. Eng. Antonio de Goes, 449 / 9th Floor - Pina - Recife-PE - Brazil - Zip Code: 51.110-000
Phone: (55-81) 3465.9200 - Fax: (55-81) 3465.4555 - E-mail: williams@williams.com.br

SANTOS BRANCH

Rua Braz Cubas, 37 - conj. 86 - Santos-SP - Brazil - Zip Code: 11.013-161
Phone: (55-13) 3222.9334 - Fax: (55-13) 3235.1063 - E-mail: willssz@williams.com.br

ON TIME ...ANY TIME!



MV Canarian Reefer, 270,000 cbft



MV Frio London, 200,000 cbft

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

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



MV Frio Hellenic, 500,000 cbft

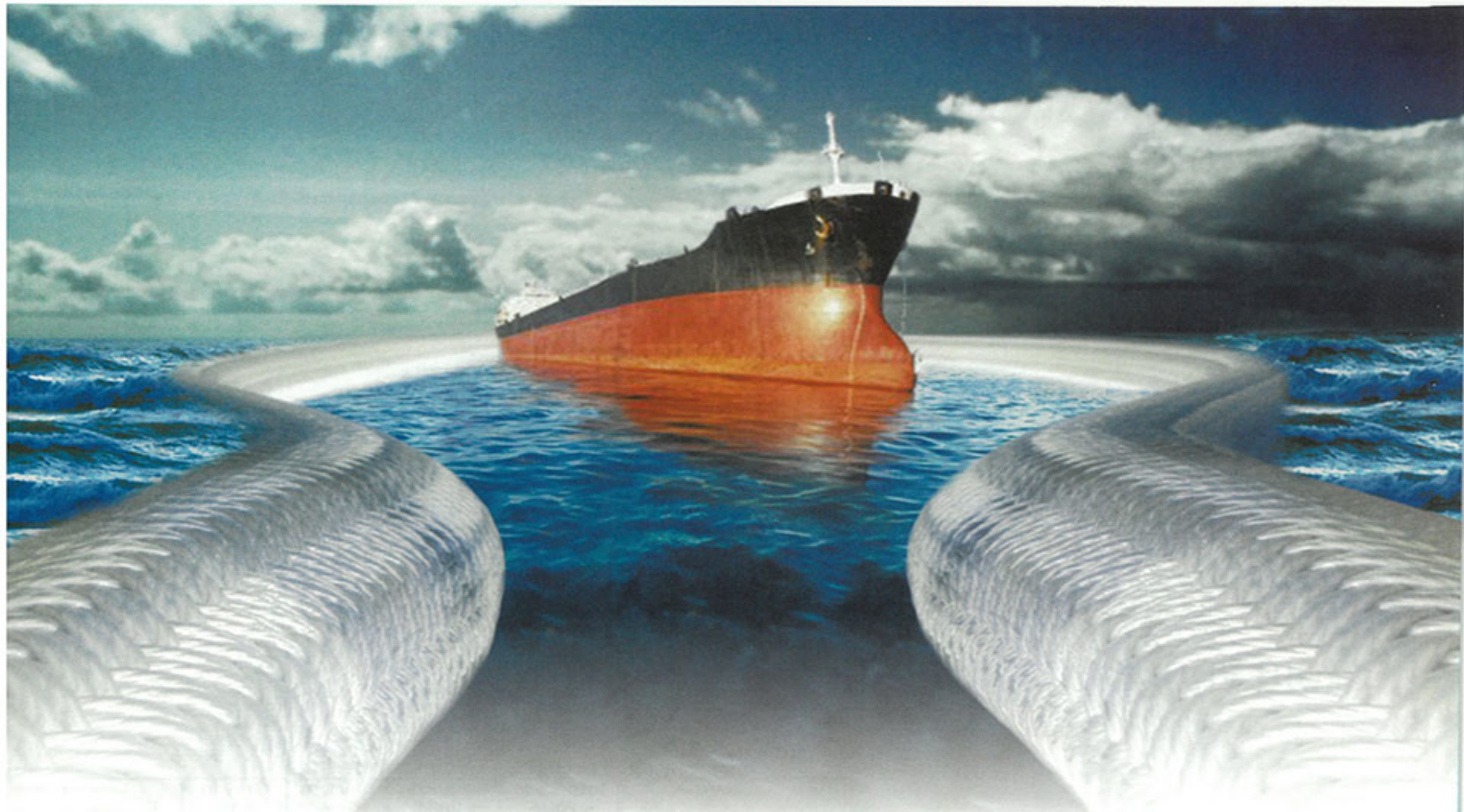
Head Office:
Laskaridis Shipping Co. Ltd, Athens:
Tel : +30-210-6284200,
Fax : +30-210-8089710/11/12
e-mail: athens@laskaridis.gr

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



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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



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



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

Οι σημαίες της ντροπής Ποια νηολόγια κρίνονται διεθνώς ακατάλληλα

Κατά τη διάρκεια της 40ής συνέλευσης του Paris MoU ανακοινώθηκε η νέα ετήσια λίστα που αφορά την αξιολόγηση των εθνικών νηολογίων και το βαθμό επικινδυνότητας των πλοίων τους. Οι ετήσιες λευκές, μαύρες και γκριζες λίστες έχουν και πάλι ξεχωριστό ενδιαφέρον, αφού φέρνουν στο προσκήνιο την εθνική πολιτική των κρατών σε θέματα ναυτικής ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας αλλά και την αντιμετώπισή τους από τα υπόλοιπα κράτη-μέλη.

Για το 2006, η μαύρη λίστα συμπεριλαμβάνει 16 σημαίες, δύο λιγότερες από πέρυσι, ενώ η λευκή 37, τρεις περισσότερες από πέρυσι.

Η Βόρεια Κορέα, η Αλβανία και η Βολιβία παραμένουν για μια ακόμα φορά στην αρνητική «κορυφή» στη λίστα της επικινδυνότητας. Ως high risk κρίνονται επίσης η Ονδούρα, η Γεωργία, η Σλοβακία, οι νήσοι Κομόρες και οι νήσοι St Kitts και Nevis ενώ ανησυχητική είναι και η πορεία των νήσων του Αγίου Βικέντιου και Γρεναδίνων. Το Μπελίζ και το Μαρόκο ξανά έπεσαν στη μαύρη λίστα από την γκριζή.

Black - Grey - White lists

Black - Grey - White lists					
Flag	Inspection s 2004- 2006	Detention s 2004- 2006	Black to Grey limit	Grey to White limit	Excess Factor
Black List					
Korea, DPR	397	135	37	Very high risk	8,70
Albania	344	98	32		6,84
Bolivia	36	10	6	High risk	4,09
Comoros	326	63	31		3,95
Georgia	718	126	62		3,76
Slovakia	202	39	21		3,65
St.Kitts and Nevis	40	10	6		3,53
Syrian Arab Republic	170	32	18		3,38
Honduras	116	22	13	Medium to high risk	3,11
St Vincent and the Grenadines	2450	296	193		2,34
Cambodia	526	69	47		2,27
Lebanon	169	24	18		2,03
Brazil	38	7	6	Medium risk	1,79
Egypt	157	19	17		1,40
Belize	622	59	55		1,22
Morocco	170	18	18		1,02
Grey List					
Panama	6877	514	517	446	0,96
Taiwan	45	6	6	0	0,93
Turkey	1968	154	157	119	0,92
Algeria	138	14	15	4	0,90
Ukraine	583	48	51	30	0,84
Mongolia	47	5	7	0	0,75
Jamaica	41	4	6	0	0,68
Thailand	235	18	23	10	0,61
Faroe Islands	82	5	10	1	0,41
Austria	36	2	6	0	0,41
Croatia	204	13	21	8	0,40
Dominica	101	6	12	2	0,39
Tunisia	39	2	6	0	0,38
Azerbaijan	117	7	13	3	0,38
Bulgaria	318	20	30	14	0,36
Dominican Republic	30	1	5	0	0,30
Russian Federation	2706	177	212	167	0,22
Poland	145	7	16	5	0,22
Latvia	113	5	13	3	0,21
India	143	6	16	4	0,14
Ireland	183	8	19	7	0,11
Lithuania	293	14	28	13	0,08
Romania	79	2	10	1	0,08
Korea Republic of	158	6	17	5	0,06
Vanuatu	122	4	14	3	0,06
Japan	65	1	8	1	0,04
Malaysia	125	4	14	4	0,04

White List

Kuwait	32	0	5	0	0,00
Saudi Arabia	49	0	7	0	0,00
Israel	50	0	7	0	-0,04
Antilles, Netherlands	740	37	64	40	-0,15
Malta	4226	247	324	268	-0,17
Gibraltar	800	39	68	44	-0,22
Estonia	177	4	18	6	-0,57
Switzerland	65	0	8	1	-0,57
Cayman Islands	403	13	37	19	-0,62
Iran Islamic Republic of	262	7	26	11	-0,64
United States of America	189	4	20	7	-0,68
Cyprus	2852	120	223	177	-0,71
Greece	1513	52	123	89	-0,89
Barbados	346	8	33	16	-0,92
Belgium	161	2	17	5	-0,96
Antigua and Barbuda	4407	157	337	280	-0,98
Spain	278	5	27	12	-1,04
Portugal	548	13	49	28	-1,07
Hong Kong, China	1125	31	93	64	-1,09
Bahamas	3434	98	265	215	-1,21
Liberia	3069	79	239	191	-1,31
Netherlands	2957	74	230	184	-1,33
Luxembourg	166	1	18	6	-1,34
Italy	1150	23	95	66	-1,40
Norway	2686	59	210	166	-1,43
Singapore	892	16	75	49	-1,43
Denmark	1245	24	102	72	-1,44
Man Isle of	836	14	71	46	-1,47
Philippines	200	1	20	8	-1,52
Marshall Islands	1365	24	112	80	-1,52
France	269	2	26	11	-1,54
Germany	1194	19	99	69	-1,56
Bermuda	282	2	27	12	-1,58
China	290	2	28	13	-1,60
Finland	559	6	50	29	-1,63
Sweden	959	11	81	54	-1,71
United Kingdom	1573	19	127	93	-1,75

Three year detention rate per Recognised Organisation (2004-2006)
Cases in which more than 60 inspections are involved

		Inspections*	detentions	Low/ medium limit	Medium/ high limit	excess factor	Performan- ce level
Register of Shipping (Korea, DPR)		184	17	7	0	5,07	Very Low
Register of Shipping (Albania)	RS	340	23	12	2	3,73	
International Register of Shipping (USA)	IS	565	30	17	5	2,89	
INCLAMAR (Cyprus)	INC	145	7	6	0	1,40	Low
Shipping Register of Ukraine	SRU	361	11	12	2	0,89	
International Naval Surveys Bureau (Greece)	INSB	626	17	19	6	0,86	
Bulgarski Koraben Registar	BKR	159	5	7	0	0,77	Medium
Hellenic Register of Shipping (Greece)	HRS	784	18	23	9	0,67	
Honduras Int. Surveying Inspection Bureau	HINSIB	64	2	4	0	0,85	
China Corporation Register of Shipping	CCRS	102	2	5	0	0,49	
Isthmus Bureau of Shipping (Greece)	IBS	177	3	7	0	0,42	
Indian Register of Shipping	IRS	129	2	6	0	0,41	
RINAVE Portuguesa	RP	74	1	4	0	0,40	
Panama Maritime Documentation Services	PMDS	157	2	7	0	0,33	
Polski Rejestr Statkow	PRS	1.027	17	28	13	0,28	
Panama Register Corporation	PRC	132	1	6	0	0,24	
Croatian Register of Shipping	CRS	325	4	11	2	0,23	
Korean Register of Shipping	KRS	599	6	18	6	0,01	
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	7.106	61	162	122	-0,94	High
Turkish Lloyd	TL	1.219	6	33	16	-1,00	
Bureau Veritas (France)	BV	9.628	46	216	169	-1,42	
Lloyd's Register (U.K.)	LR	12.786	62	282	229	-1,43	
Nippon Kaiji Kyokai (Japan)	NKK	6.096	27	140	103	-1,43	
American Bureau of Shipping	ABS	4.845	15	113	80	-1,58	
China Classification Society	CCS	907	1	26	11	-1,64	
Germanischer Lloyd (Germany)	GL	12.688	35	280	227	-1,67	
Registro Italiano Navale (Italy)	RINA	2.628	5	65	40	-1,69	
Det Norske Veritas (Norway)	DNV	11.874	26	263	212	-1,74	

p=0,02
q=0,01

*Where a country is shown after a Recognized Organization this indicates its location and not necessarily any connection with the maritime administration of that country

Η Ταϊβάν, η Τουρκία, η Αλγερία και η Ουκρανία «ξέφυγαν» από τη μαύρη και εισήλθαν στην γκριζα ενώ ο Παναμάς παραμένει τελευταίος, με νύχια και με δόντια, στην γκριζα λίστα. Επίσης το Αζερμπαϊτζάν μετακίνησε από τη λευκή στην γκριζα. Από την άλλη «πλευρά», η Μεγάλη Βρετανία, η Σουηδία, η Κίνα και η Φινλανδία παραμένουν οι πιο «ποιοτικές» σημαίες στη λευκή λίστα. Στη λευκή επίσης και σε κάπως ικανοποιητική σειρά είναι η Κύπρος και η Ελλάδα. Ανάμεσα στις ποιοτικές σημαίες (και σε καλύτερη θέση από την Ελλάδα!) παρατηρούμε για μια ακόμα χρονιά έξι «ανοικτά νηολόγια» από τα νησιά: Βερμούδες, Μπαρμπάντος, Αντίγκουα, Μάρσαλ, Μαν και Μπαχάμες, ενώ καλά δεσπόζει και η Λιβερία. Η Μάλτα και οι ΗΠΑ παραμένουν στη λευκή λίστα, αλλά βρίσκονται μετά το εθνικό μας νηολόγιο. Νέες σημαίες στη λευκή λίστα είναι η Εσθονία, η Ελβετία και το Ιράν. Αξίζει να αναφέρουμε ότι τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. (που τόσο κόπτονται για τη διεθνή προστασία της θάλασσας) δεν παρουσιάζουν συμμετρία αξιοπιστίας στους στόλους τους. Από τα 25 κράτη-μέλη (η Τσεχία και η Σλοβενία δεν εμφανίζονται στις λίστες), η Σλοβακία βρίσκεται ανεπίτρεπτα στη μαύρη λίστα, ενώ 7 κράτη-μέλη (Αυστρία, Βουλγαρία, Πολωνία, Ιρλανδία, Λεττονία, Λιθουανία, Ρουμανία) βρίσκονται σε μέτριες θέσεις στην γκριζα λίστα. Ενθαρρυντικά, πάντως, 17 κράτη-μέλη βρίσκονται στη λευκή λίστα.

Μια νέα παράμετρος στην ετήσια έκθεση είναι η περισυλλογή στοιχείων που αφορούν την αξιολόγηση Αρχών (Recognized Organizations) που διενεργούν ελέγχους και επιθεωρήσεις για λογαριασμό των νηολογίων. Οι επιθεωρητές συνέλεξαν στοιχεία που αφορούν κρατήσεις οι οποίες πηγάζουν από τις παραλείψεις και μόνο των συγκεκριμένων οργανισμών και Αρχών.

Οι Det Norske Veritas, Registro Italiano Navale και Germanischer Lloyd ξεχωρίζουν στη λίστα του συγκεκριμένου πεδίου, ενώ οι Register of Shipping (Korea, DPR), Register of Shipping (Albania) και International Register of Shipping (USA) παραμένουν σε ανησυχητικά επίπεδα αξιοπιστίας. ☉

Ένα βήμα μπρος, δύο πίσω: Οι λιμένες καταφυγής προκαλούν αμηχανία και νωθρότητα στους «27»



Το Συμβούλιο υπουργών Μεταφορών της Ε.Ε. τάραξε για μια ακόμα φορά τα ήδη φουρτουνιασμένα νερά της λιμενικής πολιτικής στην Ευρώπη. Κατά τη διάρκεια της συζήτησης σχετικά με την πρόταση οδηγίας (που θα τροποποιήσει την ήδη υπάρχουσα οδηγία 2002/59/EC), γνωστή ως «Monitoring Directive», επανατοποθετήθηκε στο θέμα των λιμένων καταφυγής και επανάφερε στο προσκήνιο την πανευρωπαϊκή διάσταση απόψεων στο θέμα αυτό. Η εν λόγω πρόταση οδηγίας αποτελεί «κομμάτι» του τρίτου πακέτου και ήδη προκαλεί πονοκεφάλους στην Κομισιόν, στο Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο αφού φέρνει στο νομοθετικό δαίδαλο των Βρυξελλών πολλά από τα ζητήματα που εμφανίστηκαν κατά τη διάρκεια της καταστροφής του «Prestige».

Το Συμβούλιο, στις 8 Ιουνίου, αρχικά θεώρησε μάλλον υπερβολική την απαίτηση του Ευρωκοινοβουλίου, που είχε προτείνει την ίδρυση και λειτουργία Ανεξάρτητων Αρχών. Οι Αρχές αυτές θα είχαν την πλήρη και αποκλειστική αρμοδιότητα και ευθύνη προκειμένου να κρίνουν εάν ένα πλοίο σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης χρήζει ιδιαίτερης αντιμετώπισης και πρέπει να οδηγηθεί σε λιμένα καταφυγής. Με αυτό τον τρόπο, οι 26 υπουργοί διέγραψαν από το κείμενο τη λέξη «ανεξάρτητος/ independent» και τοποθετήθηκαν

τελικά εναντίον της Βρετανίας που ήδη εφαρμόζει το ανεξάρτητο σύστημα του «Secretary of State Representative» (SOSREP), που όπως φάνηκε και στην περίπτωση του MSC Napoli, λειτούργησε με σοβαρότητα και αμεσότητα.

Το Συμβούλιο επίσης απέρριψε δύο προτάσεις του Κοινοβουλίου, εξαιρετικής σπουδαιότητας για τη λιμενική μικροοικονομία: Αφενός απέρριψε το σύστημα οικονομικών εγγυήσεων που θα καλύπτουν τυχούσες ζημιές (κατά το αγγλικό κείμενο: financial guarantees covering liability for

damage caused by a ship in distress) και αφετέρου δεν δέχτηκαν την πρόταση για εξασφάλιση αποζημιώσεων σε λιμένες που έχουν «τραυματιστεί» μετά την υποδοχή πλοίου σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης.

Ο γ.γ. της ESPO, Patrick Verhoeven, θεώρησε αρχικά επιτυχείς τις παρεμβάσεις και τροποποιήσεις του Ευρωκοινοβουλίου, ειδικά στο θέμα της ίδρυσης των Ανεξάρτητων Αρχών, όπως επίσης και την εξασφάλιση ενός συστήματος αποζημιώσεων προς λιμένες που έχουν πληγεί από μια καταστροφή παρόμοια αυτής με το «Prestige». Κατά το γ.γ. της ESPO, οι πρωτοβουλίες του Συμβουλίου θα παρατείνουν την παρούσα αμήχανη κατάσταση, η οποία δεν επιτρέπει σε κανένα λιμένα να δεχθεί

πλοία σε κατάσταση

έκτακτης ανάγκης - εξαιτίας, κυρίως, των τεράστιων οικολογικών καταστροφών που ενδέχεται να προκύψουν. Παρόμοια, κατά την Οργάνωση, οι ευρωπαϊκοί λιμένες χρειάζονται επικουρικά ταμεία που θα καλύψουν τα επι-

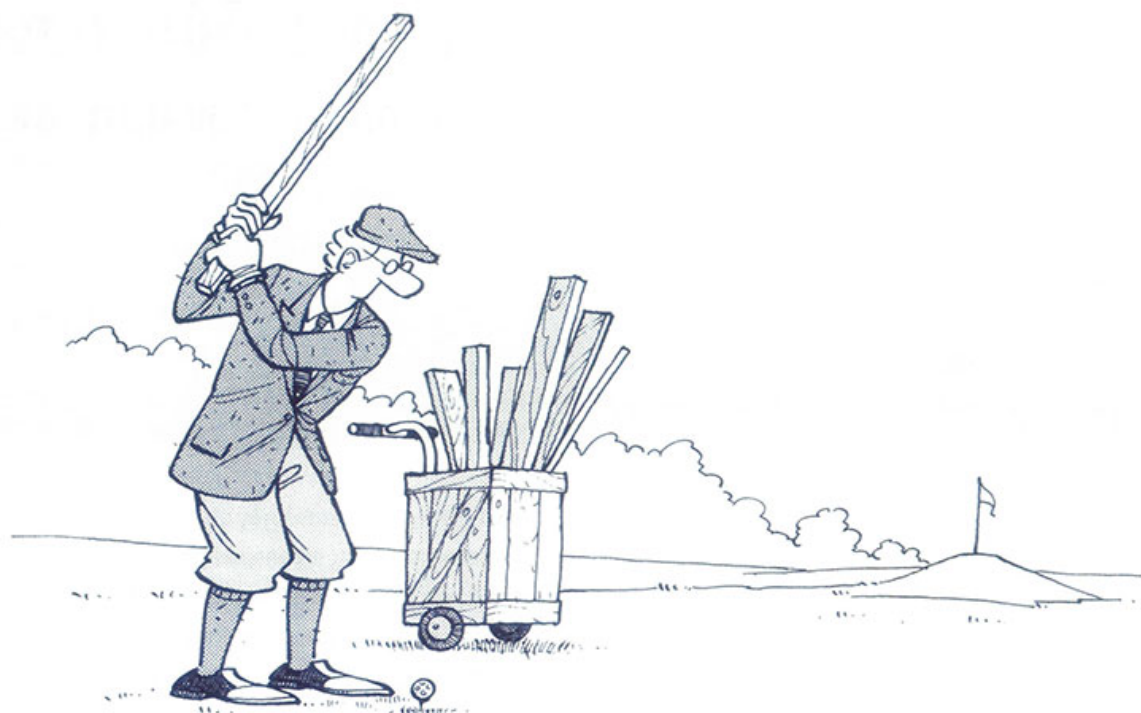


Ο Patrick Verhoeven,
γ.γ. της ESPO

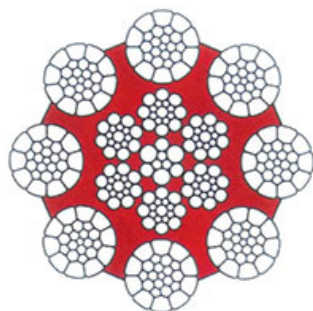
πρόσθετα έξοδα για ρυμολκώσεις, ανεγέρσεις, αλλά και ζημιές που δεν θα αφορούν μόνο το οικοσύστημα αλλά και τα διαφυγόντα κέρδη και άλλες επιπρόσθετες έκτακτες οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές απαιτήσεις.

Η ESPO, δυσανεκτή από την όλη έκβαση, θα πιέσει τους ευρωβουλευτές να εμμένουν στις αρχικές τους θέσεις κατά τη διάρκεια της β' ανάγνωσης της πρότασης οδηγίας και να μην ενδώσουν στις πιέσεις του Συμβουλίου, που τελικά καθιστά χλιαρή την όλη νομοθεσία που θα αφορά το καιριο θέμα των λιμένων καταφυγής. ☉

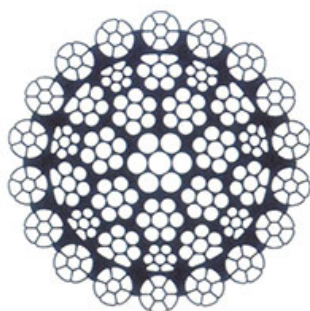
Bought a *cheap* product again?



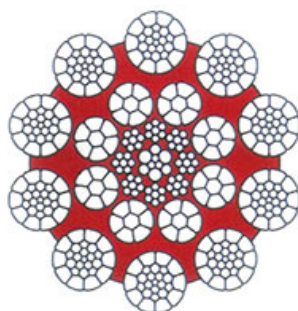
With golf-clubs, and especially with steel wire ropes, you will soon have a handicap.



CASAR
Turboplast



CASAR
Eurolift



CASAR
Superplast 8



D. KORONAKIS S.A.

sole representative of Casar wire ropes in Greece



«Μαύρη λίστα» αεροπορικών εταιρειών: Η Επιτροπή προχωρεί σε νέα μέτρα κατά μη ασφαλών αερομεταφορέων

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε για τέταρτη συνεχή φορά την καθιερωμένη ενημέρωση του κοινοτικού καταλόγου αεροπορικών εταιρειών που είναι απαγορευμένες στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο κατάλογος προβλέπει απαγόρευση πτήσεων για όλες τις αεροπορικές εταιρείες της Ινδονησίας -συμπεριλαμβανομένης και της Garuda-, την εταιρεία TAAG Angolan Airlines της Αγκόλας και τη Volare Aviation Enterprise της Ουκρανίας. Οι περιορισμοί που είχαν επιβληθεί στην Pakistan International Airlines τροποποιούνται. Επιπλέον, δέκα αεροπορικές εταιρείες της Ρωσίας, έξι της Βουλγαρίας και οκτώ της Μολδαβίας πρέπει να διακόψουν τις πτήσεις τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση, βάσει των νέων μέτρων που θέσπισαν οι τρεις αυτές χώρες μετά από διαβουλεύσεις με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

«Για μία ακόμη φορά, η μαύρη λίστα της Ε.Ε. θα αποδειχτεί πολύ χρήσιμο εργαλείο, όχι μόνο για την απαγόρευση πτήσεων μη ασφαλών εταιρειών και την ενημέρωση των επιβατών που ταξιδεύουν σ' όλο τον κόσμο, αλλά επίσης για να διασφαλιστεί ότι οι αεροπορικές εταιρείες και οι υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας παίρνουν κατάλληλα μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας» δήλωσε ο Jacques Barrot, αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και αρμόδιος επίτροπος για θέματα μεταφορών.

Μεταξύ των κυριότερων μέτρων που ενέκρινε η Επιτροπή περιλαμβάνονται:

- Η απαγόρευση πτήσεων και για τις 51 εταιρείες που έχουν λάβει πιστοποίηση από το κράτος της Ινδονησίας.
- Η απαγόρευση πτήσεων για τον εθνικό αερομεταφορέα της Αγκόλας, TAAG Angola Airlines.
- Ο περιορισμός πτήσεων που έχει επιβληθεί από το Μάρτιο του 2007 στην πακιστανική

εταιρεία Pakistan International Airlines (PIA) τροποποιείται για να δοθεί άδεια πτήσεων στην Ε.Ε. με τα αεροσκάφη της PIA αποκλειστικά και μόνο των τύπων Boeing 747 και Airbus 310, επιπλέον του στόλου αεροσκαφών Boeing 777 του Πακιστάν για τα οποία υπάρχει ήδη άδεια.

Πέραν της μαύρης λίστας της Ε.Ε., ορισμένες εθνικές υπηρεσίες πολιτικής αεροπορίας έχουν εγκρίνει μονομερώς μέτρα ασφάλειας έπειτα από διαβούλευση με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, και συγκεκριμένα:

- Η Ρωσική Ομοσπονδία αποφάσισε να απαγορεύσει όλες τις πτήσεις προς την Ε.Ε. σε τοπικής εμβέλειας αερομεταφορείς επιβατών (Kuban Airlines, Yakutia Airlines, Airlines 400, Kamminvodyavia) και επέβαλε περιορισμούς πτήσεων σε έξι άλλες εταιρείες (Gazpromavia, UTAir, KrasAir, Atlant Soyuz, Ural Airlines και Rossyia), μειώνοντας τον αριθμό αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται για πτήσεις προς

την Ε.Ε.

- Η Βουλγαρία αποφάσισε να επεκτείνει τα μέτρα που έχουν επιβληθεί σε τοπικές εταιρείες εμπορευματικών μεταφορών, ανακαλώντας τα πιστοποιητικά των εταιρειών Air Sofia, Bright Aviation Services, Scorpion Air και Vega Airlines, αναστέλλοντας τη λειτουργία της Air Scorpio και επιβάλλοντας απαγόρευση πτήσεων στην Heli Air Services προς χώρες της Ε.Ε., καθώς και προς την Ισλανδία, τη Νορβηγία και την Ελβετία.
- Η Δημοκρατία της Μολδαβίας ανακάλεσε τα πιστοποιητικά οκτώ εταιρειών (Valan International Cargo Charter, Pecotox Air, Jet Line International, Jet Stream, Aeroportul International Marculesti, Aeronord Group, Grixona και Tiramavia), για τα οποία δεν προβλεπόταν κατάλληλη εποπτεία ασφάλειας.

Ο νέος κατάλογος είναι επισκέψιμος στο δικτυακό τόπο της Επιτροπής:

<http://air-ban.europa.eu> ©

Νέο όραμα.. ...νέοι ορίζοντες



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.

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



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

Το οικονομικό περιβάλλον της Ναυτιλίας

Καθώς ανάφλεξη και... πυρόσβεση της ναυλαγοράς σημειώνονται διαδοχικά με μεγάλη συχνότητα σε περιβάλλον ακραίων οικονομικών φαινομένων, η αναζήτηση εξηγήσεων οδηγεί στις ερμηνείες οικονομικών στοιχείων και αξιολογήσεις πληροφοριών παλαιότερων ανασκοπήσεων, καθώς και σε τρέχουσες εξελίξεις με βραχυχρόνιες αλλά και μακροχρόνιες θετικές επιπτώσεις στο παγκόσμιο εμπόριο και τις μεταφορές.

Στις ΗΠΑ, η επιδείνωση της κρίσης στην αγορά ακινήτων και οι αυξημένες τιμές του πετρελαίου έπληξαν βέβαια την ιδιωτική κατανάλωση Ιουνίου, όπως έδειξε η πρόσφατη ανακοίνωση του υπουργείου Εμπορίου. Έχουν αρχίσει όμως να ενεργοποιούνται αυτόματοι μηχανισμοί αποθεραπείας με εμφανή ήδη αποτελέσματα.

Η πτώση του δολαρίου ως αποτέλεσμα της προοπτικής μείωσης της επιτοκιακής διαφοράς με το ευρώ και το γιεν αυξάνει τις εξαγωγές, τις βιομηχανικές επενδύσεις και τις θέσεις εργασίας, η δε κερδοφορία των επενδύσεων αποδίδει φόρους που προβλέπεται να μειώσουν εφέτος και το έλλειμμα του προϋπολογισμού κατά 17%. Μπορεί επομένως να ισχύει ότι οι θετικές επιπτώσεις από την πτώση του δολαρίου και τη δυναμική των εξαγωγών και συγχωνεύσεων είναι πλέον ισχυρότερες από τις αρνητικές επιπτώσεις της αγοράς ακινήτων στην οικονομία. Το γ' τρίμηνο θα το ξεκαθαρίσει.

Τα πρώτα στοιχεία που ανακοινώθηκαν για τον Ιούλιο, όπως ο τοπικός δείκτης βιομηχανικής παραγωγής της Ν. Υόρκης σε υψηλό 14 μηνών, επιτρέπουν αισιοδοξία.

Στην Ε.Ε., ο προβλεπόμενος εφέτος παραπλήσιος των ΗΠΑ ρυθμός ανάπτυξης, αν και βραδύς για τα αμερικανικά standards, είναι ταχύς για τα ευρωπαϊκά. Αντίστροφα από τις ΗΠΑ, αρνητικές επιπτώσεις τείνουν να επέλθουν στις εξαγωγές από το ρεκόρ ανατίμησης του ευρώ και από την αμερικανική επιβράδυνση, αλλά η καταναλωτική εμπιστοσύνη στο εσωτερικό φαίνεται ότι μπορεί να συμπληρώσει το κενό.

Και εδώ η δυναμική των εξαγωγών/συγχωνεύσεων

αποδεικνύεται ισχυρότερη των προβλημάτων, αλλά πρέπει να σταματήσει έγκαιρα η άνοδος των επιτοκίων, για να μη στραγγαλίσει τόσο την εσωτερική κατανάλωση όσο και τις εξαγωγές, όπως σήμανε το καμπανάκι της πτώσης του δείκτη ZEW για τη γερμανική επενδυτική εμπιστοσύνη Ιουλίου.

Οι πρώτες εκτιμήσεις για το β' τρίμηνο της ιαπωνικής οικονομίας είναι ότι δεν επαναλήφθηκε ο ζωηρός ρυθμός ανάπτυξης 3,3% του α' τριμήνου, αλλά όλοι οι αναλυτές συμφωνούν ότι θα συνεχισθεί συνολικά ο μέσος ρυθμός της τελευταίας διετίας και την επόμενη. Οι προσεκτικές αυξήσεις επιτοκίων κάθε εξάμηνο περίπου δεν αναστέλλουν τη δυναμική της ιδιωτικής κατανάλωσης, των εξαγωγών και της κερδοφορίας.

Ενώ όμως οι ανεπτυγμένες οικονομίες δείχνουν αξιόλογη προσαρμοστικότητα, τεχνολογική πρωτοπορία και δομικές αλλαγές για να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό των αναπτυσσόμενων και από την άλλη να εκμεταλλευθούν τις επενδυτικές ευκαιρίες εκεί, έρχονται πάλι οι τιμές του πετρελαίου να απειλήσουν τους οικονομικούς δείκτες και να εμποδίσουν την επιτάχυνση, όπως φάνηκε από τη διεύρυνση του εμπορικού ελλείμματος Μαΐου των ΗΠΑ, εξ αιτίας του κόστους του πετρελαίου, παρά την καλή πορεία των εξαγωγών.

Γι' αυτό, οι πληροφορίες για την ευρισκόμενη σε εξέλιξη πολύπλευρη διεθνή ενεργειακή διαφοροποίηση είναι μεγάλης μεσο-μακροπρόθεσμης αναπτυξιακής σημασίας.

Εκτός από την εκρηκτική αύξηση επενδύσεων στην αιολική ενέργεια διεθνώς, επισημαίνουμε την πληροφορία ότι η εφετινή βραζιλιάνικη γεωργική παραγωγή προϊόντων κατάλληλων για βιοκαύσιμα θα φθάσει τους 528 εκατ. τόνους, οι

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

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



μισοί από τους οποίους προορίζονται για την παραγωγή αιθανόλης. Με τέτοια μεγέθη, σε λίγα χρόνια δεν θα μιλάμε για «εναλλακτικές πηγές ενέργειας», καθώς τείνουν να γίνουν περίπου... ισότιμες του πετρελαίου.

Υπάρχει λοιπόν μια αναπτυξιακή αντοχή... ανωμάλου δρόμου των ανεπτυγμένων, αλλά και δεδομένη η γενικευμένη αναπτυξιακή επιτάχυνση των αναπτυσσόμενων, όπως αναμένεται από τους οικονομολόγους να επιβεβαιώσει η ανακοίνωση της κινεζικής κυβέρνησης για το ρυθμό ανάπτυξης β' τριμήνου πάλι στο 11%.

Αυτά, μαζί με το συνωστισμό στα λιμάνια που κρατά δεσμευμένο κάθε στιγμή το 1/5 του παγκόσμιου τανάζ, και την αναγκαστική φραγή που διαφαίνεται στις ναυπηγήσεις από την ανελαστική έλλειψη μηχανών, συνηγορούν ότι οι ναύλοι έχουν όλες τις προϋποθέσεις να συνεχίσουν το... σκωτσέζικο ντους, αλλά πάντα στα κατακτημένα τα τελευταία χρόνια υψόμετρα. Το συμπέρασμα αυτό διασταυρώνεται και με την πρόσφατη σύσταση της Ένωσης Χάλυβα της Κίνας προς τις χαλυβουργίες σε conference στο Πεκίνο, να χρονοναυλώσουν τονάζ μακροχρόνια, για να προστατευθούν τα προσεχή χρόνια από τους ανοδικούς ναύλους. «Χρονοναυλώστε γιατί... χανόμαστε», λοιπόν, ομολογούν ευθαρσώς οι Κινέζοι φίλοι μας. Αυτοί ξέρουν.

Καθώς η ναυλαγορά δείχνει επανειλημμένα ότι οι κατά καιρούς διορθώσεις δυσκολίζουν τις ανοδικές τάσεις, κάποιες πληροφορίες που ρέουν στην αγορά για πακέτα πλοίων που αλλάζουν χέρια σε αστρονομικά νούμερα δεν μπορούν να αμφισβητηθούν εύκολα, γιατί και οι ανακοινωμένες μεμονωμένες αγοραπωλησίες αποκαλύπτουν περιπτώσιακά μερικά άλματα των τιμών.

Στην κατηγορία των **Capers**, η μεταπώληση ενός Namura Capar 177. 000 dwt

(2009) σε Δανούς προς \$ 100 εκατ. έγινε στην ίδια ακριβώς τιμή ρεκόρ για παραδόσεις 2009 με το προ μηνός Blystad Resale στη Metrostar. Η πώληση του «Great Moon», 145.968 dwt (1984, NKK) με μηχανή Pielstick προς \$ 30 εκατ. σε Έλληνες έγινε σε τιμή που τον Απρίλιο αντιστοιχούσε σε ναυπήγηση του 1985. Εκεί όμως που... χάνεται η μπάλα είναι στις δύο συναλλαγές Panamax. Το «Athena Zafiris», 74.204 dwt (2002, Oshima) πουλήθηκε από το συγκρότημα Λιβανού προς \$ 65 εκατ. με cancelling 12/2007, όταν μόλις προ μηνός η μεταπώληση με παράδοση Δεκέμβριο του υπό ναυπήγηση «CMB Giulia», 76.000 dwt (10/2007, Jiangnan) είχε κλείσει προς \$ 66 εκατ. Σε σύγκριση πάλι με αυτό, το νεότευκτο «Nicole», 77.096 dwt (2007, Namura) πουλήθηκε σε αγοραστές IPO προς \$ 75 εκατ. με... βάρος υπόλοιπο TC 8 μηνών προς \$ 34.000/ημέρα.

Το αντίστοιχο άλμα στα **Supermax** έγινε με την πώληση του «Star Phoenix», 56.042 dwt (2004, Mitsui) προς \$ 61 εκατ. Τον Απρίλιο το συνομήλικο grab fitted «Kerasia S» 53.000 dwt (2004, Onomichi) είχε πουληθεί προς \$ 53 εκατ. ενώ το Dayang Resale του Λυκισαρόπουλου, 53.000 dwt (12/2007), είχε κλείσει προς \$ 57 εκατ.

Η επικράτηση σκληρότερων τιμών και στα **Handies** φαίνεται από την πώληση του «Seaglass», 28.467 dwt (1992, Imabari) από την Primera σε άγνωστους προς \$ 27 εκατ., σε σύγκριση με την προ τριών εβδομάδων πώληση του συνομήλικου «Enforcer» 26.388 dwt (1992, Hakodate) προς \$ 26 εκατ. Το αρκετά νεότερο «White Shark», 29.067 dwt (1998, Romania) πλήρωσε την... καταγωγή του και εν μέρει τον 1 χρόνο TC προς \$ 18.000/ημέρα και πουλήθηκε σε Έλληνες προς το χαμηλό για την ηλικία του \$ 27,75 εκατ.

Η έκταση της μείωσης φαίνεται από την πώληση του συνομήλικου αλλά αρκετά μικρότερου «Elsa Oldendorff» 24.021 dwt (1998, Kanda) προς \$ 29 εκατ. Το «Island Gem», 28.005 dwt (1984, Hitachi) πουλήθηκε από purchase option προς \$ 16 εκατ.

Η άνοδος των τελευταίων εβδομάδων και στις τιμές των δεξαμενόπλοιων συνεχίστηκε το περασμένο επτάημερο με τη μεταπώληση 2x150.000 dwt (38/4/2008, Universal) από τη Hartmann στην Barclay Shipping προς \$ 106 εκατ. το καθένα.

Πλησιέστερη συγκρίσιμη συναλλαγή ήταν το Drytank Resale των αρχών Μαΐου, 162.000 dwt (1/2008, Hyundai) στη Minerva προς \$ 92 εκατ. Μέσα σε αυτό το κλίμα, ήταν ευκολότερο βέβαια να ενισχυθεί και η τιμή των Products. Η τιμή των \$ 65 εκατ. το καθένα που αντιστοιχούν στην en bloc πώληση από τη LMZ Transoil στην Eletson των «LMZ Artemis», «LMZ Afroditi», «LMZ Nefeli» και «LMZ Nafsika» 69.180 dwt (2004/05/05/06, Daewoo), συγκρίνεται θετικά με την πλησιέστερη συγκρίσιμη συναλλαγή των αρχών Μαΐου, που πουλήθηκαν τα «Carl Jacob» και «Amalia Jacob», 74.000 dwt (2006 STX) προς \$ 63 εκατ. το καθένα.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Η πώληση του Reefer «Lampetia», 8.145 dwt (1979, Hayashikane) στο Μπανγκλαντές προς \$ 500/ldt, αποκαλύπτει ως γεγονός περισσότερο και από την τιμή, τη δίψα των διαλυτών, που τους αναγκάζει να αρπάζουν ό,τι επιπλέει, ελλείψει προσφοράς τονάζ για διάλυση. Η έλλειψη αυτή συνεχίζεται παρά τις πληροφορίες ότι οι προσφορές των διαλυτών του Μπανγκλαντές για Tankers έφθασαν τα \$ 550/ldt. ☉



Adams Ship Repairs

ENTIRE RANGE OF FACILITIES TO CATER TO YOUR REQUIREMENTS

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




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

- 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



Μηνιαία Ανασκόπηση Ναυπηγήσεων Πλοίων

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

Μία προς μία γνωστοποιούμενες, οι σχετικές πράξεις του Ιουνίου δεν έκαναν τόσο μεγάλη εντύπωση και όλα φαίνονταν κινούμενα σε πλαίσια της συνήθους (ζωηρής) δραστηριότητας των τελευταίων μηνών, ώστε ακόμη και ο συντάκτης της παρούσας, απόλυτος κοινωτός των τρεχουσών εξελίξεων, να αισθάνεται έκπληξη μετά τη συγκέντρωση και την κατάταξη των πεπραγμένων του μηνός Ιουνίου.

Τα στοιχεία επαναφέρουν στο προσκήνιο το ζήτη-

μα του βαθμού ενδιαφέροντος της αγοράς για δεξαμενόπλοια με την παρατήρηση ότι κατά το μήνα Ιούνιο, και παρά τις αμφίρροπες προοπτικές της σχετικής ναυλαγοράς σε βάθος χρόνου, ο σημαντικός αριθμός, όγκος και το ύψος της επένδυσης στα εν λόγω πλοία (\$ 1,193 million) αφήνουν να διαφαίνεται υπόσχεση μελλοντικής ευημερίας. Βεβαίως, με εξαίρεση δύο πράξεις (4 πλοία) μεγάλου μεγέθους, οι λοιπές παραγγελίες αφορούν σε πλοία παραγώγων και χημικών προϊόντων, μακριά από τη μεταφορά του αργού πετρελαίου.

Οπωσδήποτε, ο τομέας του ξηρού φορτίου, με τις 44 μονάδες και τα \$ 2,838 million, κρατεί τα

πρωτεία ενισχυόμενος και από την πρόσφατη ανάκαμψη, που έπεισε την αγορά για την αντοχή και τη διάρκεια της παραμονής σε μόνιμη σχεδόν ανισορροπία προσφοράς-ζήτησης.

Με δεδομένες τις αγοραίες τιμές για second hand πωλήσεις με άμεση (ή ενωρίς) παράδοση, η από καιρού διατυπωθείσα ρήση μας, ότι, δηλαδή, με τις κρατούσες σήμερα συνθήκες η παραγγελία ναυπήγησης αποτελεί τη φθηνή λύση, παραμένει εν ισχύ, χωρίς προοπτικές αναθεώρησης στο δυνάμενο να προβλεφθεί μέλλον.

Στην επόμενη σελίδα εκτίθεται ο πράγματι εντυπωσιακός πίνακας παραγγελιών Ιουνίου:

Owner	Builder	Ship Type	DWT	No	Delivery	Price	Total Invest.
Tankers							
Livanos	Hyundai	Suezmax	158.000	2	2010/11	\$86,0 m	\$172,0 m
Alpha Tankers	SWS	Aframax	105.000	2	2010	\$72,0 m	\$144,0 m
Roxana	SPP	Products	73.500	3	2010	\$58,0 m	\$174,0 m
Blue line	SPP	Products	50.000	2	2010	\$47,0 m	\$94,0 m
Byzantine	SPP	Products	50.000	4	2010/11	\$48,0 m	\$192,0 m
Omega Nav.	Mipo	Products	37.000	5	2010/11	\$44,0 m	\$220,0 m
NGM	Daesun	Chem.	25.000	1	2010	\$36,0 m	\$35,0 m
Laskarides	Jingang	Chem.	16.500	4	2010	\$28,0 m	\$112,0 m
Primera	21C	Chem.	13.000	2+2	2010	\$25,0 m	\$50,0 m
Total Tankers				25+2			\$1.193 m
LPG's							
Prime Marine	Hyundai	LPG	[35.000m ³]	4	2009/10	\$61,0 m	\$244 m
Naftomar	Dayang	LPG	[16.800m ³]	2	2010	\$50,0 m	\$100 m
Total LPG				6			\$344 m
Bulkcarriers							
Anangel	Daewoo	B/C	180.000	2	2010	\$85,0 m	\$164,0 m
Neda	Daewoo	B/C	180.000	2	2009/10	\$95,0 m	\$190,0 m
Marmaras	Hyundai	B/C	180.000	2	2010	\$85,0 m	\$170,0 m
Chios Nav.	Hyundai	B/C	180.000	4	2010	\$85,0 m	\$340,0 m
Minerva	SWS China	B/C	177.000	5	2010	\$80,0 m	\$400,0 m
Alpha Tank	SWS	B/C	177.000	1	2010	\$80,0 m	\$80,0 m
Kyla	Sungdong	B/C	170.000	4	2009/10	\$80,0 m	\$320,0 m
Anangel	Shanghai	B/C	114.500	4	2010/11	\$58,0 m	\$224,0 m
Anemi	Jinling	B/C	92.500	2	2011	\$48,0 m	\$196,0 m
Teo Shipping	Hudong	B/C	87.000	4	2011	\$47,0 m	\$200,0 m
Trojan	STX	B/C	81.000	4	2010	\$48,0 m	\$192,0 m
Laskarides	Penglai	B/C	75.000	2	2010	\$39,0 m	\$78,0 m
ABCL	Zhoushan	B/C	57.000	2	2009/10	\$38,0 m	\$76,0 m
Goldenport	Zhoushan	B/C	57.000	2	2009/10	\$38,0 m	\$76,0 m
Everlast	TK Heavy	B/C	32.000	3	2009	\$33,0 m	\$99,0 m
Union Com.	TK Heavy	B/C	32.000	1	2009	\$33,0 m	\$33,0 m
Total B/C				44			\$2.838 m
Grand Total				75			\$4.375 m

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

**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

» Dry Cargo

Market

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



Από το Μάιο μέχρι τον Ιούνιο είδαμε μια αλλαγή στην αγορά ξηρού φορτίου. Υπήρξε μια πτώση για πρώτη φορά από τους τελευταίους μήνες στους δείκτες του Βαλτικού. Δηλαδή, ο μηνιαίος μέσος όρος του BDI κατέβηκε κατά 665 μονάδες τον Ιούνιο και έφτασε τις 5.747 μονάδες, ενώ ο Baltic Capesize Index σημείωσε πτώση κατά 272 μονάδες και ο Baltic Supramax Index κατά 148 μονάδες. Ο δείκτης που κλονίστηκε περισσότερο αυτό το μήνα ήταν ο Baltic Panamax Index, ο οποίος σημείωσε τη μεγαλύτερη πτώση, κατά 1.645 μονάδες, από το Μάιο. Ωστόσο, αν και υπήρξε μια σχετική χαλάρωση της αγοράς, προς το τέλος του μήνα και συνεχίζοντας προς τον Ιούλιο η αγορά πήρε πάλι μια ανοδική πορεία. Ο παρακάτω πίνακας απεικονίζει τη μηνιαία μέση μετακίνηση για κάθε δείκτη και τη συγκρίνει με αυτήν του προηγούμενου μήνα.

Αγορά Handy

Η αγορά στην κατηγορία των Handy (δηλαδή handysize και handymax/supramax) ξεκίνησε

στα ίδια επίπεδα του Μαΐου. Η χρονοναύλωση για διάρκεια ενός έτους για ένα supramax ήταν περίπου USD 40.000 την ημέρα. Συγκεκριμένα, το «CMB Biwa», ένα supramax του 2002, έκλεισε ναύλο για ένα χρόνο στα USD 40.900 ημερησίως. Ωστόσο, υπήρχαν κάποιοι υπαινιγμοί ότι η αγορά ακολουθούσε ελαφρά πτωτική τάση. Η αγορά spot παρέμεινε επίπεδη καθ' όλη τη διάρκεια της πρώτης εβδομάδας.

Κατά τη δεύτερη εβδομάδα του μήνα είδαμε τα ταξίδια spot να κυμαίνονται σε επίπεδα περίπου USD 40.000 την ημέρα. Το «Orientor 2», ένα πλοίο χτισμένο το 2002 και 49.500 dwt, καθορίστηκε στα USD 40.000 την ημέρα για ένα ταξίδι από τη Σαγκάη με επαναπαράδοση worldwide, και το «Neptune Pioneer», ένα supramax των 57.000 dwt και χτισμένο το 2007, καθορίστηκε επίσης στα USD 40.000 ανά ημέρα για ένα ταξίδι με την παράδοση και επαναπαράδοση στην Ινδία.

Ο μέσος δείκτης άρχισε να μειώνεται και υπήρξε μια αρνητική ψυχολογία στην αγορά, η οποία συνεχίστηκε και προς την τρίτη εβδομάδα του μήνα.

Εντούτοις, προς το τέλος του μήνα είδαμε τους ναύλους να ανεβαίνουν πάλι προς τα άνω και η αγορά να κινείται με πιο θετικούς ρυθμούς. Ο κατωτέρω πίνακας περιλαμβάνει μερικά από τα κλεισίματα του μήνα στην αγορά των handy.

Αγορά Panamax

Ο μήνας Ιουνίου για την αγορά panamax ξεκίνησε με ναύλους στα USD 46.700. Η αγορά του Ατλαντικού παρέμεινε σταθερή και τα υπερατλαντικά ταξίδια έπιασαν περίπου USD 52.000 την ημέρα, ενώ τα ταξίδια από τον Ατλαντικό προς Ειρηνικό κυμάνθηκαν στα επίπεδα USD 57.000. Το «Full Strong», πλοίο του 1994 και 70.000 dwt, καθορίστηκε για 4-6 μήνες σε ναύλο των USD 41.500 με την παράδοση Σαγκάη και την επαναπαράδοση worldwide. Επίσης, το «Capitano Giovanni» του 1995 στα 71.000 dwt καθορίστηκε για ένα ταξίδι στα USD 53.000 την ημέρα. Είδαμε τους ιδιοκτήτες πλοίων να ζητάνε για χρονοναύλωση ενός έτους USD 45.000, ωστόσο δεν είχαμε κανένα κλείσιμο για τέτοιου είδους ναύλο και διάρκεια ναυλοσυμφώνου.

Πίνακας 1: Μηνιαίος Μέσος Όρος Baltic Indices

	BDI	BCI	BPI	BSI
May Average	6.412	6.028	9.210	4.1805
June Average	5.747	5.756	7.565	4.032
Change	-665	-272	-1645	-148
	↓	↓	↓	↓

Κατά τη δεύτερη εβδομάδα του μήνα οι διαδρομές που διαμορφώνουν το δείκτη Baltic Panamax μειώθηκαν κατά περίπου USD 3.000. Το «Bahia», πλοίο του 2004 στα 77.000 dwt, έκλεισε για διάρκεια 4-6 μήνες στα USD 43.750 ημερησίως. Στη spot αγορά το «Tian Yu Feng», ένα 74.270 dwt πλοίο του 2001, καθορίστηκε στα USD 38.250 για ένα ταξίδι από τη Σαγκάη στην Ιαπωνία, και το «Marigo P», που είναι 73.810 dwt και χτίστηκε το 2001, καθορίστηκε στα USD 38.000 με παράδοση Inchon και επαναπαράδοση Ιαπωνία. Προς την τρίτη εβδομάδα η αγορά άρχισε να ξανανεβαίνει, και ο BPI αυξήθηκε κατά περίπου USD 1.100 στις διαδρομές panamax. Το «Jin He», ένα πλοίο του 2006 στα 77.250 dwt, καθορίστηκε στα USD 53.000 ημερησίως για ένα ταξίδι με παράδοση Passero και επαναπαράδοση Skaw/ Passero, ενώ το «Seaguardian» του 1999, πλοίο στα 75.460 dwt, έκλεισε στα USD 55.000 την ημέρα με παράδοση

Passero και επαναπαράδοση Κίνα. Ο μήνας τελείωσε για την αγορά panamax με τις διαδρομές t/c του BPI να αυξάνονται ελαφρώς, δείχνοντάς μας μια σταθερότητα στην αγορά. Το «Torm Anhot», του 2004 στα 73.900 dwt, ναυλώθηκε από τους Oldendorff Carriers στα USD 60.000 την ημέρα για ένα ταξίδι από το Ρότερνταμ με την επαναπαράδοση στην Κίνα. Οι ίδιοι ναυλωτές ναύλωσαν επίσης και το «Marbella», πλοίο του 2000 και 72.500 dwt, στα USD 54.000 την ημέρα.

Αγορά Capesize

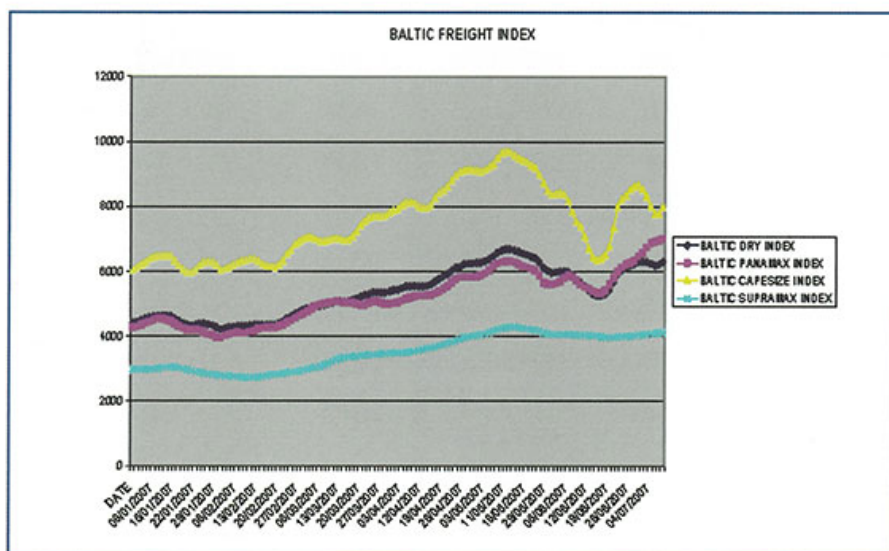
Ακολουθώντας την τάση των υπολοίπων αγορών ξηρού φορτίου, η αγορά στα capesize αντίστοιχα παρουσίασε μια κάμψη στις αρχές Ιουνίου. Ο μέσος όρος των διαδρομών TC του BCI μειώθηκε σε περίπου USD 97.000 την ημέρα. Όμως υπήρξαν κάποια ενδιαφέροντα κλεισίματα, που ήταν σε υψηλά επίπεδα. Συγκεκριμένα, το «Ina», ένα πλοίο του 2003 στα 176.400 dwt, καθορίστηκε για ένα ταξίδι στα USD 126.000 την ημέρα, καθώς επίσης και οι ναυλωτές BHP Billiton ναύλωσαν τρία capes καθ' όλη τη διάρκεια της πρώτης εβδομάδας όλα στα USD 91.000 την ημέρα (το «Formosabulk Energy», το «Beaufiks» και το «CIC Pride»). Είχαμε επίσης και μια ναύλωση για τρία χρόνια στα USD 53.000 για το «Front Climber», ένα cape των 169.000 τόνων και χτισμένο το 1991. Η δεύτερη εβδομάδα του μήνα όμως ήταν μια διαφορετική ιστορία. Οι τιμές στους ναύλους έπεσαν κατακόρυφα, σχεδόν στα USD 80.000. Λίγα ήταν τα

Πίνακας 2: Handy Fixtures

VESSEL NAME	DWT	BUILT	DELIVERY	REDELIVERY	RATE	CHARTERER
Lake Harumi	55.500	2006	China 1-10 Jul	Worldwide	\$45.000	Armada Switzerland
Equinox Seas	51.000	2002	SE Asia spot	N China	\$38.500	Chart not rep
Jaeger	52.265	2004	Spore/Jpn Rge 10-30 Jul	Worldwide	\$39.500	HMM Seoul
Tiara Ocean	52.532	2004	W Africa Spot	Worldwide	\$43.300	WBC
Azizi	52.544	2001	Houston 1-5 Jul	Spore/Jpn Rge	\$54.150	Cargill Geneva
Matumba	53.591	2005	N China 26-30 Jun	PMO	\$41.500	Chart not rep
Maritime Setoshio	55.765	2005	S China 5-15 Jul	India	\$43.000	Chart not rep
Konkar Georgios	46.000	1997	Shanghai spot	Continent	\$37.000	Daewoo S Korea
Go Trader	45.693	1996	east coast Mexico spot	east Med	\$53.500	Chart not rep
Thor Integrity	52.375	2001	US Gulf 2-9 Jul	Spore/Jpn Rge	\$56.000	Pacific Basin
Navios Arc	53.500	2003	Spore/Jpn Rge 10-25 Jul	Worldwide	\$40.500	Korea Line
Delvina	53.500	2007	US Gulf 5-15 Jul	Spore/Jpn Rge	\$55.000	Western Bulk Oslo
Nord Wave	53.609	2005	Chiwan 4-9 Jul	India	\$44.000	Chart not rep
Cake	53.577	2007	Shanghai 1-5 Jul	worldwide	\$40.000	Daeyang Shipping

Πίνακας 3: Capesize Fixtures

VESSEL NAME	DWT	BUILT	DELIVERY	REDELIVERY	RATE	CHARTERER
Mineral Kyushu	180.000	2005	Beilun 16-17 Jun	Japan	\$88.000	NYK Line Japan
Mineral China	171.128	2003	Zhangjiagang Spot	China	\$87.500	Louis Dreyfus Geneva
Cape Africa	149.000	1991	Mailao 14-18 Jun	China	\$72.500	Cargill Geneva
Bulk India	177.643	2004	Gijon 09 Jun	Sines	\$77.000	Bocimar
Olympius	171.200	2004	Algeciras 25-28 Jun	Gijon	\$88.000	K Line - Kawasaki
Jin Tai	176.000	2004	Nantong 17-18 Jun	China	\$61.500	BHP Billiton NL
Castillo de Valverde	173.764	2005	Moneypoint 23-30 Jun	Continent	\$80.000	NYK Line Japan
Go Patoro	150.108	1991	Nantong 25-27 Jun	China	\$50.000	Cargill Geneva
Ocean Queen	171.015	2004	Bayuqan 20-22 Jun	Worldwide	\$72.500	K Line
Zorbas	174.690	1996	Rizhao 13 Jun	Skaw/Passero	\$60.000	Noble Chart
Jean LD	171.908	2005	Ensted 26-28 Jun	China	\$95.000	Transfield HK
Star Europe	170.698	1986	Shanghai 10 Jun	China	\$46.000	North China Lines
Obeliks	170.454	2000	Xingang 27 Jun-7 Jul	China	\$70.000	K Line - Kawasaki
Cape Awoba	170.000	1996	Nantong 22-24 Jun	China	\$65.000	BHP Billiton NL
Chrismir	159.829	1997	China 1-5 Jul	China	\$65.000	Rio Tinto
Alpha Era	170.387	2000	Yantai 1-5 Jul	Worldwide	\$85.000	EDF



Πίνακας 4

νέα φορτία εξαιτίας του γεγονότος πολλών καθυστερήσεων στα βασικά λιμάνια φόρτωσης μεταλλεύματος και ως αποτέλεσμα οι ιδιοκτήτες κυνηγούσαν τα ίδια φορτία προκαλώντας τις τιμές να

πέσουν σε χαμηλότερα επίπεδα. Αυτή η τάση συνεχίστηκε και μέχρι μετά τη μέση του μήνα. Ο κατωτέρω πίνακας δείχνει μερικά από τα κλεισίματα που ολοκληρώθηκαν σε επίπεδα πιο χαμηλά απ' ό,τι ήμασταν εξοικειωμένοι τους τελευταίους μήνες. Μετά την απότομη πτώση όμως, η αγορά γύρισε και είχαμε μια αύξηση λίγο πιο πάνω από USD 5.000 στις διαδρομές TC του BCI. Η αγορά spot σημείωσε αύξηση και είχαμε τα ακόλουθα fixtures: Το «China Peace» (χτισμένο το 2004, 175.000 dwt) έκλεισε στα USD 105.000 την ημέρα, το «Successor» (χτισμένο το 2007, 173.764 dwt) ολοκληρώθηκε στα USD 108.500 την ημέρα, ενώ στο ίδιο επίπεδο με το «Successor» έκλεισε και το «Cape Stork» (χτισμένο το 1996, 171.000 dwt) για ένα ταξίδι από UK Continent με επαναπαράδοση Skaw/Passero.

Κλείνοντας, ο πίνακας 4 αντικατοπτρίζει την κίνηση των Baltic Dry Indices από την αρχή αυτού του έτους έως και σήμερα. ●



TOP TANKERS INC.

www.toptankers.com



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

Στα 38 πλοία ο στόλος της Stealthgas



Σύντομα ολοκληρώνεται το ναυπηγικό πρόγραμμα της ναυτιλιακής εταιρείας **Stealthgas** του **Ομίλου Βαφειά**. Η ναυτιλιακή εταιρεία, η οποία είναι εισηγμένη στο Nasdaq, αγόρασε πέντε πλοία ανεβάζοντας τον αριθμό πλοίων που απαρτίζουν το στόλο της στα 38 πλοία μεταφοράς υγραερίου, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 164.429 κ.μ.

Σήμερα ο στόλος της **Stealthgas** αριθμεί 33 πλοία μεταφοράς υγραερίου (LPG) χωρητικότη-

τας 141.912 κ.μ.

Αναλυτικότερα η ναυτιλιακή εταιρεία παρέλαβε πρόσφατα τα πλοία «Sea Bird II», «Gas Renovatio», «Gas Icon» και «Chiltern». Το «Sea Bird II» ναυπηγήθηκε το 1996, έχει χωρητικότητα 3.518 κ.μ. και απασχολείται bareboat μέχρι το Μάιο του 2009 σε διεθνή εταιρεία υγραερίου. Το «Gas Renovatio» ναυπηγήθηκε το 1997, είναι χωρητικότητας 3.313 κ.μ. και απασχολείται με χρονοναύλωση μέχρι το Ιανουάριο του 2008.

Το «Gas Icon» ναυπηγήθηκε το 1994, έχει χωρητικότητα 5.000 κ.μ. και απασχολείται με χρονοναύλωση μέχρι τον Ιούλιο του 2008 ενώ το «Chiltern» ναυπηγήθηκε το 1997, έχει χωρητικότητα 3.312 κ.μ. και χρονοναύλωση μέχρι το Μάιο του 2008. Το συνολικό τίμημα αγοράς των παραπάνω πλοίων έφτασε τα 37,65 εκατ. δολ. Παράλληλα η **Stealthgas** έχει συμφωνήσει για την αγο-

ρά πέντε πλοίων, εκ των οποίων τα τρία που ονομάζονται «Gas Kalogeros», «Gas Sikousis» και «Gas Evoluzione», τα παρέλαβε τον Ιούλιο ενώ τα άλλα δύο, «Gas Haralambos» και «Gas Sophie», θα τα παραλάβει τον Οκτώβριο του 2007.

Παράλληλα με επιτυχία ολοκληρώθηκε η διάθεση μετοχών της ναυτιλιακής εταιρείας. Ειδικότερα η **Stealthgas** διέθεσε 7.200.000 νέες μετοχές, δηλαδή 1.200.000 επιπλέον από αυτές που είχε ανακοινώσει, αντί 18 δολ. ανά μετοχή.

Τα έσοδα ανήλθαν στα 121,8 εκατ. δολ. με προοπτική να φτάσουν τα 140 εκατ. δολ. στην περίπτωση που οι ανάδοχοι ασκήσουν το δικαίωμά τους για τη διάθεση επιπλέον 1.080.000 μετοχών. Τα νέα κεφάλαια θα διατεθούν για την αγορά πέντε πλοίων μεταφοράς υγραερίου (έχουν ήδη υπογραφεί οι συμφωνίες), τη μείωση δανειακών υποχρεώσεων και την επέκταση του στόλου. ☉

Διάθεση νέων μετοχών



Έσοδα ύψους 73 εκατ. δολαρίων από τη διάθεση 5.750.000 νέων μετοχών αποκόμισε η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία **Euroseas** του κ. **Αριστείδη Πίττα**, η οποία είναι εισηγμένη στο Nasdaq.

Η τιμή διάθεσης της μετοχής ήταν 13,5 δολ. ενώ χθες η μετοχή της διαπραγματευόταν στα 14,69 δολ. Τα έσοδα από την προσφορά μετοχών θα διατεθούν για την αγορά πλοίων. Ήδη οι πρώτες κινήσεις προς την κατεύθυνση αυτή έγιναν μετά την



αγορά δύο αδελφών πλοίων τα οποία αγοράστηκαν αντί 18,7 εκατ. δολ. το ένα, μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, χωρητικότητας 33.667 dwt και 1.932 TEU το κάθε ένα, ναυπηγήθέντα το 1990 στη Νότια Κορέα.

Τα handysize «Honor River» και «Beauty River» αναμένεται να παραδοθούν στην εταιρεία τον Αύγουστο και το Σεπτέμβριο αντίστοιχα του 2007. Ο στόλος που ελέγχει η ναυτιλιακή εταιρεία αριθμεί 13 πλοία. ☉

■ Αύξηση στόλου

Συνεχίζει τις διαδικασίες ανανέωσης και ανάπτυξης του στόλου της η **Diana Shipping**. Η εισηγμένη στο NYSE ναυτιλιακή εταιρεία του κ. **Συμεών Παληού** ανακοίνωσε την ολοκλήρωση της πώλησης του capesize πλοίου «Pantelis», ενώ την ίδια στιγμή έχει υπό ναυπήγηση τρία πλοία τα οποία αναμένεται να παραλάβει το Νοέμβριο του 2007 (το πρώτο) και το δεύτερο τρίμηνο του 2010 τα άλλα δύο.

Το «Pantelis», χωρητικότητας 169.883 dwt, το οποίο ναυπηγήθηκε το 1991, πωλήθηκε αντί 81 εκατ. δολ. χωρίς τις προμήθειες και τα έσοδα θα διατεθούν για τη μείωση του τραπεζικού δανεισμού της **Diana Shipping**.

Μετά την πώληση του πλοίου, ο στόλος της **Diana** αποτελείται από 16 πλοία εκ των οποίων 13 panamax και 3 capesize, μη συμπεριλαμβανομένων των τριών υπό ναυπήγηση. ☉



Part-time MSc/PGDip in Operational and Technical Ship Management

The Department of Naval Architecture and Marine Engineering, University of Strathclyde, offers a part-time Master of Science postgraduate course in Athens, Greece, designed for people wishing to become professionals in ship and fleet management.



**K. C. LYRINTZIS
GROUP**

In association with QMS Maritime Training Ltd,
member of K. C. LYRINTZIS GROUP OF COMPANIES

FOR FURTHER INFORMATION, PLEASE CONTACT:

Mrs Katherine Lyrintzis

QMS Maritime Training Ltd. - c/o K. C. LYRINTZIS GROUP OF COMPANIES

139, Doiranis & Skra Str. - Kallithea, 176 73 - Greece

Tel: +30 210 9530680 - Fax: +30 210 9531120/1

E-mail: k.lyrintzis@kclgroup.gr, info@kclgroup.gr

www.kclgroup.gr

HOW TO APPLY:

Please fill in a form which can be obtained from the Department or QMS Maritime Training Center.

An application form can also be downloaded from

<http://www.strath.ac.uk/prospectus/applying/postgraduateapplications/>.

Please send the completed application form with all necessary documents to the Departmental contact address.

Ο Γιώργος Οικονόμου στο μετοχικό κεφάλαιο της Top Tankers



Στο μετοχικό κεφάλαιο της εισηγμένης στο Nasdaq ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας **Top Tankers** εισήλθε ο Έλληνας εφοπλιστής **Γιώργος Οικονόμου**.

Αναλυτικότερα, η Top Tankers του εφοπλιστή **Ευάγγελου Πιστιόλη** προχώρησε σε αύξηση μετοχικού κεφαλαίου διαθέτοντας με ιδιωτική τοποθέτηση 2,1 εκατομμύρια κοινών μετοχών σε εταιρείες συμφερόντων του κ. Γιώργου Οικονόμου, ο οποίος ελέγχει την επίσης εισηγμένη στο αμερικανικό χρηματιστήριο ναυτιλιακή εταιρεία Dry Ships. Το συνολικό ακαθάριστο προϊόν της τοποθέτησης έφτασε περίπου τα 14,3 εκατ. δολ., τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για αγορές νέων πλοίων, ως κεφάλαιο κίνησης, καθώς και για γενικότερους εταιρικούς σκοπούς.

Σύμφωνα με πρόσφατες επίσημες γνωστοποιήσεις και ύστερα από την τελευταία τοποθέτηση, ο κ. Οικονόμου κατέχει περίπου 3,7 εκατ. μετοχές της Top Tankers, που αντιστοιχούν περίπου στο 10,5% του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας, ενώ η οικογένεια Πιστιόλη ελέγχει περίπου το 15% της εταιρείας. Σύμφωνα με τις διευκρινίσεις που δόθηκαν από την εταιρεία, η συγκεκριμένη κίνηση δεν αφορά αποκλειστικά και μόνο μια επενδυτική κίνηση.

Εν τω μεταξύ, η εταιρεία του κ. Πιστιόλη προχώρησε σε συμφωνία αγοράς τριών πλοίων ξηρού

φορτίου θέλοντας να εκμεταλλευθεί την καλή πορεία που έχει ήδη και αναμένεται να έχει και στο μέλλον ο συγκεκριμένος τομέας.

Συγκεκριμένα, η ναυτιλιακή εταιρεία αγόρασε τα εξής πλοία:

- Supramax 51.200 dwt, ναυπήγησης 2002 στην Κίνα. Το πλοίο θα επαναναλωθεί στους πωλητές για περίοδο δεκαοκτώ μηνών με καθαρά ημερήσια έσοδα \$25.650 σε βάση bareboat.
- Panamax 73.506 dwt, ναυπήγησης 1995 στη Νότιο Κορέα. Το πλοίο θα χρονοναυλωθεί για περίοδο 24-26 μηνών με καθαρά ημερήσια έσοδα \$29.700.
- Handymax 45.526 dwt, ναυπήγησης 2000 στις Φιλιππίνες. Το πλοίο θα χρονοναυλωθεί για περίοδο 14-16 μηνών με καθαρά ημερήσια έσοδα \$22.000.

Τα πλοία προβλέπεται να παραδοθούν στην εταιρεία στο διάστημα από το Σεπτέμβριο του 2007 έως τον Ιανουάριο του 2008.

Το κόστος για την αγορά των πλοίων θα ανέλθει περίπου στα 149,1 εκατ. δολ. Η εταιρεία σκοπεύει να χρηματοδοτήσει την αγορά των πλοίων μέσω νέου δανεισμού, αλλά και μέσω των καθαρών εσόδων ύψους 29,46 εκατ. δολ. που προέκυψαν από την πρόσφατη διάθεση 4,3 εκατομμυρίων κοινών μετοχών. ☉

■ Νέες παραλαβές

Το δεύτερο δεξαμενόπλοιο από μια σειρά οκτώ αδελφών πλοίων παρέλαβε η **Tsakos Energy Navigation (TEN)**.

Πρόκειται για το Aframax «**Sakura Princess**», τύπου Desing New Aframax (DNA). Ο συγκεκριμένος τύπος δίνει στο πλοίο την ευελιξία και τη δυνατότητα να προσεγγίζει λιμάνια σε ΗΠΑ, Νότιο Αμερική και Καραϊβική που δεν είναι δυνατή στους συνήθεις τύπους των Aframax.

Το «Sakura Princess» έχει χωρητικότητα 105.000 dwt και ναυπηγήθηκε στα ναυπηγεία Sumitomo Heavy Industries της Ιαπωνίας. Τα υπόλοιπα έξι δεξαμενόπλοια αναμένεται να παραδοθούν τις χρονιές 2008, 2009 και 2010.

Τέλος, η TEN αναμένεται να παραλάβει επιπλέον τρία δεξαμενόπλοια, ανεβάζοντας τον αριθμό του στόλου της στα 53 πλοία συνολικής χωρητικότητας 5,7 εκατ. dwt. ☉

■ Ο Λ. Κολλάκης αγοράζει το στόλο της Chiquita

Σε μια σημαντική επιχειρηματική κίνηση προέβη ο κ. **Λου Κολλάκης** με την αγορά του μεγαλύτερου μέρους του στόλου της εταιρείας **Chiquita** έναντι 227 εκατομμυρίων δολαρίων.

Πρόκειται για δώδεκα πλοία, από τα οποία οκτώ είναι ψυγεία και τέσσερα μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων. Στη συμφωνία συμμετέχει και ο Κύριος πλοιοκτήτης κ. Γιάννης Κούσης με την εταιρεία Eastwind Maritime. Οι δύο επιχειρηματίες συνέστησαν την εταιρεία Seven Hills, η οποία θα διαχειρίζεται τα 12 πλοία. Από αυτά τα οκτώ ανήκουν στον κ. Κολλάκη και τα τέσσερα στον κ. Κούση. Βάσει της συμφωνίας, η Seven Hills δεσμεύεται να είναι ο αποκλειστικός προμηθευτής - μεταφορέας της Chiquita για τα φορτία προς την Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική. ☉

Maritime Cyprus 2007

Conference, 23-26 September

Evagoras Lanitis Centre "Charoupomilos" Limassol



A leading event

that brings

together the world's

shipping community

stay tuned...



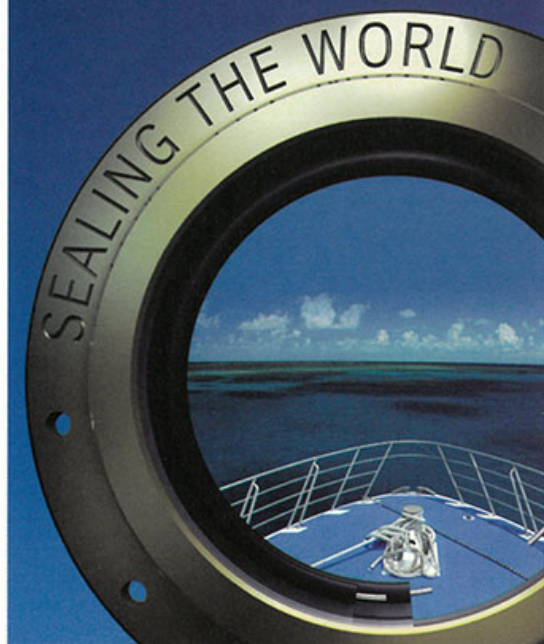
For further information:

Department of Merchant Shipping, Ministry of Communications and Works

P.O. Box 56193, 3305 Limassol, Cyprus, Tel: +357 25848100, Fax: +357 25848134

Email: maritimecyprus@dms.mcw.gov.cy, Website: www.shipping.gov.cy

Simplex-Compact®



Simplex-Compact®

More than 50 years of know-how makes us one of the leaders in stern tube seals' technology. Safe and reliable, the right solution for your vessel. Go for it – contact us!

Our Representative:
MIE Company (Greece) Limited
E-mail: commercial@mie.gr
www.miegroup.com.cy

Blohm + Voss Industries GmbH
Hermann-Blohm-Str. 5
20457 Hamburg, Germany
Phone: +49 40 3011 - 2639
Fax: +49 40 3011 - 1950
E-mail: salesms.bvi@thyssenkrupp.com
www.simplex-turbulo.com

ThyssenKrupp Marine Systems



ThyssenKrupp

Η Quintana Maritime μειώνει την ηλικία του στόλου της

Σε πώληση και επαναμίσθωση επτά πλοίων της προχώρησε η εισηγμένη στο Nasdaq, ελληνικών συμφερόντων, ναυτιλιακή εταιρεία **Quintana Maritime**. Η σύμβαση, που ονομάζεται sales and lease back, επισυνάφθηκε με την εταιρεία Glitnir Finance A.S. και θα αποφέρει καθαρά έσοδα ύψους 250 εκατ. δολ. στην Quintana.

Η κίνηση αυτή συμβάλλει στη μείωση του μέσου όρου ηλικίας του στόλου και στην απόκτηση επιπλέον ρευστότητας, την οποία η Quintana θα διαθέσει για να εκμεταλλευθεί τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται στην αγορά.

Τα πλοία που πουλήθηκαν είναι τα παλαιότερα της εταιρείας (όλα ναυπηγήθηκαν πριν από το 2000) και συγκριμένα το «Coal Glory», το οποίο ναυπηγήθηκε το 1995, και τα «Iron Man», «Linda Leah», «Barbara», «Coal Age», «Fearless I» και «King Coal», τα οποία ναυπηγήθηκαν το 1997.



Βάσει της συμφωνίας η **Quintana Maritime** θα διαχειρίζεται τα ανωτέρω πλοία για οκτώ χρόνια

καταβάλλοντας μέσο ημερήσιο bareboat ναύλο 12.700 δολ. για κάθε πλοίο. Η ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία θα συνεχίσει να έχει την εμπορική και τεχνική εκμετάλλευση των πλοίων, τα οποία θα παραμείνουν στο στόλο της τα επόμενα οκτώ χρόνια. ☉

Η τέταρτη μεγάλη συμφωνία της Metrostar

Κέρδη 300 εκατομμυρίων δολαρίων αποκόμισε η **Metrostar** του **Θεόδωρου Αγγελόπουλου** από την πώληση εννέα πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου στην **Genco Shipping & Trading** του **Πήτερ Γεωργιόπουλου**.

Με την αγορά των εννέα πλοίων ο στόλος της Genco διαμορφώνεται στα 28 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, συνολικής χωρητικότητας 2.559.000 dwt με μέσον όρο ηλικίας τα 8 χρόνια. Τα τέσσερα από τα εννέα πλοία που απέκτησε η Genco ναυλώθηκαν για τα επόμενα τρία έως τέσσερα χρόνια.

Ειδικότερα: Το «Ferro Goa» που μετονομάστηκε σε «Genco Augustus», 180.000 dwt, και το «Ferro Fos», που μετονομάστηκε σε «Genco Tiberius», 175.000 dwt, ναυπηγήθηκαν το 2007, είναι ναυλωμένα στην Cargill για 35-39 μήνες με μέσο ημερήσιο ναύλο 45.263 δολ. (το κάθε πλοίο).

Στην Cargill, επίσης, είναι ναυλωμένο το «Genco Titus» (177.000 dwt), το οποίο θα παραληφθεί το τέταρτο τρίμηνο του 2007. Το «Genco Titus» ναυλώθηκε για 48 μήνες με μέσο ημερήσιο ναύλο 45.000 δολ. Το «Genco London» (177.000 dwt), που θα παραληφθεί και αυτό το τέταρτο τρίμηνο του 2007, ναυλώθηκε με ημερήσιο ναύλο 57.500 δολ. στη S.K. Shipping για διάστημα 35-39 μήνες.

Τέλος, τα πλοία «Genco Constantine» (180.000 Dwt), «Genco Hadrian» (170.000 dwt), «Genco Commodus» (170.500 dwt), «Genco Maximus» (170.500 dwt) και «Genco Claudius» (170.000 dwt) θα παραληφθούν από τα ναυπηγεία το δεύτερο τρίμηνο του 2008 μέχρι και το τρίτο τρίμηνο του 2009. ☉



■ Diana Shipping

Το πλοίο «Semirio» ναύλωσε η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία, εισηγμένη στο NYSE, **Diana Shipping** στην BHP Billiton Marketing AG.

Η ναύλωση αφορά το χρονικό διάστημα τεσσάρων χρόνων και η Diana Shipping αναμένει τα δύο πρώτα χρόνια ημερήσιο ναύλο ύψους 51.000 δολ. ενώ τα υπόλοιπα

δύο χρόνια ο ναύλος θα είναι 31.000 δολ.

Το πλοίο ναυπηγήθηκε στα ναυπηγεία Shanghai Waigaoqiao και έχει χωρητικότητα 174.262 dwt.

Επίσης η ναυτιλιακή εταιρεία του πλοιοκτήτη κ. Συμεών Παληού ναύλωσε στη Hanjin Shipping Co., Ltd, Seoul, το πλοίο μεταφοράς ξηρού φορτίου «Oceanis».

Η ναύλωση που αφορά τη χρονική περίοδο των 22 (ελάχιστη περίοδος) μέχρι των 25 μηνών, θα αποφέρει στην εταιρεία ημερήσιο ναύλο 40.000 δολ.

Το Panamax dry bulk carrier «Oceanis» έχει χωρητικότητα 75.211 dwt και χτίστηκε το 2001.



■ Tsakos Energy Navigation (TEN)

Η εισηγμένη στο NYSE ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία **Tsakos Energy Navigation** ανακοίνωσε την τριετή χρονοναύλωση του πλοίου «Bosporos».

Το πλοίο, που είναι χωρητικότητας 37.340 dwt, τύπου «1B ice-class» και αναμένεται να παραληφθεί από τα ναυπηγεία Hyundai Mipo Dockyard στο τέλος Αυγούστου, θα ναυλωθεί

σε ευρωπαϊκή εταιρεία. Η συμφωνία ναύλωσης περιλαμβάνει και συμμετοχή της TEN στα επιπλέον κέρδη κατά 50%. Τα έσοδα για την TEN από τη συγκεκριμένη ναύλωση αναμένεται να ανέλθουν στα 21 εκατ. δολ.

Επιπλέον, η TEN ναύλωσε για δύο χρόνια το «Sakura Princess» σε πετρελαιοειδή εταιρεία με ένα μίνιμουμ ναύλο και συμμετοχή 50/50 στα επιπλέον κέρδη.

■ Excel Maritime

Η εισηγμένη στο NYSE, ελληνικών συμφερόντων, ναυτιλιακή εταιρεία **Excel Maritime** ανακοίνωσε τη ναύλωση των πλοίων M/V «Powerful» και M/V «Princess I».

Το πρώτο πλοίο χρονοναυλώθηκε για την περίοδο των 23 (ελάχιστη) μέχρι 25 μηνών με ημερήσιο ναύλο 39.000 δολ. Το panamax dry bulk carrier «Powerful» έχει χωρητικότητα 70.083 dwt, χτίστηκε το 1994 και αποκτήθηκε από την εταιρεία το Μάρτιο του 2005. Το «Princess I» ναυλώθηκε για το διάστημα 22 (ελάχιστο) μέχρι 24 μηνών και θα αποφέρει ημερήσιο ναύλο στην εταιρεία 30.000 δολ. Το «Princess I» είναι τύπου handymax dry bulk carrier, χωρητικότητας 38.858 dwt, ναυπηγήθηκε το 1994 και η Excel Maritime το απέκτησε το Φεβρουάριο του 2005. ☉



■ Κοινοπραξία Ομίλου Ρέστη και Constellation Energy



Κοινή εταιρεία με στόχο τον έλεγχο και τη διαχείριση πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου ίδρυσαν η **Mineral Transport Holdings**, εταιρεία που ελέγχεται από μέλη της οικογένειας Ρέστη, και η **Constellation Bulk Energy Holdings**, θυγατρική της Constellation Energy με έδρα τη Βολτιμόρη.

Ειδικότερα, ο όμιλος Constellation Energy μέχρι σήμερα δεν είχε επενδύσεις στη ναυτιλία, αλλά έχει ναυλωμένο ένα μεγάλο αριθμό πλοίων τα οποία μεταφέρουν άνθρακα σε λιμάνια των Βορείου και Νοτίου Αμερικής, Ευρώπης, Αφρικής και Ασίας. Σημειώνεται ότι η Constellation Energy είναι μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες παραγωγής ενέργειας στις ΗΠΑ.

Ο Όμιλος Ρέστη είναι ένας από τους σημαντικότερους ιδιωτικούς ναυτιλιακούς ομίλους, με ενενήντα και πλέον πλοία στην κατοχή του.

Στη νέα εταιρεία που ονομάζεται Bulk Energy Transport, θα μετέχουν ισότιμα τα δύο μέρη. Η Bulk Energy Transport θα αναλάβει άμεσα τη λειτουργία ενός στόλου που αποτελείται από πέντε capesize πλοία και ένα panamax συνολικής χωρητικότητας 1 εκατ. dwt.

Την τεχνική διαχείριση των πλοίων της νέας εταιρείας θα αναλάβει η θυγατρική εταιρεία του Ομίλου Ρέστη, η Enterprises Shipping και Trading S.A., ενώ την εμπορική διαχείριση η Constellation. ☉

Νέο δεξαμενόπλοιο για την Arcadia Shipmanagement



Στα ναυπηγεία της Hyundai Heavy Industries της Νοτίου Κορέας έγινε η παράδοση ενός νεότευκτου δεξαμενοπλοίου, του «Aegean Navigator», τύπου suezmax 159.000 dwt, ιδιοκτησίας Arcadia Shipmanagement.

Στην τελετή ονοματοδοσίας παρευρέθησαν ανώτατα στελέχη του ναυπηγείου, αντιπρόσωποι των πλοιοκτητών και της διαχειρίστριας εταιρείας, καθώς και παράγοντες της βιομηχανικής και ναυτιλιακής κοινότητας.

Το όνομα του δεξαμενόπλοιου δόθηκε από την ανάδοχο κ. Τίνα Μανιά, κόρη του διευθύνοντος συμβούλου της ναυτιλιακής εταιρείας Arcadia Shipmanagement, κ. Νικολάου Μανιά.

Ακολούθησαν ο καθαγιασμός του πλοίου από τον ορθόδοξο ιερέα της εκκλησίας του Pusan και η έπαρση της ελληνικής σημαίας.

Το «Aegean Navigator» είναι το τρίτο δεξαμενόπλοιο του τρέχοντος επενδυτικού προγράμματος της Arcadia, το οποίο συμπεριλαμβάνει τη ναυπήγηση επτά σύγχρονων δεξαμενοπλοίων. Το πρόγραμμα θεωρείται το μεγαλύτερο παγκοσμίως σε αριθμό πλοίων άνω των 100.000 dwt για τη μεταφορά αργού πετρελαίου, με παράδοση όλων των πλοίων εντός του 2007.

Το πρώτο, το «Aegean Myth», και το δεύτερο,

«Aegean Power», παρελήφθησαν πρόσφατα από τα ναυπηγεία της Samsung της Νοτίου Κορέας.

Τα υπόλοιπα τέσσερα, ένα suezmax 159.000 dwt από τα ναυπηγεία της Hyundai και τρία aframax



δεξαμενόπλοια των 115.000 dwt, από τη Samsung της Νοτίου Κορέας, θα παραληφθούν σταδιακά τους προσεχείς μήνες και μέχρι το τέλος του 2007.

Σε όλα τα νέα πλοία υψώνεται η ελληνική σημαία και με την ολοκλήρωση του προγράμματος εντός του 2007, η Arcadia θα διαχειρίζεται έναν από τους νεότερους στόλους παγκοσμίως, αποτελούμενο από 15 δεξαμενόπλοια, όλα διπλού κελύφους, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 1.800.000 dwt και μέσης ηλικίας μικρότερης των 3 ετών. ☉

Marshall Islands: Διατηρεί το Qualship 21 από το USCG

Η International Registries, Inc. (IRI), η οποία διαχειρίζεται το νηολόγιο των Marshall Islands, επιβεβαίωσε πρόσφατα με το United States Coast Guard (USCG) ότι συνεχίζει να διατηρεί το Qualship 21 Status. Είναι αξιοσημείωτο ότι αυτή είναι η τρίτη συνεχόμενη χρονιά που το νηολόγιο των Marshall Islands διατηρεί με επιτυχία το Qualship 21, το οποίο είναι μια πρωτοβουλία του USCG.

Το πρόγραμμα Qualship 21 τέθηκε σε εφαρμογή από το USCG τον Ιανουάριο του 2001, με σκοπό να δώσει κίνητρα έτσι ώστε να εξαλειφθούν φαινόμενα κακοδιαχείρισης πλοίων στη ναυτιλία. Αυτή η πρωτοβουλία παρέχει επιβράβευση σε πλοία υψηλής ποιότητας, που είναι εγγεγραμμένα σε νηολόγια τα οποία πληρούν τις προϋποθέσεις που έχει θέσει το USCG, και εκτείνεται από ένα διετούς διάρκειας «Certificate of Compliance» για τα δεξαμενόπλοια, που περιλαμβάνει λιγότερες επισκέψεις στο ενδιάμεσο, μέχρι και περιορισμένης εκτάσεως ελέγχου από Port State Control (PSC) στα φορτηγά πλοία για 2 χρόνια. Επιπλέον, τα πιστοποιημένα κρουαζιερόπλοια «κερδίζουν» δημόσια αναγνώριση γι' αυτήν την επιτυχία.

Η επιβράβευση του νηολογίου των Marshall Islands, ενός από τα «leading open registries» στον κόσμο, αποτελεί σημαντική ώθηση και αναγνώριση για τη συνέχεια, αφού μόνο ένα ακόμη μεγάλο open registry κατάφερε να επιβραβευθεί με το Qualship 21, αλλά δεν κατάφερε να το διατηρήσει παραπάνω από ένα χρόνο.

«Πάντοτε πιστεύαμε και λέγαμε ότι το PSC αποτελεί τον πιο σοβαρό μηχανισμό κατάταξης για τα νηολόγια/σημαίες. Με τη διατήρηση του USCG Qualship 21 Status από τα Marshall Islands, τα οφέλη της νηολόγησης πλοίων με σημαία Marshall Islands συνεχίζουν να εκτείνονται σε πλοιοκτήτες, διαχειρίστριες εταιρείες και ναυλωτές, οι οποίοι διατηρούν τις εμπορικές τους δραστηριότητες στην Αμερική», δήλωσε ο Bill Gallagher, πρόεδρος της IRI. Με ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 20% ετησίως από το 2001 (σε Gross Tonnage), το νηολόγιο των Marshall Islands έκλεισε το δεύτερο τρίμηνο του 2007 με περισσότερα από 1.500 εγγεγραμμένα πλοία και συνολικά 36,2 εκατομμύρια κόρους ολικής χωρητικότητας. ☉



KATRADIS MARINE ROPES INDUSTRY S.A.

ESTD 1936

Pioneers in Quality Perfection



**SINGLE & DOUBLE BRAIDED ROPES
MADE OF **POLYPROPYLENE**, **NYLON** & **POLYESTER**,
MIXED MOORING ROPES & TAILS FOR TANKERS,
SHIP TO SHIP & DOCKSIDE RUBBER FENDERS, STEEL WIRE ROPES,
ANODES, STUDLINK CHAINS & ANCHORS,
MARINE PAINTS "SHARK", SAFETY EQUIPMENT,
CONTAINER SECURING SYSTEMS, ALLOY STEEL LIFTING CHAINS,
PORT DEVELOPMENT EQUIPMENT,
250T TESTING SERVICES**



MEMBER OF INTERTANKO & U.S. CORDAGE INSTITUTE

HEAD OFFICE: 11 Psarron str. 186 48 Piraeus - Greece, phone: +30 210 4060 300 - 499 (200 lines)

fax: +30 210 4626268, url: www.katradis.com, e-mail address: info@katradis.com

PIREAS 2007



Αριστερά: Από το επίσημο δείπνο, όρθιοι από αριστερά ο κ. Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης και δεξιά του ο πρόεδρος της Ένωσης Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων Γιάννης Παχούλης. Καθιστοί οι κ.: υφυπουργός Ανάπτυξης Αναστάσιος Νεράτζης και δίπλα του ο γεν. γραμματέας του ΥΕΝ, καθηγητής Ιωάννης Τζωάννος.
Επάνω: Από το συνέδριο στο Μέγαρο Μουσικής.

Με μεγάλη επιτυχία το Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων διοργάνωσε και φέτος τη διεθνή εκδήλωση PIREAS 2007. Οι φετινές εκδηλώσεις τελούσαν υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, του Δήμου Πειραιά, του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων καθώς και των Πανεπιστημίων Πειραιά και Αιγαίου.

Το PIREAS 2007 πλαισιώθηκε από το 3ο Διεθνές Συνέδριο Ναυλομεσιτών, που διοργανώθηκε στο Μέγαρο Μουσικής και είχε ως θέμα τη «Μετα-

μόρφωση της Ναυτιλίας». Η έναρξη του συνεδρίου έγινε από τον υφυπουργό Ανάπτυξης Αναστάσιος Νεράτζης ενώ απηύθυναν χαιρετισμούς οι κ. Παναγιώτης Φασούλας, δήμαρχος Πειραιά, και Ιωάννης Τζωάννος, γενικός γραμματέας ΥΕΝ. Στη συνέχεια, ομιλητές από διάφορους κλάδους της ναυτιλίας ανέπτυξαν επίκαιρα θέματα που άπτονται της καινοτομίας της εισαγωγής ναυτιλιακών εταιρειών στα διεθνή χρηματιστήρια με αντίλογο την παραδοσιακή ιδιωτική πλοιοκτησία εταιρεία. Οι εκδηλώσεις κορυφώθηκαν με το επίσημο δείπνο στο Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας

του Αγ. Κοσμά.

Η προσέλευση των καλεσμένων ξεπέρασε κάθε προηγούμενο με τους συμμετέχοντες να αγγίζουν τους 3.500. Μέλη της κυβέρνησης και του Κοινοβουλίου, πρέσβεις και άλλοι επίσημοι από την Ελλάδα και το εξωτερικό, ναυλομεσίτες, πλοιοκτήτες, ναυλωτές, υψηλόβαθμα στελέχη ναυτιλιακών και ασφαλιστικών εταιρειών, τραπεζών κ.λπ. έδωσαν το παρών στη μεγάλη γιορτή της ναυτιλίας και διασκέδασαν μέχρι πρωίας.

Τις εκδηλώσεις PIREAS 2007 υποστήριξαν χορηγικά μεγάλες ελληνικές και διεθνείς εταιρείες. ☉

■ **Νέο εκθεσιακό - συνεδριακό κέντρο στον Πειραιά**

Δημοσιεύτηκε η προκήρυξη διαγωνισμού για την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση του νέου σύγχρονου εκθεσιακού - συνεδριακού κέντρου του ΟΛΠ στην περιοχή Παλατάκι, μετά από απόφαση που έλαβε το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς.

Σύμφωνα με τη γραπτή ανακοίνωση του ΟΛΠ, το εκθεσιακό κέντρο είναι ένα μεγάλο έργο που θα εξασφαλίσει τη συνέχιση της διοργάνωσης μεγάλων διεθνών εκθέσεων στον Πειραιά, θα αξιοποιήσει τις ολυμπιακές επενδύσεις, θα αναβαθμίσει σημαντικά την περιοχή, θα τονώσει την επιχειρηματική δραστηριότητα και θα δημιουργήσει πολλές νέες θέσεις εργασίας.

Το έργο, προϋπολογισμού 80 εκατ. ευρώ, είναι αυτοχρηματοδοτούμενο και ο χρόνος παραχώρησης θα ανέρχεται στα 25 χρόνια.

Η κατασκευή του νέου διεθνούς εκθεσιακού - συνεδριακού και επιχειρηματικού κέντρου θα πραγματοποιηθεί σε έκταση 75.000 τ.μ. στην περιοχή της χερσαίας λιμενικής ζώνης Παλατάκι, η οποία φιλοξενεί την ανερχόμενη δραστηριότητα της κρουαζιέρας, με γειτονικό ελικοδρόμιο.

Το έργο προγραμματίζεται να ολοκληρωθεί σε δύο χρόνια, με προοπτική να εγκαταστήσει τη λειτουργία του φιλοξενώντας τα Ποσειδώνια του 2010.

Ο κυρίως εκθεσιακός χώρος θα διαμορφωθεί οριζόντια σε περίπου 35.000 τ.μ. κατά τα διεθνή πρότυπα με δυνατότητα εξυπηρέτησης ποικίλων εκθεμάτων μεγάλων διαστάσεων. Στην υπόλοιπη έκταση θα αναπτυχθούν συμπληρωματικές με το κέντρο χρήσεις, συνεδριακών αιθουσών, γραφείων, χώρων εστίασης, καταστημάτων κ.λπ. για την πλήρη εξυπηρέτηση των αναγκών επισκεπτών και διοργανωτών. Επίσης προβλέπονται χώροι στάθμευσης περίπου 2.000 θέσεων, υπαίθριοι και ημιυπόγειοι. ☉

Τελετή αποφοίτησης ΑΕΝ Μακεδονίας



Με την παρουσία εκπροσώπων των ναυτιλιακών εταιρειών έγινε η τελετή αποφοίτησης στην ΑΕΝ Μακεδονίας του εκπαιδευτικού έτους 2006-2007.

Στη διάρκεια της ομιλίας του, ο διευθυντής της Σχολής Μηχανικών, Γ. Κοτζαμάνης, μεταξύ άλλων, ευχαρίστησε τις ναυτιλιακές εταιρείες για τη βοήθεια «που ποικιλοτρόπως μας προσφέρουν σε όλη τη διάρκεια του έτους, όπως και για την αγάπη με την οποία περιβάλλουν τους δόκιμους που υπηρετούν στα πλοία τους, αποδεικνύοντας έτσι την πίστη τους στον Έλληνα ναυτικό».

Στην τελετή παρέστησαν ο διοικητής Β' περιφέ-

ρειας Λ.Σ. Βόλου, ο καθηγητής ΑΠΘ στο Σχεδιασμό και Οργάνωση Συστημάτων Μεταφοράς Αριστοτέλης Νανιόπουλος και ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ Ευάγγελος Κούζιλος.

Επίσης παρευρέθησαν οι εκπρόσωποι των εταιρειών: Alpha Tankers & Freighters International, Anangel Maritime Serv., Kristen Navigation, Marangas, Avin International, Costamare Shipping Co., Eletson Corporation, Euronav Ship Management (Hellas), European Product Carriers, Marmaras Navigation, Delta Tankers, Springfield Shipping Co. ☉

Το Propeller Club βραβεύει μαθητές

Με την ευκαιρία του εορτασμού της Ημέρας του Εμπορικού Ναυτικού, που γιορτάζεται στις 30 Σεπτεμβρίου, το International Propeller Club of the United States, Port of Piraeus σε συνεργασία με το υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων προκήρυξε πανελλήνιο διαγωνισμό με θέμα: «Η θάλασσα ως σημαντική πηγή πλούτου, ευημερίας και ανάπτυξης πολιτισμού για την Ελλάδα». Στο διαγωνισμό μετείχαν μαθητές της Γ' τάξης του γυμνασίου από όλα τα γυμνάσια της χώρας. Τα γραπτά αξιολογήθηκαν από τριμελή επιτροπή καθηγητών του υπουργείου Παιδείας και προκρίθηκαν τα γραπτά τριών μαθητών, οι οποίοι με σει-

ρά επιτυχίας είναι οι ακόλουθοι:

1ο Βραβείο (1.500 ευρώ εις μνήμην Αντωνίου Χανδρή): Νικηφόρος Πασαλίδης - Γυμνάσιο Νέας Τρίγλιας, Χαλκιδικής.

2ο Βραβείο (1.000 ευρώ): Μαρία Πετρίτη - Γ' Γυμνάσιο Πειραιά.

3ο Βραβείο (500 ευρώ): Κωνσταντίνος Γκαρβέλης - Β' Γυμνάσιο Λάρισας.

Τα βραβεία θα επιδοθούν στη διάρκεια του διεθνούς συνεδρίου του International Propeller Club of the United States, που θα διεξαχθεί στις 2-5 Οκτωβρίου 2007. ☉

Ευχαριστήρια επιστολή

Από τους διευθυντές της ΑΕΝ Μακεδονίας κ. Αθανάσιο Καρπώνη (Πλοιάρχων) και Γεώργιο Κοτζαμάνη (Μηχανικών) λάβαμε την παρακάτω ευχαριστήρια επιστολή: Όπως κάθε χρόνο έτσι και φέτος οι σπουδαστές του ΣΤ' εξαμήνου της ΑΕΝ Μακεδονίας πραγματοποίησαν την εκπαιδευτική τους εκδρομή.

Η Σχολή Πλοιάρχων επισκέφθηκε ναυπηγεία της Βουλγαρίας (Russe-Varna) και της Ρουμανίας (Constanta), ενώ η Σχολή Μηχανικών τις εγκαταστάσεις της Man στο Μόναχο και το Augsburg καθώς και το Τεχνολογικό Μουσείο Μονάχου.



Η ΑΕΝ Μακεδονίας ευχαριστεί θερμά τις παρακάτω ναυτιλιακές εταιρείες που συνέβαλαν οικονομικά στην πραγματοποίηση αυτών των εκδρομών (η αναφορά τους γίνεται κατά αλφαβητική σειρά).

Alpha Tankers & Freighters International, ANEK Lines, AVIN International, Costamare Shipping Co., Eastern Mediterranean Maritime Ltd, Eletson Corporation, Euronav Ship Management (Hellas), Golden Union, Louis Cruises, Marmaras Navigation, Polembros, Springfield Shipping Co.

Οι διευθυντές των Σχολών
Πλοιάρχων Καρπώνης Αθανάσιος
Μηχανικών Κοτζαμάνης Γεώργιος



Επάγγελμα Πλοίαρχος

Έχει κανείς από εμάς διερωτηθεί ποτέ τι σημαίνει να είσαι πλοίαρχος;

Πλοίαρχος είναι ο επικεφαλής του πλοίου. Δεν έχει κατά κανόνα μετοχική συμμετοχή, ούτε είναι μόνιμος υπάλληλος. Μέχρι εκεί ξέρουμε όλοι. Υπάρχουν όμως πτυχές στο υποτιμημένο αυτό επάγγελμα, που ο πολύς κόσμος αγνοεί.

Εκτός από κατά περίπτωση γιατρός και παπάς, ο πλοίαρχος έχει και άλλα καθήκοντα, τα οποία στην κυριολεξία τού φορέθηκαν από ένα άλλο εμπλεκόμενο μέρος: το κράτος. Ο ίδιος ο πλοίαρχος ουδέποτε ερωτήθηκε και ουδέποτε συμφώνησε σ' αυτά. Απλώς τα αναλαμβάνει κάθε φορά που υπογράφει για να πάρει την πλοιαρχία κάποιου πλοίου, μη συνειδητοποιώντας ίσως κάθε φορά περί τίνος πρόκειται.

Του Άλκη Κορρέ

Ο πλοίαρχος ανάλογα με τις περιστάσεις μπορεί να γίνει πασίγνωστος ή άγνωστος. Η συμμετοχή του, π.χ., σε διάσωση ναυαγών ή μεταναστών κατά κανόνα περνάει στα ψιλά γράμματα. Αντίθετα, αν έχει την ατυχία να εμπλακεί σε ναυτικό ατύχημα - ιδιαίτερα δε σε ακτοπλοϊκό βαπόρι - γίνεται πασίγνωστος όταν οδηγείται με χειροπέδες στη φυλακή μπροστά από τις κάμερες. Οι χειροπέδες φαίνεται να είναι απαραίτητες κατά τους συνοδευόντες αυτόν, δεδομένου ότι μπορεί να ξεφύγει από τους αστυνομικούς, να τρέξει στο πλοίο του, να σαλπάρει και να γίνει πρόξενος και άλλου ατυχήματος. Ας αντιπαρέλθουμε τον υπερβάλλοντα ζήλο των οργάνων και ας προσέξουμε την ασυμμετρική αντιμετώπιση: Άγνωστος στα καλά, διαπομπευόμενος στα κακά, ακόμα και όταν τελικά αποδειχθεί ότι δεν έχει προσωπική ευθύνη.

Θα αποφύγω να κάνω αναφορές σε συγκεκριμένα περιστατικά τα τελευταία χρόνια, για να μην κατηγορηθώ ότι αμφισβητώ την κρίση συγκεκριμένης εξουσίας. Δεν μπορεί όμως κανείς να με κατηγορήσει αν ισχυριστώ ότι η ιδιότητα του πλοίαρχου προσφέρεται για δημιουργία εντυπώσεων στο κοινό.

Η επικοινωνιακή λογική έχει ως εξής: Έγινε η ζημιά, συνελήφθη ο υπαίτιος, άρα λειτουργεί το κράτος. Για το κοινό των ειδήσεων που περιμένει στην τηλεόρασή του να έρθει η ώρα για τα αθλητικά και τον καιρό, το ζήτημα έχει λήξει. Μπορεί να έχει λήξει για τον τηλεθεατή, έχει όμως μόλις αρχίσει για τον πλοίαρχο, ο οποίος ξέρει καλά πόσο εύκολο είναι να βρεθεί - τουλάχιστο σε πρώτο στάδιο - στο ρόλο του αποδιοπομπαίου τράγου.

Βέβαια, ο πλοίαρχος είναι χρήσιμος όταν το κράτος τού ζητάει πληροφορίες έξω

από τα καθήκοντά του ή όταν εκτελεί ανακριτικό έργο για λογαριασμό της σημαίας σε κάποιο απόμακρο μέρος του πλανήτη. Ξέρει επίσης ότι δεν μπορεί ποτέ να αναμένει την παραμικρή αμοιβή γι' αυτές τις υπηρεσίες, ενώ θα θεωρηθεί υπεύθυνος για την όποια στραβή συμβεί κατά την εκτέλεση αυτών.

Εκείνο όμως που δεν είναι ιδιαίτερα γνωστό είναι ότι, υπό κάποιες προϋποθέσεις, ο πλοίαρχος μπορεί να βρεθεί προσωπικά υπεύθυνος προς τρίτους, αν κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του διέπραξε αδικоπραξία, οπότε στην περίπτωση αυτή ενδέχεται να ευθυνεται εις ολόκληρον μαζί με τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή. Εδώ μου φαίνεται ότι ο τρόπος σκέψης του Έλληνα νομοθέτη είναι παράλληλος με την άλλη, μοναδική στην Ελλάδα, περίπτωση αυτή του «εταιρικού εκπροσώπου», για το οποίο θέμα υπόσχομαι να επανέλθω, ο οποίος φέρει απεριόριστη προσωπική ευθύνη για οφειλές της εταιρείας προς την εφορία, το ΝΑΤ και όχι μόνο.

Με τις ρυθμίσεις της προηγούμενης παραγράφου καταργείται η έννοια της περιορισμένης ευθύνης κατά έναν ακροβατικό τρόπο. Ενώ η ευθύνη του μετόχου παραμένει περιορισμένη, κατά ένα τρόπο η ευθύνη προς τρίτους - συχνά απεριόριστη - διοχετεύεται προς τον πλοίαρχο και τον εκπρόσωπο. Με άλλα λόγια, φαίρισε η εταιρεία και λόγω περιορισμένης στην αξία της μετοχής τους ευθύνες δεν έχουν υποχρέωση οι μέτοχοι; Δεν πειράζει, κυνηγήστε τον πλοίαρχο - ιδιαίτερα αν υπάρχουν οφειλές προς το πλήρωμα - και βέβαια τον εκπρόσωπο της εταιρείας. Η ευθύνη προς τρίτους συνεχίζεται διά της τεθλασμένης. Σύρτε τους λοιπόν στα δικαστήρια, βγάλτε τα σπίτια τους στο σφυρί, διότι αυτοί φταίνε... που δεν πρόσεχαν. Δυστυχώς δεν είναι μόνο αυτά, υπάρχουν και άλλες περιπτώσεις που γνωρί-



ζουν καλά οι ναυτοδικογύροι.

Αυτά περιέργως συμβαίνουν στη χώρα με το μεγαλύτερο στόλο στην Ε.Ε., ξέρετε εσείς, αυτή που θεωρεί τον εφοπλισμό εμπορική δραστηριότητα την οποία φορολογεί επί των κερδών και όχι επί της χωρητικότητας, όπως η πλοιοκτησία. Άντε τώρα να χρησιμοποιηθεί η γυμνή ναύλωση στην ελληνική σημαία. Αγκυλώσεις επί αγκυλώσεων, στρεβλώσεις επί στρεβλώσεων. Ευτυχώς υπάρχουν και οι άλλες κοινοτικές σημαίες, αν και δεν αποτελούν πανάκεια.

Μπορεί λοιπόν να μην πρόσεχαν οι πλοίαρχοι και οι εκπρόσωποι όταν αναλάμβαναν το ρόλο τους, προσέχουν όμως οι γυναίκες, σύζυγοι, μητέρες, ακόμα και γιαγιάδες των ναυτικών. Τι κάνουν αυτές; Απλούστατα λένε στα παιδιά τους να μην έρθουν στο ναυτικό επάγγελμα διότι το θεωρούν επικίνδυνο. Όχι όπως παλιά επικίνδυνο λόγω των γνωστών κινδύνων της θάλασσας, αλλά λόγω της επέκτασης, πέραν πάσης λογικής, της ευθύνης του ναυτικού. Το παράδειγμα του πλοίαρχου, ή κάποιου άλλου αξιωματικού, που αν αποδειχθεί ότι είπε ψέματα εν σχέσει με περιστατικό ρύπανσης στις ΗΠΑ πάει αμέσως φυλακή, είναι ιδιαίτερος δημοφιλής. Τι να πούμε εμείς όταν -παρά τις διαμαρτυρίες της διεθνούς ναυτικής κοινότητας- προς την ίδια κατεύθυνση αλληθωρίζει και η Ε.Ε.; Έχουν άδικο οι γυναίκες;

Οι καμπάνιες για την προσέλκυση ναυτικών διεξάγονται με μίαν αφοπλιστική -

επαναλαμβάνω, αφοπλιστική- αφέλεια. Θεωρούν δηλαδή ότι όλα τα προβλήματα του κλάδου είναι λυμένα και για κάποιο λόγο απορούν πώς είναι δυνατό να αγνοούν τα παιδιά τις υπερτονισμένες αποδοχές του ναυτικού. Φοβάμαι ότι έχουν πέσει θύματα κάποιας υπεραπλούστευσης, αν όχι αδικαιολόγητης αγνοίας. Το κοινό -ιδιαίτερα ο κόσμος των ναυτικών περιοχών- ξέρει πολύ περισσότερα απ' ό,τι νομίζουν, για να μην πω ότι πολλοί κουνάνε μετά την καμπάνια κάθε χρόνο το κεφάλι τους. Η χαμηλή προσέλευση στις Ναυτικές Ακαδημίες τα προηγούμενα χρόνια -χρονιές με υψηλή ανεργία μεταξύ των νέων- δεν φαίνεται να αποτέλεσε επαρκές κίνητρο για εμβάθυνση στα προβλήματα του ναυτικού επαγγέλματος. Έτσι συνεχίζουμε ωσάν όλα να πηγαινούν καλά ενώ ο αριθμός των αξιωματικών μας φθίνει, χωρίς να βάλουμε στόχο την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων κατά συστηματικό τρόπο.

Από τη μια πλευρά θέλουμε ναυτικούς, από την άλλη δεν κάνουμε κάτι να ξεκαθαρίσουμε το τοπίο «βάζοντας χέρι» στα κακώς κείμενα. Τουλάχιστον σ' αυτά που μπορούμε. Το κόστος της ναυτεργασίας αυξάνεται υπό καθεστώς στενότητας στην προσφορά ναυτικών, οι ναυτιλιακές εταιρείες ανταγωνίζονται για την προσέλκυση ικανών αξιωματικών, τα νέα παιδιά δεν μπαίνουν στη ναυτιλία και το θέατρο του παραλόγου συνεχίζεται.

Χρειαζόμαστε έναν άλλο θησέα για να χειριστεί αυτό το ζήτημα; ☉



OLYMPIC GULF TANKERS Co Ltd



*"Excellence through
quality commitment"*

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



OGT
Headquarters



An analysis of the **Tanker market** and its trends

Greek shipping has developed as a result of the effort, knowledge, skills and commitment of individuals who pursued their quest by overcoming adversity. Shipowning has been and still is a risk-full occupation. Nevertheless, the successful owners have grown to form in many instances shipping empires and have collectively forged the 'Greek shipping miracle'.

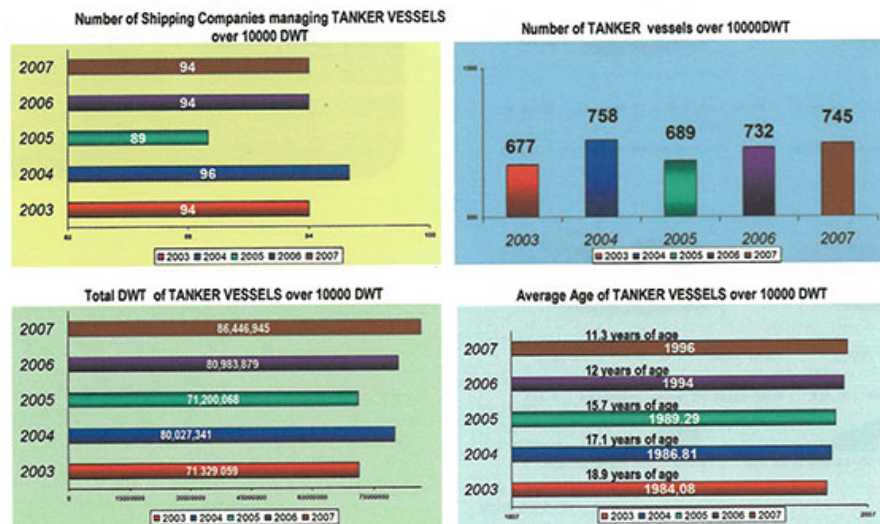


| By Ted Petropoulos | Petrofin Research®





Vital Statistics of the GREEK TANKER FLEET as per TANKER VESSELS over 10,000 DWT - 2007



Graph 1.

Greek shipping spans today all vessel types but is focused largely on bulkers, tankers and containers. Of these categories, tankers, although not the most numerous vessels in the Greek fleet, are the ones that attract a lot of attention and investment as they have to comply with ever increasing regulations, ever increasing demands in crude oil transportation and rapid changes in vessel design. In addition, tankers delivered in the 90s and 2000s attractive investment returns that have spurred continuously higher investment in this sector.

It is a well known fact that the Greek tanker fleet is the world's largest consisting of 14% of the world tanker fleet in vessel terms and 20% in DWT terms. Money has been pouring into the sector with complete confidence as to the worthiness of the investment, supported by the regulatory phase out of the single hull tanker vessels.

According to Petrofin Research©, July 2007, the number of Greek companies operating tanker vessels over 10,000 is 94, involving 745 vessels and representing 86,446,945 tons DWT, or a very substantial 41.56% of the whole of Greek-operated fleet (208,001,159 tons DWT). It should be noted that chemical tankers are not included within our definition of tankers in this research.

The development of the Greek tanker fleet is as follows, since 2003 (Graph 1).

In the 5 years since we published research on separate types of vessels, we note that tankers show a steady growth in numbers and tonnage, with the exception of 2005. It can be deduced that some owners sold at that time, thinking that this was another peak in the shipping cycle which should not be missed in terms of asset play. As the market held, however, owners re-entered the sector and new players followed suit, purchasing larger and younger tanker vessels and committing to double hull newbuildings to take advantage of the unique demand for wet transportation witnessed in the subsequent years.

The number of Greek tanker management companies has remained relatively constant over the period at 94 companies.

SIZE and AGE of the Greek tanker fleet

The average size of the Greek tanker fleets has risen from 7.2 vessels per tanker owner to about 8 vessels over the period. In terms of the average fleet size too, we can observe an increase from an average of 105,360 DWT per tanker owner in 2003, to 116,036 DWT in 2007.

What has been very striking, though, is the decrease

in the average age of the Greek tanker fleet from 18.9 years in 2003 to 11.3 years in 2007.

Latest Greek newbuilding statistics (Naftiliaki) show that Greeks have ordered over 120 tankers for delivery over the next few years. Consequently, as the single hull tankers shall be withdrawn from service and newbuildings shall more than take their place, it is expected that the Greek tanker fleet will increase in both the number of vessels involved and DWT capacity, whilst the average age will be reduced ever further. We currently anticipate that the average age of the fleet in the next 3 years will fall to 9 years.

The ownership picture.

The ownership of the Greek fleet is quite well dispersed among the 6 fleet sizes shown in Graph 2. In terms of importance, though, the 34 Greek companies that run fleets of 16 vessels and over, make up the biggest contribution in size to the Greek tanker fleet. The sophistication required nowadays to run tanker vessels is shown by the relatively low number of the small size fleets (1-4 vessels) which comprise of only 13 companies.

It is also interesting to observe in Graph 2, the age comparison of the varying sizes of tankers fleets. Five years ago, it was the larger fleets that consisted of relatively modern vessels, whereas the smallest fleets of overage vessels. This pattern is still to an extent apparent but not quite so prevalent today. With the exception of the very small size category of 1-2 vessel fleets, the remainder fleets across all sizes display similar characteristics. This implies that there are a number of upcoming smaller owners that are investing in modern tonnage, as they seek to grow.

The Greek Tanker versus the whole Greek fleet.

In Graph 3, we show the vital statistics of the whole Greek fleet and in Graph 4 the size breakdown and age of fleets for the Greek fleet comprising bulkers, tankers and container vessels. In Graph 5, we show the total number of Greek management companies.

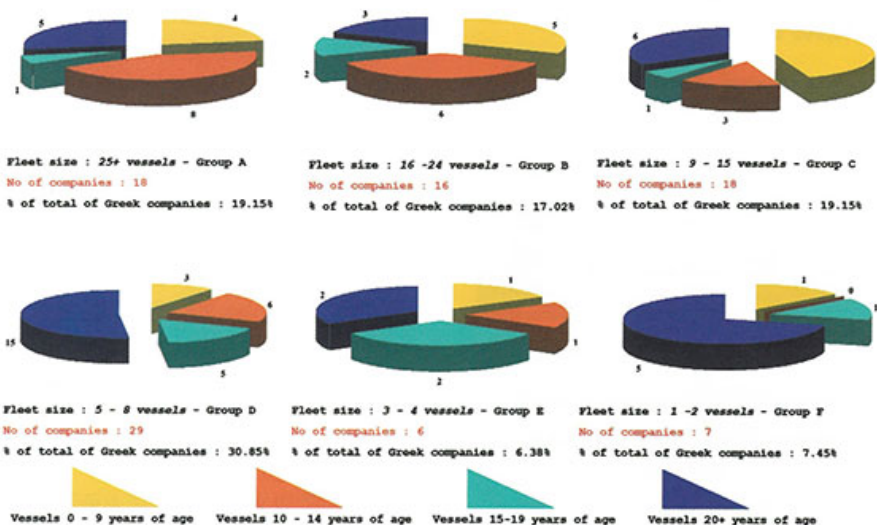
Comparing the tanker and the whole Greek statistics, we can observe the following:

- Both the tanker sector and the Greek fleet are displaying a relatively steady number of Greek com-



Graph 2.

94 GREEK SHIPPING COMPANIES OPERATING TANKERS OVER 10,000 DWT

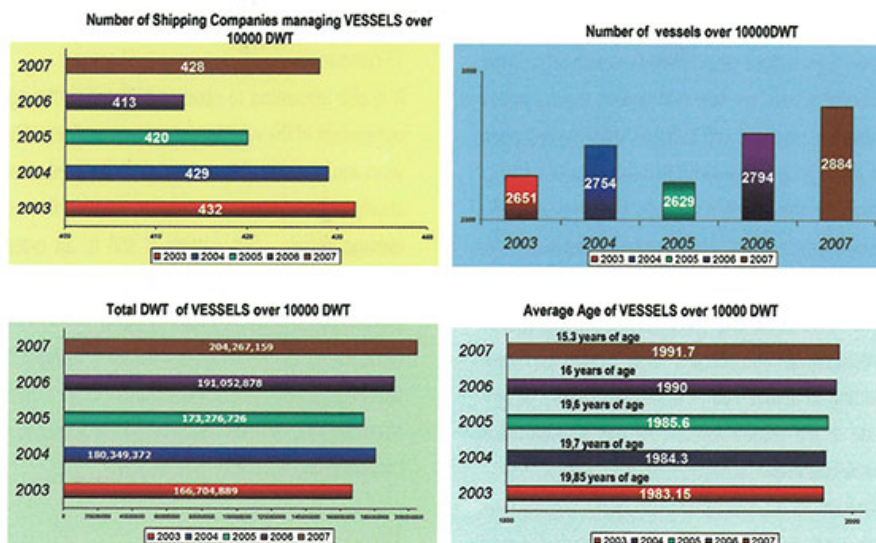


PETROFIN RESEARCH ©

2007

PETROFIN S.A.
www.petrofin.gr

Graph 3.

Vital Statistics of the GREEK FLEET
as per VESSELS over 10,000 DWT - 2007PETROFIN S.A.
www.petrofin.gr

panies over the years, owning larger size of fleets and involving a higher DWT per fleet.

- b) Although the Greek fleet is showing a reduction in its average age, this reduction is more pronounced for the tanker sector.
- c) The Greek fleet has relatively few large companies operating fleets of over 25 vessels. As the fleet size reduces the number of participants increases.

Consequently, the largest sizes of 16 to over 25 vessel fleets have 64 participants whereas the smallest sizes of 1-4 vessels have 472 participants. This is not the case with the tanker sector as already analysed earlier.

- d) In the Greek fleet, the smaller the size of the owner, the higher the average age of its fleet. This is very pronounced for the Greek fleet, but does

not apply to the tanker sector. The future of the tanker sector has until recently been the standard bearer of the trend towards modernisation and larger fleet size and has possessed different characteristics to that of the whole Greek fleet. Despite the huge ordering of dry bulk vessels of late, the tanker industry will continue to pave the way for the rest of the Greek sectors to follow.

It should also be noted that until recently, it was the Greek tanker industry that had the greatest presence in terms of publicly quoted companies, e.g. TEN, Omega, Stealth, Top, Aegean, Aries, etc. It is widely expected that as the dry bulk sector overheats and may over expand, it is the tanker sector that will take over once again the growth trend in the years to come. In the above Graphs, we also observe that tankers are very popular with companies operating 5-8 vessels. This size of fleet could be considered the maximum sustainable by a single operator who is 'hands-on' over his management and operation of the fleet. It is generally assumed that a larger number of vessels requires a bigger and more sophisticated management structure paving the way possibly to public markets. It diverges, though, from the more traditional way of operating fleets in the Greek industry. It is not

intersleek[®] 900

Fluoropolymer foul release coating



Want to improve your profits

... and reduce emissions at the same time?

6%

predicted fuel
and emission
savings*

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

To find out more visit:

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

* Depending on application and in service conditions

 **International**
Marine Coatings

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

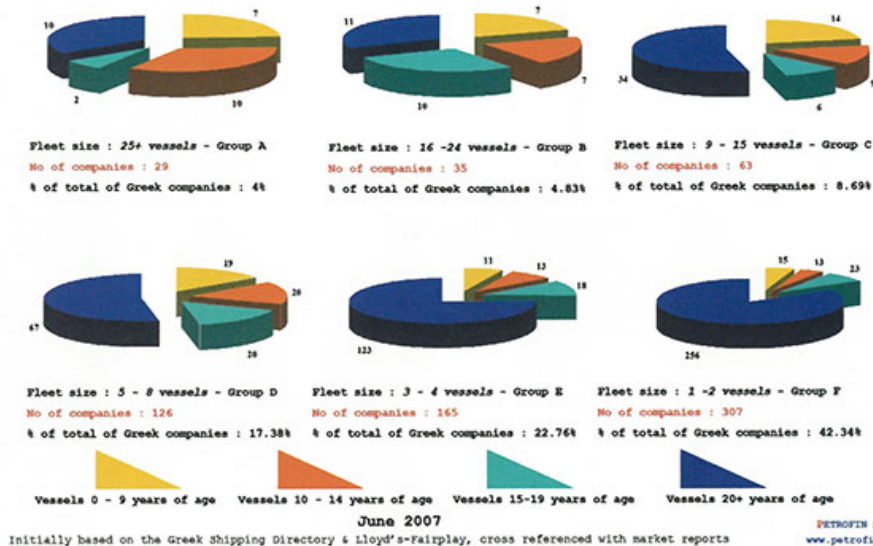
Graph 4.

2007

PETROFIN RESEARCH ©

NUMBER OF GREEK SHIPPING COMPANIES IN TERMS OF THEIR FLEET AGE AND SIZE

725 Greek shipping companies currently operating

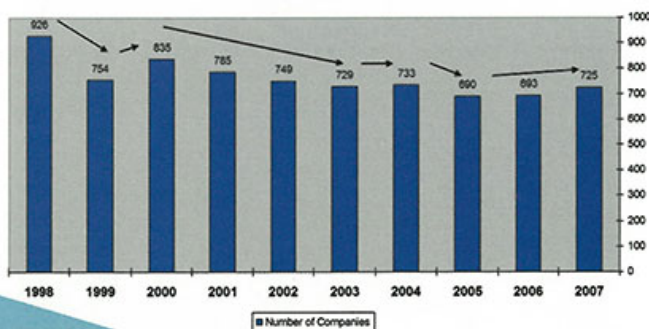


Graph 5.

Number of Greek Shipping Companies in operation

Comparison between 1998 and 2007

18.57% LESS companies in 1999
10.74% MORE companies in 2000
5.98% LESS companies in 2001
4.6% LESS companies in 2002
2.7% LESS companies in 2003
0.5% MORE companies in 2004
6.23% LESS companies in 2005
0.4% MORE companies in 2006
4.7% MORE companies in 2007



PETROFIN RESEARCH ©

surprising, therefore, that out of 94 companies, 29, or almost 31% have fleets of 5-8 vessels.

With the driving force of the emerging industrial countries of the Far East and the East, namely, China and India, the future of crude oil transportation seems fairly secure. Historically, though, this trade has always been at the centre of the unstable Middle Eastern conflicts.

The new oil powers of Latin America and their recent more aggressive stance in the oil markets, are also affecting positively the growth of this trade.

The effect of ecological concerns on oil-derived energy consumption and, consequently, transportation of these goods is yet to be quantified, but it is something that tanker operators will have to take into account in their long-term strategic plans.

At least 8 Greek tanker operating companies are listed in the NYSE and AMEX. Consequently, the level of quality of operations had to be raised significantly. This is so, especially taking into account how sensitive international public opinion is to environmental disasters involving tankers. In our days, it is an absolute priority for tanker operators to clean up their image and to improve their reputation. In actual fact, dry operators are now looking into the tanker sector with interest.

Overall, this current market is very encouraging as to the prospects of the sector. The technology that is being implemented to render these vessels safer and the strict regulations that govern their operations, have convinced the market about the sector's worthiness in terms of safety, profitability and future. We must not forget, however, that the sector is still vulnerable to any single unit's accident and the immediate attention they attract from the press renders it quite vulnerable, especially in the public listing domain. Ⓢ





M/T MELTEMI, 163.759 DWT, BUILT 2006



DELTA
TANKERS

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

ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ με στόλο δεξαμενόπλοιων

| Μελέτη της εταιρείας XRTC Business Consultants Ltd |

1. TSAKOS ENERGY NAVIGATION (TEN) - (NYSE:TNP)

Η εταιρεία ιδρύθηκε από την οικογένεια Π. Τσάκου το 1993 με την ονομασία MIF Ltd (Maritime Investment Fund Limited). Η πρώτη της δημόσια εγγραφή πραγματοποιήθηκε το ίδιο έτος στο Χρηματιστήριο του Όσλο. Το αντληθέν ποσό των 35 εκατ. δολ. ΗΠΑ συνοδευόμενο με τραπεζική χρηματοδότηση χρησιμοποιήθηκε για την αγορά των πρώτων δεξαμενόπλοιων. Το 2001 η εταιρεία μετονομάστηκε σε TEN και το 2002 προχώρησε στην εισαγωγή της στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης (NYSE), η μετοχή της οποίας συνεχίζει μέχρι σήμερα να διαπραγματεύεται.

Η TEN δραστηριοποιείται στον τομέα των δεξαμενόπλοιων έχοντας ένα στόλο 37 πλοίων διπλών τοιχωμάτων, συνολικής χωρητικότητας 4,2 εκατ. κόρων. Σημαντικό είναι το πρόγραμμα παραγγελιών νέων πλοίων που ανέρχεται στα 14 πλοία, εκ των οποίων τα 13 είναι δεξαμενόπλοια όλων των τύπων και ένα πλοίο μεταφοράς φυσικού αερίου τα οποία αναμένεται να παραδοθούν από το 2007 έως το 2010. Μετά την παραλαβή αυτών των πλοίων η εταιρεία θα έχει 53 πλοία συνολικής χωρητικότητας 5,6 εκατ. κόρων. Πρόσφατα η εταιρεία ανακοίνωσε διανομή μερίσματος ανά μετοχή 2,73 δολ. ΗΠΑ.

2. TOP TANKERS INC (NASDAQ:TOPT)

Η εταιρεία, συμφερόντων Ευ. Πισιόλη, εισήχθηκε στο Χρηματιστήριο Nasdaq της Νέας Υόρκης το 2004 αντλώντας το ποσό των 124,4 εκατ. δολ. ΗΠΑ. Ο στόλος της αποτελείται από 9 δεξαμενόπλοια ενώ διαχειρίζεται 24 δεξαμενόπλοια

συνολικής χωρητικότητας 2 εκατ. κόρων. Το Μάρτιο του 2006 η εταιρεία πούλησε 13 πλοία έναντι του ποσού των 550 εκατ. δολ. ΗΠΑ τα οποία τα ναύλωσε πάλι από τους καινούργιους αγοραστές για περιόδους 5-7 ετών. Η κίνηση αυτή απέδωσε συνολικό μέρισμα \$7,5 δολ. ΗΠΑ ανά μετοχή. Τον περασμένο Δεκέμβριο η εταιρεία αποφάσισε να επαναδιατυπώσει τις οικονομικές της καταστάσεις για τα πρώτα 2 τρίμηνα του 2006, γεγονός που την έφερε σε αντιπαράθεση με τους μετόχους της από τους οποίους έχει δεχτεί πληθώρα αγωγών. Πρόσφατα ο κ. Πισιόλης ανακοίνωσε ότι ηγείται επενδυτικού σχήματος ακινήτων που σκοπεύει στη δημόσια εγγραφή του στο Λονδίνο.

3. STEALTHGAS (NASDAQ:GASS)

Η εταιρεία, συμφερόντων οικογενείας Βαφειά, εισήχθηκε στο Χρηματιστήριο NASDAQ της Νέας Υόρκης τον Ιούλιο 2005. Ο Νικόλαος Βαφειάς είναι ο ιδρυτής της Brave Maritime, μιας εταιρείας η οποία διαχειρίζεται ένα σύγχρονο στόλο μεταφοράς ξηρού φορτίου. Η Stealthgas δημιουργήθηκε από τον γιο του Χάρη Βαφειά και δραστηριοποιείται στον τομέα μεταφοράς υγροποιημένων προϊόντων πετρελαίου (LPG).

Ο στόλος της Stealthgas έχει 28 πλοία με μέσον όρο ηλικίας 11,1 έτη, τα οποία μεταφέρουν προπάνιο, βουτάνιο, προπυλένιο και άλλα πετροχημικά αέρια προϊόντα τα οποία υγροποιούνται προκειμένου να μειωθεί ο όγκος τους και να διευκολυνθεί η μεταφορά τους. Η εταιρεία έχει δώσει για το 2006 μέρισμα 0,75 δολ. ΗΠΑ ανά μετοχή.

Οικονομικό Προφίλ TEN

Σύνολο μετοχών	19,05 εκατ.
Θεσμικοί επενδυτές	38,53%
Εσωτερικοί μέτοχοι	33%
Κεφαλαιοποίηση	\$895,04 εκατ.
Συνολικό χρέος/ίδια κεφάλαια	58.73 x

Πηγή: Bloomberg 26/2/2007

Οικονομικό Προφίλ TOP TANKERS

Σύνολο μετοχών	28,08 εκατ.
Θεσμικοί επενδυτές	19,79%
Εσωτερικοί μέτοχοι	15,00%
Κεφαλαιοποίηση	\$139,00 εκατ.
Συνολικό χρέος/ίδια κεφάλαια	48.61 x

Πηγή: Bloomberg 26/2/2007

Οικονομικό Προφίλ STEALTHGAS

Σύνολο μετοχών	14,40 εκατ.
Θεσμικοί επενδυτές	41,96%
Κεφαλαιοποίηση	\$187,92 εκατ.
Συνολικό χρέος/ίδια κεφάλαια	38.10 x

Πηγή: Bloomberg 26/2/2007

	ΕΙΣΗΓΜΕΝΕΣ	ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	ΣΕ	ΧΡΗΜΑΤΑΓΟΡΕΣ
	(στοιχεία 31/12/2006)	Αριθμ.Πλοίων	Χωρητικότητα (σε dwt)	Είδος πλοίων
1	TEN	37	4.243.231	Δεξαμενόπλοια
2	TOP TANKERS	24	2.451.301	Δεξαμενόπλοια
3	STEALTHGAS	28	117.415	Μεταφοράς Υγροποιημένων Προϊόντων Πετρελαίου (LPG)
4	ARIES MARITIME	15	770.233	Δεξαμενόπλοια/Μεταφοράς Εμπορευματοκιβωτίων
5	OMEGA NAVIGATION	6	366.358	Δεξαμενόπλοια/Ξηρού Φορτίου
6	AEGEAN MARINE PETROL NETWORK Inc	12	233.097	Δεξαμενόπλοια
7	OCEAN TANKERS HOLDING PUBLIC CO	3	20.055	Δεξαμενόπλοια
	ΣΥΝΟΛΟ	125	8.201.690	

4. ARIES MARITIME TRANSPORT LTD (LSE:GPRT)

Η εταιρεία συμφερόντων κ. Γαβριήλ Πετρίδη και Mons Bolin εισήχθηκε στο Χρηματιστήριο NASDAQ της Νέας Υόρκης τον Ιούνιο 2005. Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 10 δεξαμενόπλοια και 5 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνολικής χωρητικότητας 0,77 εκατ. κόρων.

5. OMEGA NAVIGATION ENTERPRISES INC. (NASDAQ:ONAV)

Η εταιρεία συστήθηκε το 2005 από τον κ. Γιώργο Κασσιώτη, ανιψιό του γνωστού εφοπλιστή Αντώνη Κομνηνού. Με τη βοήθεια του θείου του κατάφερε να πετύχει ταυτόχρονη διπλή εισαγωγή στο Χρηματιστήριο NASDAQ της Νέας Υόρκης και στο Χρηματιστήριο της Σιγκαπούρης τον Ιούλιο 2006.

Η εταιρεία, αφού πούλησε τα 2 πλοία ξηρού φορτίου, έχει ένα στόλο 6 δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου (product carriers) ενώ αναμένεται να προστεθούν μέσα στο 2007 άλλα 2+2 ίδιου τύπου πλοία.

6. AEGEAN MARINE PETROL NETWORK INC. (NYSE:ANW)

Η εταιρεία, συμφερόντων Δημητρίου Μελισσανίδη, εισήχθηκε στο NYSE το Δεκέμβριο του 2006. Στη μετοχική σύνθεσή της συμμετέχουν οι κ. Πήτερ Γεωργίου και Γιάννης Ταβλάρης.

Ο στόλος της αποτελείται από 12 πλοία τροφοδοσίας καυσίμων, 10 από τα οποία είναι διπλού τοιχώματος, μέσης καθαρής χωρητικότητας 5.940 κόρων, καθώς και από δύο δεξαμενόπλοια, το πρώτο τύπου Aframax μονού τοιχώματος καθαρής χωρητικότητας 92.000 κόρων και το δεύτερο διπλού τοιχώματος τύπου Panamax καθαρής χωρητικότητας 68.000 κόρων. Η εταιρεία έχει ένα αξιόλογο βιβλίο παραγγελιών, το οποίο αποτελείται από 22 πλοία τροφοδοσίας καυσίμων.

7. OCEAN TANKERS HOLDING PUBLIC CO. LTD (CSE:TANK)

Η εταιρεία, συμφερόντων Μιχάλη Ιωαννίδη, ιδρύθηκε το 2005 και είναι η πρώτη εταιρεία ποντοπόρου ναυτιλίας που εισήχθηκε στο Χρηματιστήριο της Κύπρου. Ο στόλος της αποτελείται από 3 δεξαμενόπλοια. Πρόσφατα η εταιρεία απέκτησε ένα τέταρτο πλοίο ενώ έχει υπογράψει συμβόλαια αγοράς 2 νεότευκτων πλοίων. Ο κ. Μιχάλης Ιωαννίδης εργαζόταν στην Troodos Shipping του Λουκά Χατζηγιάννη για 17 έτη, από όπου απεσύρθη από τη θέση του προέδρου του ομίλου. Το 1995 γύρισε στην Κύπρο, απ' όπου κατάγεται, για να ιδρύσει την Admibros.

Οικονομικό Προφίλ ARIES

Σύνολο μετοχών	28,40 εκατ.
Θεσμικοί επενδυτές	47,34%
Εσωτερικοί μέτοχοι	42,96%
Κεφαλαιοποίηση	\$251,00 εκατ.
Συνολικό χρέος/ίδια κεφάλαια	60.67 x

Πηγή: Bloomberg 26/2/2007

Οικονομικό Προφίλ OMEGA NAVIGATION

Σύνολο μετοχών	12,91 εκατ.
Θεσμικοί επενδυτές	71,90%
Εσωτερικοί μέτοχοι	20,08%
Κεφαλαιοποίηση	\$228,76 εκατ.
Συνολικό χρέος/ίδια κεφάλαια	53.64 x

Πηγή: Bloomberg 26/2/2007

Οικονομικό Προφίλ AEGEAN

Σύνολο μετοχών	40,54 εκατ.
Θεσμικοί επενδυτές	32,43%
Κεφαλαιοποίηση	\$628,29 εκατ.
Συνολικό χρέος/ίδια κεφάλαια	32.13 x

Πηγή: Bloomberg 26/2/2007

Οικονομικό Προφίλ OCEAN TANKERS

Σύνολο μετοχών	80,81 εκατ.
Κεφαλαιοποίηση	\$135,28 εκατ.

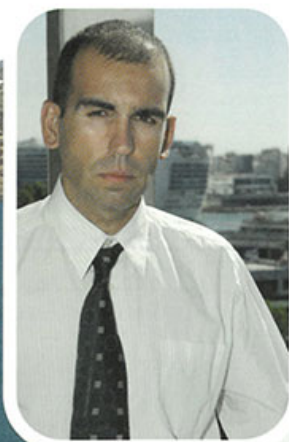
Πηγή: Bloomberg 26/2/2007

Επισκόπηση της αγοράς δεξαμενοπλοίων

Το 2006, με εξαίρεση το 4ο τρίμηνο του έτους, κατέληξε να θεωρηθεί επιτυχημένο για τα tankers. Κατά μέσον όρο οι ναύλοι δεν άλλαξαν πολύ σε σχέση με το 2005, παρ' όλη την καταγεγραμμένη αύξηση του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων κατά 6%.



| Του Χρήστου Μάντζιου | Sales & Purchase dept. N. Cotzias Shipping Group



- 1) Το 2006 τελείωσε σε κλίμα ανησυχίας, καθώς ο ήπιος χειμώνας το 2006-2007 δεν βοήθησε στην απορρόφηση των υψηλών αποθεμάτων με συνέπεια τη μείωση της ζήτησης οργού.
- 2) Κατά μέσον όρο οι ναύλοι όλων των κατηγοριών tankers υποχώρησαν κατά 5%, από \$44.900 ημερησίως στα \$42.700 ημερησίως.
- 3) Παραδόξως οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων (αν και μοντέρνων, 5 ετών) κατά μέσον όρο σημείωσαν αύξηση της τάξης του 4% από την αρχή του έτους.
- 4) Οι τιμές των νεότευκτων πλοίων σημείωσαν αύξηση κατά 9%, στηριζόμενες σε ισχυρή ζήτηση και περιορισμένη προσφορά ναυπηγικών κλινών.
- 5) Η μέση απόδοση της αύξησης της παγκόσμιας ζήτησης πετρελαίου επιβραδύνθηκε στα 0,8 εκατ. βαρέλια κατά το 2006 έπειτα από μια αναιμική αύξηση της τάξης των 1,2 εκατ. βαρελιών κατά το 2005.
- 6) Ο παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων - crude αναπτύχθηκε κατά 6-6,5 pct για να φτάσει τα 264,9 εκατ. dwt στο τέλος του 2006.
- 7) Ο παγκόσμιος στόλος product tankers αυξήθηκε κατά 11,6 pct για να φτάσει τα 55 εκατ. dwt στο τέλος του έτους.
- 8) Κατά το 2006 αρκετό πετρέλαιο μεταφέρθηκε για storage παρά για κατανάλωση.
Σε γενικές γραμμές το 2006 παρατηρήθηκαν υγιή επίπεδα ναύλων (σίγουρα όχι η φημολογούμενη πτώση που πολλοί προέβλεπαν στο τέλος του 2005),



τα οποία υποστηρίχθηκαν από το απρόσμενα ισχυρό ασυνήθιστο για την εποχή του χρόνου (καλοκαίρι) 2ο και κυρίως 3ο τρίμηνο του έτους (σε σχέση με τη ζήτηση πετρελαίου) το οποίο με τη σειρά του έδωσε αδιαμφισβήτητο κίνητρο για καινούργιες παραγγελίες ναυπηγήσεων, οι οποίες κράτησαν μέχρι περίπου το τέλος του 2006 με αρχές του 2007, οπότε και πήραν τη σκυτάλη τα bulkers.

Εκτός από αυτό το εντυπωσιακό τριμηνιαίο καλοκαιρινό ράλι, οι ναύλοι για το υπόλοιπο του έτους επέδειξαν σημάδια κόπωσης και υπερκορεσμένης αγοράς, που σε συνδυασμό με τον απρόσμενα και αφύσικα ήπιο χειμώνα του 2006-2007 στο βόρειο ημισφαίριο (όπου είναι και οι κύριοι καταναλωτές ενέργειας), με άμεση συνέπεια την έκρηξη της απογοήτευσης και του «ρηχού» κλίματος, κυριάρχησε σε όλο το 4ο τρίμηνο του 2006 (και στο 1ο του 2007 όσο η πολυαναμενόμενη ανάκαμψη δεν ερχόταν).

Αυτό το κλίμα σε συνδυασμό με τη μη έλευση της ανάκαμψης που η αγορά διακαώς επιζητούσε και την πτωτική ζήτηση βενζίνης (λόγω υψηλών αποθεμάτων) και χαμηλή ζήτηση πετρελαίου θέρμανσης, οδήγησε τους ναύλους 4ου τριμήνου σε αξιοσημείωτη υποχώρηση. Παρά ταύτα, οι τιμές των νεότευκτων πλοίων καθώς και των μεταχειρισμένων κυμάνθηκαν σε πολύ υψηλά (για τους τότε ναύλους) επίπεδα παρουσιάζοντας κα-

τακόρυφη άνοδο, καθώς οι νέες παραγγελίες και ναυπηγήσεις εξακολούθησαν με αμείωτη ένταση...

Τα VLCC αυξήθηκαν κατά 5,8 εκατ. dwt ή 4,3 pct σε σχέση με το 2005, η οποία ήπια αύξηση τα βοήθησε να διατηρήσουν τους ναύλους τους σε σχετικά ελκυστικά επίπεδα παρ' όλη την αναιμική ανάπτυξη της ζήτησης. Τα Suezmax κατά 3,9 εκατ. dwt ή 8% σε σχέση με το 2005. Παρ' όλη την αξιοσημείωτη αύξηση καινούργιου τονάζ οι ναύλοι των Suezmax περιόρισαν τις απώλειές τους σε 1% σε σχέση με το 2005, καθώς αυξήθηκε η ζήτηση στους κύριους εμπορικούς δρόμους αυτού του τύπου στον Ατλαντικό και σε Δυτική Αφρική και Βαλτική/Μαύρη Θάλασσα.

Επισκόπηση της αγοράς Product Tankers Ιούνιος - Δεκέμβριος 2007

Τα Aframax product tanker είναι ένα σχετικά καινούργιο αλλά ραγδαία αναπτυσσόμενο τμήμα της αγοράς, βασισμένο στην ανάπτυξη της μακράς εμβελείας μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου από το διυλιστήριο της Μέσης Ανατολής και της Ασίας στους Αμερικανούς και Ευρωπαίους καταναλωτές.

Ο στόλος θα γνωρίσει αύξηση της τάξης του 8,1 pct κατά το 2007 στα 12 εκατ. dwt.

Δεδομένης της περιορισμένης πρόσβασης (λόγω βυθίσματος) σε πολλά λιμάνια της Ανατολικής Ακτής των ΗΠΑ όπου η ζήτηση για βενζίνη και πετρέλαιο θέρ-

μανσης είναι η μεγαλύτερη, τα LR 2 έχουν ακόμα κατά κάποιον τρόπο περιορισμένη εμπορική εκμετάλλευση. Αυτό το δεδομένο μάλλον βοηθάει τα μικρότερα Panamax (LR 1) τάνκερ βραχυπρόθεσμα, τα οποία δραστηριοποιούνται κυρίως μεταξύ προμηθευτών από τη Μέση Ανατολή και τελικών καταναλωτών στην Ευρώπη και Άπω Ανατολή καθώς και κυρίως μεταξύ Ευρώπης και Ανατολικής Ακτής ΗΠΑ.

Όχι τόσο παλιά, ο στόλος των Panamax τάνκερ δραστηριοποιούνται στα dirty φορτία σχεδόν Full-time, ιδιαίτερα στη μεταφορά πετρελαίου από Κεντρική Αμερική και Καραϊβική σε αμερικανικές εταιρείες κοινωφελούς ενέργειας.

Τώρα η στροφή σε καθαρότερα και φθηνότερα καύσιμα όπως και φυσικό αέριο έχει δημιουργήσει ζήτηση για προϊόντα πετρελαίου γι' αυτόν τον τύπο πλοίου.

Καθώς η αμερικανική κατανάλωση συνεχίζει να επισκιάζει την (αμερικανική) δυνατότητα διύλισης, η αγορά περιμένει αυξημένες εισαγωγές προϊόντων πετρελαίου όπως βενζίνης, ντίζελ και πετρελαίου θέρμανσης από τον Ατλαντικό και την Ασία.

Παραμένει να αξιολογηθεί αν η παραπάνω αύξηση των εισαγωγών θα είναι σε τέτοιο επίπεδο που να απορροφήσει 25 pct ανάπτυξη το 2007 του στόλου των LR 1.



Πίνακας 1. 35 VLCC, 25 Suezmax, 51 Aframax

	2007	2008	2009
VLCC	10,7 εκατ.	11,3 εκατ.	18,5 εκατ.
Suezmax	4,0 εκατ.	3,1 εκατ.	6,9 εκατ.
Aframax	5,6 εκατ.	6,6 εκατ.	9,8 εκατ.
Panamax	3,4 εκατ.	2,5 εκατ.	2,7 εκατ.

Επειτα από αύξηση υπό του 5 pct κατά τα έτη 2004 και 2005, ο στόλος των handysize product tanker αυξήθηκε κατά 8 pct το 2006 και αναμένεται περαιτέρω αύξηση 9,5 pct μέχρι το τέλος του 2007 στα 33,5 εκατ. dwt, μια συνολική αύξηση της τάξεως του 25 pct για τη χρονική περίοδο 2007-2007. Οι καλοί σχετικά ναύλοι της περιόδου 2004/2005 έδωσαν ώθηση σε κύμα ναυπηγήσεων του οποίου οι συνέπειες γίνονται ευαίσθητες κατά τους τελευταίους 6-9 μήνες, καθώς οι παραδόσεις νεοτεύκτων προχωρούν με αμειώτους ρυθμούς.

Το 2006 κατέστηρε σαφές πως ένας επιταχυνόμενος ρυθμός παραγγελιών θα έχει καταλυτικές συνέπειες στη διαμόρφωση των ναύλων (αν δεν υποστηρίζεται από ανάλογη αύξηση της ζήτησης) ειδικά συνδυαζόμενος με αυξημένα αποθέματα και χαμηλότερη ζήτηση λόγω δυσμενών (για τη ζήτηση πετρελαίου θέρμανσης) κλιματολογικών συνθηκών καθώς και χρονικά καθυστερημένων συνεπειών στην κατανάλωση από τις υψηλές τιμές πετρελαίου.

Το υπόλοιπο του 2007 χρειάζεται μια σημαντική αύξηση της ζήτησης για να εξισορροπήσει τις ολοένα και αυξανόμενες παραδόσεις/παραλαβές νεοτεύκτων, οι οποίες απειλούν την αγορά με κορεσμό.

Παράμετροι της αγοράς

Ιούλιος 2006 - Ιούλιος 2007

Προσφορά τανάζ

Για το 2006 υπολογίστηκε ότι η προσφορά νέου τανάζ ανήλθε στα 26 εκατ. dwt ενώ οι διαλύσεις μόλις σε 3,1 εκατ. dwt με συνέπεια ο παγκόσμιος στόλος να σημειώσει αύξηση της τάξης μεγέθους του 6,5 pct. Για το 2007 οι προβλέψεις εκτιμούν ότι ο παγκόσμιος στόλος θα προσθέσει τανάζ 7 pct, καθώς οι παραγγελίες αριθμούν 34 εκατ. dwt για το 2007 ενώ δεν αναμένεται να σημειωθεί κάποια αξιοσημείωτη αύξηση των διαλύσεων...

Αλλά πόση αύξηση των διαλύσεων θα χρειαστεί για να υπερκεράσει τον εντυπωσιακό ρυθμό με τον οποίο τα νεότευκτα προστίθενται στον παγκόσμιο στόλο (2,8 εκατ. dwt σε μηνιαία βάση) περιλαμβάνοντας 35 VLCC, 25, Suezmax, 51 Aframax. (Πλν. 1)

Ελάχιστες διαλύσεις

Κατά τη διάρκεια του 2006 οι διαλύσεις παρέμειναν σε μίνιμουμ επίπεδα, συνολικά 3,2 εκατ. dwt. Η έλλειψη παλαιότερου τανάζ με τροποποιήσεις, ανακαταγοποιήσεις και εναλλακτικές εμπορικές οδούς και φορτία είναι ο βασικός λόγος για τον πολύ μικρό αριθμό διαλύσεων.

Συμπληρωματικά, καθώς οι πλοιοκτήτες έχουν αυξημένη ρευστότητα με τη σχετικά δυνατή αγορά υγρών φορτίων, τουλάχιστον μέχρι το τρίτο τέταρτο του 2007, οι πλοιοκτήτες προτιμούν να συνεχίσουν την εκμετάλλευση των παλαιότερων πλοίων συνεισφέροντας στην ελαχιστοποίηση των διαλύσεων.

Ο κύριος λόγος για την εμπιστοσύνη στο «σενάριο» της χαμηλής διάλυσης για τα επόμενα χρόνια είναι περισσότερο μια αντανάκλαση του ηλικιακού προφίλ παρά των υπολογισμών.

Ο παγκόσμιος στόλος είναι σχετικά νεαρός. Τα περισσότερα από τα απομείναντα δεξαμενόπλοια της δεκαετίας του 1970 δεν «δουλεύουν» πλέον στην παγκόσμια αγορά των δεξαμενόπλοιοι.

Καθώς ελάχιστα πλοία είναι χτισμένα κατά τα πρώτα 5 χρόνια της δεκαετίας του 1980, υπάρχει έλλειψη υποψηφίων πλοίων για διάλυση εκτός εάν οι τιμές των μεταχειρισμένων πέσουν σημαντικά σε σημείο που να έχει νόημα να πάνε τα πλοία για διάλυση.

Υποθέτοντας ότι με τη συμμόρφωση με τους πρόσφατους τροποποιημένους κανονισμούς του IMO είναι υπολογισμένο ότι 6 VLCC, 9 Suezmax και 28 Aframax θα πάνε για «σκραπάρισμα» μέσα στα επόμενα 3 χρόνια, συνολικά δηλαδή θα φτάσουν τα 19 εκατ. dwt.

Μετατροπές σε FPSO/FSO

Μετατροπές/ανακατασκευές για αποθήκευση πιθανά να είναι και ένα άλλο ζήτημα, καθώς τα δεξαμενόπλοια



LINKING QUALITY SHIPPING WITH PUBLIC BENEFIT PROJECTS AND CULTURE



VLCC OLYMPIC LOYALTY, 303.184 DTW, built 1993

The delivery of one of the first worldwide double-hull very large crude carriers in 1993, marked our course into the new century with the acquisition of vessels of advanced technology that would enable us to meet more effectively the goals which we have set to ourselves.

Today, having already added to our fleet thirteen newbuilding tankers of high specifications, we are meeting the future with the certainty that we shall be able to offer even more of the inexhaustible wealth of the sea to the public benefit and cultural projects of the Foundation.



VLCC OLYMPIC LEGEND, 309.270 DTW, built 2003

ALEXANDER S. ONASSIS



PUBLIC BENEFIT FOUNDATION

THE ONASSIS CARDIAC SURGERY CENTRE • THE PROGRAMMES OF SCHOLARSHIPS FOR POSTGRADUATE STUDIES IN GREECE AND ABROAD FOR HELLENES AND FOREIGNERS • THE ESTABLISHMENT OF THE AFFILIATED PUBLIC BENEFIT FOUNDATION IN THE U.S.A. - THE EDUCATIONAL AND CULTURAL PROGRAMMES (IN U.S.A., CANADA, SOUTH AMERICA) • THE FINANCIAL SUPPORT OF UNIVERSITY CHAIRS AND PROGRAMMES OF HELLENIC STUDIES • THE CONSTRUCTION IN ATHENS OF A REPLICA OF THE IZMIR ST. PHOTINI CHURCH BELL TOWER OF • THE INTERNATIONAL CULTURAL COMPETITION PRIZES (THEATRE, CHOREOGRAPHY, MUSIC, PAINTING) • THE SUMMER POSTGRADUATE LECTURES IN APPLIED SCIENCES IN CRETE (BIOLOGY, INFORMATION TECHNOLOGY SCIENCE, CHEMISTRY/PHYSICS) • THE DONATION OF EDUCATIONAL EQUIPMENT TO PUBLIC ELEMENTARY SCHOOLS • THE LIBRARY FOR HELLENIC AND ROMAN ART AT THE METROPOLITAN MUSEUM OF ART IN NEW YORK • THE RENOVATION AND REFURBISHMENT OF A NEOCLASSICAL BUILDING IN NAFPLION TO HOUSE A BRANCH OF THE NATIONAL GALLERY OF GREECE • THE CONSTRUCTION OF THE ONASSIS HOUSE OF LETTERS AND ARTS • THE SUPPORT OF OTHER CULTURAL AND EDUCATIONAL ACTIVITIES.



Nineteen vessels, tankers and bulk carriers, hoisting the Greek flag, manned by Greek officers, totalling 2.700.000 tons deadweight, owned by the ALEXANDER S. ONASSIS FOUNDATION, sail daily generating profits, 50% of which are allocated to the continuous support of public benefit activities, within the framework of an ingenious and internationally unique policy planned and successfully put into practice since 1975.

www.onassis.gr

Tankers "OLYMPIC LEGEND" 309270 dwt • "OLYMPIC LIBERTY" 309448 dwt • "HAWK" 306324 dwt • "OLYMPIC LEGACY" 302789 dwt • "OLYMPIC LOYALTY" 303184 dwt • "OLYMPIC FAITH" 147457 dwt • "OLYMPIC FLAIR" 147396 dwt • "OLYMPIC SPIRIT II" 96773 dwt • "OLYMPIC SERENITY" 96773 dwt • "OLYMPIC SYMPHONY" 96672 dwt • "OLYMPIC SPONSOR" 96547 dwt • "OLYMPIC FLAG" 155009 dwt • "OLYMPIC FUTURE" 155039 dwt • "OLYMPIC GALAXY" 64931 dwt • "OLYMPIC MENTOR" 29693 dwt • "OLYMPIC MIRACLE" 29670 dwt • "OLYMPIC MELODY" 29640 dwt • "OLYMPIC MERIT" 29611 dwt • "CALLIOPE PATRONICOLA" 29607 dwt

December 2004

μετατρέπονται σε αποθηκευτικά προγράμματα και αφήνουν τον ενεργό στόλο δεξαμενοπλοίων.

Παρ' όλα αυτά υπάρχει η πεποίθηση ότι το υψηλό κόστος ανακατασκευής δεξαμενοπλοίων σε πλωτές αποθήκες και FSO/FPSO σε συνδυασμό με την έλλειψη των υποψηφίων παλαιότερων πλοίων λόγω κατασκευαστικών προδιαγραφών (η εκτενής χρήση υψηλού εκτατού χάλυβα σε τάνκερ κτισμένα μετά το 1985 είναι μειονέκτημα όσον αφορά προγράμματα νέων μετατροπών σε FSO/ FPSO) θα δύναται να κρατήσει τις μετατροπές σε σχετικά χαμηλά επίπεδα, όσο τα επίπεδα των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων παραμένουν σχετικά υψηλά.

Τιμές νεότευκτων πλοίων - αξίες παγίων

Μιλώντας για τιμές παγίων, υπάρχει μια πολύ ενδιαφέρουσα ανάπτυξη που παρατηρήθηκε κατά το 2006 και συνεχίζει και στο πρώτο μισό του 2007 χωρίς κανένα σημάδι ανάκαμψης, αλλά αντιθέτως ενδυνάμωσης.

Ιστορικά υπάρχει μια δυνατή συσχέτιση μεταξύ τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων και των επιπέδων time charter. Ο

πλοιοκτήτης αποκτώντας ένα πάγιο asset στην αγορά μεταχειρισμένων με τις χρονοναυλώσεις, αναμένει επίστρωση στην επένδυσή του, που ιστορικά θα μείνει απaráλλακτη.

Εντούτοις, τα τελευταία χρόνια αυτή η σχέση δεν υφίσταται. Οι τιμές των παγίων ευρίσκονται πάνω από την ποσοστιαία δομή.

Ο ίδιος κακός συνδυασμός μεταξύ των τιμών asset και των ταμειακών ροών κατά μερικούς αναλυτές συμβαίνει λόγω:

- 1) Σφικτής ναυπηγικής ικανότητας.
- 2) Υψηλότερων τιμών χάλυβα.
- 3) Ρευστότητας των πλοιοκτητών.

Για να επεξηγήσουμε το ανωτέρω:

Τιμές έναντι 3 χρόνων χρονοναύλωση VLCC

- Ιούνιος 1996 - Ιούνιος 2004 - έντονα συσχετισμένες (60 εκατ./\$35-40.000/ημερησίως).

- Ιούνιος 2004 - Ιούνιος 2005 - διαφορά (\$110 εκατ./\$ 48-53.000/ημερησίως).

- Ιούνιος 2005 - Δεκέμβριος 2006 - εκτενέστερη και εγκατεστημένη διαφορά (\$120 εκατ./\$52-57.000/ημερησίως).

Σε σύγκριση με το μέσον όρο της τιμής από το 1990 ενός μοντέρνου (5 ετών) τάνκερ, οι τιμές των μεταχειρισμένων τελείωσαν το 2006 σε πολύ υψηλότερα επίπεδα από το μακροπρόθεσμο παραπάνω μέσον όρο.

Αργό

VLCC - \$118 εκατ. +72%

Suezmax - \$82 εκατ. +79%

Aframax - \$66,5 εκατ. +81%

Καθαρό

30.000 dwt - \$44 εκατ. +98%

Αυτό ήταν και μαρτυρία στη μακροπρόθεσμη πεποίθηση στη μελλοντική βιωσιμότητα της αγοράς των δεξαμενοπλοίων αλλά και μια ένδειξη της υπερβολικής ρευστότητας, με πολύ χρήμα να «κυνηγά» πολύ λίγες ευκαιρίες. Υπάρχει ακόμη μια μεγάλη ποσότητα χρημάτων σε ιδιωτικά αλλά και σε θεσμικά χέρια που ευρίσκεται σε κατάσταση αναμονής (KG, Private Equity κ.λπ.).

Εμπορικοί δρόμοι

Μέσα στο 2006 σημειώθηκε μια αύξηση σε ποσοστό περίπου 1,4% του μέσου όρου των ταξιδιών. Για το 2007 αναμένουμε μια μείωση περίπου 1% στη διάρκεια του μέσου όρου ταξιδιού voyage σε μόλις 4.760 μίλια συγκρινόμενα με περίπου 4.800 μίλια το 2006, κυρίως λόγω των OPEC production cuts.

Outlook 2007

1ο τρίμηνο

Η spot αγορά αργού στα τάνκερ παρέμεινε υποτονική



ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΤΟΥ 2006

Crude Oil tankers	2006	2007 Βιβλίο παραγγελιών
VLCC	485 πλοία/142,2 εκατ. dwt	9,74 εκατ. dwt
Suezmax	348 πλοία/52,4 εκατ. dwt	4,33 εκατ. dwt
Aframax	586 πλοία/60,0 εκατ. dwt	4,94 εκατ. dwt
Panamax	119 πλοία/8,1 εκατ. dwt	0,32 εκατ. dwt
Handy	68 πλοία/2,3 εκατ. dwt	0,04 εκατ. dwt

Seafarers **across** the world



Now with inhouse
DP
(Dynamic Positioning)
Training Center

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

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

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

CROSSWORLD is not only «crewing agents».

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

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



CROSSWORLD
MARINE SERVICES INC.

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

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

Επίπεδα Charter / Μέσος όρος 2006

VLCC \$67.921/ημερησίως - 15 χρόνια μέσος όρος = \$37.200/ημερησίως.

Suezmax \$54.691/ημερησίως - 15 χρόνια μέσος όρος = \$29.000/ημερησίως.

Aframax \$39.172/ημερησίως.

Panamax \$30.833/ημερησίως.

Handymax \$27.183/ημερησίως.

κατά το 1ο τρίμηνο του έτους και κυρίως το Φεβρουάριο. Η υποτονική χειμερινή ζήτηση απέτυχε να τονώσει την αγορά δεξαμενοπλοίων και το γενικότερο κλίμα, το οποίο παρέμεινε υποτονικό από τον Οκτώβριο του 2006.

Όλοι οι κύριοι εμπορικοί δρόμοι για crude oil tankers είτε παρέμειναν στάσιμοι ή σημείωσαν υποχώρηση. Στα VLCC η αγορά παρέμεινε σταθερή το Φεβρουάριο, μια εικόνα που παρουσίαζε χωρίς αξιοσημείωτες αποκλίσεις από τον Οκτώβριο του 2006.

Η αγορά ξεκίνησε το Φεβρουάριο σταθερά, έπειτα υποχώρησε στο μέσο του μήνα, πριν αναζωογονηθεί στο τέλος. Οι ναύλοι για AG/EAST κυμάνθηκαν στα επίπεδα του WS 73,44 pct χαμηλότερα από τον αντίστοιχο μήνα του 2006. Οι ναύλοι για AG/WEST κυμάνθηκαν στο WS 53,50 pct κάτω.

Μόνο 96 κλεισίματα VLCC καταγράφηκαν για το Φεβρουάριο του 2007, μια εξασθένηση (αυτό αποδίδεται στο Κινεζικό Νέο Έτος που γιορτάζεται το Φεβρουάριο) σε σχέση με τον Ιανουάριο, οπότε και καταγράφηκαν 134 κλεισίματα VLCC.

Τα Suezmax έδειξαν σημάδια, με τους ναύλους από Δυτική Αφρική να παρουσιάζουν μικρή ισορροπία σε αντίθεση με τους ναύλους από Βορειοδυτική Ευρώπη, που κατέγραψαν πτωτικές τάσεις. Οι ναύλοι παρουσίασαν συνολικά μια πτώση της τάξεως του 30 pct σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα του περασμένου έτους. Η περιορισμένη δραστηριότητα χαρακτήρισε την αγορά των Suezmax και συνεχίστηκε στα συνεχώς αποδυναμωμένα επίπεδα ναύλων, με τις 125 καταγεγραμμένες ναυλώσεις να σημειώνουν υποχώρηση κατά 45 λιγότερες από τον Ιανουάριο.

Ο τομέας των Aframax γνώρισε πίεση με εξαίρεση ίσως την Καραϊβική προς Ανατολική Ακτή ΗΠΑ όπου και η έλλειψη διαθέσιμου τονάζ με άμεση παράδοση (και η οποία αυξημένη ζήτηση τέτοιου τονάζ προήλθε από VLCC lightering) ώθησε τους ναύλους στο WS

213. Στους άλλους εμπορικούς δρόμους/περιοχές οι ναύλοι σημείωσαν υποχώρηση και ιδιαίτερα παράδειγμα τη Μεσόγειο.

Σε αντίθεση με τους ναύλους των crude oil tankers που όπως είδαμε ήταν υποτονικοί κατά τη διάρκεια του Φεβρουαρίου, οι ναύλοι των Product tankers μάλλον ανέκαμψαν όσον αφορά τουλάχιστον δυτικά του Σουέζ ενώ οι ναύλοι στην Άπω και Εγγύς Ανατολή γνώρισαν πίεση.

Οι καθυστερήσεις που παρατηρήθηκαν στα λιμάνια των ΗΠΑ βοήθησαν την αγορά των Product tankers να ανακάμψει, δημιουργώντας έλλειψη διαθέσιμου στις σωστές ημερομηνίες τονάζ, η οποία μεγεθύνθηκε και από τις ευκαιρίες για arbitrage που παρατηρήθηκαν στην Ανατολή.

Στην Ανατολή, όπου η αγορά παρουσίασε υποτονικό κλίμα καθ' όλη τη διάρκεια του Φεβρουαρίου λόγω χαμηλής ζήτησης σε τονάζ ως αποτέλεσμα υψηλών αποθεμάτων κυρίως στην Ιαπωνία (ειδικά για κηροζίνη), αφού η αναμικτή ζήτηση του χειμώνα δεν μπόρεσε φυσιολογικά να εξασθενήσει τα αποθέματα.

Αυτό σε συνδυασμό με τις χαμηλότερες ινδικές εξαγωγές Naphtha δημιούργησε τις συνθήκες «ρηχής» αγοράς στην Ανατολή.

Το Μάρτιο η αγορά των crude oil tankers παρουσίασε μεικτή εικόνα, με τους spot ναύλους για τα VLCC να παρουσιάζουν την πολυαναμενόμενη ανάκαμψη σε επίπεδα ρεκόρ τετραμήνου. Σε αντίθεση με τα πολύ μεγάλα τάνκερ, τα μικρότερου μεγέθους Suezmax γνώρισαν ναύλους στο χαμηλό τετραμήνου...

Η μείωση της διαθεσιμότητας στα VLCC ήταν εκείνη που ώθησε τους spot ναύλους σε προοδευτικά υψηλότερα επίπεδα από τα WS 72 στην αρχή του μήνα, στα WS 92 στο τέλος.

Πλην της μειωμένης διαθεσιμότητας, τα υψηλότερα επίπεδα ναύλων πρέπει να πιστωθούν και στα αμερικανικά διυλιστήρια, τα οποία ενόψει της έλευσης της

καλοκαιρινής driving season, οπότε στις ΗΠΑ η ζήτηση σημειώνει παραδοσιακά υπολογίσιμη αύξηση, κινήθηκαν δυναμικά με στόχο να ενισχύσουν τα αποθεματικά τους, συναγωνιζόμενα στη δέσμευση τονάζ για να καλύψει τις αυξημένες ανάγκες τους.

Ο Μάρτιος ξεκίνησε υποτονικά για τα Suezmax, παρουσιάζοντας σημάδια ανάκαμψης στο δεύτερο 15νήμερο λόγω της απεργίας στο λιμάνι της Μασσαλίας, καθώς και διαφορών τοπικών προβλημάτων congestion που δημιούργησαν καθυστερήσεις στη διαθεσιμότητα.

Τα Aframax παρουσίασαν επίσης μεικτή εικόνα, με τις φορτώσεις Μεσογείου να σημειώνουν αύξηση και να αντισταθμίζουν τις μειώσεις σε άλλες περιοχές. Στη Μεσόγειο υπεύθυνες για την άνοδο των ναύλων θεωρήθηκαν η απεργία στη Μασσαλία και η πυκνή κίνηση/καθυστερήσεις σε ιταλικά λιμάνια.

Στα καθαρά φορτία η αγορά απόλαυσε κέρδη σε όλους τους κυρίους εμπορικούς δρόμους, με μέση αύξηση ναύλων που κυμάνθηκε από 3 pct μέχρι 30 pct. Δυτικά του Σουέζ οι ναύλοι αυξήθηκαν για δεύτερο συνεχόμενο μήνα, οι spot ναύλοι από Καραϊβική για Ανατολική Ακτή ΗΠΑ - Κόλπο ανήλθαν στα WS 356 - 25 pct(+) ενώ και στην πολύπαθη (για το μήνα Φεβρουάριο) Ανατολή οι πλοιοκτήτες είδαν επιτελους λίγο φως στο τούνελ.

Κατά το υπόλοιπο του 2007 μέχρι το Ιούλιο, η αγορά κινήθηκε σε παράλληλη τροχιά με μεικτό τόνο και αποκλίσεις ανάμεσα στα «βρώμικα»/καθαρά φορτία. Το Ιούνιο, παρά την έντονη δραστηριότητα και τις υψηλές τιμές πετρελαίου που παρατηρήθηκαν (κυρίως λόγω εξωγενών παραγόντων, όπως η Νιγηρία), η αγορά των τάνκερ παρέμεινε εγκλωβισμένη σε υποτονικό κλίμα. Το οποίο είναι αποτέλεσμα της μηχανικής που έχει δημιουργηθεί για κάθε επιμέρους τμήμα της αγοράς. ☉

Οδημιουργούμε σχέσεις εμπιστοσύνης...

...κρίκο-κρίκο.

PHASMA CREATIVE



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



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

> Συρματόσχοινα
Εξαρτήματα <

> Αλυσίδες
Ιμάντες <
Σχοινιά <

Κ&Α ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.



ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟΤΕΧΝΙΚΗ

Οι πρωταθλητές της άρσης βαρών

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



εταίριες που αντιπροσωπεύουμε:

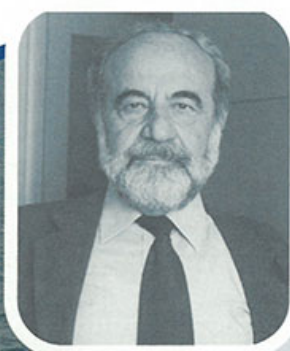


ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΗΜΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ

Το παρόν σύντομο άρθρο συνιστά μια συνεισφορά στην αναζήτηση των εξελίξεων στο χώρο του ελληνικού εφοπλισμού στον τομέα των πλοίων μεταφοράς των χημικών προϊόντων και παραγώγων πετρελαίου μέσα στο α' εξάμηνο του 2007. Ειδικότερα, θα αναφερθούμε στις νέες ναυπηγικές παραγγελίες, που αποτελούν καθρέφτη του κλίματος εμπιστοσύνης στον τομέα αυτό της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

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



[Ελληνικές ναυπηγικές παραγγελίες Α' εξαμήνου 2007]

Οι σχετικές πράξεις του α' εξαμήνου του τρέχοντος έτους αναφέρονται στα μεγέθη των 13.000 έως και 75.000 dwt που έχουν χαρακτηριστικά χημικών και παραγώγων (δηλ. το κατάλληλο επίχρυσμα των δεξαμενών φορτίου, εξελιγμένους τύπους αντλιών φορτοεκφόρτωσης και σωληνώσεων κ.λπ.). Από την πρώτη θεώρηση των στοιχείων που εξαγονται από τα αρχεία της George Moundreas & Co., διαπιστώνεται η κατά τη διάρκεια του α' εξαμήνου του 2007 παραγγελία εκ μέρους Ελλήνων εφοπλιστών 54 μονάδων, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 1.760.500 dwt.

Όσον αφορά στα μεγέθη, 8 πλοία ανήκουν στο μέγεθος rapamax (73-75.000 dwt), 6 στο λεγόμενο MR (50.000 dwt), 9 στο χώρο 37-40.000 dwt, 5 των 25.000 dwt και 26 μικρότερα. Είναι προφανές το παρατεταμένο ελληνικό ενδιαφέρον στον υπό θεώρηση τομέα. Και ακόμη πιο ενδιαφέρουσα είναι η διαπίστωση ότι, αν εξαιρέσει κανείς τη βαθμιαία άνοδο των αξιών και των ναυπηγικών τιμών στη διάρκεια των τριών τελευταίων ετών, αύξηση που πρέπει μάλλον να αποδοθεί στην αύξηση της ζήτησης και στην άνοδο του κατασκευαστικού κόστους, η επιχειρηματική ενασχόληση με τη μεταφορά χημικών και φυτικών ελαίων δεν προσφέρεται στον (έστω και καλώς εννοούμενο) καιροσκοπισμό. Αντιθέτως, μια αποδοτική και ασφαλής διαχείριση απαιτεί κατάλληλη οργάνωση και τεχνική ενημερότητα έναντι των οποίων ο ναυτιλιακός επιχειρηματίας αναμένει ένα «λογικό» κέρδος χωρίς «εκλάμψεις» σαν εκείνες που απολαμβάνει το bulkcarrier κατά την τρέχουσα περίοδο, ούτε τις συ-





χνές αυξομειώσεις (fluctuations) του δεξαμενοπλοίου μεταφοράς αργού πετρελαίου.

Ουδόλως τα ανωτέρω σημαίνουν ότι η εκμετάλλευση πλοίων μεταφοράς χημικών και παραγώγων δεν περι- κλείει συγκινήσεις - και υποσχέσεις! Η αυστηρότητα των νέων κανονισμών που διέπουν τις συνθήκες μετα- φοράς των εν λόγω φορτίων ωθεί προς την απομά- κρυνση σεβαστού ποσοστού της εν ενεργεία χωρητι- κότητας, προσδοκία που, σε συνδυασμό με την αύξη- ση του όγκου και αριθμού των φορτίων, ιδίως στον το- μέα των φυτικών ελαίων, δημιουργεί τις προϋποθέσεις σχετικά άνετης απόσβεσης σε συνθήκες μακριά από την υπερπροσφορά πλοίων και πιέσεων των επιπέδων ναύλων.

Το εν προκειμένω «νεοφώτιστον» του Έλληνα εφοπλι- στή σε ένα νέον γι' αυτόν τομέα, που μέχρι πρότινος χαρακτηριζόταν από ένα κάπως ολιγοπωλιακό κλίμα, εγκυμονεί κάποιους κινδύνους αποκλεισμού. Με τη διεύρυνση όμως των σχετικών αγορών σε παγκόσμια κλίμακα, τυχόν μονοπωλιακά ή ολιγοπωλιακά κέντρα αποδυναμώνονται σε βαθμό που σύντομα θα μπορεί να αγνοηθούν. Έχω εν προκειμένω κατά νου μερικά συγκροτήματα της Σκανδιναβίας και της ευρείας Άπω

Ανατολής που δεν επιθυμώ εδώ να κατονομάσω.

Για τον αναγνώστη που διακατέχεται από την ιδέα ανάμειξης σε αυτόν τον ιδιόζοντα ναυτιλιακό τομέα, παραθέτω μερικές τρέχουσες ναυπηγικές τιμές προς ενημέρωση και τυχόν καθοδήγηση. Ως προς τις τεχνι- κές προδιαγραφές, νοούνται πλοία με επίχρισμα επι- τρέπον τη μεταφορά ευρείας ποικιλίας χημικών και φυτικών ελαίων, χαρακτηριστικά IMO II/III, ικανότητα διαχωρισμού τεσσάρων ή περισσότερων φορτίων, εμ- βυθιζόμενες αντλίες και μερικά ακόμη στοιχεία που συνιστούν έναν α' τάξεως εξοπλισμό. Τρόπος πληρω- μής 5 x 20% κατά τη διάρκεια της κατασκευής και πα- ραδόσεις που ξεκινούν από αργά το 2009 (σπάνια πε- ρίπτωση πια) και ανελίσσονται μέχρι και το 2011.

Προηγείται το dwt και ακολουθεί εντός παρενθέσεως η τιμή σε εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ:

6.000 (15) - 13.000 (25) - 17.000 (30) - 25.000 (38) - 40.000 (44) - 50.000 (50).

Ως είναι αναμενόμενο, οι ανωτέρω τιμές υφίστανται διακυμάνσεις αντιστοιχούσες στην τεχνική ενημερότη- τα και το οικονομικό υπόβαθρο του ναυπηγείου, τον εξοπλισμό και, ιδίως στην τρέχουσα περίοδο, τους χρόνους παραδόσεως. Για τούτο και θα πρέπει να θε- ωρηθούν άκρως ενδεικτικές. Στο δύσβατο χώρο της σημερινής ναυπηγικής βιομηχανίας, όπου τέτοιου με-

γέθους κατασκευές συνήθως αναλαμβάνονται από μι- κρά και λίγων γνωστά ναυπηγεία, η συνδρομή ενός συμβούλου (πεπειραμένου broker στο newbuilding contracting) ενισχύει σημαντικά τις προοπτικές επιτυ- χίας του σχετικού εγχειρήματος.

Γενικά, η ενασχόληση του ελληνικού εφοπλισμού στον τομέα χημικών, πετρελαϊκών παραγώγων και φυτικών ελαίων, σε συνδυασμό με τη βαθμιαία είσοδό του σε εκείνον του φυσικού ή και υδροποιημένου αερίου (LNG/LPG), διευρύνει το πεδίο δράσης του και εδραιώνει τη θέση του στο παγκόσμιο σύστημα των διά θαλάσσης μεταφορών.

Και μια διευκρίνιση: Τα εν θέματι πλοία δεν πρέπει να συγχέονται με εκείνα που έχουν βασικό προορισμό τον εφοδιασμό πλοίων με καύσιμα (bunkering), τα οποία διαθέτουν σαφώς απλούστερο εξοπλισμό και περιορι- σμένες δυνατότητες μεταφοράς φορτίων σε πέραν της «μεγάλης ακτοπλοΐας» (great coastal) αποστάσεις. ☉



Αναμενόμενες εξελίξεις στη βιομηχανία της ενέργειας και της θαλάσσιας μεταφοράς

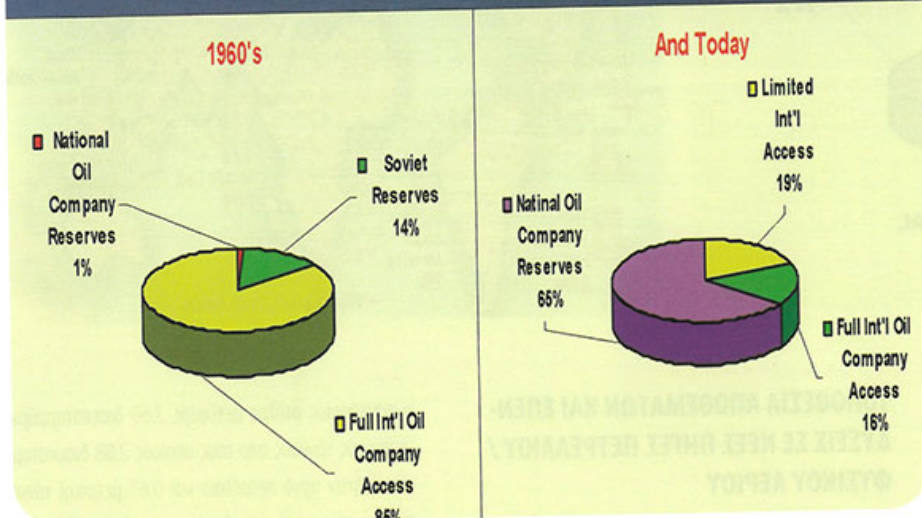
Η παγκόσμια οικονομία, η βιομηχανία της ενέργειας και η θαλάσσια μεταφορά είναι όλα αλληλένδετα. Η κατάσταση της παγκόσμιας οικονομίας είναι αρκετά υγιής. Η περσινή χρονιά έληξε ευχάριστα αφού οι χρηματιστηριακές αγορές επέδειξαν αξιοσημείωτα κέρδη. Η οικονομική πορεία της Αμερικής διακρίνεται πιο θετική για το υπόλοιπο του χρόνου. Τους τελευταίους μήνες, η αισιοδοξία για την Αμερικάνικη οικονομία έχει αυξηθεί, καθώς το ίδιο ισχύει για την Ευρωζώνη.



| Του Εμμανουήλ Παπαλέξη | Chairman & CEO Mare International Ltd.



Access To Global Oil & Gas Reserves



Graph 1.

Η αισιοδοξία για την Ασιατική οικονομία ακόμα υπάρχει και γενικά η παγκόσμια οικονομία αναμένεται να αυξηθεί κατά 4-5% φέτος. Οι εξελίξεις στην προσφορά και τη ζήτηση πετρελαίου αυτή τη χρονιά αναμένονται να είναι παρόμοιες με το 2006 με μικρές παραλλαγές κατά τόπους. Η παραγωγή του αργού πετρελαίου του OPEC αναμένεται να είναι γύρω στα 30 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα και η παραγωγή των χωρών μη-OPEC, γύρω στα 50 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα. Λαμβάνοντας υπ'όψη ότι η ζήτηση για το πετρέλαιο αναμένεται να είναι γύρω στα 85-86 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα, είναι εμφανές ότι θα δημιουργηθεί κάποια έλλειψη - γεγονός το οποίο θα κρατήσει τις τιμές πετρελαίου υψηλές. Είναι γενικότερα γνωστό ότι οι μεταφορικές ανάγκες είναι άμεσα εξαρτούμενες από την παγκόσμια οικονομία. Κοιτάζοντας τη σημερινή κατάσταση, βλέπουμε πως παρά τις πολύ υψηλές τιμές πετρελαίου, η παγκόσμια οικονομική κατάσταση δεν είναι κακή. Φυσικά, η συνέχιση των υψηλών τιμών πετρελαίου θα δημιουργήσει προβλήματα.

Αλλαγή ιδιοκτησιακού καθεστώτος των πηγών ενέργειας

Όπως φαίνεται στο κάτω διάγραμμα, αντιμετωπίζουμε σήμερα τη συνέχιση του «εθνικισμού του πετρελαίου» ο οποίος άρχισε πριν από χρόνια και που πρόσφατα εντα-

τικοποιήθηκε. Παραδείγματα είναι οι πράξεις του προέδρου Τσάβεζ στη Βενεζουέλα καθώς και οι πρόσφατες εξελίξεις στη Βολιβία. Αξίζει να σημειωθεί πως ο αποκλεισμός των διεθνών πετρελαιοειδών εταιρειών από τις ενεργειακές πηγές δεν είναι και ότι καλύτερο από την άποψη της παραγωγής. Για παράδειγμα στο Ιράν παλιότερα, η παραγωγή είχε φτάσει τα 7 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα και πρόσφατα αυτή έχει μειωθεί σε λιγότερο από 4 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα. Στη Βενεζουέλα, αφού ανέλαβε τον έλεγχο ο πρόεδρος Τσάβεζ, η παραγωγή μειώθηκε κατά 46% και δυο πετρελαιοειδών εταιρείες, η TOTAL και η ENI εγκατέλειψαν τη χώρα. Πρόσφατα, και η ExxonMobil αποφάσισε να φύγει από τη Βενεζουέλα. Η παραγωγή του OPEC από 38 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα (όσο ήταν το 1979 όταν οι πετρελαιοειδών εταιρείες ήταν παρούσες), έχει πέσει στα 30-32 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα. Το αν αυτό το φαινόμενο ανατραπεί μελλοντικά είναι κάτι το οποίο αξίζει να συζητηθεί μεμονομένα.

Αλλαγή του ελέγχου της διαδρομής του πετρελαίου από τις πετρελαιοειδών εταιρείες προς τους εμπόρους

Η παραδοσιακή εκτεταμένη ανάμιξη των διεθνών πετρελαιοειδών εταιρειών στη μεταφορά πετρελαίου έχει μειωθεί, και ένας «νέος παίκτης» έχει εμφανιστεί στην παγκόσμια πετρελαιοειδών αγορά. Αυτός είναι ο «εμπόρος

πετρελαίου». Σε γενικές γραμμές, οι πετρελαιοειδών εταιρείες σήμερα μεταφέρουν μόλις το 20% του εμπορίου, αντί του 50% που παραδοσιακά μετέφεραν.

Αλλαγές στο εμπόριο των ενεργειακών προϊόντων

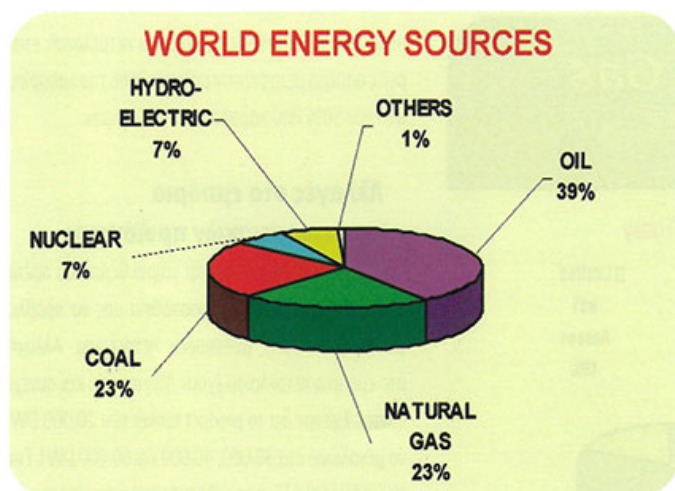
Αυτό είναι ένα σημαντικό και καίριο θέμα που πρέπει να λειφθεί υπ'όψη στην προσπάθεια μας να προβλέψουμε τις ανάγκες μεταφοράς πετρελαίου. Αλλαγές στο εμπόριο πετρελαίου έχουν ήδη αρχίσει και συνεχίζονται. Έχουμε δει το product tanker των 20.000 DWT να μεγαλώνει στα 30.000, 40.000 και 60.000 DWT. Γιατί; Για τον απλό λόγο της αλλαγής του εμπορίου του πετρελαίου και των προϊόντων του. Παλιά, συνηθίζαμε να μεταφέρουμε αργό πετρέλαιο στα καταναλωτικά κέντρα της Ευρώπης, της Αμερικής και της Άπω Ανατολής όπου τα διυλιστήρια αναλάμβαναν τη διύλιση και τα παράγωγα διανέμονταν με μικρότερα βαπόρια. Αλλά αυτό έχει αλλάξει και σήμερα έχουμε διυλιστήρια τα οποία παράγουν πετρελαιοειδή προϊόντα στις χώρες που παράγουν πετρέλαιο, τα οποία κατόπιν μεταφέρονται στις απόμακρες καταναλωτικές χώρες. Έτσι το μέγεθος των πλοίων έπρεπε να αυξηθεί και αυτό θα συνεχιστεί.

Αλλαγές στη νομοθεσία

Όλοι ξέρουμε τις επιπτώσεις της νομοθεσίας στην κατασκευή, σχεδίαση και λειτουργία των πλοίων. Η ασφάλεια, η ποιότητα, η μέριμνα για το περιβάλλον είναι οι βάσεις πάνω στις οποίες τα τελευταία χρόνια διάφοροι κανονισμοί έχουν καθιερωθεί και έχουν ήδη επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό την κατασκευή και τη λειτουργία των πλοίων. Μην ξεχνάμε επίσης την εφαρμογή της αναθεώρησης του Annex II της MARPOL η οποία μπήκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου και αναμένεται να εισάγει καινούργια δεδομένα στη μεταφορά χημικών φορτίων, φυτικών λαδιών και ζωικών λιπών. Επίσης, πρόσφατα εισήχθησαν καινούργιοι κανονισμοί στην κατασκευή των πλοίων, οι οποίοι καθιερώθηκαν από τους μεγάλους νηογνώμονες. Έτσι διαφαίνεται πως νέοι κανονισμοί, τους οποίους δεν μπορούμε να προβλέψουμε θα επηρεάσουν τις συνθήκες με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνονται οι διαχειριστές πλοίων.

Πετρέλαιο, αέριο, κάρβουνο, αναμενόμενες αυξήσεις και εναλλακτικές πηγές ενέργειας

Αναμένεται πως στο άμεσο μέλλον η χρήση πετρελαίου



Graph 2.



και αερίου θα συνεχίσει να αυξάνεται, παρά τις επίμονες προσπάθειες της κοινωνίας να εισάγει εναλλακτικές μορφές ενέργειας.

Όπως φαίνεται στο διάγραμμα, το πετρέλαιο καλύπτει σχεδόν το 40% της ζήτησης της παγκόσμιας ενέργειας και ακολουθούν το κάρβουνο και το φυσικό αέριο.

Είναι κοινώς αποδεκτό ότι η παγκόσμια κατανάλωση πετρελαίου, που επί του παρόντος είναι στα 85 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα, θα αυξηθεί στα 100 ή παραπάνω εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα στο εγγύς μέλλον. Επίσης, βασίζομενοι στις πληροφορίες που έχουμε σήμερα, τα αποθέματα πετρελαίου (1 τρισεκατομμύριο βαρέλια) θα διαρκέσουν 40-45 χρόνια και τα αποθέματα φυσικού αερίου (6 τρισεκατομμύρια κυβικά μέτρα) περίπου 70-80 χρόνια. Μαθαίνουμε πως ίσως ανακαλυφθούν άλλα 4 τρισεκατομμύρια κυβικά μέτρα αερίου στο άμεσο μέλλον. Η εξακολούθηση της αύξησης ζήτησης πετρελαίου αναμφίβολα θα επηρεάσει το μέγεθος και τον αριθμό των πλοίων που θα χρειαστούν μελλοντικά. Πρέπει να δοθεί έμφαση στην ανάπτυξη του φυσικού αερίου και ειδικά στην παραγωγή και διανομή του υδροποιημένου φυσικού αερίου και του LPG. Πολλά διυλιστήρια υδροποίησης και αεροποίησης πρέπει να δημιουργηθούν για να αντεπεξέλθουν στην αυξημένη ζήτηση.

Πρέπει να σημειώσουμε πως η Μέση Ανατολή και η πρώην Σοβιετική Ένωση είναι οι περιοχές με τα μεγαλύτερα αποθέματα. Η χρήση του αερίου στην υδροποιημένη του μορφή (LNG) έχει ήδη αυξηθεί σημαντικά και η αύξηση του εμπορίου του LNG αναμένεται να διευρυνθεί στα επόμενα χρόνια. Έχει ειπωθεί πως η ποσότητα αερίου που θα μεταφέρεται σε μορφή LNG θα πενταπλασιαστεί έως το 2030.

ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΕ ΝΕΕΣ ΠΗΓΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ / ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ

Οι τοποθεσίες πετρελαίου θα παίξουν σημαντικό ρόλο στις μελλοντικές ανάγκες της ναυτιλίας. Είναι γνωστό πως τα αποθέματα πετρελαίου που βρίσκονται πιο κοντά στα καταναλωτικά κέντρα θα εξαντληθούν πρώτα. Βλέπουμε πως από το 1 τρισεκατομμύριο βαρέλια συνολικών παγκόσμιων αποθεμάτων, περίπου 659 εκατομμύρια βαρέλια βρίσκονται στη Μέση Ανατολή. Αυτό μας κάνει να πιστεύουμε ότι τελικώς θα έχουμε αύξηση στη σχέση «μίλι / τόννο». Όσον αφορά τις επενδύσεις για καινούργιες πηγές πετρελαίου και φυσικού αερίου, πρέπει να αναφέρουμε πως το κόστος εξεύρεσης νέων πηγών έχει τριπλασιαστεί από το 1999. Οι γεωτρήσεις σε μερικά μέρη μπορούν να φτάσουν τα 10.000 πόδια όταν παλιότερα οι γεωτρήσεις έφταναν μονάχα στα 1.000 πόδια. Τα έξοδα υλικών και εργατών έχουν αυξηθεί και οι εξερευνητικές λαμβάνουν χώρα σε περιοχές με πολύ δυσχερείς καιρικές συνθήκες όπως ο Αρκτικός και το νησί Sakhalin. Αυτός είναι ένας από τους λόγους που δεν θα ξαναδούμε τις χαμηλές τιμές που είχαμε παλιότερα. Ένα άλλο θέμα που πρέπει να αναφέρουμε σε σχέση με τα αποθέματα πετρελαίου, είναι ότι στο ανω σχεδιάγραμμα, δεν υπάρχουν ενδείξεις για τα αποθέματα που πρόσφατα ανακαλύφθηκαν στην Κασπία Θάλασσα. Αυτά τα αποθέματα πετρελαίου αγγίζουν τα 160 εκατομμύρια βαρέλια καθώς επίσης και σημαντικές ποσότητες αερίου.

Ζήτηση δεξαμενόπλοιοι

Από τα ανωτέρω, είναι ξεκάθαρο πως η ανάγκη μεταφοράς πετρελαίου θα συνεχίσει να αυξάνεται. Το 2005

ο παγκόσμιος στόλος μετέφερε 2.69 δισεκατομμύρια μετρικούς τόννους από τους οποίους 2.08 δισεκατομμύρια ήταν αργό πετρέλαιο και 0.61 μετρικοί τόννοι παράγωγα πετρελαίου. Αυτό σημαίνει ότι 77% ήταν αργό πετρέλαιο και 23% ήταν παράγωγα.

Αναμένεται πως φέτος η αύξηση της ζήτησης θα φτάσει τα 1.7 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα κάνοντας τη συνολική αύξηση 85-86 εκατομμύρια βαρέλια ημερησίως (φυσικά αυτό θα εξαρτηθεί από τις τιμές του πετρελαίου τον υπόλοιπο χρόνο). Αν ανατρέξουμε 5 χρόνια πριν, θα δούμε πως η κατανάλωση πετρελαίου αυξήθηκε κατά 1.5% κάθε χρόνο, και φέτος αναμένεται να αυξηθεί κατά 2.5-3.3%. Αυτή η επιπλέον ποσότητα (75%) πρέπει να μεταφερθεί δια θαλάσσης.

Υπολογίζεται πως για κάθε αύξηση 1 εκατομμυρίου βαρελιών την ημέρα, η ζήτηση δεξαμενοπλοίων αυξάνεται κατά 9 εκατομμύρια DWT. Με αυτό το δεδομένο, η αναμενόμενη ποσότητα των 1.7 εκατομμυρίων βαρελιών την ημέρα (από τα οποία 75% θα μεταφέρονται δια θαλάσσης) θα δημιουργήσει επιπλέον ζήτηση δεξαμενοπλοίων της τάξης των 11.5 εκατομμυρίων DWT. Έχοντας 3% αύξηση ζήτησης δεξαμενοπλοίων λόγω της αυξημένης ποσότητας, πρέπει να λάβουμε υπόψη ακόμη 2.3% που θα δημιουργηθεί λόγω της αύξησης της σχέσης «τόννο / μιλίου».

Κάθε μέρα γίνεται όλο και πιο φανερό ότι η σχέση «τόνος / μίλι» θα αυξηθεί καθώς η παραγωγή σε ορισμένες καταναλωτικές περιοχές τείνει να μειώνεται. Ένα παράδειγμα είναι η Βόρειος Αμερική όπου η παραγωγή σήμερα καλύπτει μονάχα το 55% της ζήτησης (14.1 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα παραγωγής σε σχέση με 25.5 εκατομμύρια βαρέλια την ημέρα κατανάλωσης), ενώ πριν από 5 χρόνια η παραγωγή κάλυπτε το 59%



Your partner in Malta

Providing :

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

www.aost.com
Tel: +356 2138 0941



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

www.alphabriggs.com
Tel: +356 9966 6000 (24hrs)

της ζήτησης. Η Κίνα επίσης αναμένεται να καλύψει τις πετρελαιοειδείς της ανάγκες από περιοχές πέρα της Μέσης Ανατολής όπως από τη Δυτική Αφρική, τη Βενεζουέλα και τη Βόρειο Θάλασσα.

Ο υπάρχων στόλος δεξαμενόπλοιων

Ο υπάρχων στόλος δεξαμενόπλοιων ανέρχεται στα 358.8 εκατομμύρια τόνους DWT και άλλοι 139.4 εκατομμύρια τόννοι αναμένονται να προστεθούν έως το 2009, κάνοντας το σύνολο 498.2 εκατομμύρια τόνους. Αλλά είναι σημαντικό να δούμε λεπτομερώς με πιο τρόπο τα καινούργια δεξαμενόπλοια θα προστεθούν στον υπάρχοντα στόλο.

Με βάση τον παρακάτω πίνακα, η αύξηση στον στόλο των δεξαμενόπλοιων φέτος αναμένεται γύρω στο 5%. Το 2008 αναμένεται μια αύξηση της τάξεως του 9% και το 2009 θα έχουμε μια σημαντική αύξηση της τάξεως του 21%.

ΑΝΑΜΕΝΟΜΕΝΗ ΑΥΞΗΣΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ (σε εκ. DWT)

	2007	2008	2009
Υπάρχων στόλος	358.8	377.3	410.9
N/B	18.5	33.6	87.3
	377.3	410.9	498.2
Αύξηση	5%	9%	21.5%

Είναι φανερό από τα ανωτέρω ότι τα περισσότερα δεξαμενόπλοια θα παραδοθούν κοντά στις ημερομηνίες της απόσυρσης των υπάρχοντων δεξαμενόπλοιων.

Το χρονοδιάγραμμα έχει ως εξής:

Phase Out Schedule			
Year	Marpol	EU	OPA 90
2005	5.592.387	1.146.029	4.503.916
2006	1.930.294	1.634.554	3.738.253
2007	6.652.643	6.652.643	3.606.883
2008	3.537.791	3.537.791	2.564.443
2009	4.128.039	4.128.039	4.406.692
2010	7.678.216	65.801.972	56.371.862
2011	5.431.416	1.379.454	945.324
2012	4.351.420	1.784.350	787.303
2013	5.637.679	1.414.400	1.482.970
2014	7.882.470	1.526.912	1.749.124
2015	46.261.333	5.335.446	9.650.766

Με βάση τις πληροφορίες που έχουμε σήμερα και υποθέτοντας πως τα κράτη - σημαίες θα συμμορφωθούν πλήρως με τους υπάρχοντες κανονισμούς, την περίοδο 2005-2015, περίπου 100 MDWT θα αποσυρθούν. Υπάρχει φυσικά και το ενδεχόμενο μετατροπής των δεξαμενόπλοιων από μονού σε διπλού τοιχώματος, και ως ένα σημείο έχουμε δει αυτή τη διαδικασία να έχει ήδη αρχίσει, αλλά δεν πιστεύουμε ότι ο όγκος αυτών των μετατροπών θα έχει σοβαρές επιπτώσεις στο τελικό αποτέλεσμα.

Σύμφωνα με την MARPOL, 46 MDWT θα αποσυρθούν το 2015, ενώ σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση, το 2010 66 MDWT δεν θα μπορούν να προσεγγίζουν ευρωπαϊκά λιμάνια, ενώ 56 MDWT δεν θα μπορούν να προσεγγίζουν την Αμερική σύμφωνα με την OPA 90.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, και λαμβάνοντας υπόψη την αναμενόμενη αύξηση στην κατανάλωση πετρελαίου και την αύξηση της σχέσης «τόνου / μιλίου», θα μπορούσαμε να πούμε πως το 2008-2009 θα είναι τα χρόνια όπου θα υπάρχει πλεόνασμα δεξαμενόπλοιων, αλλά πάλι όπως βλέπουμε τα πράγματα μπορεί να βελτιωθούν το 2010 καθώς ένας σημαντικός αριθμός δεξαμενόπλοιων δεν θα μπορούν να προσεγγίζουν τα λιμάνια της Ευρώπης και της Αμερικής.

Περίληπτικά μπορούμε να πούμε πως, από άποψη διαθεσιμότητας δεξαμενόπλοιων θα υπάρχει ισορροπία από τώρα έως το 2015 με πιθανή εξαιρέση τις χρονιές που έχουμε ήδη αναφέρει. Ο παράγοντας που ίσως ανατρέψει αυτή την ισορροπία θα είναι οι παραγγελίες νέων δεξαμενόπλοιων μεταξύ το 2010 και το 2015.



LNG

Όσον αφορά τα LNG, η εμφανής αύξηση στη ζήτηση έχει επηρεάσει τη ναυτιλιακή κοινότητα η οποία έχει αρχίσει να παραγγέλλει καινούργια πλοία. Σήμερα έχουμε 231 καράβια LNG των 15.8MDWT. Οι καινούργιες παραγγελίες για άλλα 141 βαπόρια (ή 13.1MDWT) αντιπροσωπεύουν το συγκλονιστικό ποσοστό του 82.7% του υπάρχοντος στόλου. Διαβάζοντας την αναφορά του Οίκου Clarkson's βλέπουμε πως το χρονοδιάγραμμα παράδοσης των νέων κατασκευών είναι ως εξής:

YEAR	MDWT
2007	2.0
2008	5.3
2009	5.8

Για την ώρα βλέπουμε πως όταν παραδοθούν τα νέα πλοία, ο στόλος θα είναι αρκετός να καλύψει τις ανάγκες της ναυτιλίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι η παραγωγή του φυσικού αερίου δεν είναι ο μόνος παράγοντας που καθορίζει το μέγεθος του αναγκαίου στόλου. Είναι επίσης, η δημιουργία κατάλληλων εγκαταστάσεων για την υγροποίηση και αεριοποίηση που χρειάζονται εκτεταμένες επενδύσεις.

Δεν προβλέπουμε αλλαγή στο μέγεθος των δεξαμενόπλοιων που θα χρειαστούν τα επόμενα 10 χρόνια. Η ζήτηση που βλέπουμε σήμερα για μεγάλα πλοία θα παραμείνει στα ίδια επίπεδα για τους λόγους που έχουμε ήδη αναφέρει. Η μελλοντική ζήτηση φυσικά θα επικεντρωθεί στην κατασκευή ανθεκτικών πλοίων και στην ανάγκη ασφαλούς και ικανής διαχείρισης.

Έως τώρα έχουμε απλά κάνει υποθέσεις και εκφράσαμε απόψεις. Φυσικά όλα τα ανωτέρω ισχύουν εφ'όσον η γεωπολιτική κατάσταση είναι σταθερή, εφ'όσον υπάρχει θετική οικονομική ανάπτυξη στον ανεπτυγμένο και αναπτυσσόμενο κόσμο, εφαρμογή των κανονισμών του IMO και φυσικά περιορισμένος αριθμός παραγγελιών καινούργιων δεξαμενόπλοιων. ☺

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





TMSA: Απολογισμός και προβληματισμοί

Πέρασαν κιόλας 3 χρόνια από την πρώτη έκδοση του προγράμματος TMSA του OCIMF. Θα ήταν ίσως χρήσιμο να κάνουμε μια μικρή αναδρομή και να θεωρήσουμε το όλο θέμα με την αποκτηθείσα εμπειρία και, γιατί όχι, με πιο ψύχραιμη σκέψη...



Του Στ. Κεχρή | Αντιναυάρχου (ε.α.) Π.Ν., K.C. Lyrintzis Group Of Companies

Την αρχική «έκπληξη και αντίδραση» ακολούθησε η φάση της μελέτης, της διερεύνησης και της ερμηνείας. Βγήκαν και πάλι τα «καλαμάρια και οι πένες» για το γράψιμο, όπως καληώρα έγινε και με την εφαρμογή του ISM. Μερικοί οργανώθηκαν και άρχισαν να διαμορφώνουν το σύστημά τους, άλλοι δε έψαχναν να βρουν έτοιμες «procedures and forms». Συζητήσεις, σεμινάρια και παρουσιάσεις.

Έγινε αμέσως φανερό ότι τα elements αποτελούσαν χαρακτηριστικούς τομείς δραστηριοτήτων που αφορούσαν την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος σε ευθυγράμμιση με τα elements του ISM, μάλιστα μερικοί από αυτούς είχαν και τον ίδιο τίτλο π.χ. «συντήρηση πλοίου» και «αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών», ενώ τα καινούργια στοιχεία ήταν προσθετικά αλλά προς την ίδια κατεύθυνση. Το μήνυμα είχε χαρακτηριστικά δοθεί. Ενίσχυση και επέκταση του ISM Κώδικα, έμφαση στις αρχές του Leadership και του Management και Αυτοαξιολόγηση.

Αυτοαξιολόγηση. Μια λέξη που μπορεί να κλείνει μέσα της ένα σωρό καλές προθέσεις και αξίες, όταν γίνεται αφ' εαυτής εκ των έσω, αλλά μπορεί επίσης και να αποδυναμωθεί και να χάσει μέρος από τη σημασία της όταν «επιβάλλεται έξωθεν» και πρέπει να αποδεικνύεται με «χαρτιά» και μάλιστα στη διεθνή θέα του Διαδικτύου.

Τα KPIs' από την άλλη πλευρά περιέγραφαν τις απαιτήσεις. Γενικά διατυπωμένα μερικές φορές και κλιμακούμενα κατά φάσεις υλοποίησης και δυσκολίας. Μια έξυπνη προσέγγιση όπου τα «stages» λειτουργούν σαν κίνητρο, πέρα από την υποχρέωση, και σε τραβάνε προς τα επάνω. Στη συμπλήρωση του έργου.

Πολλές και οι συζητήσεις για τα KPIs'. Το πρόγραμμα συνιστούσε να συμπληρωθούν και από δικά μας. Και από άλλα. Δηλαδή και από άλλες απαιτήσεις! Δηλαδή ένας κύκλος χωρίς τελειωμό. Μήπως όμως θα ήταν καλύτερο να διευκρινισθούν πληρέστερα τα υφιστάμενα και να δώσουμε την έμφασή μας στη πρακτική εφαρ-

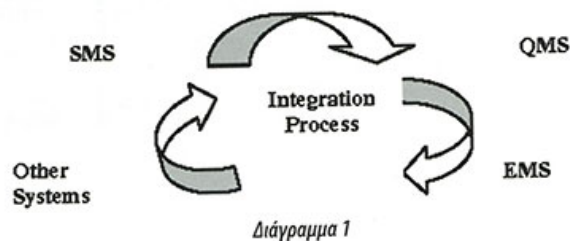
μογή τους παρά να προσπαθούμε να ανακαλύψουμε και πάλι τον «τροχό»; Εκείνο όμως που βοήθησε πραγματικά ήταν το best practice. Οι προτεινόμενες πρακτικές εφαρμογές στις περισσότερες των περιπτώσεων ήσαν σαφείς, συγκεκριμένες και αποτελούσαν τον οδηγό για την ενιαία ερμηνεία, αυτό δηλαδή το οποίο έλειπε από τον ISM Κώδικα. Πολύ ενθαρρυντική ήταν επίσης και η προτροπή του προγράμματος για καθορισμό και εφαρμογή και δικών μας πρακτικών, που θα έκαναν την κατανόηση και υλοποίηση των απαιτήσεων ευκολότερη.

Σε μερικές περιπτώσεις όμως, οι απαιτήσεις αλλά και οι προτεινόμενες πρακτικές δεν ήσαν συγκεκριμένες. Θα έπρεπε οι εταιρείες να κάνουν τη δική τους ερμηνεία. Θα έπρεπε να αναζητήσουν στοιχεία στην ευρύτερη βιομηχανία. Χαρακτηριστικά παραδείγματα των περιπτώσεων αυτών είναι ο καθορισμός τυποποιημένων συμπληρωματικών KPIs' και το Benchmarking. Διεθνείς οργανισμοί όπως οι ISMA και INTERTANKO έχουν παράσχει κάποια στοιχεία προς την κατεύθυνση της τυποποίησης αυτής και καλό θα ήταν η προσπάθεια αυτή να συνεχιστεί και από άλλους φορείς και σε άλλες κατευθύνσεις. Εξάλλου μην ξεχνάμε ότι το μεγαλύτερο πρόβλημα της εφαρμογής του ISM ήταν και ίσως είναι οι διαφορετικές ερμηνείες επί των απαιτήσεων και των πρακτικών υλοποίησης.

Οι απαιτήσεις του προγράμματος έχουν φέρει αλλαγές και συμπληρώσεις στα διαχειριστικά συστήματα ασφαλείας, ποιότητας και προστασίας του περιβάλλοντος, που σημαίνει νέες διαδικασίες, πρακτικές και... γραφειοκρατία. Το ζητούμενο είναι οι επεμβάσεις αυτές να είναι «χειρουργικές», να στηριχθούν στο υφιστάμενο SMS, να είναι απλές στην κατανόηση και εφαρμογή και να εξηγηθούν επαρκώς στο προσωπικό του γραφείου και ιδιαίτερα των πλοίων για την ανάγκη τους και την υλοποίησή τους. Ουσιαστικά τα βήματα αυτά αποτελούν και την πρακτική εφαρμογή της φιλοσοφίας του Management of Change, απαίτησης που τονίζεται ιδιαίτερα στο πρόγραμμα.

Η όλη διεργασία της διασύνδεσης (integration) των διαφόρων διαχειριστικών

συστημάτων δεν είναι μόνο μια «άσκηση επί χάρτου» για σωστά manuals, αλλά κυρίως μια νοητική διεργασία η οποία πρέπει να περάσει σε όλο τον κόσμο και να αποτελέσει για όλους μας το συνθετικό τρόπο σκέψης από δω και πέρα. Το διάγραμμα 1 είναι παραστατικό αυτής της σκέψης.



Η έντονη και σε όλο το φάσμα των λειτουργιών απαίτηση για αξιολόγηση και διαχείριση κινδύνων (Risk Assessment and Risk Management), ως επίσης και η ανάλυση των ατυχημάτων και των παραλίγο ατυχημάτων, αποτελεί τη διάσταση της σύγχρονης προσέγγισης λήψης αποφάσεων και πρόληψης ατυχημάτων. Πρέπει όμως να υπάρξει μέτρο. Ακούγεται ότι θα πρέπει να κάνουμε αξιολόγηση ρίσκου σε κάθε operation και να συμπληρώνουμε τις αντίστοιχες φόρμες. Μήπως αυτό είναι υπερβολικό; Μήπως θα πρέπει να υπάρξει ένα μέτρο; Είναι όμως αυτό εύκολο; Μια πιθανή απάντηση στα ερωτήματα αυτά είναι να λάβουμε ως οδηγό αυτό που προβλέπει η θεωρία. Δηλαδή να επιλέξουμε τις εργασίες που μας δημιουργούν ανησυχία λόγω της δυναμικής των συνθηκών, «the area

of concern», όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται.

Μια άλλη κατεύθυνση του προγράμματος είναι η χρήση μηχανογραφικών προγραμμάτων για τη συντήρηση των πλοίων, τη διαχείριση του συστήματος και την τήρηση και αξιολόγηση των στατιστικών στοιχείων. Εκτιμάται πως η κατεύθυνση αυτή είναι σωστή, μας βοηθάει πολύ, συμβαδίζει με την τεχνολογία, είναι αποδεκτή και αφομοιώνεται εύκολα από το προσωπικό.

Τέλος, μιας και μιλήσαμε για το προσωπικό, τόσο η υλοποίηση του προγράμματος TMSA όσο και η εφαρμογή οποιωνδήποτε άλλων συστημάτων και απαιτήσεων δεν γίνεται στα χαρτιά ή από μια μικρή ομάδα στο γραφείο, αλλά προϋποθέτει τη σωστή και αποτελεσματική συμμετοχή όλου του προσωπικού και μάλιστα αυτού των πλοίων.

Θα πρέπει το προσωπικό μας να ενημερωθεί και να εκπαιδευθεί επί της σκοπιμότητας και της διαδικασίας εφαρμογής των απαιτήσεων. Να το κατευθύνουμε και να το χειρισθούμε με βάση τις αρχές του Leadership and Management. Να του παράσχουμε τα κατάλληλα μέσα και υποστήριξη για την εκτέλεση των έργων. Να εξασφαλίσουμε ότι είναι επαρκές σε αριθμούς. Να το εκπαιδεύσουμε και το επιμορφώσουμε τόσο στο τεχνικό επίπεδο όσο και σε θέματα οργάνωσης, διαχείρισης και διοίκησης.

Αυτό είναι το κλειδί της επιτυχίας. Έτσι θα εξασφαλισθεί η υλοποίηση των απαιτήσεων επί της ουσίας και με ποιότητα. Αυτό ίσως είναι το μήνυμα που μας δίνει σήμερα το TMSA μετά 3 χρόνια εφαρμογής. Να ο τομέας για ανασκόπηση και βελτίωση των όσων έχουμε φτιάξει μέχρι τώρα. Έτσι θα φθάσουμε και θα διατηρήσουμε το stage 4. ☉



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



**AUTOMATION &
POWER CONTROL LTD**

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

power in control

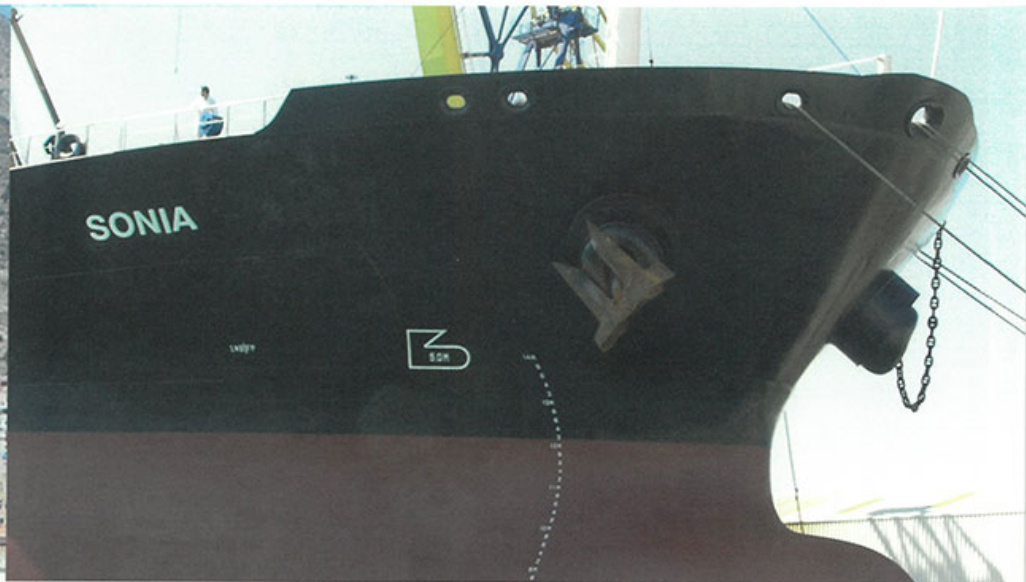
«Ταξίδι»

στην καθημερινότητα
ενός ναυπηγείου

Με πρωτοβουλία της Tomasos Bros Inc., ομάδα Ελλήνων δημοσιογράφων, εξειδικευμένων σε θέματα ναυτιλίας, επισκέφθηκαν στις 11 Ιουλίου 2007 τη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα στο Νεώριο Σύρου. Σκοπός του ταξιδιού ήταν η περιήγηση και ξενάγησή τους στο δεξαμενόπλοιο «Sonja» και στο πλοίο μεταφοράς ξηρού φορτίου «Alexis», που ανήκουν στο στόλο της Tomasos Bros. Τα δύο πλοία βρίσκονται στη Σύρο για τους συνήθεις τεχνικούς δεξαμενισμούς και ελέγχους, η δε επιλογή του συγκεκριμένου ναυπηγείου ήταν λόγω της μακρόχρονης και σταθερής σχέσης συνεργασίας η οποία διατηρείται ακέραια και αμφότερα επωφελής για τις δύο εταιρείες.

▼ Ο καπτ. Άγγελος Γεωργιάδης
ξενάγει τους δημοσιογράφους.





▲ Το δεξαμενόπλοιο «Sonia».



▲ Το πλοίο μεταφοράς ξηρού φορτίου «Alexis».



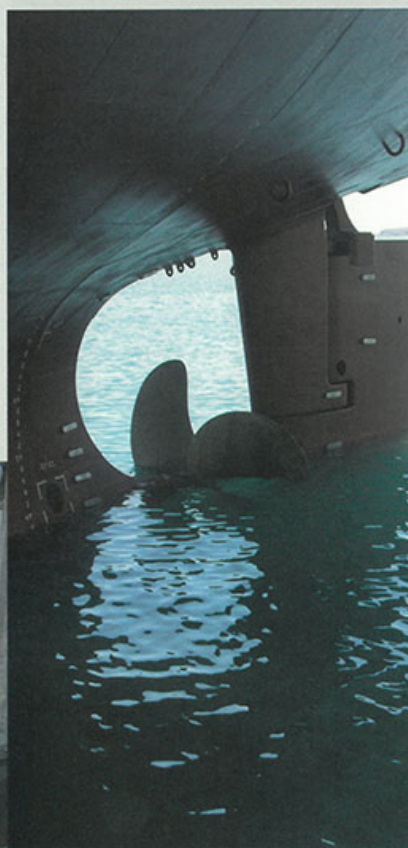
Κατά τη διάρκεια της επίσκεψής τους οι δημοσιογράφοι ενημερώθηκαν σε θέματα ναυπηγοεπισκευής, δεξαμενισμού, συντήρησης και μηχανολογικού εκσυγχρονισμού των πλοίων, ενώ πληροφορήθηκαν για όλες τις εργασίες που έλαβαν χώρα στα δύο πλοία από τους τεχνικούς διευθυντές της εταιρείας κ. Ζ. Makowsky και κ. Μ. Κουκουμάκη και τον ειδικό σύμβουλο καπτ. Άγγελο Γεωργιάδη. Παράλληλα είχαν την ευκαιρία να επισκεφτούν το μηχανοστάσιο, τη γέφυρα και τους χώρους διαμονής των αξιωματικών, στο νεοπαρηλφθέν από την εταιρεία δεξαμενόπλοιο «Sonia».

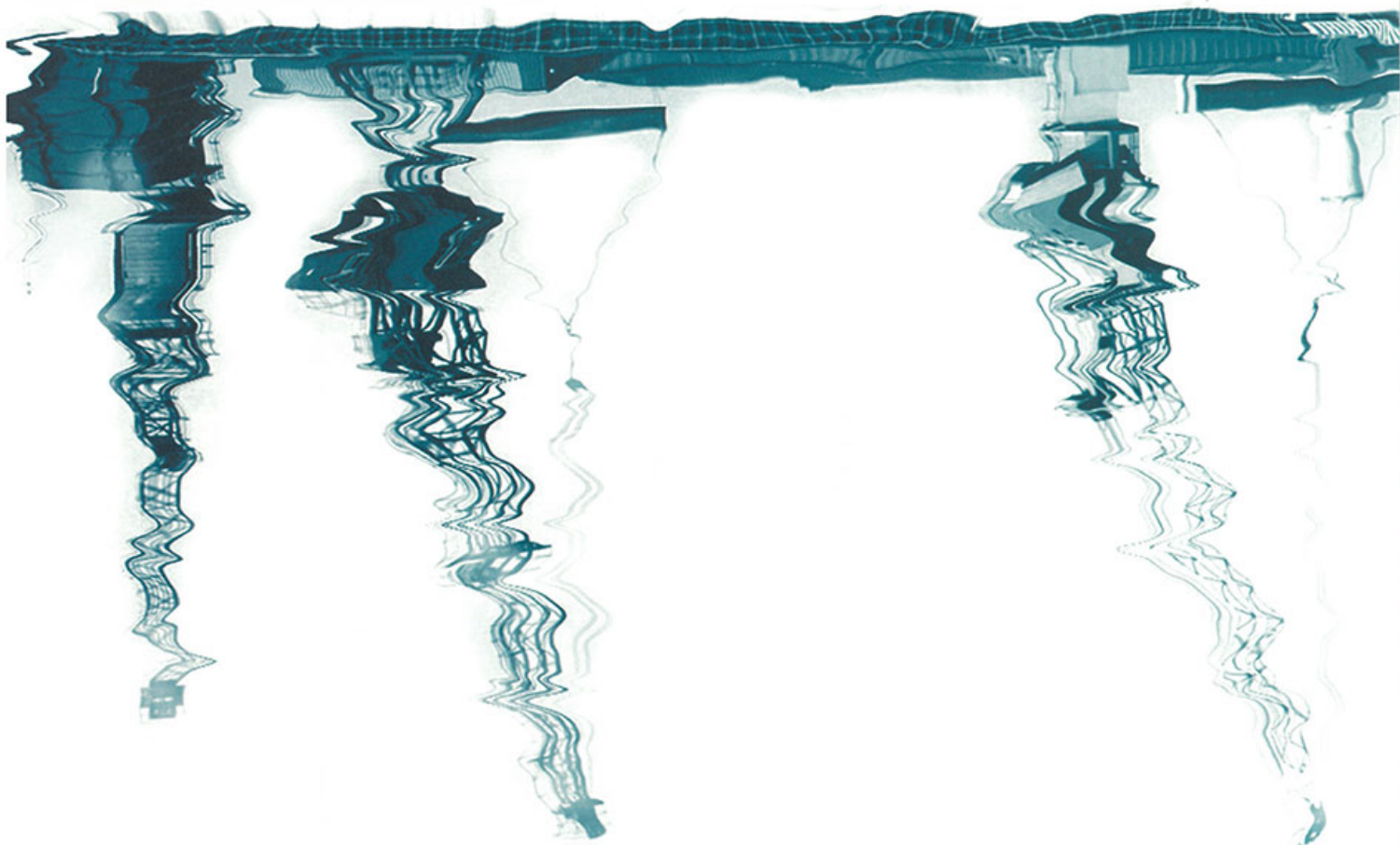
Η δημοσιογραφική ομάδα συνομίλησε επίσης με τους πλοιάρχους των δύο πλοίων και αντάλλαξε απόψεις για θέματα αναφορικά με την καθημερινότητα σε ένα πλοίο, τις δυσκολίες και τις προκλήσεις του ναυτικού επαγγέλματος, αλλά και θέματα πρόσφατων νομοθεσιών και διεθνών πολιτικών που σχετίζονται με τη ναυτική ασφάλεια και εργασία.

ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΤΟ ΝΕΩΡΙΟ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

Κατά τον πλοίαρχο του δεξαμενόπλοιου «Σοφία», καπτ. Χαράλαμπο Φανίδη, το ναυτικό επάγγελμα απαιτεί «απόλυτη αγάπη και προσηλωση στη θάλασσα». Παράλληλα αναφέρθηκε στα νέα νομοθετικά μέτρα που έχουν λάβει οι διεθνείς οργανισμοί με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας της θάλασσας και επισήμανε ότι ο τελικός, μεγάλος κριτής όλων αυτών των ρυθμίσεων θα είναι το πέρασμα του χρόνου. Εντούτοις, θεώρησε προς όφελος της ασφάλειας των πλοίων τα νέα μέτρα που σχετίζονται με τα διπλά τοιχώματα στα δεξαμενόπλοια.

Ο πλοίαρχος του Bulk Carrier «Alexis», καπτ. Γεώργιος Εξης, εστίασε με έντονο ενδιαφέρον στη γοητεία του ναυτικού επαγγέλματος και αναφέρθηκε με αισιοδοξία στη νέα γενιά σπουδαστών των ΑΕΝ, οι οποίοι ταξιδεύουν κάθε χρόνο στο πλαίσιο των εκπαιδευτικών ταξιδιών τους με τα πλοία της εταιρείας. Τόνισε μάλιστα ότι σε πολλές περιπτώσεις οι γνώσεις και ο ενθουσιασμός των νέων είναι αξιοθαύμαστα.





ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB

ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΤΟ ΝΕΩΡΙΟ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

Ο διευθυντής της *Tomasos Brothers Inc.* ►
κ. Θεόδωρος Κεφαλλονίτης με τους δημοσιογράφους
Λ. Μαρέλου, Μυρτώ Ραπτοπούλου, Στέφανο
Παπανδρέου, Νίκο Δούκα και τον ειδικό σύμβουλο
καπτ. Άγγελο Γεωργιάδη.



Η εταιρεία *Tomasos Bros Inc.* θεωρεί απαραίτητη την τακτική επικοινωνία και ενημέρωση των δημοσιογράφων σε θέματα ναυτικού ενδιαφέροντος. Κατά το διευθυντή της εταιρείας, καπτ. Θεόδωρο Κεφαλλονίτη, οι επισκέψεις σε πλοία του στόλου της έχουν σκοπό την παροχή πολύτιμων και εξειδικευμένων πληροφοριών στους αντιπροσώπους των ΜΜΕ και τη διατήρηση ενός ανοικτού διαύλου επικοινωνίας μεταξύ των ανταποκριτών της κοινής γνώμης και της ναυτιλιακής οικογένειας.



Η εταιρεία *Tomasos Bros Inc.*, με εμπειρία άνω των 100 ετών στη ναυτιλία, διαχειρίζεται σήμερα 14 πλοία μεταφοράς ξηρών και υγρών φορτίων.

Οι καπετάνιοι του «*Alexis*» και «*Sonia*», κ. Γεώργιος ►
Ξέης και Χαράλαμπος Φανίδης, αντίστοιχα.

Ο καπτ. Άγγελος Γεωργιάδης με τον α' μηχανικό του ►
δεξαμενόπλοιου «*Sonia*».



▲ Λίγη ξεκούραση για το συνεργείο.

metaldyne

METALDYNE INTERNATIONAL (UK) LTD

Is your damper providing engine protection?

Torsional Vibration Dampers

Maintenance and Repair of Holset Vibration Dampers



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

Tel : +44 (0) 1422 395106

Fax : +44 (0) 1422 354432

davidwhitaker@metaldyne.com

www.metaldyne.co.uk

FORMERLY **SIMPSON INDUSTRIES**

HOLSET

(SIMPSON INT UK LTD / HOLSET ENGINEERING VISCOUS DAMPERS)

Οι δυνατότητες ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων

Η αντιμετώπιση χρόνιων προβλημάτων στους λιμένες και η ανάπτυξη ενός εθνικού λιμενικού συστήματος, ικανού να παρέχει σύγχρονες και ανταγωνιστικές υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, συνιστά μια αδήριτη αναγκαιότητα σε ένα ιδιαίτερα απαιτητικό περιβάλλον για τη λιμενική βιομηχανία.



Του Γεωργίου Βλάχου
Γενικού γραμματέα Λιμένων
& Λιμενικής Πολιτικής ΥΕΝ

Το περιβάλλον αυτό καθορίζεται από την ανάγκη νέων παικτών και νέων αγορών, καθώς επίσης από μια σειρά νέων στοιχείων που συνδέονται με την ανάπτυξη των θαλάσσιων και συνδυασμένων μεταφορών, των διαδικασιών logistics και μεγάλων τεχνολογικών αλλαγών. Ο χώρος της ανατολικής Μεσογείου θεωρείται προνομιακός για τη μεταφορική αγορά και υφίσταται αυξημένη ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες. Στο πλαίσιο αυτό, οι ελληνικοί λιμένες εμφανίζουν σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα και ουσιαστικές δυνατότητες ανάπτυξης.

Οι στρατηγικοί στόχοι που επιδιώκονται για τους λιμένες της χώρας επικεντρώνονται σε τέσσερις άξονες:

- Στη βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών που αφορούν στην εξυπηρέτηση φορτίων εισαγωγής και εξαγωγής.
- Στην αύξηση της προσέλκυσης φορτίων προς διαμετακόμιση, καθώς και στη λειτουργία των ελληνικών λιμένων ως hub ports.
- Στην αύξηση της προσέλκυσης φορτίων που προορίζονται για τις εκτός των ελληνικών συνόρων χώρες.
- Στην εξυπηρέτηση των εσωτερικών μεταφορών και ειδικά αυτών που αφορούν σε νησιωτικές και απομακρυσμένες περιοχές.

Η επιδίωξη αυτών των στόχων αποτυπώνεται σε μια σειρά σημαντικών έργων που έχουν ήδη υλοποιηθεί ή υλοποιούνται στους ελληνικούς λιμένες. Στο λιμένα του Πειραιά αναφέρονται ενδεικτικά ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων στο Ν. Ικόνιο, η κατασκευή του Προβλήτα Ι, η εκβάθυνση του κεντρικού λιμένα, η δη-

μιουργία νέου car terminal, η αναβάθμιση των επιβατικών σταθμών αναμονής και η κατασκευή πεζογεφυρών σύνδεσης του επιβατικού λιμένα με το σταθμό του ΗΣΑΠ και τον παρακείμενο αστικό ιστό. Στο λιμένα της Θεσσαλονίκης αναφέρεται αντίστοιχα η επέκταση του Προβλήτα VI, με την οποία μεταβάλλονται σημαντικά οι δυνατότητες για την εξυπηρέτηση φορτίων. Ακόμη υλοποιείται σειρά ολοκληρωμένων παρεμβάσεων σε μεγάλους λιμένες εθνικής σημασίας. Σημειώνονται χαρακτηριστικά η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης και η εκσκαφή του διαύλου του λιμένα της Αλεξανδρούπολης, η ολοκλήρωση της κατασκευής του νέου λιμένα στην Ηγουμενίτσα, η κατασκευή του νέου λιμένα της Πάτρας και η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης στον παλαιό λιμένα, η επέκταση και αναβάθμιση του νέου λιμένα της Καβάλας, η επέκταση του κεντρικού προβλήτα στο λιμένα του Βόλου, η ολοκλήρωση έργων αναβάθμισης του λιμένα της Κέρκυρας και πολλά άλλα. Επίσης προγραμματίζονται ουσιαστικές παρεμβάσεις στους Οργανισμούς Λιμένος, οι οποίες αναμένεται να μεταβάλουν ριζικά τις δυνατότητες των λιμένων και να επηρεάσουν καθοριστικά την ανταγωνιστικότητά τους. Έργα όμως έχουν υλοποιηθεί, υλοποιούνται ή προγραμματίζονται και σε άλλους μικρότερους λιμένες, που έχουν μεγάλη αξία για την τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη και την εξυπηρέτηση των τοπικών κοινωνιών, όπως επίσης και για την ικανοποίηση της τουριστικής ζήτησης.

Τα έργα αυτά θα εξυπηρετήσουν το αναπτυξιακό πρόγραμμα του ΥΕΝ για την περίοδο 2006-2015, το οποίο προωθεί ένα συνολικό σχεδιασμό της εθνικής λιμενικής πολιτικής για ανάπτυξη λιμένων με σύγχρονες υποδομές και ανωδομές.



Είναι προφανές ότι στο πλαίσιο των περιορισμών της δημοσιονομικής πολιτικής, καθίσταται αναγκαία η συνδρομή του ιδιωτικού τομέα για τη συγχρηματοδότηση, επιχειρησιακή λειτουργία και αξιοποίηση έργων στους λιμένες της χώρας. Ο νόμος για τις Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα, ο νόμος για την ίδρυση και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων και ο νέος αναπτυξιακός νόμος δημιουργούν ένα εξαιρετικά ευνοϊκό πλαίσιο για το σκοπό αυτό. Αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι η εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων ασφάλειας σε 12 ελληνικούς λιμένες θα πραγματοποιηθεί μέσω ΣΔΙΤ. Το έργο που εγκρίθηκε από την αρμόδια Διυπουργική Επιτροπή είναι συνολικού προϋπολογισμού 350 εκατ. ευρώ και διάρκειας 8 ετών και αφορά στην κάλυψη των απαιτήσεων των διεθνών και ευρωπαϊκών κανονισμών ασφάλειας, θεωρείται δε πρωτοποριακό και αναμένεται να θωρακίσει περαιτέρω τους λιμένες της χώρας που αφορά, ενώ προβλέπεται ότι θα δημιουργήσει 500 νέες θέσεις εργασίας. Βεβαίως, η υλοποίηση των στόχων της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής απαιτεί, μεταξύ άλλων, την αναζήτηση επενδυτικών κεφαλαίων από το εξωτερικό. Στο πλαίσιο αυτό εντάσσονται οι επαφές με πολιτικούς αλλά και επιχειρηματικούς φορείς της Κίνας, της Κορέας, του Ντουμπάι, του Κατάρ κ.λπ., που εμφανίζονται δυναμικά στην παγκόσμια οικονομία και ιδιαίτερα στο χώρο των μεταφορών.

Με στόχο την εξεύρεση των αναγκαίων πόρων για την υλοποίηση ιδιαίτερα κοστοβόρων παρεμβάσεων, το ΥΕΝ προσπάθησε να αξιοποιήσει τις ευκαιρίες του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, των κοινοτικών πρωτοβουλιών και των κοινοτικών προγραμμάτων. Σειρά τομεακών επιχειρησιακών προγραμμάτων στεγάζουν

δράσεις και έργα που αφορούν στην ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων, όπως για παράδειγμα οι παρεμβάσεις στο Ε.Π. «Οδικόί Άξονες, Λιμάνια, Αστική Ανάπτυξη» και το έργο «Ναυτίλος», το οποίο εγκρίθηκε στο πλαίσιο του Ε.Π. «Κοινωνία της Πληροφορίας». Παράλληλα, υλοποιήθηκαν και συνεχίζουν να υλοποιούνται σημαντικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο των περιφερειακών επιχειρησιακών προγραμμάτων.

Στο πλαίσιο της κοινοτικής πρωτοβουλίας INTERREG III προωθείται επίσης η πραγματοποίηση παρεμβάσεων διασυνοριακής, διακρατικής και διαπεριφερειακής συνεργασίας, όπως για παράδειγμα μέσω της υλοποίησης σημαντικών έργων που αφορούν στην ασφάλεια (security) ή μέσω της επέκτασης του συστήματος «Ναυτίλος». Ακόμη αναφέρεται το έργο της εκπόνησης Master Plan για την ανάπτυξη της θαλάσσιας λεωφόρου της νοτιοανατολικής Ευρώπης στο πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Τέλος, το κοινοτικό πρόγραμμα Marco Polo παρέχει μια σημαντική πλατφόρμα για την προώθηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Αναγνωρίζοντας τις μεγάλες δυνατότητες που διανοίγονται στην επόμενη προγραμματική περίοδο για την περαιτέρω ανάπτυξη της ελληνικής λιμενικής βιομηχανίας, το ΥΕΝ συμμετείχε ενεργά στη διαμόρφωση του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2007-2013.

Κατά τα 3 τελευταία χρόνια έχουν πραγματοποιηθεί δυναμικές παρεμβάσεις, που δημιουργούν ουσιαστικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων. Η πολιτική που έχει επιλεγεί βασίζεται σε στέρεα θεμέλια και τα θετικά αποτελέσματά της είναι ήδη ορατά. ●

“

Με στόχο την εξεύρεση των αναγκαίων πόρων για την υλοποίηση ιδιαίτερα κοστοβόρων παρεμβάσεων, το ΥΕΝ προσπάθησε να αξιοποιήσει τις ευκαιρίες του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, των κοινοτικών πρωτοβουλιών και των κοινοτικών προγραμμάτων.

”





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

ΠΙΑΣΕ ΜΙΑ ΜΕΛΕΤΗ

Οι πρόσφατες σφοδρές κινητοποιήσεις των σωματείων εργαζομένων της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης Περάματος (ΝΖΠ) εναντίον του ΟΛΠ μετά το τραγικό δυστύχημα στο Πέραμα αποτελούν ένα ακόμη στοιχείο αποπροσανατολισμού από τα πραγματικά προβλήματα του λιμανιού του Πειραιά τον καιρό αυτό.



Η πάγια άποψη των συνδικάτων μεταλλεργατών και άλλων εργαζομένων στη ΝΖΠ ότι περίπου για όλα τα ζοφερά προβλήματα της Ζώνης υπεύθυνος είναι ο ΟΛΠ είναι όχι μόνο στρεβλή, αλλά είναι επίσης δείκτης μιας σχεδόν χρόνιας παθολογίας που σίγουρα δεν συμβάλλει στη σωστή και νηφάλια διάγνωση της κατάστασης και τη διατύπωση καθαρών λύσεων για το πού πρέπει να βαδίσει το πρώτο λιμάνι της χώρας. Ο ΟΛΠ, όχι μόνο έχει δαπανήσει σεβαστά κονδύλια για τη ΝΖΠ (και είναι ο μόνος δημόσιος φορέας που έχει κάνει κάτι τέτοιο), αλλά η αποδοτικότητα των επενδύσεων αυτών είναι στην καλύτερη περίπτωση αμφιλεγόμενη, τη στιγμή που υπάρχουν πειστικές ανάγκες κονδυλίων για άλλες επενδύσεις που έχουν άμεση σχέση με τη λιμενική λειτουργία και στις οποίες ο ΟΛΠ πρόσφατα έχει χάσει έδαφος σε σχέση με τους ανταγωνιστές του (κυριότερο παράδειγμα ο τομέας εμπορευματοκιβωτίων).

Το οξύμωρο είναι ότι παρά τα ανωτέρω ο ΟΛΠ κατηγορείται επί συστηματικής βάσεως (και πέραν πάσης λογικής) ότι ευθύνεται για τα πάσης φύσεως προβλήματα της Ζώνης (και κατ' επέκταση της ναυπηγοεπισκευής στην Ελλάδα). Άρα θα μπορούσε να ρωτήσει κανείς, κάπως ωμά,

ποια άραγε είναι τα οφέλη του ΟΛΠ από τη συνεχιζόμενη εμπλοκή του σε θέματα ναυπηγοεπισκευής; Γιατί δεν απεμπλέκεται εντελώς (π.χ. παραχωρώντας τα δικαιώματά του στη ΝΖΠ σε ιδιώτες έναντι ενοικίου, ή ακόμα και πουλώντας τα πλήρως), ώστε να αφοσιωθεί απερίσπαστος στη λιμενική λειτουργία; Αλλά ξέρω προφανώς ότι δεν πρόκειται να γίνει κάτι τέτοιο, έτσι όπως έχουν τα πράγματα. Το ΥΕΝ (ένα κατ' εξοχήν αναρμόδιο υπουργείο) και ειδικά η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής (επίσης εξ αντικειμένου πλήρως αναρμόδια) έχουν άλλη άποψη, ότι όχι μόνο δεν πρέπει να γίνει απεμπλοκή του ΟΛΠ, αλλά, αντίθετα, η εμπλοκή να συνεχιστεί, ίσως δριμύτερη. Την ίδια άποψη (αν και με εντελώς διαφορετικές κατευθύνσεις) έχουν η Νομαρχία Πειραιά, το Εργατικό Κέντρο Πειραιά και όλα τα συνδικάτα της Ζώνης! Όλοι αυτοί θέλουν τον ΟΛΠ στη Ζώνη, μέχρι τελικής εξοντώσεως. Κατά την άποψή μου, τίποτε το καλό για τον ΟΛΠ (και ίσως και για τη Ζώνη) δεν προμηνύει κάτι τέτοιο.

Ήμουν πριν από μερικούς μήνες στο λιμάνι του Σίνες της Πορτογαλίας, στην τοπική συνάντηση Ευρώπης-Αφρικής της International Association of Ports and Harbors, της Διεθνούς Ένωσης Λιμέ-

νων, της οποίας μέλη είναι τα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου (ο ΟΛΠ έγινε μέλος επί εποχής μου) και της οποίας associate member είναι εδώ και χρόνια το Εργαστήριο Θαλασσιών Μεταφορών του ΕΜΠ. Καλό θα ήταν κάποιος από την Ελλάδα να επισκεφθεί το δημόσιο αυτό λιμάνι, το οποίο φιλοδοξεί να γίνει πύλη στην Ιβηρική χερσόνησο και του οποίου το (ακόμη μικρό) container terminal διαχειρίζεται η PSA Europe (η σιγκαπουριανή PSA είναι λιμενικός κολοσσός στα εμπορευματοκιβώτια). Εκτός από το γεγονός ότι μάλλον πρέπει να ήμουν ο μόνος Έλληνας που παρέστη στη συνάντηση αυτή, αυτό που μου έκανε εντύπωση ήταν η τοποθέτηση ενός υψηλού αξιωματικού από τη Νιγηρία. Αυτός είπε ότι τα λιμάνια της χώρας αυτής είχαν από καταβολής κόσμου σοβαρά προβλήματα που δεν λύνονταν ποτέ, μέχρις ότου η κυβέρνηση αποφάσισε να τα παραχωρήσει σε ιδιώτες. Από τη στιγμή εκείνη, όλα τα προβλήματα δρομολογήθηκαν προς επίλυση, με καταλύτη τα σημαντικά ιδιωτικά κονδύλια που μαζεύτηκαν για επενδύσεις στα λιμάνια. Όταν ο κύριος αυτός τελείωσε το λόγο του, αναρωτήθηκα, ομολογούμενως με κάποια θλίψη: «Ωραίοι οι Αφρικανοί, μας έβαλαν τα γυαλιά - εμείς στην Ελλάδα τι κάνουμε;»

Τι κάνουμε; Δίνουμε μελέτες! Φωτεινό παράδειγμα οι δύο μελέτες για την ιδιωτικοποίηση (ή μη) του container terminal του ΟΛΠ (πλέον γνωστού και ως ΣΕΜΠΟ): Η μία από τον ΟΛΠ στο Πανεπιστήμιο Πειραιά για να αποδείξει (πέραν πάσης δυνατότητας αμφισβήτησης) ότι πρέπει να προχωρήσει η ιδιωτικοποίηση του ΣΕΜΠΟ. Η άλλη από τη ΓΣΕΕ (για λογαριασμό των συνδικαλιστών του ΟΛΠ) πάλι στο Πανεπιστήμιο Πειραιά (αλλά σε άλλους καθηγητές), για να αποδείξει ακριβώς το αντίθετο. Και οι δύο μελέτες ήταν με απευθείας ανάθεση και όχι με διαγωνισμό. Το αποτέλεσμα ήταν το αναμενόμενο. Η ρήση «ο πελάτης έχει πάντα δίκιο» επαληθεύτηκε πλήρως, μια και οι δύο μελέτες έβγαλαν ακριβώς αυτά που ήθελαν αυτοί που τις ανέθεσαν, άρα αποδείχθηκαν «κατά παραγγελία».

Εγώ προσωπικά ως επιστήμων δεν θα αναλάμβανα μια μελέτη με περίπου προκαθορισμένο αποτέλεσμα. Φοβάμαι (και μακάρι να διαψευσθώ) ότι οι συγκεκριμένες μελέτες δεν πρόκειται να συμβάλουν θετικά στη φήμη των συναδέλφων που τις ανέλαβαν, αν και προφανώς υποθέτω ότι το έπραξαν καλή τη πίστει. Των δύο μελετών είχε προηγηθεί το πρωτοφανές πάγωμα της δημόσιας προκήρυξης της παραχώρησης του ΣΕΜΠΟ σε



ένα και μοναδικό πάροχο ιδιώτη, προκήρυξη η οποία είχε υιοθετηθεί περίπου εν κρυπτώ από το Δ.Σ. του ΟΛΠ κάτω από την αφόρητη πίεση του ΥΕΝ. Το πάγωμα έγινε κατόπιν των σφοδρών αντιδράσεων των σωματείων εργαζομένων του ΟΛΠ, οι οποίες είχαν αποτέλεσμα να κλείσει το λιμάνι για δύο μήνες στο τέλος του 2006.

Για τη συγκεκριμένη προκήρυξη και το θέμα της ιδιωτικοποίησης του ΣΕΜΠΟ έχω ήδη αρθρογραφήσει εκτενώς, πριν από το πάγωμα της διαδικασίας, εκφράζοντας την άποψη ότι η προκήρυξη θα προσκρούσει σε συγκεκριμένα νομικά προβλήματα και πως παρά το ότι η ανάγκη εισόδου

CITY City University
London

School of Engineering and
Mathematical Sciences



Promoting Career and Educational Development in the Maritime Industries

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

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

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

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

For further details please contact: MOaM Programme Administrator, School of Engineering, City University, Northampton Square, London EC1V 0HB, UK Telephone: +44 (0) 20 7040 0118
www.city.ac.uk/sems/postgraduate/moam/index.html
Email: pgeng@city.ac.uk Please quote ref: NAFCHRSUM07.

The University for business and the professions

“ Ο ΟΛΠ κατηγορείται επί συστηματικής βάσεως (και πέραν πάσης λογικής) ότι ευθύνεται για τα πάσης φύσεως προβλήματα της Ζώνης και κατ' επέκταση της ναυπηγοεπισκευής στην Ελλάδα. ”



ιδιωτικών κεφαλαίων για την ανάπτυξη του ΟΛΠ είναι μεγάλη, η συγκεκριμένη προσέγγιση μόνο προβληματισμό μπορεί να προκαλέσει, και τύποις και ουσία.

Το πάγωμα της διαδικασίας και η ανάθεση των δυο μελετών επιβεβαίωσαν τον προβληματισμό μου, γεννώντας παράλληλα και το ερώτημα: και τώρα τι γίνεται; Η πλευρά των συνδικαλιστών έχει ανά χείρας τη μελέτη της ΓΣΕΕ και η πλευρά του ΟΛΠ τη δική της μελέτη, και μετά τι, θα γίνει μονομαχία μελετών; Κάποιο υψηλόβαθμο στέλεχος του ΟΛΠ μού είπε πρόσφατα: «Εμείς είμαστε καθ' όλα έτοιμοι, περιμένουμε το πράσινο φως από την κυβέρνηση». Το «καθ' όλα έτοιμοι» νομίζω ότι είναι ψέμα, μια και η προκήρυξη από όσα ξέρω δεν άλλαξε. Εάν ή όταν βγει στον αέρα, διακινδυνεύω την πρόβλεψη ότι θα κολλήσει λόγω των πάσης φύσεως νομικών προβλημάτων που έχει, προβλημάτων που σε τελευταία ανάλυση θα αποθαρρύνουν τον οποιονδήποτε ιδιώτη επενδυτή να φέρει τα ωραία του λεφτά στο λιμάνι του Πειραιά. Πλέον

ουσιαστικά, το λιμάνι θα ξανακλείσει, με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Το κατά πόσο η προκήρυξη θα προχωρήσει εν όψει προεκλογικής περιόδου μου φαίνεται απίθανο, αν και ποτέ δεν ξέρει κανείς.

Σαν να μην έφταναν όλα αυτά, είχαμε και μια άλλη μελέτη πρόσφατα, αυτή τη φορά από το ΕΜΠ, για το Τυμπάκι της Κρήτης. Δεν έχω καμιά διάθεση να σχολιάσω το έργο συναδέλφων, και δη στο ΑΕΙ που υπηρετώ, αλλά μόνο την πολιτική βούληση της κυβέρνησης (ή την τυχόν έλλειψή της): Είναι δυνατόν οποιαδήποτε κυβέρνηση που θέλει να πιστεύει ότι αναπτύσσει ορθολογική λιμενική πολιτική να θέλει να αναπτύξει ταυτόχρονα δυο μείζονα μεταφορτωτικά κέντρα εμπορευματοκιβωτίων στην Ελλάδα, ένα στον Πειραιά και ένα στο Τυμπάκι; Ή μήπως η πρόθεση είναι να δημιουργήσει ανταγωνισμό μεταξύ τους και ας κερδίσει ο καλύτερος; Ποιος ιδιώτης θα θέλει να επενδύσει στο ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ (προφανώς για να κάνει μεταφόρτωση) αν ξέρει ότι κάπου λίγο πιο νότια, και κοντύτερα στη ρότα Σουέζ - Γιβραλτάρ, θα υπάρ-

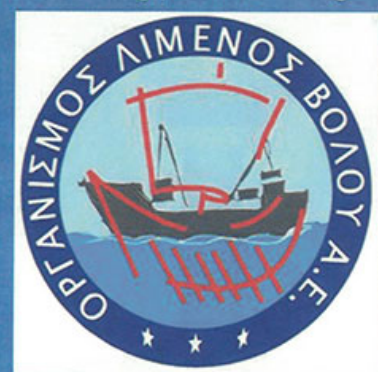
χει ένας μεγάλος ανταγωνιστής;

Μια και μιλάμε περί ανταγωνισμού, τη στιγμή που γράφεται το παρόν άρθρο παραμένει ανοικτή η έκβαση της υπόθεσης ΟΛΠ/MSC στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, η οποία εξετάζει την καταγγελία των εταιρειών συμφερόντων Σαρλή για κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης από τον ΟΛΠ. Η έκβαση της υπόθεσης αυτής πολύ πιθανό να αποβεί καθοριστική για την περαιτέρω πορεία του ΣΕΜΠΟ.

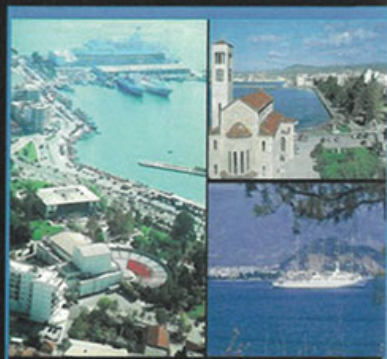
Με λίγα λόγια, τη στιγμή που στην παγκόσμια λιμενική αγορά (και ειδικά στη Μεσόγειο) οι εξελίξεις τρέχουν, εμείς εδώ στην Ελλάδα έχουμε περρίψει σε μια πρωτοφανή δίνη αδιευκρίνιστων και εν πολλοίς αλληλοσυγκρουόμενων καταστάσεων, σε θέματα στα οποία μια καθαρή πολιτική κατεύθυνση και ένας προσεκτικός σχεδιασμός στην υλοποίησή της είναι απαραίτητες προϋποθέσεις. Οι καθαρές λύσεις είναι το βασικό ζητούμενο στο θέμα αυτό, αλλά από όσο είμαι σε θέση να κρίνω, τέτοιες λύσεις δυστυχώς δεν είναι ακόμη ορατές. ●

The Port of Volos

The starting point of the Argonaut expedition



Το Αρχαίο του Βόλου





Λιμενική πραγματικότητα και ελληνικοί μύθοι

Ι Του **Θάνου Πάλλη** | Επίκουρου καθηγητή του τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου, μέλους του Διεθνούς Δικτύου Έρευνας της Λιμενικής Απόδοσης



Στην Ελλάδα, ο διάλογος για τη στρατηγική ανάπτυξη των ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ και του ΟΛΘ παραμένει στην επικαιρότητα. Το παράδοξο όμως είναι ότι αυτός ο διάλογος διεξάγεται χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι βασικές παράμετροι του «λιμενικού προβλήματος».

Στην Αν. Μεσόγειο ο ανταγωνισμός αλλάζει διαρθρωτικά. Τα λιμάνια διαθέτουν σημαντικά ποσά σε επενδύσεις που απαιτούνται για να προσελκύσουν τους «ναυτιλιακούς γίγαντες». Μετά τις αποφάσεις για επενδύσεις ιδιωτών στη Μάλτα και την Ιταλία, ήρθε η σειρά της Τουρκίας. Η Hutchison κατέβαλε 1,2 δισ. δολάρια και απέκτησε δικαίωμα να εγκαταστήσει ιδιωτικό μονοπώλιο στο λιμάνι της Σμύρνης για 49 χρόνια. Στο λιμάνι Mersin η PSA απέκτησε δικαιώματα εκμετάλλευσης για 36 χρόνια (750 εκατ. δολάρια), με υποχρέωση να επενδύσει 1 εκατ. δολάρια μέσα σε 10 χρόνια, δίνοντας στο λιμάνι δυναμικότητα ίση με τη σημερινή υπάρχουσα του Πειραιά.

Στην Ελλάδα, σύμφωνα με την εκδοχή του ΥΕΝ, το «λιμενικό πρόβλημα» είναι διαχειριστικό και όχι διαρθρωτικό. Στο προσέμιο σχετικού σημειώματος, διατυπώνεται η σκέψη ότι το πρόβλημα του ΟΛΠ έχει σχέση με το στενό νομοθετικό πλαίσιο του Δημοσίου, τη χρονοβόρα διαδικασία λή-

ψης αποφάσεων και την ανάγκη άμεσης επένδυσης των 400 εκατ. ευρώ. Το πρόβλημα είναι οι «καθυστερήσεις στο δημόσιο τομέα» και γι' αυτό θα πρέπει να παραχωρηθεί ο ΣΕΜΠΟ σε ανάδοχο. Βάσει της σχετικής μελέτης ΟΛΠ, ο ανάδοχος θα αναλάβει τον όποιο κίνδυνο ενώ θα λύσει τα προβλήματα μέσω «σύγχρονων μεθόδων διοίκησης». Σύμφωνα με την άλλη εκδοχή, όπως διατυπώθηκε στη μελέτη ΓΣΕΕ, το πρόβλημα είναι απλά χρηματοοικονομικό και ο ΟΛΠ μπορεί, με βάση τα υπάρχοντα διαθέσιμα και προβλεπόμενα έσοδα, να επενδύσει 400 εκατ. ευρώ, συνεπώς «μπορούμε να παραμείνουμε στο σημερινό καθεστώς».

Στη ναυτιλία ο βαθμός συγκέντρωσης στο τέλος του 2005 είχε αυξηθεί, με τους 6 ναυτιλιακούς γίγαντες να διακινούν 46,1% της παγκόσμιας κίνησης ε/κ (αύξηση 6% από το 2000). Παράλληλα, οι επενδύσεις σε μεγάλα containerships είναι τέτοιες όπου το μέσο μέγεθος των πλοίων στη διαδρομή Άπω Ανατολή-Ευρώπη θα διπλασιασθούν σε λιγότερο από μια δεκαετία. Το 2010 θα υπάρχουν περισσότερα από 1.300 containerships χωρητικότητας άνω των 4.000 TEU.

Στην Ελλάδα, βέβαια, περιοριζόμαστε στην παρατήρηση του φαινομένου. Η μελέτη ΓΣΕΕ καταγράφει απλά τα στοιχεία του 2000(!), αγνοώντας τις μεταβολές που έχουν συμβεί στο μεσοδιάστημα και καταλήγει ότι «οι πολυεθνικές εταιρείες τείνουν σήμερα να διαμορφώσουν ολιγοψωνιστική αγορά» (sic). Σε άλλη περίπτωση, ακούμε περικοπές τη διοίκηση του ΟΛΠ (η οποία προφανώς σκέφτεται και πορεύεται σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό καθεστώς) να ανακοινώνει ότι θα επενδύσει τα χρήματα σε post-ranamax γερανογέφυρες, ολοκληρώνοντας τις σχετικές επενδύσεις χρησιμοποιώντας τα χρήματα του βασικού μετόχου, δηλαδή του ελληνικού Δημοσίου.

Και δεν απαντάμε στο κρίσιμο ερώτημα: Γιατί πρέπει ο Έλληνας πολίτης να αναλάβει το κόστος σημαντικών επενδύσεων για την εξυπηρέτηση



“ Η μελέτη ΓΣΕΕ καταγράφει απλά τα στοιχεία του 2000(!), αγνοώντας τις μεταβολές που έχουν συμβεί στο μεσοδιάστημα και καταλήγει ότι «οι πολυεθνικές εταιρείες τείνουν σήμερα να διαμορφώσουν ολιγοψωνιστική αγορά» (sic). ”

ταχύτατα μεταβαλλόμενων εξειδικευμένων αναγκών και συμφερόντων πολυεθνικών ναυτιλιακών εταιρειών που αναζητούν συγκεκριμένες υπηρεσίες, εντάσεως κεφαλαίου και κέντρα μεταφόρτωσης και μεταφέρουν προϊόντα που δεν φτάνουν ποτέ στην ενδοχώρα;

Στην Ισπανία, το μεγαλύτερο λιμάνι μεταφοράς ε/κ της Δ. Μεσογείου, Algeciras, παρά τη θετική του πορεία ανησυχεί γιατί έχει επενδύσει σημαντικά σε υποδομές για μεταφόρτωση και τώρα κινδυνεύει λόγω των ταχυτάτων αλλαγών στη ναυτιλία και στις στρατηγικές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων να χάσει μεγάλο κομμάτι της αγοράς. Την κατάσταση αναμένεται να αλλάξει ένα νέο τερματικό (Tangiers) που θα αρχίσει να λειτουργεί στο τέλος του 2008. Οι διαχειρίστριες εταιρείες (Eurogate, CMA CGM) πιστεύεται ότι έχουν έρθει σε συμφωνία με τη Maersk, με την τελευταία να μειώνει τις επισκέψεις στο Algeciras. Το τελευταίο αναζητά τρόπους για να μειώσει το ρίσκο και να προσελκύσει αυτό που είχε ξεχάσει:

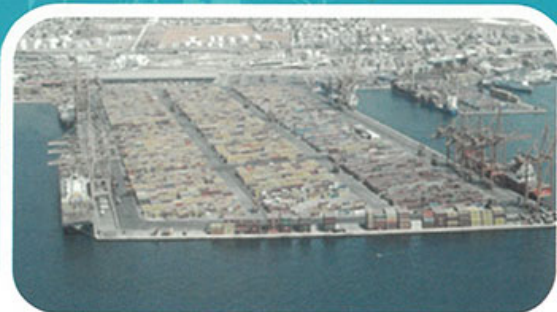
τα φορτία που κατευθύνονται στην ενδοχώρα. Δίπλα, η Βαλένθια με την «πολυδιάστατη» στρατηγική ανάπτυξης τριών τερματικών σταθμών με διαφορετικά χαρακτηριστικά και αναφορές σε διαφορετικές αγορές (ένα αφιερωμένο και δύο «multi-users») απολαμβάνει τις ωφέλειες της εξειδίκευσης και του ενδολιμενικού ανταγωνισμού. Παρόμοιες είναι οι αφηγήσεις των «ικανοποιημένων από τα αποτελέσματα της λειτουργίας των παραχωρήσεων» εργαζομένων λίγο βορειότερα, στη Βαρκελώνη (όπου υπάρχει πρόβλεψη για την έκταση του λιμένα το 2050!).

Στην Ελλάδα, βεβαίως, το λιμενικό πρόβλημα παραμένει ιδεολογικό. Η ΓΣΕΕ (και η ΟΜΥΛΕ) παρέλαβε μια μελέτη που υποστηρίζει ότι λόγω της ιδιωτικοποίησης των λιμένων στη Βρετανία «φθίνει ότι στο μέλλον είναι πιθανόν να μειωθεί η δυναμικότητα των λιμανιών και να υπάρξει απογύμνωση από κεφάλαια παρά νέες επενδύσεις». Οι δε εκπρόσωποι της ΟΜΥΛΕ την επικαλούνται υποστηρίζοντας ότι «το μοντέλο των ιδιωτικών

“

Στην Αν. Μεσόγειο ο ανταγωνισμός αλλάζει διαρθρωτικά. Τα λιμάνια διαθέτουν σημαντικά ποσά σε επενδύσεις που απαιτούνται για να προσελκύσουν τους «ναυτιλιακούς γίγαντες»

”



στην Αγγλία χρεοκόπησε και, αντί να φέρει ανάπτυξη, προκάλεσε μαρασμό».

Στη Βρετανία -η πραγματικότητα εντελώς διαφορετική-, η διαπίστωση της μελέτης ΓΣΕΕ οφείλεται απλά(;) στο γεγονός ότι βασίζεται σε έρευνες που διεξήχθησαν προ 15 χρόνων(!). Οι επενδύσεις είναι αθρόες. Η δημιουργία του London Gateway (7 προβλήτες ε/κ, 1 προβλήτα ro/ro, Business Park, Logistics Park) θα πραγματοποιηθεί μόνο μετά από δέσμευση σε περιβαλλοντικές προδιαγραφές και σε επενδύσεις στην ξηρά ώστε να μην επιβαρυνθεί η πόλη. Η πρόταση δημιουργίας καινούργιου ΣΕΜΠΟ στο Southampton. Οι αντίστοιχες επενδύσεις σε Harwich και Felixstowe τέθηκαν υπό αυστηρό έλεγχο.

Τα πραγματικά και σημαντικότερα προβλήματα είναι (α) ότι η πλήρης ιδιωτικοποίηση και μια σειρά επιθετικών εξαγορών έχουν οδηγήσει στον έλεγχο των λιμένων από κεφάλαια αγνώστου ταυτότητας που δρουν ανεξέλεγκτα και (β) η μεγάλη επενδυτική επίθεση ιδιωτικών κεφαλαίων, που επιθυμούν να επενδύσουν σε εγκαταστάσεις που θα εξυπηρετούν μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες (είτε παρόχους θαλασσιών μεταφορών και παρόχους λιμενικών υπηρεσιών) αλλά επιβαρύνουν καταλυτικά το περιβάλλον και την ανάπτυξη των συνδεδεμένων πόλεων, ενώ οι ελαστικές σχέσεις εργασίας θέτουν σε κίνδυνο εκτός από την απασχόληση και την υγεία των εργαζομένων.

Σε αρκετές χώρες (βλ. Βέλγιο, Ισπανία), σε αντίθεση με ό,τι συνέβη στην Τουρκία (όπου η διαδικασία παραχωρήσεων αποτελεί παράδειγμα προς αποφυγή), πριν προχωρήσουν σε παραχωρήσεις, εξέτασαν τους κανόνες ανταγωνισμού, τα όρια των κάθετων και οριζοντίων ενοποιήσεων, τις συμπράξεις των σχετικών παικτών, ώστε να αποφευχθούν φαινόμενα αθέμιτων τιμολογικών ή άλλων «διακρίσεων».

Στην Ελλάδα, βέβαια, δεν ανησυχούμε για παρόμοια φαινόμενα - δεν θεωρούμε σημαντικό ότι οι σχέσεις παρόχων-χρηστών οδηγήθηκαν (δίκαια ή άδικα) στην Επιτροπή Ανταγωνισμού, ή θεωρούμε εξ ορισμού αρνητικό να «διώκεται» ο καλύτερος πελάτης ενός λιμένα, χωρίς να δίνουμε την πρέπουσα σημασία στην απουσία σχετικού θεσμικού πλαισίου, το οποίο θα είχε προστατεύσει εξαρχής το σύνολο των εμπλεκόμενων.

Το ΥΕΝ προτείνει την παραχώρηση όλου του ΣΕΜΠΟ και την αντικατάσταση του κρατικού μονοπωλίου από ένα ιδιωτικό. Χωρίς να έχει εμφανισθεί μια αναλυτική μελέτη για τις επιπτώσεις από τη δημιουργία πανίσχυρων μονοπωλίων με

υπερβολικά μεγάλης χρονικής διάρκειας δικαιώματα εκμετάλλευσης (όπως συνέβη στη γειτονική Τουρκία). Προφανώς, η προοπτική της ισότιμης αναλογικής μεταχείρισης και αποτελεσματικής εξυπηρέτησης όλων των χρηστών θα αποτελεί προνομιακή επιλογή ενός ιδιώτη που διαθέτει μονοπωλιακή δύναμη. Αν δε ο ιδιώτης επιλέξει προνομιακές σχέσεις με ορισμένους χρήστες ή έναν μόνο «ναυτιλιακό γίγαντα», η επενδυτική και τιμολογιακή πολιτική του νέου μονοπωλητή θα συνεπάγεται σημαντικό υπερβάλλον κόστος για τους υπόλοιπους χρήστες, εισαγωγείς και εξαγωγείς προϊόντων που χρησιμοποιούν το ΣΕΜΠΟ και δεν διαθέτουν άλλες επιλογές για να μετακινήσουν τα προϊόντα τους από και προς την ενδοχώρα. Και το πρόσθετο κόστος θα μετακυλίεται στο τελικό αγαθό και στο μέσο πολίτη-καταναλωτή.

Η συγκριτική αναφορά σε πρόσφατες εξελίξεις στον ευρωπαϊκό χώρο καθιστά προφανές ότι στην Ελλάδα ζούμε το δικό μας λιμενικό μύθο, συνεχίζοντας να μη δίνουμε σημασία σε ένα λιμενικό κόσμο που αλλάζει. ☉

Ποδητισμός. Έργο ευθύνης.

Κρατάμε το πνεύμα ζωντανό.

Θέατρο, ζωγραφική, μουσική, ποίηση. Η Τέχνη είναι ποδητισμός, είναι ο καθρέφτης της κοινωνίας μας. Και μας κάνει περήφανους, σαν Έλληνες, γιατί είναι η ίδια η ιστορία μας, η περιουσία μας, η κληρονομιά μας.

Γι' αυτό και εμείς δίνουμε τον καλύτερο εαυτό μας, με έργο ευθύνης για τον Ποδητισμό, για να ζει και να αναπνέει η Τέχνη σε κάθε γωνιά της Ελλάδας.

... για ένα μέλλον πιο ανθρώπινο, πιο αισιόδοξο, πιο ευτυχισμένο.

Γιατί το πιο όμορφο παιχνίδι, είναι η ζωή!



Πρόγραμμα Κοινωνικής Ευθύνης



Με τη συμμετοχή ιδιωτών θα αυξήσουμε την παραγωγικότητά μας

Ι ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ του Ιωάννη Τσάρα Ι Διευθύνωντος συμβούλου Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης

Ο διευθύνων σύμβουλος του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης αναλύει τους λόγους για την αναγκαιότητα ανάπτυξης του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του Οργανισμού μέσω της παραχώρησής του σε ιδιώτη πάροχο λιμενικών υπηρεσιών, ενώ παράλληλα υποστηρίζει τη συνέχιση του διαλόγου με τους εργαζομένους. Ο κ. Τσάρας θεωρεί ότι πρέπει να γίνουν γνωστές στους πολίτες της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής οι ωφέλειες της τοπικής κοινωνίας και της εθνικής οικονομίας, ώστε να υπάρξει όχι μόνο η αποδοχή αλλά και η στήριξη αυτής της προοπτικής, δηλαδή της συμμετοχής ιδιωτών στη λειτουργία του ΣΕΜΠΟ.



■ Όπως είναι γνωστό, το Πανεπιστήμιο Πειραιά εκπόνησε δύο μελέτες σχετικές με την ανάπτυξη και την προοπτική των Λιμένων Πειραιά και Θεσσαλονίκης. Η μία μελέτη έγινε έπειτα από σχετικό αίτημα της ΓΣΕΕ (αίτημα της Ομοσπονδίας Υπαλλήλων Λιμένων Ελλάδας και της Ένωσης Λιμενεργατών Πειραιά) και η άλλη μετά από σχετικό αίτημα του ΟΛΠ. Ποιο είναι το πλάνο του ΟΛΠ ύστερα από αυτές τις μελέτες; Πιστεύετε ότι το ΥΕΝ και η Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής θα λάβουν υπόψη τους τα συμπεράσματα των μελετών;

Ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης έχει στοιχεία, τα οποία έχουν αντληθεί από μελέτες διεθνώς αναγνωρισμένων οίκων, που καταδεικνύουν την αναγκαιότητα ανάπτυξης του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων της εταιρείας μέσω της παραχώρησής του σε ιδιώτη πάροχο λιμενικών υπηρεσιών. Η ευελιξία που απαιτείται, η ταχεία



και συνεχής πρόσκτηση νέων τεχνολογιών, η άμεση απόκριση σε προμήθειες εξοπλισμού και γενικότερα η προσαρμογή του σταθμού των εμπορευματοκιβωτίων σε συνεχείς αλλαγές που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση των πελατών και των φορτίων, είναι δεδομένο ότι θα ευνοηθούν από τη συνεργασία της ΟΛΘ Α.Ε. με ιδιώτη πάροχο λιμενικών υπηρεσιών.

Επιδίωξη και πρόθεση της Διοίκησης της ΟΛΘ, και βεβαίως της υπερκείμενης πολιτικής αρχής, δηλ. της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής και του ΥΕΝ, αποτελεί η ταχεία περαιτέρω ανάπτυξη των λιμένων και η προσαρμογή τους στη νέα εποχή, με τρόπο λειτουργίας που δεν επηρεάζεται από συντεχνιακές αγκυλώσεις και αδράνειες του παρελθόντος. Τα συμπεράσματα της δεύτερης των μελετών που αναφέρατε οδηγούν την Πολιτεία και τις διοικήσεις προς την κατεύθυνση της συμμετοχής ιδιώτη παρόχου λιμενικών υπηρεσιών, ενώ τα συμπεράσματα της πρώτης, αν και δεν έχει ακόμη παρα-

δοθεί η συνολική μελέτη, δεν αποκλείουν τα παραπάνω. Τόσο οι Διοικήσεις των λιμένων, όσο και το ΥΕΝ, είναι βέβαιο ότι ήδη έλαβαν υπόψη τους τη δεύτερη μελέτη (ολοκληρωμένη), καθώς και το τμήμα της πρώτης που έχει κατατεθεί, προκειμένου να βελτιώσουν το σχεδιασμό τους ώστε να προκύψει τελικά το βέλτιστο αποτέλεσμα.

■ Πρόσφατα δηλώσατε την ανάγκη να προχωρήσουν άμεσα και να ολοκληρωθούν σε διάστημα τεσσάρων μηνών οι διαδικασίες παραχώρησης του ΣΕΜΠΟ σε ιδιώτες, τη στιγμή που είναι γνωστό ότι λόγω των αντιδράσεων έχει παγώσει ο διαγωνισμός για την παραχώρησή του. Με ποιους τρόπους θεωρείτε ότι μπορείτε να προχωρήσετε;

Σε δήλωση, την οποία έκανα κατά τη διάρκεια συνεδρίασης του Δ.Σ. επιχειρηματικού φορέα της Θεσσαλονίκης, είχα υποστηρίξει ότι από τη στιγμή που το ΥΕΝ αποφασίσει να ξεκινήσει τη διαδικα-

σία αυτή θα χρειαστεί ένα διάστημα τουλάχιστον τεσσάρων μηνών για να ολοκληρωθούν οι διαδικασίες.

Ανεξάρτητα από αυτό, και μέχρι να αποφασίσει η κυβέρνηση τη χρονική στιγμή της έναρξης της διαδικασίας αυτής, θα πρέπει να συνεχιστεί η ενημέρωση όλων, εργαζομένων, φορέων, εμπορικού κόσμου κ.λπ., για την ανάπτυξη των επιχειρημάτων που οδηγούν στην παραχώρηση. Κυρίως όμως θα πρέπει να συνεχισθεί ο διάλογος με τους εργαζόμενους, για να κατανοήσουν ότι διασφαλίζονται πλήρως τα εργασιακά τους δικαιώματα και ότι δεν θίγεται η εργασία τους. Επίσης πρέπει να γίνουν περισσότερο γνωστές στους πολίτες της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής οι ωφέλειες της τοπικής κοινωνίας και της εθνικής οικονομίας, ώστε να υπάρξει όχι μόνο η αποδοχή, αλλά και η στήριξη αυτής της προοπτικής (συμμετοχής ιδιωτών στη λειτουργία του ΣΕΜΠΟ). Η συμμετοχή ιδιωτών θα μας επιτρέψει να αυξήσουμε την παραγωγικότητά μας, να γίνουμε πιο αντα-



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

Certified by DNV/RVA



403, Gr. Lampraki Ave. 187 57 Keratsini - Greece

Tel. / Fax: +30 210 40.15.901 e-mail: info@finitesi.com

web: www.finitesi.com



γωνιστικοί και επομένως να κατακτήσουμε μεγαλύτερο μερίδιο στη διαμετακομιστική αγορά, διευρύνοντας την εξυπηρετούμενη ενδοχώρα με άμεσα και έμμεσα οφέλη για την ίδια την πόλη:

- Μεσοπρόθεσμα θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας εντός του λιμένος.
- Θα οδηγήσει στη δημιουργία πρόσθετων θέσεων σε εμμέσως συνδεόμενες εργασίες με τη λιμενική δραστηριότητα (για κάθε μία θέση εργασίας εντός του λιμένος οι μελέτες δείχνουν ότι δημιουργούνται 3-4 νέες θέσεις εκτός του λιμένος, σε συναφείς δραστηριότητες).
- Θα ενισχύσει την οικονομική δραστηριότητα της πόλης και της ευρύτερης περιοχής.
- Θα ενισχυθεί ή/και εκσυγχρονισθεί σταδιακά γύρω από το λιμάνι η «κοινότητα» επιχειρήσεων μεταφοράς, διανομής, αποθήκευσης και γενικά παροχής προστιθέμενης αξίας στα διακινούμενα από το λιμάνι φορτία.

■ Όταν δηλώνετε ότι πρέπει να προχωρήσει ο ΟΛΘ άμεσα στην εμπλοκή ιδιωτικών κεφαλαίων για την εύρυθμη λειτουργία του, με ποιο σχήμα πιστεύετε ότι αυτό θα γίνει εφικτό;

Η πιο συνηθισμένη μορφή ανάπτυξης λιμένων που επιλέγεται, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο, είναι αυτή της παραχώρησης, της ανάπτυξης και της λειτουργίας των λιμενικών τερματικών σταθμών από ιδιώτες. Οι συνεργασίες αυτές συμβάλλουν στην ανάπτυξη του διαλιμενικού ανταγωνισμού, λειτουργούν ως μέ-

σο ανάπτυξης της δυναμικότητας των λιμένων, αυξάνουν την ευελιξία και την παραγωγικότητα αυτών και αποτελούν πετυχημένη πρακτική παγκοσμίως.

Τα τελευταία χρόνια και στην περιοχή της ΝΑ Ευρώπης, με σχετική καθυστέρηση από την υπόλοιπη Ευρώπη, υπάρχει παρουσία ισχυρών ιδιωτικών κεφαλαίων και τεχνογνωσίας στους λιμένες. Τα παραδείγματα είναι πολλά σε διαφορετικούς τερματικούς σταθμούς στις γείτονες χώρες, Ρουμανία, Τουρκία, Βουλγαρία, Αλβανία κ.ά. Η είσοδος νέων παικτών στις χώρες αυτές και σε ανταγωνιστικά λιμάνια μάς αναγκάζει να κινηθούμε με μεγάλη ταχύτητα στην κατεύθυνση της υλοποίησης σειράς μεταρρυθμίσεων, οι οποίες θα μας επιτρέψουν να αναπτυχθούμε, να διατηρήσουμε και να ενισχύσουμε την ανταγωνιστικότητά μας. Η παραχώρηση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του λιμένος Θεσσαλονίκης αποτελεί μια σημαντική μεταρρύθμιση και ταυτόχρονα ίσως μια από τις τελευταίες μας ευκαιρίες προκειμένου να εκμεταλλευτούμε τη γεωγραφική θέση μας και να αποκτήσουμε ισχυρό προβάδισμα από τον επικείμενο σκληρό ανταγωνισμό.

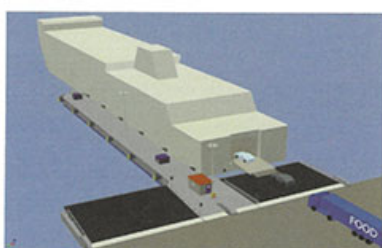
■ Στο άμεσο μέλλον ποιο είναι το master plan του λιμένα;

Στόχος της διοίκησης είναι μέσω του αναπτυξιακού της σχεδιασμού και των προγραμματισμένων επενδύσεων να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της εταιρείας. Οι σημαντικότερες από τις επενδύσεις, όπως είναι γνωστό, είναι:

- Η κατασκευή της επέκτασης του δού προβλήτα και εν συνεχεία η προμήθεια του απαραίτητου εξοπλισμού του με μηχανικά και ηλεκτρομηχανολογικά μέσα, για την εξυπηρέτηση των εμπορευματοκιβωτίων. Ο σχεδιασμός υπάρχει τόσο για την περίπτωση που θα προχωρήσει η παραχώρηση, οπότε οι περισσότερες από τις παραπάνω επενδύσεις θα αποτελέσουν υποχρέωση του παραχωρησιούχου, όσο και για την περίπτωση που θα προχωρήσει τουλάχιστον για ένα διάστημα τις επενδύσεις μόνος του ο ΟΛΘ (ίδια κεφάλαια, υπογραφείσα συμφωνία δανειοδότησης από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων).
- Η κατασκευή κέντρου παροχής Logistics.
- Ο περαιτέρω εκσυγχρονισμός του συμβατικού λιμένος, για την εξυπηρέτηση φορτίων που δεν μεταφέρονται με εμπορευματοκιβώτια.
- Ο σχεδιασμός της ανάπτυξης μη λιμενικών δραστηριοτήτων στους προβλήτες 1 και 2 μόλις ολοκληρωθεί η διαδικασία έναρξης υλοποίησης της υποθαλάσσιας αρτηρίας.

Η μεγάλη αύξηση της διακίνησης φορτίων κατά το 1ο εξάμηνο του 2007 σε σχέση με αυτό του 2006 και η οριακή δυνατότητα εξυπηρέτησής των επιβάλλει στη διοίκηση του ΟΛΘ να κινηθεί με ταχύτητα και υπευθυνότητα, προκειμένου να διατηρήσει και να αυξήσει την παραγωγικότητά του, αυξάνοντας ταυτόχρονα το μερίδιο συμμετοχής του στη μεγάλη αγορά της ενδοχώρας, που δύναται να εξυπηρετεί. ☉

Seamark and MacGREGOR link Shore-to-Ship



- Πλωτές Λιμενικές Ευκολίες
- Πλωτοί Σταθμοί Αυτοκινήτων (Acte-Park)
- Πλατφόρμες Απο-Επιβίβασης & Φορτο-Εκφόρτωσης
- Φυσούνες Επιβατών Λιμένων
- Ράμπες Πρόσβασης
- Συστήματα Αυτόματης Πρόσδεσης

Acte-Link

85, Posidonos Ave., GR-166 74 Glyfada
Athens, Greece, Tel +30[210] 898 5999
Fax +30[210] 894 5215, info@seamark.gr

Τι απαντούν οι επικεφαλές των Οργανισμών Λιμένων

» Με γνώμονα την πορεία του εκσυγχρονισμού των ελληνικών λιμένων και τους στρατηγικούς στόχους που έχουν τεθεί για την ανάπτυξή τους, αναζητήσαμε τις απόψεις των επικεφαλές των σημαντικών λιμένων της χώρας. Οι απαντήσεις τους αφορούν τόσο τα έργα ανάπτυξης που πραγματοποιούνται, όσο και τα ιδιωτικά κεφάλαια και το ρόλο που θα διαδραματίσουν στην οικονομική βελτίωση των Οργανισμών Λιμένων.

(Οι απαντήσεις δημοσιεύονται κατά αλφαβητική σειρά των λιμένων.)



Του **Αλέξη Βαλασσά** | Διευθύνοντος συμβούλου Οργανισμού Λιμένος Βόλου



Αναμφίβολα, στο σύγχρονο παγκοσμιοποιημένο οικονομικό περιβάλλον κομβικό ρόλο παίζουν οι μεταφορές των αγαθών. Σημαντικό κρίκο στη μεταφορική αλυσίδα αποτελούσαν και αποτελούν τα λιμάνια, τα οποία παγκοσμίως θεωρούνται οι κύριες πύλες εισόδου/εξόδου, αγαθών πρωτευόντως και ανθρώπων δευτερευόντως. Με τέτοια καίρια θέση, εύληπτο είναι ότι τα λιμάνια κλήθηκαν να φέρουν σε πέρας τη διακίνηση διαρκώς ογκούμενων φορτί-

ων την τελευταία δεκαετία. Η επιτυχής διεκπεραίωση του ρόλου τους ως ζωτικής σημασίας για το παγκόσμιο εμπόριο, σε συνδυασμό με τη διεύρυνση της χρήσης των εμπορευματοκιβωτίων που επιλέχθηκαν ως κύρια συσκευασία μεταφοράς των αγαθών, καθώς και ο αντίστοιχος εκσυγχρονισμός των πλοίων, απαίτησε τη μείωση των χρόνων εξυπηρέτησης των πλοίων κατά τις εργασίες φορτοεκφόρτωσης. Πρόδηλες λοιπόν υπήρξαν η ανάγκη εκσυγχρονισμού τους, η κατασκευή

κρηιδωμάτων, η προμήθεια του αντίστοιχου μηχανολογικού εξοπλισμού, η πρόληψη και εκπαίδευση του αναγκαίου προσωπικού, η ανάπτυξη πληροφοριακών συστημάτων διαχείρισής τους, η ανάπτυξη αυτοματισμών και συστημάτων ασφαλείας (κώδικας ISPS) κ.λπ.

Η Ελλάδα, αντιλαμβανόμενη την αναγκαιότητα δημιουργίας συνθηκών ανάπτυξης για τους λιμένες, διά του Ν. 2932/01 προχώρησε στη μετατροπή δώδεκα λιμένων της χώρας, που χαρακτηρίστηκαν ως εθνικής σημασίας, από ΝΠΔΔ σε Α.Ε. κοινής ωφέλειας. Οι θετικές συνέπειες τούτης της ενέργειας υπήρξαν προφανείς, καθώς τα λιμάνια αυτά μετατράπηκαν σε επιχειρήσεις οι οποίες, χωρίς να απολέσουν τον κοινωνικό χαρακτήρα τους, κλήθηκαν να ανταγωνιστούν, να βελτιώσουν τις υπηρεσίες τους, να εκσυγχρονιστούν και να αναπτυχθούν. Για την επίτευξη των προαναφερόμενων στόχων αδήριτη εμφανίστηκε η ανάγκη της ύπαρξης κεφαλαίων, τα οποία δύσκολα θα προσπορίζονταν από εθνικούς πόρους με δεδομένη τη δύσκολη οικονομική συγκυρία. Σαφής πλέον στόχευση της κυβέρνησης και των διοικήσεων των λιμένων αποτέλεσε και αποτελεί η πλήρης εκμετάλλευση των πόρων που διατίθενται από την Ε.Ε. διά των ΚΠΣ για την κατασκευή υποδομών και την προμήθεια εξοπλισμού, ενώ από την πλευρά του ΥΕΝ αναπτύχθηκαν σημαντικές πρωτοβουλίες, όπως η υπογραφή του χρηματοδοτικού πρωτοκόλλου με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, το οποίο εξασφάλισε στα λιμάνια και τις διοικήσεις τους δανεισμό με ευνοϊκότερους όρους.

Η κυβέρνηση επίσης πρόσφατα προχώρησε στη θεσμοθέτηση των ΣΔΙΤ, οι οποίες θεωρείται ότι θα συντελέσουν καινοτόμο επανάσταση στην παραδοσιακά αναπτυσσόμενη ελληνική οικονομία, που βασιζόταν στον έντονο διαχωρισμό των ιδιωτικών από τις δημόσιες δράσεις, οι οποίες με καχυποψία αντιμετώπιζονταν εκατέρωθεν. Εξαιρετικά χρήσιμο λοιπόν εργαλείο αποτελούν οι ΣΔΙΤ, οι οποί-

ες πιστεύουμε πως θα αποτελέσουν και την ατμομηχανή εισόδου των ιδιωτικών κεφαλαίων στους λιμένες. Το θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας των ΣΔΙΤ από την πλευρά της Πολιτείας έχει διασαφηνιστεί, τα αναγκαία όργανα για τη συντεταγμένη και όχι άναρχη και άνευ όρων ανάπτυξή τους έχουν οριστεί και λειτουργούν, οι διαδικασίες έχουν προβλεφθεί και ήδη σε άλλους τομείς οι ΣΔΙΤ λαμβά-

νται στην ανυπαρξία εμπειρίας και στην εξ αυτού προερχόμενη κακή και σε κάθε περίπτωση διεθνώς ξεπερασμένη αντίληψη με την οποία αντιμετωπίζεται ο ιδιώτης. Αντίδοτο στην έλλειψη εμπειρίας είναι οι εν δυνάμει εξειδικευμένοι σύμβουλοι και το υπουργείο Οικονομικών, που δημιούργησε υπηρεσίες για την παροχή συνδρομής και τεχνο-



νουν χώρα.

Στο χώρο των λιμανιών υπάρχει έντονο ενδιαφέρον για την εισροή ιδιωτικών κεφαλαίων που θα επενδυθούν μέσω ΣΔΙΤ για την προμήθεια κυρίως μηχανολογικού εξοπλισμού και πληροφοριακών συστημάτων διαχείρισης, προσωρινής αποθήκευσης, βεβαίωσης οικονομικών δικαιωμάτων και αυτοματισμών, που θα συντείνουν στη σύντομη εξυπηρέτηση των χρηστών και στη μείωση του χρόνου παραμονής των πλοίων στους χώρους των λιμανιών. Τούτο θα συμβεί με αντίστοιχη εκχώρηση δικαιώματος χρήσης χώρων και μηχανημάτων, με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και συγκεκριμένους όρους. Οι δυσκολίες του εγχειρήματος

γνωσίας, ώστε οι διοικήσεις των ελληνικών λιμένων όπως και των λοιπών ΔΕΚΟ να αισθάνονται σχετική ασφάλεια για τη λήψη των αναγκών προς την υλοποίηση των προαναφερόμενων στόχων αποφάσεων.

Στο πλαίσιο αυτό, λοιπόν, οι ελληνικοί λιμένες βρίσκονται για πολλοστή φορά τα τελευταία χρόνια μπροστά σε προκλήσεις, οι οποίες με συνετή διαχείριση και με τη συνδρομή της Πολιτείας μπορούν να κάνουν τη διαφορά και να κερδηθεί επιτέλους το στοίχημα της ανάπτυξής τους, αλλά και να εκπληρωθεί ορθά ο ρόλος που κατέχουν στην εξυπηρέτηση βασικών αναγκών των τοπικών αλλά και των ευρύτερων κοινωνιών. ☉

Του Ελευθέριου Βάσσου | Προέδρου Οργανισμού Λιμένας Ηγουμενίτσας



Η υπάρχουσα κατάσταση του λιμένα Ηγουμενίτσας, που ας σημειωθεί ότι είναι καθαρά επιβατικός λιμένας, δεν απαιτεί προς το παρόν την είσοδο ιδιωτικών κεφαλαίων. Μετά την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων που θα συντελέσουν στην ολοκλήρωση του λιμένα Ηγουμενίτσας, Β' και Γ' φάση, θα κριθεί αναγκαία η δημιουργία εμπορευματικού κέντρου και λοιπών αναπτυξιακών δραστηριοτήτων και η προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων θα συμβάλει σημαντικά στην αναπτυξιακή πορεία του λιμένα μας.



Του Νικολάου Παναγιωτόπουλου | Διευθύνοντος συμβούλου Οργανισμού Λιμένος Καβάλας

Τα ελληνικά λιμάνια έχουν μείνει πολύ πίσω, όσον αφορά τις υποδομές και το μηχανολογικό εξοπλισμό. Η παγκόσμια τάση για το θαλάσσιο εμπόριο είναι αυξητική, και αυτό σημαίνει ότι κατασκευάζονται όλο και μεγαλύτερα πλοία για τη μεταφορά containers. Τα κεφάλαια που απαιτούνται για την ανάπτυξη των λιμανιών και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους είναι πολύ μεγάλα, συνεπώς η συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων είναι απαραίτητη. Η κυβέρνηση διερευνά το μοντέλο που θα χρησιμοποιηθεί για τη συμμετοχή των ιδιωτών στην ανάπτυξη των λιμένων, και η αρχή θα γίνει με τα δύο μεγάλα λιμάνια. Το νέο εμπορικό λιμάνι «Φίλιππος Β'» βρίσκεται σε πολύ σημαντική γεωπολιτική θέση, καθώς έχει άμεση πρόσβαση στην Εγνατία Οδό και καλή οδική σύν-

δεση με τα Βαλκάνια μέσω των κάθετων οδικών αξόνων. Η Καβάλα μπορεί να παίξει το ρόλο της πύλης εισόδου των ασιατικών εξαγωγών προς τις αναπτυσσόμενες και πολλά υποσχόμενες αγορές των Βαλκανίων, όμως το λιμάνι πρέπει να επεκταθεί και να εξοπλιστεί με τα κατάλληλα μηχανήματα. Ήδη έχει ξεκινήσει μία γραμμή για containers, ενώ παράλληλα υπάρχει έντονο ενδιαφέρον και από άλλες εταιρείες για επενδύσεις και δραστηριότητες στο νέο εμπορικό λιμάνι. Η ανάπτυξη των λιμανιών είναι μονόδρομος, και η συμμετοχή των ιδιωτικών κεφαλαίων είναι ένα μοντέλο που εφαρμόζεται πλέον σε όλα τα μεγάλα λιμάνια, τα οποία παραχωρούν τη χρήση των προβλητών σε ιδιωτικές εταιρείες οι οποίες επενδύουν σε ανθρώπινο και μηχανολογικό εξοπλισμό.

Καθημερινά όλο το χρόνο δρομολόγια για Άνδρο, Τήνο, Μύκονο, Κάρυστο, Μαρμάρι.



Λιμάνι της Ραφήνας



Αριθμός Διακινούμενων Επιβατών & Οχημάτων

ΕΤΟΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	Ι.Χ.	Φ/Γ	ΔΙΚΥΚΛΑ
2005	2.046.337	322.687	36.077	49.380
2004	1.892.505	294.040	36.581	48.635
2003	1.801.609	270.694	31.285	46.935
2002	1.760.776	269.897	31.220	44.859
2001	1.800.835	224.976	32.253	51.994
2000	1.630.651	215.348	41.826	50.026



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ Α.Ε.

Ακτή Γ. Παπανδρέου 190 09 Λιμάνι Ραφήνας
Τηλ.: 22940.22409, 23605, 22840, Fax: 22940.26076
E-mail: portraf@ath.forthnet.gr

Καθημερινά όλο το χρόνο δρομολόγια για Άνδρο, Τήνο, Μύκονο, Κάρυστο, Μαρμάρι.

Του Άγγελου Δ. Χειρδάρη | Διευθύνοντας συμβούλου Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας



Εωρούμε ότι η συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων στην υλοποίηση έργων και υπηρεσιών που εντάσσονται στους λοιπούς σκοπούς της εταιρείας μας, όπως είναι οι τουριστικοί, πολιτιστικοί και γενικά τα θέματα οργάνωσης λιμενικών εξυπηρετήσεων πέραν των παραδοσιακών λιμενικών υπηρεσιών, θα συνέβαλε ουσιαστικά στην ανάπτυξη του λιμένος.

Στο πλαίσιο αυτό, όπως είναι ήδη γνωστό, ο Οργανισμός μας έχει ήδη προχωρήσει σε δύο δημόσιους διεθνείς διαγωνισμούς για υλοποίηση των παρακάτω δύο έργων/υπηρεσιών με σύμβαση παραχώρησης, που περιλαμβάνονται στο εγκεκριμένο αναπτυξιακό και διαχειριστικό πρόγραμμα (Master Plan) του Λιμένος Κέρκυρας.

1. Χρήση και εκμετάλλευση τμήματος της λιμενικής ζώνης για την εγκατάσταση και λειτουργία πλωτών σταθμών οχημάτων στο λιμένα Κέρκυρας και
2. Μελέτη-κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία - συντήρηση και εκμετάλλευση του νέου λιμένα σκαφών αναψυχής Κέρκυρας και λειτουργία-συντήρηση και εκμετάλλευση του καταφυγίου τουριστικών σκαφών στη θέση Σπηλιά του λιμένος Κέρκυρας.



Του Σωτήρη Μαρμάση | Διευθύνοντας συμβούλου Οργανισμού Λιμένος Πάτρας



Στο ξεκίνημα της θητείας της η σημερινή διοίκηση του ΟΛΠΑ Α.Ε. έδωσε βαρύτητα στην ισχυροποίηση της χρηματοοικονομικής κατάστασης της εταιρείας. Τα θετικά οικονομικά αποτελέσματα που παρουσίασε το οικονομικό έτος 2006 αντανάκλουν τις υψηλές επιδόσεις του ΟΛΠΑ Α.Ε., καθώς τα κέρδη προ φόρων αυξήθηκαν κατά 161,90%.

Η διοίκηση του Οργανισμού προσβλέπει πλέον στη βελτίωση των λιμενικών υποδομών και στην προσφορά υψηλού επιπέδου υπηρεσιών στους χρήστες του λιμανιού, μεταξύ των οποίων είναι η καθαριότητα και η ασφάλεια. Μία εκ των βασικών μας προτεραιοτήτων είναι να αξιοποιήσουμε με το βέλτιστο τρόπο τα περιουσιακά στοιχεία του Οργανισμού.

Αυτοί οι δύο στόχοι, όπως και η ισχυροποίηση της θέσης του λιμανιού της Πάτρας έναντι του ανταγωνισμού, μπορούν να επιτευχθούν με τη συνδρομή και του ιδιωτικού κεφαλαίου.

Η διοίκηση του ΟΛΠΑ Α.Ε. έχει στρέψει το βλέμμα της προς αυτή την κατεύθυνση, προωθώντας την κατασκευή δύο αναπτυξιακών υποδομών σε ακίνητα που ανήκουν στην εταιρεία. Πριν από λίγες ημέρες το Δ.Σ. του ΟΛΠΑ κα-

τακώσε το διαγωνισμό για την ανάδειξη τεχνικού συμβούλου που θα αναλάβει τη σύνταξη των μελετών για την αξιοποίηση των εγκαταστάσεων της Πειραικής Πατραϊκής και την αναμόρφωση της μαρίνας της Πάτρας.

Ο σύμβουλος θα αποτυπώσει την υφιστάμενη κατάσταση της μαρίνας και της Πειραικής Πατραϊκής, θα επικαιροποιήσει τις σημερινές ανάγκες του ΟΛΠΑ και θα διερευνήσει την αξιολόγηση της ευρύτερης περιοχής των επενδύσεων (οικονομικό προφίλ, μεταφορικές υποδομές, οικονομικά κίνητρα, ανταγωνιστικές επενδύσεις κ.ά.).

Παράλληλα, θα προετοιμάσει το φάκελο των έργων μέχρι τα τέλη του 2007, ώστε να τον υποβάλουμε στην Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ του υπουργείου Οικονομίας.

Πιστεύουμε ότι η εκτέλεση των δύο αυτών σημαντικών έργων αποτελεί ιδανικό παράδειγμα εφαρμογής του μοντέλου ΣΔΙΤ, και το ξεκίνημα για να γίνει το λιμάνι της Πάτρας περισσότερο ανταγωνιστικό σε όλα τα επίπεδα και να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στο νέο τοπίο της ταχείας ανάπτυξης των θαλάσσιων μεταφορών από την ανατολή προς τη δύση.



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, Κατάκωλο, Κυθήνη, Καλαμάτα, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Θάσος, Σούδα, Δωδεκάνησα, Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, Ναυπηγεία, Ελευσίνας, Ναύσταθμος Σαλαμίνας, Ναύσταθμος Κρήτης, Νεώρειο 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



Η ευρυζωνικότητα ανοίγει πανιά



Η ευρυζωνικότητα, η συνεχής σύνδεση με το Διαδίκτυο σε μεγάλες ταχύτητες, αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο για δουλειά, διασκέδαση και επικοινωνία, ενώ οι πρακτικές εφαρμογές της μοιάζουν απεριόριστες.

Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στοιχεία της διεθνούς έρευνας Global Broadband Statistics της εταιρείας Point Topic, η Ελλάδα κατά το 2006 ήταν η χώρα με τον υψηλότερο ρυθμό αύξησης ευρυζωνικών συνδέσεων στον κόσμο, με ποσοστό άνω του 200%. Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι οι πολίτες αγκαλιάζουν με ταχύτατους ρυθμούς την τεχνολογία αυτή. Γιατί όμως η ευρυζωνικότητα έχει τόσο ταχεία διάδοση ώστε οι ευρυζωνικοί χρήστες να τριπλασιάζονται χρόνο με το χρόνο; Πού οφείλεται αυτή η αλματώδης ανάπτυξη; Καθοριστικό ρόλο στη διάδοση της ευρυζωνικότητας στην Ελλάδα έχει ο Όμιλος ΟΤΕ, ο οποίος με πληθώρα προϊόντων και υπηρεσιών (αλλά και δράσεων) έχει πρωτοστατήσει στην έντονα αναπτυξιακή δυναμική της εν λόγω αγοράς που παρατηρείται το τελευταίο χρονικό διάστημα.

Ο ΟΤΕ, αμέσως μετά την ολοκλήρωση των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας, έθεσε την ταχύτατη ανάπτυξη της ευρυζωνικότητας ως βασικό εμπορικό και τεχνολογικό στόχο της εταιρείας. Είναι χαρακτηριστικό ότι ο ΟΤΕ είναι ο μοναδικός πάροχος που επενδύει συστηματικά σε όλη τη γεωγραφική επικράτεια της Ελ-

λάδας και σε όλα τα τμήματα του δικτύου του, το οποίο μετασχηματίζει σε δίκτυο προηγμένης τεχνολογίας, μεγάλης χωρητικότητας και υποστήριξης ευρείας γκάμας ευρυζωνικών υπηρεσιών. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η γεωγραφική κατανομή των σημείων παρουσίας ευρυζωνικής σύνδεσης αντιστοιχεί πλέον στο 92% των τηλεφωνικών συνδέσεων, γεγονός που σημαίνει πως το δίκτυο ADSL του ΟΤΕ καλύπτει το μεγαλύτερο κομμάτι της Ελλάδας.

Ο ΟΤΕ όμως δεν στάθηκε μόνο σ' αυτό. Αναγνωρίζοντας ότι, πέρα από τις επενδύσεις σε υποδομές, εξίσου σημαντική είναι η εκπαίδευση - ενημέρωση του κοινού για την ευρυζωνικότητα και τα οφέλη που μπορεί να φέρει στην καθημερινότητα του πολίτη, σχεδίασε το πρόγραμμα «ΟΤΕ on the Broadband». Πρόκειται για μια ειδική τεχνολογική κινητή μονάδα, που επισκέφθηκε δεκάδες πόλεις της περιφέρειας μέσα σε δύο χρόνια δίνοντας στο ευρύ κοινό τη δυνατότητα να γνωρίσει το ευρυζωνικό internet. Αντίστοιχα, στα καταστήματα του ΟΤΕ έχουν δημιουργηθεί ειδικοί χώροι, όπου όποιος επιθυμεί μπορεί να πάρει μια γεύση των δυνατοτήτων και των ευκαιριών που προσφέρει το ADSL και η ευρυζωνικότητα.

Δορυφορικό ευρυζωνικό Internet

Επιπλέον, από τον Ιανουάριο του 2006, ο Όμιλος ΟΤΕ προσφέρει δορυφορικές ευρυζωνικές υπηρεσίες σε περιοχές όπου η πρόσβαση επίγειων μέσων κρίνεται από δύσκολη έως αδύνατη μέσω του προϊόντος «Hellas Sat net» της Hellas Sat, θυγατρικής του ΟΤΕ και κατόχου του δορυφόρου Hellas Sat 2. Το αμφίδρομο δορυφορικό Internet είναι ιδανικό μέσο διασύνδεσης σημεί-

Η ευρυζωνικότητα, η συνεχής σύνδεση με το Διαδίκτυο σε μεγάλες ταχύτητες, αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο για δουλειά, διασκέδαση και επικοινωνία, ενώ οι πρακτικές εφαρμογές της μοιάζουν απεριόριστες.

ου προς σημείο (point to point) για απομακρυσμένες γεωγραφικές περιοχές και χρησιμοποιείται σήμερα από αρκετές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν εγκαταστήσει σε απομακρυσμένα γεωγραφικά σημεία, ενώ χρειάζονται πρόσβαση στο Internet, επικοινωνία με κεντρικά συστήματα προμηθειών και μηχανογράφησης, δυνατότητα μεταφοράς δεδομένων, έλεγχο μέσω απομακρυσμένης κάμερας της ασφάλειας των εγκαταστάσεων, καθώς και άλλες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας, όπως ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, φιλοξενία ιστοσελίδων κ.λπ. Μέσω του δορυφορικού ευρυζωνικού Internet υπάρχει πρακτικά διαθεσιμότητα ευρυζωνικών υπηρεσιών παντού στην Ελλάδα.

Δορυφορικές υπηρεσίες για τη ναυτιλία

Κύριες δραστηριότητες της OTESat-Maritel, θυγατρικής του Ομίλου ΟΤΕ, είναι η παροχή δορυφορικών υπηρεσιών Inmarsat (Inmarsat Service Provider, ISP), με παγκόσμια κάλυψη μέσω του δορυφορικού σταθμού «Θερμοπύλαι», καθώς και η παροχή ολοκληρωμένων τηλεπικοινωνιακών λύσεων στην ελληνική και παγκόσμια ναυτιλία, με συν-

δυασμό δορυφορικών, επίγειων τηλεπικοινωνιακών δικτύων και εφαρμογών πληροφορικής. Επιπλέον, η εταιρεία προσφέρει υπηρεσίες εκκαθάρισης λογαριασμών πλοίων μέσω των κωδικών GR01 και GR12 και αποτελεί «one stop shop» για τις υπηρεσίες και τα προϊόντα του Ομίλου ΟΤΕ.

Η OTESat-Maritel κατέχει το 54% της αγοράς ναυτιλιακής επικοινωνίας (στην κατεύθυνση πλοίου - ξηράς) στην Ελλάδα, ενώ δραστηριοποιείται επίσης στην Κύπρο, την Τουρκία, το Ηνωμένο Βασίλειο, τις ΗΠΑ, το Ντουμπάι, τη Σιγκαπούρη και το Χονγκ Κονγκ.



Εξελιγμένη γενιά δορυφορικών τηλεπικοινωνιών από τη Navarino Telecom

Με μεγάλο ενδιαφέρον αναμένεται το FleetBroadband, η υπηρεσία νέας γενιάς του Inmarsat, που παρέχει για πρώτη φορά ταυτόχρονη μεταφορά δεδομένων και φωνής σε υψηλή ταχύτητα (περισσότερο από 432 kbps), με χαμηλό κόστος.

Η υπηρεσία αναμένεται το 2008. Ως αντιπρόσωπος της Thrane & Thrane από το 1997, προτείνουμε τα τερματικά που σχεδιάστηκαν ειδικά γι' αυτή την υπηρεσία και είναι το Sailor 500 και το Sailor 250. Κοινά χαρακτηριστικά των δύο τερματικών είναι:

- Μικρό μέγεθος της κεραίας και χαμηλό βάρος.
- Υψηλή ταχύτητα ταυτόχρονης μεταφοράς δεδομένων και φωνής, χρησιμοποιώντας 2 ξεχωριστά κανάλια.
- Απλοποιημένη τηλεφωνική συσκευή (ακουστικό), ειδικά σχεδιασμένη για τη διευκόλυνση του χρήστη.
- Streaming IP λόγω του εγγυημένου μεγάλου εύρους κάλυψης.
- Σύνδεση ISDN (μόνο για το Sailor 500).

• Ασφαλής σύνδεση VPN και πρόσβαση στο Internet. Πιο συγκεκριμένα, το Sailor 500 έχει ISDN σύνδεση, η διάμετρος της κεραίας είναι 60 εκ. και ζυγίζει περίπου 18 κ. Προσφέρει ταχύτητα πάνω από 432 kbps. Το Sailor 250 έχει μικρότερο μέγεθος, με τη διάμετρο της κεραίας να είναι λιγότερο από 30 εκ., ζυγίζει μόνο 3 κ. Θα είναι έτοιμα για την αγορά το 2008. Ο εμπορικός διευθυντής της Navarino, Πάνος Τσικόπουλος, δήλωσε: «Είναι η υπηρεσία που θα οδηγήσει το πλοίο στη νέα εποχή μεταφοράς δεδομένων και ανταλλαγής πληροφοριών με το γραφείο. Για όσους βέβαια δεν επιθυμούν να προχωρήσουν στην επόμενη γενιά τερματικών ή περιμένουν πρώτα τα αποτελέσματα της



νέας υπηρεσίας, προτείνουμε τα επίσης ανανεωμένα Sailor 77 Fleet+, 55 Fleet+ και 33 Fleet+ σε συνδυασμό με το αναβαθμισμένο software της Global Technology, που επιτρέπει στο χρήστη με απλοποιημένο τρόπο να αποστέλλει μηνύματα και δεδομένα με χαμηλό κόστος. Επίσης, του παρέχει υπηρεσίες όπως προστασία από ιούς και spam, διαχείριση του ηλ. ταχυδρομείου του πλοίου από το γραφείο, προσωπικό e-mail για το πλήρωμα, προπληρωμένα μηνύματα από τρίτους προς το πλοίο, ακόμα και εντοπισμό του πλοίου (tracking), καθώς και πολλές άλλες υπηρεσίες. Αν και πιστεύουμε ότι το Fleet 77 είναι επαρκές για τις ανάγκες των περισσότερων πλοίων, το FleetBroadband θα ικανοποιήσει τις ανάγκες και των πιο απαιτητικών χρηστών».

www.navarino.gr

RadioHolland Greece

Ο στόχος της RadioHolland Greece είναι να εξυπηρετεί τις ανάγκες πλοήγησης και επικοινωνίας της ναυτιλιακής κοινότητας έμπιστα και αποτελεσματικά, και είναι πιστοποιημένη με ISO 9001: 2000 του Lloyd's Register για: Airtime, Sales, Installation, Integration and Servicing of Marine Communication and Navigational equipment, Engine Room Automation and Simulators. Sales, Installation, Integration and Servicing of Security Systems, Shore base maintenance Inspections and Surveys of Marine Communication and Navigational equipment in accordance with Statutory Regulations.

www.srhmar.com

Το τεχνικό τμήμα της RadioHolland Greece είναι πλήρως εφοδιασμένο με εξοπλισμό, ανταλλακτικά και εργαστήριο επισκευών, καθώς επίσης είναι το Marine service center της Νερά.

Οι τεχνικοί της RadioHolland Greece είναι πλήρως εκπαιδευμένοι και πιστοποιημένοι σε διάφορες μάρκες εξοπλισμού πλοήγησης και επικοινωνίας. Οι γνώσεις τους στην τεχνολογία ναυτιλίας εμπλουτίζονται διαρκώς με εκπαιδευτικά σεμινάρια από κύριους κατασκευαστές όπως: Thrane (Nera/Skanti/Sailor) - «Thrane Certified Partner» & «Marine On Board Service Centre», Jotron, Rutter, Netwave, Vizada (ex-



France Telecom), Northrop Grumman (Decca - Sperry - C.Plath) United Kingdom.

Ένας άλλος τομέας ειδικότητας της RadioHolland Greece είναι οι κανονισμοί και διατάξεις της ναυτιλίας για τον εγκατεστημένο ηλεκτρονικό εξοπλισμό καθώς και ο Κώδικας ISPS.

Η RadioHolland Greece προσφέρει μια πλήρη σειρά Satellite Communication Solutions (υλικών δορυφο-

ρικής επικοινωνίας), ναυτικούς υπολογιστές και δίκτυα, τα οποία είναι σχεδιασμένα ειδικά ώστε να ανταποκρίνονται στις αντίξοες συνθήκες του ναυτικού περιβάλλοντος.

Επίσης η εταιρεία ως μέλος του Maritime IT Network Design (MIND) συνδυάζει την εκτεταμένη εμπειρία στη ναυτική επικοινωνία και τα δορυφορικά συστήματα με γνώσεις νέας τεχνολογίας των ship-wide network structures.

Η RadioHolland Greece διαθέτει επίσης τα πλέον σύγχρονα συστήματα High-Tech αυτοματισμού για το περιβάλλον του πλοίου και του μηχανοστασίου.



Ποιοτικές και ολοκληρωμένες τεχνολογικές λύσεις



H Framman Network Solutions δημιουργήθηκε από έμπειρα στελέχη του χώρου του ελληνικού Internet με κύριο στόχο την παροχή υπηρεσιών στους πελάτες της. Αρχικά επικεντρώθηκε σε υπηρεσίες IT και μηχανοργάνωση εταιρειών, εγκατάσταση και συντήρηση δικτύων και εξοπλισμού Η/Υ.

Στόχος της FNS ήταν να καλύψει ένα κενό της αγοράς στην παροχή ποιοτικών ολοκληρωμένων λύσεων (Turn Key Solutions) σε όλα τα επίπεδα του τεχνολογικού εξοπλισμού μιας εταιρείας. Οι κύριοι τομείς ανάπτυξης της σήμερα είναι οι υπηρεσίες Hosting και Server Co-Location και οι υπηρεσίες μισθωμένων κυκλωμάτων όσον αφορά τα Data Center Services ενώ παράλληλα δραστηριοποιείται στο χώρο της ναυτιλίας αντιπροσωπεύοντας στην Ελλάδα και στην Τουρκία την Teiaurus, προσφέροντας έτσι αξιόπιστες και οικονομικές τηλεπικοινωνίες σε πλοία. Η εταιρεία χωρίζεται σε δύο κύριους τομείς πωλήσεων, τις Υπηρεσίες και την Εμπορία. Πιο συγκεκριμένα

να στις Υπηρεσίες συγκαταλέγονται όλες οι υπηρεσίες του Internet και των τηλεπικοινωνιών, του IT, του Web Design και R&D ενώ στην Εμπορία η μεταπώληση Hardware, Software και δικτυακού εξοπλισμού. Με σταθερό πελατολόγιο που συνεχώς αυξάνεται καθώς επενδύει στην πελατειακή της σχέση, η FNS είναι σε θέση να παρέχει μια μεγάλη γκάμα υπηρεσιών και προϊόντων σε ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές εταιρείες. Πιο συγκεκριμένα, αναλύει τις τηλεπικοινωνιακές ανάγκες της κάθε ναυτιλιακής εταιρείας, συμβουλεύει πάνω σε υπάρχοντα προϊόντα της αγοράς ή δημιουργεί εξειδικευμένο Software επιτυγχάνοντας την παροχή

άμεσων, κυρίως αποτελεσματικών αλλά και οικονομικών λύσεων:
Maritime Office Solutions CRM/ERP System for Spare Parts, Purchasing VPN's, E-mail Server Installations Network and Communications Consultancy Bispoke Software Solutions Shore to Ship E-mail, Fax, Telex Solutions Traffic Cost Analysis Custom made Software Solutions Integration of existing Products and Services Ship to Shore Computer Maintenance, Upgrade and Installation Network Maintenance, Upgrade and Installation Traffic Cost Analysis for all OnBoard Communication Systems Integrations of existing Products & Services

www.framman-group.gr

Η εταιρεία πλέον για πρώτη φορά στην Ελλάδα θα παρέχει τις ευρυζωνικές ναυτιλιακές τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες Fleet Broadband του Inmarsat με ταχύτητες ανταλλαγής δεδομένων έως 492 kbps. Οι συμφωνίες αυτές σηματοδοτούν την περαιτέρω διεύρυνση του εμπορικού χαρτοφυλακίου της Otesat-Maritel με την ένταξη σε αυτό τόσο των δορυφορικών ευρυζωνικών υπηρεσιών με παγκόσμια κάλυψη, όσο και των ψηφιακών υπηρεσιών φωνής και data χαμηλών ταχυτήτων του Iridium.

Το Fleet Broadband διαθέτει υπηρεσίες φωνής, ανταλλαγής δεδομένων, ISDN, Streaming IP (video & audio), δυνατότητα για πρώτη φορά ταυτόχρονης λειτουργίας υπηρεσιών φωνής και μετάδοσης δεδομένων και αρχικά θα λειτουργήσει συμπληρωματικά με τα υπάρχοντα δορυφορικά συστήματα του Inmarsat, καλύπτοντας ανάγκες της αγοράς που μέχρι σήμερα δεν μπορούσαν να καλυφθούν με τα υπάρχοντα συστήματα. Το νέο σύστημα θεωρείται ιδανική τηλεπικοινωνιακή λύση για την ποντοπόρο ναυτιλία, λόγω της τάσης των μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών να υιοθετούν τηλεπικοινωνιακές λύσεις βασισμένες στις υψηλές ταχύτητες μεταφοράς δεδομένων και στο IP δίκτυο.



otesat maritel
ΜΕΛΟΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΟΤΕ



H Otesat-Maritel μετά τις πρόσφατες εμπορικές συμφωνίες με τον Inmarsat και το Iridium εμπλουτίζει περαιτέρω το χαρτοφυλάκιο των υπηρεσιών της στην ελληνική και παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά - εκτός από τις σημερινές της υπηρεσίες Inmarsat, τις οποίες παρέχει σαν Land Eath Station Operator και τις οποίες εμπιστεύεται η πλειοψηφία της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, αλλά και μεγάλες εταιρείες σε Μ. Βρετανία, Γερμανία Σιγκαπούρη και αλλού.

www.otesat-maritel.com

Με τη ολοκλήρωση του ιδιόκτητου δικτύου διασύνδεσης με τον Inmarsat, η Otesat-Maritel θα προσφέρει στην ελληνική και διεθνή ναυτιλιακή αγορά πέραν των βασικών υπηρεσιών και νέες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας όπως Internet (mail, browsing, HTML/FTP applications) και VPN (Virtual Private Network) Solutions για ελεγχόμενη και ασφαλή πρόσβαση στο Internet, επικοινωνία πληρωμάτων (φωνή και e-mail), υπηρεσίες tracking, real time monitoring, chat messaging, videoconferencing κ.λπ. Η Otesat-Maritel είναι μια από τις πρώτες εταιρείες σε

παγκόσμιο επίπεδο που επιλέχθηκε από τον Inmarsat για την παροχή των Fleet Broadband υπηρεσιών, αφού πληροί τις προϋποθέσεις λόγω της ισχυρής της παρουσίας στον τομέα των ναυτιλιακών τηλεπικοινωνιών, της άρτιας τεχνικής της υποδομής και της τεχνολογίας του ανθρώπινου δυναμικού της. Με τις παγκόσμιες συνεργασίες της, η Otesat-Maritel παρέχει στους πελάτες της ολοκληρωμένες τηλεπικοινωνιακές λύσεις, που περιλαμβάνουν τερματικό εξοπλισμό, airtime, λογισμικό, καθώς και άρτια εμπορική και τεχνική υποστήριξη.



NATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY OF ATHENS
SCHOOL OF NAVAL ARCHITECTURE
AND MARINE ENGINEERING
LABORATORY FOR MARITIME TRANSPORT



INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON MARITIME SAFETY SECURITY AND ENVIRONMENTAL PROTECTION

September 20-21, 2007
Athens, Greece

Following the successful International Symposia on Maritime Safety organized by the University of Piraeus in 1998 and the University of the Aegean in 2001, the National Technical University of Athens announces the International Symposium on Maritime Safety, Security and Environmental Protection (SSE07). The Symposium is organized by the Laboratory for Maritime Transport at NTUA (www.martrans.org). Some 50 papers will be presented and the Secretary General of the IMO Mr. E. Mitropoulos will be the keynote speaker.

The Symposium aims at bringing together ship operators, managers, academics and policy-makers to discuss and debate important issues facing the industry as regards safety, security and environmental protection.

THE SYMPOSIUM IS UNDER THE AUSPICES OF:

The Hellenic Chamber of Shipping (NEE)
The Hellenic Marine Protection Association (HELMEPA)
The International Association of Maritime Economists (IAME)
The Society of Naval Architects and Marine Engineers (SNAME)
The World Maritime University's Journal of Maritime Affairs

SYMPOSIUM SPONSORS

American Bureau of Shipping
Avin International
Bureau Veritas
Det Norske Veritas
Environmental Protection Engineering Ltd
Germanischer Lloyd
Lloyds Register of Shipping
Ocean Finance
Videotel Marine International

SYMPOSIUM WEB SITE

Please go to <http://www.martrans.org:8093/symposium/>

Ο κόσμος των turbo σε ένα γεγονός



Το πρώτο Turbo Open House διοργάνωσε η Turbomed στις εγκαταστάσεις της στο ΒΙΠΑ Σχιστού. Το πρόγραμμα περιλάμβανε έκθεση ανταλλακτικών και παρουσίαση των υπηρεσιών στην επισκευή των turbo, αλλά και ζωντανές επιδείξεις συντήρησης, επισκευής και δυναμικής ζυγοστάθμισης, από το εξειδικευμένο και εκπαιδευμένο προσωπικό της Turbomed.

Οι εταιρείες που υποστήριξαν την έκθεση με προϊόντα υψηλής τεχνολογίας των turbo ήταν η Mitsubishi, η Siemens και η KBB. Την οργανωτική υποστήριξη είχε η εταιρεία Energy Line.

Η απήχηση του γεγονότος αλλά και τα σχόλια όσων επισκέφτηκαν το 1ο Turbo Open House ήταν ιδιαίτερα ενθαρρυντικά για τη συνέχιση και καθιέρωση της έκθεσης. Έτσι, το 2ο Turbo Open House θα πραγματοποιηθεί τον Ιούνιο του 2008.

Εν τω μεταξύ, η Turbomed προγραμματίζει την οργάνωση «Εβδομάδας νέων προϊόντων και υπηρεσιών Turbomed» στη διάρκεια της οποίας θα παρουσιαστούν εκθέματα και επιδείξεις τεχνολογίας turbo, ενώ παράλληλα θα ανακοινωθούν νέες και σημαντικές δραστηριότητες της Turbomed. Η πρόσκληση στο γεγονός απευθύνεται σε πλοιοκτήτριες εταιρείες και μηχανικούς ναυτιλίας και φυσικά σε εκείνους που δεν κατάφεραν να επισκεφτούν το 1ο Turbo Open House.

Ο κ. Γιάννης Παρασκευόπουλος δήλωσε:

«Θα θέλαμε να σας εκφράσουμε τις θερμές ευχαριστίες μας για την άμεση και γεμάτη ενδιαφέρον ανταπόκρισή σας στο 1ο Turbo Open House. Ήταν χαρά και τιμή μας που σας είχαμε κοντά μας και

στηρίζατε την προσπάθεια αυτή. Η συμβολή σας στην προβολή του έργου και των προϊόντων μας είναι καθοριστική.

Η απήχηση του 1ου Turbo Open House μας εμπνέει να συνεχίσουμε την προσπάθεια αυτή, καθιερώνοντας την έκθεση, που με τη δική σας συμβολή θα βελτιώνεται. Γι' αυτό οποιαδήποτε πρότασή σας εί-



ναι ευπρόσδεκτη για την καλύτερη δυνατή διοργάνωση του 2ου Turbo Open House που θα πραγματοποιηθεί τον Ιούνιο του 2008.

Μέχρι την επόμενη διοργάνωση θα πραγματοποιούνται συχνά σχετικές εκδηλώσεις, και η πρώτη από αυτές προγραμματίστηκε ήδη για τον Οκτώβριο.

Μέχρι τότε, σας ευχόμαστε κάθε επιτυχία και προσωπική ευτυχία». ☉

Πρωτοποριακή συνεργασία για τις Μινωικές Γραμμές

Η Minoan Lines αποτελεί πλέον μία από τις πέντε ναυτιλιακές εταιρείες στον κόσμο με τις οποίες η Expedia, το μεγαλύτερο on line πρακτορείο ταξιδιών παγκοσμίως, εγκαινιάζει ένα νέο εγχείρημα, που είναι η κράτηση και πώληση εισιτηρίων θαλάσσιας μετακίνησης.

Η Expedia Inc. διαθέτει στο portfolio της μερικά από τα πιο γνωστά σήματα στο χώρο του παγκόσμιου τουρισμού, όπως: expedia.com, hotels.com, hotwire.com TripAdvisor. Αυτά τα σήματα, που τυχάνουν μεγάλης αναγνωρισιμότητας στο Internet, την έχουν καταστήσει το σημαντικότερο τουριστικό πρακτορείο στο Internet και τον τέταρτο μεγαλύτερο τουριστικό οργανισμό σε παγκόσμιο επίπεδο. Την πρωτοβουλία ανέλαβε η ιταλική Expedia και η Minoan Lines αποτελεί πλέον την πρώτη ελληνική ναυτιλιακή εταιρεία στις γραμμές της Αδριατικής προς την Ελλάδα, της οποίας τα εισιτήρια πωλούνται στο www.expedia.it Με αυτόν τον τρόπο, οι επισκέπτες του site της Expedia μπορούν πλέον να εξυπηρετούνται πλήρως τόσο στην κράτηση των εισιτηρίων τους για το διά θαλάσσης ταξίδι τους στην Ελλάδα όσο και στην εξεύρεση του καταλύματός τους. ☉



Καλοτάξιδο



Εγκαινιάστηκε το νεότευκτο Ε/Γ Ο/Γ πλοίο «Νήσος Χίος» της ακτοπλοϊκής εταιρείας Hellenic Seaways. Πρόκειται για το τρίτο πλοίο που δρομολογεί η εταιρεία και είναι μέρος του επενδυτικού της προγράμματος για την περίοδο 2004-2007 (προηγήθηκαν το «Highspeed 5» και το «Νήσος Μύκονος»).

Το πλοίο ναυπηγήθηκε στην Ελλάδα, σε χρονικό διάστημα

17 μηνών, από την εταιρεία Marengo και τα Ναυπηγεία Ελευσίνας Α.Ε. και μπορεί να μεταφέρει 1.800 επιβάτες και 418 οχήματα. Με 5 καταστρώματα για οχήματα, σαλόνια οικονομικής θέσης με αριθμημένα καθίσματα αεροπορικού τύπου, σαλόνια διακεκριμένης θέσης, πολυτελείς καμπίνες και υπερσύγχρονο τεχνολογικό εξοπλισμό, το «Νήσος Χίος» εγκαινιάζει τη νέα εποχή στην ελληνική ακτοπλοΐα. Το πλοίο διαθέτει άνετους και ευρύχωρους κοινόχρηστους χώρους, 4 μπαρ, εστιατόριο, κυλιόμενες σκάλες, ασανσέρ, σύγχρονα συστήματα λειτουργίας και όλες τις απαραίτητες ανέσεις για να παρέχει στους επιβάτες του ένα πολυτελές ταξίδι. Επίσης είναι πιστοποιημένο για χαμηλές εκπομπές ρύπων καυσαερίων και είναι ενταγμένο στην κλάση του ιταλικού νηογνώμονα RINA.

Με αφορμή τα εγκαίνια του νεότευκτου πλοίου, ο κ. Γεράσιμος Στρίντζης, διευθύνων σύμβουλος της Hellenic Seaways, δήλωσε χαρακτηριστικά: «Είμαστε υπερήφανοι για το νέο μας απόκτημα. Πρόκειται για ένα σκάφος νέας τεχνολογίας, που είναι ειδικά σχεδιασμένο για την ελληνική θάλασσα και μπορεί να δρομολογηθεί σε όλες τις γραμμές της χώρας. Το γεγονός ότι το «Νήσος Χίος» χτίστηκε εξ ολοκλήρου στην Ελλάδα, αποδεικνύει την εμπιστοσύνη μας στα ελληνικά χέρια. Σκοπός μας στο μέλλον είναι να συνεχίσουμε την περαιτέρω ανάπτυξη και ανανέωση του στόλου μας με υπερσύγχρονα πλοία».

Η βάπτιση του κρουαζιερόπλοιου «Delphin Voyager»



Την Παρασκευή 18 Μαΐου 2007 πραγματοποιήθηκε η τελετή ονομασίας του κρουαζιερόπλοιου «Delphin Voyager», συμφερόντων της οικογενείας Ρέστη, στο Αμβούργο. Το πλοίο παραδόθηκε στη γερμανική εταιρεία Hansa Kreuzfahrten, η οποία το έχει χρονοναυλώσει για 6 χρόνια προκειμένου να το χρησιμοποιήσει στην τοπική αγορά για την πραγματοποίηση κρουαζιέρων στη Βόρεια Θάλασσα. Το πλοίο, το οποίο χτίστηκε το 1990 στην Ιαπωνία και ολοκλήρωσε τη μετασκευή του στο ναυπηγείο της οικογενείας Ρέστη στο Πέραμα τον περασμένο μήνα, έχει 324 καμπίνες και μεταφορική ικανότητα 720 επιβατών.

Παρόντες στη λαμπρή τελετή ήταν πολλοί Γερμανοί παράγοντες καθώς και οι εκπρόσωποι των τραπεζών First Business Bank και Natixis, οι οποίες χρηματοδότησαν την αγορά και τη μετασκευή του πλοίου.

Το νέο Δ.Σ. των Μινωικών

Τέσσερα νέα μέλη εξελέγησαν στο 12μελές διοικητικό συμβούλιο των Μινωικών Γραμμών στην πρόσφατη ετήσια γενική συνέλευση. Συγκεκριμένα η Γ.Σ. εξέλεξε τους κ. Λασκαρίδη Παναγιώτη (ποσοστό 92,01%), Μανιαδάκη Αντώνιο (ποσοστό 82,01%), Βαβουράκη Μιχαήλ (ποσοστό 73,37%), Δρυλλεράκη Ιωάννη (ποσοστό 69,58%). Επίσης, εξελέγησαν οι κ. Δρυς Γεώργιος (ποσοστό 66,49%) ως Α' αναπληρωματικό μέλος, Μαμαλάκης Κωνσταντίνος (ποσοστό 59,50%) ως Β' αναπληρωματικό μέλος.

Το νέο διοικητικό συμβούλιο έχει ως εξής: Πρόεδρος Στυλιανός Σαρρής, αντιπρόεδρος Εμμανουήλ Κουλεντάκης, διευθύνων σύμβουλος Αντώνης Μανιαδάκης.

Μέλη του Δ.Σ. εξελέγησαν οι εξής: Μιχάλης Βαβουράκης, Ιωάννης Δρυλλεράκης, Γεώργιος Δρυς, Παναγιώτης Λασκαρίδης, Ιωάννης Ξενικάκης, Γεώργιος Παπαγεωργίου, Μηνάς Παπαδάκης, Ιωάννης Σμπώκος, Ευάγγελος Φρουδάκης.

MARICHEM
WORLDWIDE



MARIGASES
SERVICES

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

Επτά χρόνια «Navigator»

Για 7η συνεχή χρονιά διεξήχθη το ναυτιλιακό συνέδριο «Navigator 2007» υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, σε συνεργασία με τον καθηγητή Αλέξανδρο Γουλιέλμο του Πανεπιστημίου Πειραιά - τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών. Τιμώμενο πρόσωπο του συνεδρίου ήταν ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Πλοιοάρχων, Ευάγγελος Κούζιλος. Το συνέδριο «Navigator» είναι το πρώτο ναυτιλιακό συνέδριο που διοργανώθηκε, το 2001, με ιδιωτική πρωτοβουλία στον ελλαδικό χώρο και από την πρώτη εκείνη διοργάνωση τελεί υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Σκοπός του ετή-



σιου συνεδρίου είναι η καθιέρωση διεθνών συναντήσεων στον ελληνικό χώρο μεταξύ εκπροσώπων της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας και των αντιπροσωπευόμενων εταιρειών πρακτόρευσης πλοίων και ρυμουλκών στο εξωτερικό, με απώτερο στόχο τη διασφάλιση αρίστου επιπέδου σχέσεων και συνεργασίας μεταξύ αυτών και των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών και την ενημέρωσή μας σε καίρια ζητήματα που απασχολούν τη ναυτιλία σε διεθνές επίπεδο, τα προβλήματα που προκύπτουν καθώς και την επίλυσή τους. ●

Η δωρεά του Ευ. Πιστιόλη προς την Ελληνική Αστυνομία

Παραδόθηκαν στην Ελληνική Αστυνομία 3 περιπολικά αυτοκίνητα, αξίας 150.000 ευρώ. Τα περιπολικά αυτοκίνητα, μάρκας Nissan Pathfinder, ήταν δωρεά της ναυτιλιακής εταιρείας Top Tankers Inc. με πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο τον κ. Ευάγγελο Πιστιόλη. Σκοπός της δωρεάς είναι η διευκόλυνση της αστυνομίας καθώς και η επίτευξη της άρτιας λειτουργίας των αυτοκινήτοδρόμων. Ο κ. Πιστιόλης έχει προβεί και στο πρόσφατο παρελθόν σε δωρεές ίδιου χαρακτήρα, όπως εκείνη προς την Αστυνομική Διεύθυνση Κύθνου και το Λιμεναρχείο Κύθνου που αφορούσε την αγορά τεχνολογικού εξοπλισμού με σκοπό την αναβάθμιση των συνθηκών εργασίας στον τομέα διαφύλαξης και προστασίας του νησιού. ●



Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος Top Tankers Ευάγγελος Πιστιόλης με τον αρχηγό της Ελληνικής Αστυνομίας, αντιστράτηγο Αναστάσιο Δημοσχάκη.

Μια επιτυχημένη συνεργασία

Τα δέκα χρόνια συνεχούς και επιτυχούς συνεργασίας με το βρετανικό πανεπιστήμιο του Leicester (Λέστερ) γιόρτασε πρόσφατα η iCon. Στην εκδήλωση παρέστησαν εκπρόσωποι του πανεπιστημίου, απόφοιτοι των προγραμμάτων, δημοσιογράφοι και υπεύθυνοι ανθρωπίνου δυναμικού.

Η εκδήλωση αυτή εντάσσεται στο πλαίσιο του «Success and Fun iCon Club» (s.f.i.c.). Το Club της iCon είναι ένας χώρος επικοινωνίας, αλληλεπίδρασης και αλληλοϋποστήριξης των ατόμων που εμπιστεύθηκαν τις προσπάθειές τους για αναβάθμιση των προσόντων τους στην iCon. Μέλη του είναι τόσο οι σπουδαστές όσο και οι απόφοιτοι της iCon. Η εκδήλωση πέρα από τον κοινωνικό και εορταστικό χαρακτήρα είχε και ουσιαστική πρακτική αξία για τους συμμετέχοντες, αφού με το πέρασ διανεμήθηκε στους συμμετέχοντες η πρώτη έκδοση της Συλλογής Βιογραφικών Μεταπτυχιακών Αποφοίτων. Η έκδοση αυτή ανανεώνεται ετησίως και αποτελεί ένα από τα εργαλεία του s.f.i.c. για την υποστήριξη της περαιτέρω εξέλιξης της καριέρας των αποφοίτων.

Η επιτυχημένη συνεργασία της iCon με το Πανεπιστήμιο του Λέστερ, η οποία ξεκίνησε το 1997 με την παροχή του προγράμματος MBA, διευρύνεται συνεχώς. Σήμερα προσφέρονται 25 προγράμματα Certificates, Diplomas, Master, MBA αλλά και διδακτορικό, ενώ από τον Οκτώβριο ξεκινά μια νέα σειρά προγραμμάτων στους τομείς Mass Media, Communications, Public Relations. Για πληροφορίες και συναντήσεις ενημέρωσης: www.icon.gr, info@icon.gr



Ο Όμιλος Κατράδη τιμά τους αρχιπλοιοάρχους



Η 15η Ιουνίου ήταν μέρα εορτασμού για τη Λέσχη Αρχιπλοιοάρχων, η οποία συμπλήρωσε 25 συναπτά έτη δημιουργικής και επιτυχημένης δραστηριότητας.

Η διοίκηση του ομώνυμου ομίλου, ο κ. Νικόλαος Κατράδης και ο υιός του Κωνσταντίνος Κατράδης, οργάνωσε προς τιμήν τους μια εξαιρετική εκδήλωση, ως απόδοση τιμής και ένδειξη ευχαριστιών για την αδιάκοπη προσφορά τους στην ελληνική ναυτιλία. Στον κήπο του τέταρτου ορόφου του ομίλου και με θέα το πρώτο λιμάνι της χώρας, δεξιώθηκαν τα μέλη της Λέσχης Αρχιπλοιοάρχων, οι οποίοι τίμησαν τους Έλληνες καπετάνιους, όπως εξακολουθούν να κάνουν

τόσα χρόνια με το δραστήριο έργο και την πολύτιμη αρωγή τους. Τα στελέχη της εταιρείας υποδέχθηκαν τους προσκεκλημένους σε μια φιλόξενη ατμόσφαιρα, που επιβεβαίωσε απόλυτα τις αξίες της συλλογικής προσπάθειας, της έμπιστης συνεργασίας και του οράματος που διέπουν ολόκληρη τη ναυτική οικογένεια της Ελλάδας. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι στην εξαιρετική αυτή εκδήλωση τιμήθηκε και η «σύζυγος» του Έλληνα ναυτικού, που με το χαρακτηριστικό ψυχικό σθένος, την επιμονή και την αμέριστη κατανόηση της φύσης της του παρίσταται και τον στηρίζει, αναλαμβάνοντας παράλληλα μόνη της τις υποχρεώσεις της οικογένειας. ●

Έχει η παραλία της Πόλης σας πρόβλημα parking...?



Οι πλωτοί σταθμοί Acte-Park είναι η απάντηση...

Με βύθισμα μικρότερο από 1 μέτρο, χαμηλό προφίλ λιγότερο από 6.9m για 3 επίπεδα, και αισθητική που δίνει με το ύψος κάθε πόλης, οι πλωτοί σταθμοί Acte-Park πάνε κυριολεκτικά παντού, μετατρέποντας ξεχασμένες γωνιές των ακτών σε χώρους σταθμεύσεως και παροχής πολλαπλών υπηρεσιών. Πλήρως πιστοποιημένοι από τους διεθνείς Μηχανισμούς σαν πλοία ειδικής χρήσεως, χωρίς περιβαλλοντικές επιπτώσεις, μπορούν να μετακινηθούν σε διάφορες τοποθεσίες έχοντας πλήρη αυτονομία παροχών.

Η περιμετρική τους προβλήτα επιτρέπει την προσέγγιση άλλων σκαφών σε βαθύτερα νερά, και σε συνδυασμό με επιβατικό σταθμό και χώρους αναμονής & αναψυχής, που διαμορφώνονται στα καταστρώματά τους, αποτελούν ιδανικούς σταθμούς P&R παράκτιας αστικής συγκοινωνίας. Σχεδιάζονται και ναυπηγούνται από την Seamark και το διεθνή Όμιλο MacGREGOR και καλύπτονται από ασφάλεια αστικής ευθύνης και πλήρες service σε όλο τον κόσμο.

Ο πρώτος σταθμός του είδους είναι σε άσφογη λειτουργία στο Gothenburg Σουηδίας ήδη από το 1991.

Η Acte-Park International αναλαμβάνει την λειτουργία με αυτοχρηματοδότηση. Η πόλη σας ή το λιμάνι σας αποκτά υπηρεσίες και εισόδημα σε χρόνο ρεκόρ.

Πλωτοί Σταθμοί Αυτοκινήτων από το 1991
Ένα προϊόν Seamark και του Ομίλου MacGREGOR

Acte-Park®
Floating Car Stations

Acte-Park International Sweden - Greece - Turkey - UK - USA
85, Posidonos Ave., GR-166 74 Glyfada, Athens, Greece
Tel +30[210] 898 5999, Fax +30[210] 894 5215, info@seamark.gr



Aiming at ★ Safety ★ Security ★ Quality ★ Environmental Protection

METROSTAR MANAGEMENT CORP.

35 Panepistimiou str. (El. Venizelou), GR 105 64 Athens-Greece

Tel.: +30 210 3210210, Fax: +30 210 3212687

Tlx: 213324 M&MA GR, E-mail: star@metrostar.gr, <http://www.metrostar.gr>

