

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 108 • 03/2008 www.n-c.gr

6€

» Το φαινόμενο «πετρέλαιο»:

Εξελίξεις, τιμές,
θαλάσσιες μεταφορές

• Μαργαρίτης Σχοινάς:

Έρθε η ώρα
των αλλαγών
για ΟΛΠ & ΟΛΘ

» Σπύρος Καπράλος:

Το Χ.Α. μπορεί να στηρίξει
τις ναυτιλιακές εταιρείες

• Οι τελικές
αποφάσεις
για την
Ολυμπιακή

TURBOMED

TURBO • TECHNOLOGY • WORLD CARE



Η TURBOMED

δουλεύει σε κάθε σημείο

του πλανήτη

και επεκτείνεται...

• **SERVICE STATION - SPARE PARTS
FOR TURBOCHARGERS:**

ABB

MAN - B&W

• **AUTHORIZED REPAIR SHOP:**



MITSUBISHI
HEAVY INDUSTRIES, LTD.

UE

DIESEL ENGINE METurbo

SIEMENS - NAPIER Turbochargers
Industrial Turbomachinery Limited

KBB



Kompressorenbau
Bannewitz GmbH

Yiannis Paraskevopoulos S.A.

Schisto Industrial Park (VIPAS), Block 2, Str. 1&2, 18863 Perama, Greece

tel: +30 210 4000111, mob.: + 30 6932 210060, +30 6947 008960-61-62-63

fax: +30 210 4000225, e-mail: turbomed@otenet.gr



www.turbomed.gr



Navios Maritime Holdings Inc.

A Vertically Integrated Global Shipping Company

www.navios.com



ON TIME ...ANY TIME!



M/V Canarian Reefer, 270,000 cbft



M/V Frio London, 200,000 cbft

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

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



M/V Frio Hellenic, 500,000 cbft

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

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



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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ Ναυτικά Χρονικά

τεύχος 108 / Μάρτιος 2008

Κωδικός: 1449

Editorial ΣΕΛ. [06]

Το Οικονομικό περιβάλλον της Ναυτιλίας ΣΕΛ. [10]

Ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων ΣΕΛ. [16]

Ναυλαγορά ξηρού φορτίου ΣΕΛ. [22]

Ναυτιλιακά Νέα ΣΕΛ. [26]

Εντοπίστηκε αρχαίος μόλος του 6ου αι. π.Χ. στον Απόλλωνα Νάξου

Του Νίκου Ι. Λεβογιάννη ΣΕΛ. [40]

Τις πταίει για τη χαμηλή προσέλευση;

Του Άλκη Κορρέ

ΣΕΛ. [42]

Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική

Ήρθε η ώρα ο ΟΛΠ και ΟΛΘ να ακολουθήσουν το μοντέλο των μεγαλύτερων λιμανιών των χωρών της Ε.Ε.



Του ευρωβουλευτή Μαργαρίτη Σχοινά ΣΕΛ. [44]

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιμένει:

Οι τελικές αποφάσεις για την Ολυμπιακή δεσμεύουν την κυβέρνηση ΣΕΛ. [46]

ΑΦΙΕΡΩΜΑ:

Ναυτιλία και Διεθνή Χρηματιστήρια

Το Χρηματιστήριο Αθηνών μπορεί να στηρίξει οποιαδήποτε ναυτιλιακή εταιρεία

Συνέντευξη του Σπύρου Καπράλου,

Προέδρου Χρηματιστηρίου Αθηνών ΣΕΛ. [50]



Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες στα διεθνή χρηματιστήρια: Προκλήσεις, αναζητήσεις και προσδοκίες

Του Γιώργου Ξηραδάκη ΣΕΛ. [54]

Διεθνή χρηματιστήρια και χρηματοδότηση ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Των Εμμανουήλ Καβουσάνου και Ηλία Βισβίκη ΣΕΛ. [58]

Family style or corporate?

Του Άλκη Κορρέ ΣΕΛ. [68]

Αφιέρωμα: Tankers

Το φαινόμενο «πετρέλαιο»: Εξελίξεις, τιμές, θαλάσσιες μεταφορές

Του Εμμανουήλ Παπαλέξη ΣΕΛ. [70]

Το δεξαμενόπλοιο απευθύνεται μόνο σε αυτούς που αγαπούν το επάγγελμα και τη θάλασσα: Πέντε στελέχη της Tomasos Brothers Inc. σκιαγραφούν το προφίλ του νέου ναυτικού, που επιθυμεί να σταδιοδρομήσει στα tankers ΣΕΛ. [78]



Κριτήρια αξιολόγησης περιβαλλοντικού ρίσκου: Η συζήτηση στον IMO

Του Χαρίλαου Ψαραύτη ΣΕΛ. [82]

Το φαινόμενο του ηλεκτροστατικού ηλεκτρισμού στα πλοία

Του Παύλου Προβιά ΣΕΛ. [86]

Διαχείριση θαλασσίου έρματος στα δεξαμενόπλοια ΣΕΛ. [88]

New rules for non-domiciled UK residents - welcome clarification. Comments and Clarifications by Withers LLP London ΣΕΛ. [90]

Απεικόνιση συμπεριφοράς very large crude oil carrier με τη χρήση engine room simulator Του δρος Δημήτρη Γουργούλη ΣΕΛ. [98]



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

Ιδρυτής: Δ. Ν. Κωττάκης / Έτος ίδρύσεως: 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,**

Άλκη Κορρέ, 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: 60 €

Ναυτικοί & φοιτητές: 50 €

Εταιρείες - Οργανισμοί: 70 €

Χώρες Ε.Ε.: 120 €

Χώρες εκτός Ε.Ε.: 140 €

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.



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

Μια θάλασσα χωρίς ζωή



**Οι ανησυχίες του ΟΗΕ,
οι παραινήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και
ο ρόλος της ελληνικής ναυτιλίας**

Η πρόσφατη ανακοίνωση του επικεφαλής του περιβαλλοντολογικού προγράμματος του ΟΗΕ, Achim Steiner, σχετικά με το μέλλον της παγκόσμιας αλιείας είναι σίγουρα δυσώινη και μελαγχολική. Σε λιγότερο από 50 χρόνια, πάνω από το 50% των κοραλλιογενών υφάλων θα έχουν εξαλειφθεί ενώ στα επόμενα 100 χρόνια πολλές θάλασσες θα αδυνατούν να προσφέρουν στους ζωίντες οργανισμούς που τις απαρτίζουν όλα τα απαραίτητα θρεπτικά συστατικά για τη διατροφή τους. Σε αυτό συντελούν οι απρόσμενες κλιματολογικές συνθήκες, η υπερδραστηριότητα των αλιείων, αλλά και η ανεξέλεγκτη ρύπανση των θαλασσών. Σε παγκόσμιο συνέδριο που έλαβε χώρα πρόσφατα υπό την αιγίδα του ΟΗΕ, περισσότεροι των 100 υπουργοί Περιβάλλοντος άκουσαν την ταραχώδη αγωνία των επιστημόνων και συνειδητοποίησαν ότι οι καταστροφές που σήμερα υφίστανται στους ωκεανούς θα χρειαστούν ένα εκατομμύριο χρόνια για να επανέλθουν σε φυσιολογικά επίπεδα.

Πολλοί βεβαίως μιλούν για επικίνδυνη και ανεξέλεγκτη κινδυνολογία πίσω από όλα αυτά τα επιστημονικά ευρήματα και τις δυσάρεστες υποθέσεις. Μερικοί μάλι-

στα μιλούν για στοχευμένη πρόκληση πανικού στην παγκόσμια κοινότητα, προκειμένου να υποστηριχθεί ένας νέος οικονομικός - επιχειρηματικός κλάδος: αυτός της περιβαλλοντικής προστασίας. Μέσα από τον πανικό και την καταστροφολογία πολλοί ισχυρίζονται πως ενδυναμώνεται η νέα «άμυνα» των κρατών-μελών του ΟΗΕ. Τώρα, εχθρός δεν είναι μόνον ο φυσικός «γείτονας» αλλά ο οποιοσδήποτε κλάδος συντελεί στην καταστροφή του περιβάλλοντος. Υπάρχει, δηλαδή, ένας νέος και απρόσμενος εχθρός, από τον οποίο οι λαοί πρέπει να προφυλαχθούν και να οπλιστούν εναντίον του. Και όπως πάντα ως εχθρό ορίζουμε τον πιο αδύναμο, τον πιο ανίσχυρο, το λιγότερο οργανωμένο. Η ναυτιλία σίγουρα είναι και πάλι ένα «εύκολο» εξλαστήριο θύμα. Βέβαια, όπως ανέφερε πρόσφατα ο επίτροπος Σταύρος Δήμας σε ομιλία του στην Αθήνα: «Οι «σκεπτικιστές του κλίματος», αυτοί που αρνούνταν πεισματικά την ύπαρξη του προβλήματος, είναι πλέον ελάχιστοι. Η επιστήμη έχει μιλήσει, με σχεδόν απόλυτο βαθμό συναίνεσης, για τα αίτια, τις επιπτώσεις και την αντιμετώπιση των κλιματικών αλλαγών. Η αμφισβήτηση των πορισμάτων της επιστήμης στο ζήτημα αυτό δεν είναι πλέον δυνατή».



Ελέγξτε τον καιρό.
Μεταφορτώστε ναυτικούς χάρτες.
Μιλήστε με την ακτή. Ενώ το πλήρωμα
επικοινωνεί με το σπίτι του. Ταυτόχρονα.

Όλα μέσα στην καθημερινότητα τη
δική σας και του FleetBroadband.

Τα μέσα επικοινωνίας που θεωρείτε δεδομένα στην ξηρά – τηλέφωνο, διαδίκτυο, δεδομένα υψηλής ταχύτητας – μπορείτε πλέον να τα έχετε και στη θάλασσα, ταυτόχρονα. Και σε οποιονδήποτε ωκεανό του κόσμου. Ενημερώσεις σε πραγματικό χρόνο, απομακρυσμένη διαχείριση μηχανής, βίντεο μεταξύ πλοίου και ακτής και καλύτεροι τρόποι για την επικοινωνία του πληρώματος με τους δικούς του. Όλα αυτά διατίθενται σε οικονομικότερες τιμές και με ευέλικτα τιμολόγια. Μεταμορφώστε τον τρόπο που επικοινωνείτε, με το καλύτερο ευρυζωνικό μέσο, από τον καλύτερο παροχέα. Εδώ και χρόνια, η Inmarsat θέτει τα πρότυπα ποιότητας. Τώρα, με το FleetBroadband ανεβάζει τον πήχη.

inmarsat.com/fleetbroadband

The mobile satellite company™


inmarsat



Εντός των συνόρων μας, η Επιτροπή είναι πάντως εξαιρετικά θορυβημένη, αφού αναφέρει ότι στη ζώνη της Μεσογείου και σε χώρες όπως η Ελλάδα θα υπάρξουν σοβαρές επιπτώσεις. Η μέση ετήσια θερμοκρασία στην περιοχή αυτή έχει αυξηθεί περίπου κατά 1 βαθμό Κελσίου ενώ η αντίστοιχη παγκόσμια αύξηση είναι 0,74 βαθμοί Κελσίου. Οι επιπτώσεις των φαινομένων αυτών αφορούν πολλούς τομείς και θα επιφέρουν πλήγμα στους διαθέσιμους φυσικούς πόρους, στην οικονομία και στον τρόπο ζωής. Θα επιταχίσει το πρόβλημα της ξηρασίας, της λειψυδρίας και θα υπάρξει επιτάχυνση της ερημοποίησης. Παραθαλάσσιες πόλεις, όπως περιοχές της Θεσσαλονίκης και του Μεσολογίου, θα βρεθούν πιθανώς κάτω από τη στάθμη του νερού. Όσον αφορά στη φύση και τη βιοποικιλότητα, θα υπάρξει π.χ. μετανάστευση πτηνών από το Ταϊναρο, πέρα από τα ελληνικά σύνορα, βορειότερα. Οι επιπτώσεις στην αγροτική παραγωγή και στις καλλιέργειες προμηνύονται ολέθριες. Θα ενταθεί το πρόβλημα από τις φωτιές, που θα οδηγούν στην απώλεια δασών και στην έκλυση διοξειδίου του άνθρακα. Θα έχουμε συνέπειες στον τομέα της υγείας, με επανεμφάνιση ασθενειών που απαντώνται σήμερα μόνο σε θερμότερα κλίματα. Θα δεχθεί χτύπημα ο τουρισμός... Όλες αυτές οι ανησυχητικές προβλέψεις διατυπώθηκαν πρόσφατα στο Ίδρυμα Καραμανλή από το Σταύρο Δήμα.

Οι θάλασσες καταστρέφονται από τη βιομηχανία, αυτό είναι γεγονός. Εντούτοις, η ίδια η ελληνική εφοπλιστική κοινότητα εδώ και δεκαετίες έχει σημάνει την αρχή της καταστροφής και οργανώθηκε για να ακουστεί η φωνή της. Από την άλλη πλευρά, σε εθνικό επίπεδο, η Ελλάδα, στα θέματα περιβάλλοντος έχει πολύ δρόμο ακόμη να διανύσει. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αν και ηγείται στα ζητήματα αυτά από Έλληνα επίτροπο, συνεχίζει την αντιπαράθεσή της σε θέματα εσωτερικής προστασίας του περιβάλλοντός μας. Και τα πρόστιμα επίσης συνεχίζονται. Εν ολίγοις, δε δίνουμε το καλό παράδειγμα, το αντίθετο μάλιστα.

Μέσα σε αυτό το κλίμα που αμφιταλαντεύεται μεταξύ κατα-

στροφολογίας και πραγματικότητας, υπάρχει μια χρυσή τομή που οφείλουμε να επιτύχουμε και να διαμηνύσουμε.

Οι θάλασσες είναι ο φυσικός χώρος της δραστηριότητας της ελληνικής ναυτοσύνης, εκεί πρέπει και οφείλουμε να στρέψουμε το βλέμμα μας. Σήμερα που οι καιροί είναι οικονομικά ευνοϊκοί. Τους θαλάσσιους δρόμους, που αρχικά σχεδίασαν και πρωτοταξίδεψαν εμπνευσμένοι και ευφάνταστοι πλοιοκτήτες των προηγούμενων δεκαετιών, οφείλουν να συνεχίσουν και οι νεότεροι. Και ο λόγος δεν είναι ότι θεωρείται πολιτικός ορθό να κινηθούμε προς αυτή την κατεύθυνση, αλλά επειδή μας προκαλεί αγωνία το περιβάλλον στο οποίο ταξιδεύουν τα πλοία και κυρίως οι άνθρωποί μας, οι ναυτικοί.

Στις επικείμενες πλέον σκληρές διαπραγματεύσεις μεταξύ της διεθνούς κοινότητας, η Ε.Ε. επιθυμεί να υπάρξει συμφωνία όλων των κρατών ώστε να περιορισθεί η άνοδος της θερμοκρασίας παγκοσμίως όχι περισσότερο από 2 βαθμούς. Για να επιτευχθεί αυτό, θα πρέπει οι παγκόσμιες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου να περιορισθούν έως το 2050 κατά το ήμισυ σε σχέση με τα επίπεδα του 1990.

Τον περασμένο Μάρτιο, οι Ευρωπαίοι αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων δεσμεύτηκαν να μειώσουν τις εκπομπές ρύπων της Ε.Ε. κατά 30% έως το 2020, με την προϋπόθεση όμως ότι και οι άλλες ανεπτυγμένες χώρες θα κάνουν το ίδιο, στο πλαίσιο της νέας διεθνούς συμφωνίας. Μέχρι, όμως, να συναφθεί αυτή η διεθνής συμφωνία, η Ε.Ε. έχει δεσμευθεί να μειώσει μονομερώς τις εκπομπές της κατά τουλάχιστο 20% σε σχέση με τα επίπεδα του 1990 έως το 2020, ανεξάρτητα από το τι θα πράξουν οι άλλες χώρες.

Ο ηγετικός ρόλος, η αξιοπιστία και αποτελεσματικότητα της δράσης της Ε.Ε. στο διεθνές πεδίο κρίνεται, σε μεγάλο βαθμό, από τα μέτρα που λαμβάνει στο εσωτερικό της. Σε αυτό το πλαίσιο η ελληνική ναυτιλία οφείλει να πρωτοστατήσει και να αποτελέσει βασικό συνεργάτη - καθοδηγητή - σύμβουλο και όχι άβουλο ή ανίσχυρο εχθρό των κοινοτικών οργάνων. Η ναυτιλία μας έχει την τεχνογνωσία, την εμπειρία, την εξειδίκευση, τους πόρους αλλά και τη ζωτική ανάγκη να διαδραματίσει έναν ουσιαστικό ρόλο.

Ας αναγεννηθεί το όραμα του Γ. Π. Λιβανού, το οποίο τώρα τώρα είναι πιο επίκαιρο παρά ποτέ. Όχι όμως με λόγια και υποσχέσεις. Αρκεί αυτό το όραμα να το πιστέψουμε όλοι μας. ☺

Ηλίας Μπίσιας

Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΑΝΑΔΕΙΚΝΥΕΙ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ

Ταξίδεψε και συ μαζί μας

ως αξιωματικός γέφυρας ή μηχανής
σε σύγχρονα ελληνικά bulk carriers

ARGO ADVERTISING



ANANGEL MARITIME SERVICES INC.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 354 - ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΘΗΝΑ 176 74

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

e-mail: mail@anangelmar.com



Το οικονομικό περιβάλλον της Ναυτιλίας

Με το κλείσιμο του πρώτου διμήνου και παρά τις έντονες διακυμάνσεις που χαρακτηρίσαν τη ναυλαγορά, μπορούμε να πούμε πιο βέβαια, κρίνοντας εκ του αποτελέσματος, ότι ισχύει η εκτίμηση για διαμόρφωση εφέτος της τάσης στα μέσα επίπεδα της περιόδου Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου 2007.

Η διατήρηση βέβαια αυτής της τάσης, που σημαίνει... αξιοπρεπείς ναύλους, συνεχίζει να υπονομεύεται βραχυπρόθεσμα από τις εξελίξεις σε ΗΠΑ και Ε.Ε. Τόσο η FED όσο και η ΕΥ υποβίβασαν πάλι τις προβλέψεις για ανάπτυξη μέχρι κάτω στο 1,3% και 1,8% αντίστοιχα.

Πράγματι, με το βιομηχανικό δείκτη της Φιλαδέλφειας στο -24 το Φεβρουάριο και πτώση παραγγελιών διαρκών αγαθών Ιανουαρίου κατά 5,3%, με νέα πτώση του σύνθετου δείκτη Conference Board Φεβρουαρίου, αύξηση κατασχέσεων ακινήτων κατά 57% ακόμα και τον Ιανουάριο, έξαρση του πληθωρισμού και αποτυχημένες εκδόσεις ομολόγων, δεν μπορεί να αναμένεται σύντομα συμβολή των ΗΠΑ στην παγκόσμια ανάπτυξη, στο εμπόριο και την απορρόφηση νέου τανάζ.

Τους οικονομικούς δείκτες των ΗΠΑ, η Goldman Sachs και η Morgan Stanley αποκαλούν ήδη ύφεση. Η Ε.Ε. βέβαια δεν κινδυνεύει να φθάσει σε αυτή τη θέση. Τα δημοσιονομικά, η απασχόληση, ο δείκτης υπηρεσιών που απομακρύνθηκε το Φεβρουάριο από το οριακό 50 στο 52,3 και η ανέλπιστη αύξηση του γερμανικού δείκτη επιχειρηματικής εμπιστοσύνης Φεβρουαρίου δείχνουν καλύτερες αντιστάσεις.

Παρ' όλα αυτά, το βάρος για συγκράτηση των παγκόσμιων μεγεθών σε ανοδική τροχιά πέφτει κυρίως στις αναπτυσσόμενες χώρες, που ευτυχώς δίνουν πλέον το 55-60% της παγκόσμιας ανάπτυξης. Πέραν όμως του 2008, χρειάζεται να μην υπάρξουν μεγαλύτερες εκπλήξεις... βάθους της στεγαστικής-τραπεζικής κρίσης και να ανακάμψουν οι ανεπτυγμένες χώρες το αργότερο μέσα το 2009, γιατί χρειάζεται και η δική τους συμβολή για να αυξηθεί αρκετά ο όγκος του παγκόσμιου εμπορίου, ώστε να απορροφηθούν οι αυξημένες τότε παραδόσεις νεότευκτων. Μέχρι τότε λοιπόν, οι επιδόσεις των αναπτυσσόμενων δείχνουν να αρκούν για την ισορροπία της ναυλαγοράς στα συνήθη πλέον επίπεδα. Ακόμα και η Ιαπωνία, που είχε τις λιγότερες ζημιές από τα subprime και



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



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



αναφέραμε ότι αναπτύχθηκε στο δ' τρίμηνο με το εκπληκτικό 3,7% δραπετεύοντας από τη... μοίρα των βιομηχανικών χωρών, έδωσε το πρώτο σήμα συνέχειας μέσα στο 2008 με αύξηση των εξαγωγών Ιανουαρίου κατά 7,7% λόγω εξαγωγών σε Κίνα, Ινδία και Ρωσία.

Πολυεθνικές της Δύσης συνεχίζουν να ανακοινώνουν αύξηση της κερδοφορίας τους, μετριάζοντας τις συνέπειες της ύφεσης στις χώρες τους, χάρη στις πωλήσεις τους στις BRIC, όπως η TRW Automotive, η Dell Computers και η Standard Chartered, επιπλέον των δεκάδων άλλων που αναφέρθηκαν στις περασμένες ανασκοπήσεις.

Άλλες, όπως η Danone, η Unilever, η L'Oreal, η Schwepps κ.ά. ανακοινώνουν 25 έως 47% των πωλήσεών τους στις BRIC. Η Βραζιλία ανακοίνωσε ότι έγινε τον Ιανουάριο για πρώτη φορά καθαρός διεθνής πιστωτής από... μόνιμος καθαρός χρεώστης και η Ρωσία, που έφθασε πέρυσι σε ανάπτυξη 8,1% και ετοιμάζεται για το μεγάλο άνοιγμα της οικονομίας της επί Medventev, δήλωσε έτοιμη να επενδύσει συναλλαγματικά αποθέματα στη Δύση ώστε να συντελέσει στην αντιμετώπιση της κρίσης.

Προοίμιο της καταλυτικής επίδρασης στο παγκόσμιο επιχειρείν, που θα έχει σύντομα το ρωσικό άνοιγμα στο δυτικό fairplay, αποτελούν οι ανεπηρέαστες πλέον από τη σύγκρουση του Κρεμλίνου με τους ολιγάριθμες εξαγωγές έξι ρωσικών επιχειρήσεων τροφίμων και ποτών από δυτικούς κολοσσούς σε λίγες εβδομάδες.

Κατά τα άλλα, συνέχεια στις ανακοινώσεις επιτάχυνσης της ανάπτυξης ανακοίνωσαν αυτή την εβδομάδα η Βενεζουέλα στο εκπληκτικό 8,4%, η Ταϊβάν στο 6,39%, η Ταϊλάνδη στο 5,7%, η Ν. Αφρική στο 5,3% και προ παντός το Μεξικό, η πιο εξαρτημένη οικονομία από τις ΗΠΑ, που παρά τη χαμηλή ανάπτυξη επιτάχυνε στο δ' τρίμηνο με 3,8%.

Ο οικονομολόγος Coutino της Moody's ήταν ο μόνος που προέβλεψε την επιτάχυνση του Μεξικού και προβλέπει συνέχεια της επέκτασης και εφέτος. Όλα αυτά αποκτούν μεγάλη σημασία, γιατί επιβεβαιώνουν απόλυτα την παμπάλαια εκτίμηση αυτής της ανάλυσης πως μια ήπια ύφεση των ΗΠΑ δεν μπορεί πλέον να παρασύρει προς τα κάτω την παγκόσμια οικονομία και κατά προέκταση τις μεταφορές όπως

στο παρελθόν, γιατί η χώρα αυτή δε δίνει τώρα πλέον περισσότερο από 17% της παγκόσμιας ανάπτυξης, που το 2008 θα πέσει στο 15-16% και έπεται συνέχεια. Αιτία είναι η αλματώδως αυξανόμενη μεσαία τάξη των BRIC που ξεπέρασε ήδη το πληθυσμιακό μέγεθος των 300 εκατ., που δείχνει καθοριστικό για την παγκόσμια κατανάλωση και που με τα δυτικά στάνταρ μπορεί να φθάσει τα 2 δισ. κατοίκους τα προσεχή 20 χρόνια. Να σημαίνει άραγε αυτό και... επταπλασιασμό του αναγκαίου τονάζ για τις χώρες αυτές; Ίσως και... περισσότερο, για πολλούς λόγους.

Παρά την ανάκτηση σημαντικού μέρους των απωλειών της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου μέσα στο Φεβρουάριο, η πλοιοκτησία είναι ακόμα επηρεασμένη από το ιληγιώδες ύψος που είχε φθάσει τον περασμένο Οκτώβριο, οπότε με σημείο αναφοράς εκείνο το ύψος, βλέπουν τους σημερινούς ναύλους περίπου ως... ναυτιλιακή κρίση. Έτσι, η διστακτικότητα των αγοραστών έφερε τις εβδομαδιαίες αγοραπωλησίες τονάζ στο χαμηλότερο σημείο της τελευταίας πενταετίας.

Παρά την... αριστοκρατική καταγωγή του ADELIDA, 26.400 dwt (1982, Austin & Pickers) στην τιμή των \$ 16,75 εκατ. που πουλήθηκε σε άγνωστους δεν είναι ευδιάκριτη κάποια καλύτερη τύχη σε σχέση με παραπλήσια last done. Για το GOLD-EN RAIN, 20.335 dwt (1977, Narasaki) που πουλήθηκε σε άγνωστους, δεν μπορούσε βέβαια να περιμένει κανείς περισσότερο από τα \$ 6,3 εκατ.

Στις εξ ίσου αναιμικές συναλλαγές των Tankers, το double hull STAINLESS, 149.599 dwt (1992, Samsung) πουλήθηκε σε άγνωστους σε άγνωστη τιμή με BB προς \$ 20.000 / ημέρα μέχρι 7/2008. Το double hull MERIBEL, 95.773 dwt (1990, Mitsubishi) που είχε ανακοινωθεί ότι είχε πουληθεί το Δεκέμβριο προς \$ 37,5 εκατ. αλλά προφανώς ακυρώθηκε, φημολογείται τώρα ότι αγοράστηκε από το συγκρότημα Χανδρή προς \$ 38 εκατ. Το single hull IMO III JIKOR 6.704 dwt (1984, Taihei) πουλήθηκε στη Νιγηρία προς \$ 2,6 εκατ.

Για δεύτερη εβδομάδα ένα μονοκέλυφο VLCC επωφελείται από την άνοδο των τιμών scrap και ακολούθησε την κατάλληλη διέξοδο από το βαρύ κλίμα που συνοδεύει το τέλος εποχής για την κατηγορία. Το B. ELEPHANT, 239.351 dwt (1986, Sasebo) προς άγνωστη τιμή. ☉

DELIVERING ENERGY AROUND THE GLOBE



TEN LTD
TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD

YOUNG FLEET
LONG TRADITION



Fleet Manager:
Tsakos Shipping & Trading S.A.

TNP
LISTED
NYSE



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*



Ναυλαγορά

ξηρού φορτίου & δεξαμενόπλοιων



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

Α. Αγορά δεξαμενοπλοίων

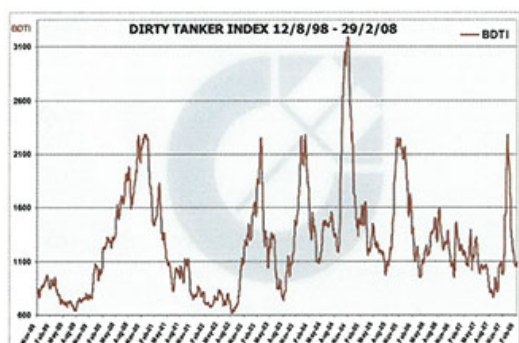
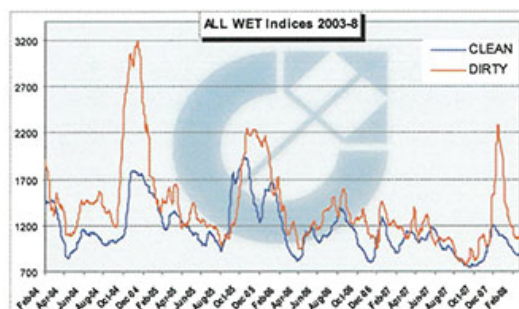
Σημεία στήριξης αναζητά η αγορά των δεξαμενοπλοίων μετά την έντονη υποχώρηση των ναύλων τις τελευταίες εβδομάδες ειδικά στις κατηγορίες των VLCC αλλά και των Suezmax, μεγέθη που προδιαγράφουν τη συνολική εικόνα και εξέλιξη στην αγορά.

◆ Αγορά αργού - Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)

Ο δείκτης BDTI, που σημείωσε ιστορικό ρεκόρ έτους στις 19 Δεκ. 2.279 μονάδες δείκτη, υποχώρησε στις 1.104 (26/2/08) μονάδες δείκτη με απώλειες πάνω από 50%, στα επίπεδα του περασμένου Οκτ.-Νοεμ. Σε διάστημα ενός μήνα 1.194 (25/1/08) έχασε ως ποσοστό 7,5%.

Το Φεβρουάριο του '08, οι ναύλοι για τη μεταφορά αργού παρουσίασαν την ίδια εικόνα στο σύνολό τους, με πτωτικές τάσεις σε όλες τις διαδρομές.

Για το Φεβρουάριο του 2008 οι μέσοι όροι των «routes» που συνθέτουν τον BDTI σε World Scale έχουν ως εξής:



World Scale Average Rates Crude

Route	Route Description	Jan 2008	Feb 2008
TD1	280.000 mt ME Gulf to US Gulf	133	84
TD2	260.000 mt ME Gulf to Singapore	181	113
TD3	250.000 mt ME Gulf to Japan	190	113
TD4	260.000 mt W Africa to US Gulf	131	91
TD5	130.000 mt W Africa to USAC	182	126
TD6	135.000 mt Black Sea / Med	172	123
TD7	80.000 mt North Sea to Cont	175	133
TD8	80.000 mt Kuwait - Singapore	197	145
TD9	70.000 mt Caribs to US Gulf	259	165
TD11	80.000 mt Cross Med	198	154

VLCC

Σταθεροποιητικές τάσεις παρουσιάζει η αγορά των VLCC's τις τελευταίες εβδομάδες. Τη σταδιακή βελτίωση στις αρχές του μήνα ειδικά στον Αραβικό κόλπο διαδέχτηκε μια πρόσκαιρη υποτονικότητα λόγω κυρίως των εορτών του Νέου Έτους σε Κίνα. Από τα μέσα του μήνα, ωστόσο, η αγορά των VLCC's στον Αραβικό κόλπο παρουσιάζει κινητικότητα. Με τις φορτώσεις από Αραβικό κόλπο για Άπω Ανατολή/Δύση να έχουν καλυφθεί για το πρώτο δεκαπενθήμερο Μαρτίου, η αγορά δείχνει ότι θα παραμείνει σταθερή και για την υπόλοιπη περίοδο. Η σταθερή είσοδος φορτίων συνοδεύεται από αντίστοιχη προσφορά διπλού τοιχώματος VLCC's προεξοφλώντας όπως προαναφέραμε σταθερά επίπεδα. Σε αρκετά χαμηλότερα επίπεδα η αγορά των μονού τοιχώματος VLCC's στις ναυλώσεις προορισμού Άπω Ανατολή. Διαφοροποιημένη εμφανίζεται η αγορά τους στα ταξίδια από Δυτ. Αφρική με ναυλώσεις προορισμού Κόλπο Αμερικής και Άπω Ανατολή. Μικρή η παρουσία φορτίων από Μεσόγειο και Β. Ευρώπη στα ταξίδια προορισμού Κόλπο Αμερικής.

Suezmax

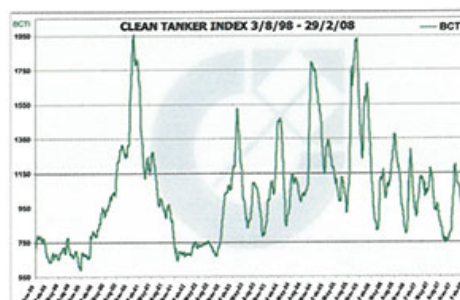
Κινητικότητα παρουσιάζει και η αγορά των Suezmax σε Δυτ Αφρική για Κόλπο Αμερικής & Β. Αμερικής με σταθερή ροή φορτίων, χωρίς όμως ουσιαστική διαφοροποίηση των επιπέδων. Σταθερή η αγορά τους στον Αραβικό κόλπο στα ταξίδια προορισμού Άπω Ανατολή και Δύση. Σταθερή η αγορά τους στη Μεσόγειο για κυκλικά ταξίδια και ταξίδια από Μαύρη Θάλασσα.

Aframax

Ο τομέας των Aframax παρουσίασε μεικτές/σταθεροποιητικές τάσεις. Σε αναμονή κινητικότητας η αγορά των Aframax στη Β. Ευρώπη. Σημαντικά κινητικότερη η αγορά τους στη Μεσόγειο. Ηρεμη και η αγορά τους στην Καραϊβική.

◆ Αγορά προϊόντων - Baltic Clean Tanker Index (BCTI)

Ο δείκτης BCTI, που σημείωσε ιστορικό ρεκόρ έτους στις 6 Δεκ. 1.200 μονάδες δείκτη, υποχώρησε στις 894 (26/2/08) μονάδες δείκτη με απώλειες πάνω από 25%, στα επίπεδα του περασμένου Νοεμ. Σε διάστημα ενός μήνα 964 (25/1/08), έχασε ωστόσο 7,3%.



Το Φεβρουάριο του '08, οι ναύλοι για τη μεταφορά αργού παρουσίασαν την ίδια εικόνα στο σύνολό τους, με πτωτικές τάσεις σε όλες τις διαδρομές. Τα επίπεδα των ναύλων το Φεβ. '08 σε αυτή την αγορά δεν παρουσίασαν ιδιαίτερη διαφοροποίηση, με την επικράτηση κυρίως σταθεροποιητικών στα προηγούμενα επίπεδα τάσεων.

Για το Φεβρουάριο του 2008 οι μέσοι όροι των «routes» που συνθέτουν τον BCTI σε World Scale έχουν ως εξής:

World Scale Average Rates Products

Route	Route Description	Jan 2008	Feb 2008
TC1	75.000 mt Middle East Gulf - Japan	195	160
TC2_37	37.000 mt Continent to USAC	236	226
TC3_38	38.000 mt Caribbean - USAC	212	200
TC4	30.000 mt Singapore to Japan	251	192
TC5	55.000 mt Middle East to Japan	230	187

◆ Αγορά των TANKER 2ND HAND

Χωρίς κάποια ιδιαίτερη μεταβολή η αγορά των Tanker 2nd Hand το μήνα Φεβρουάριο, με την τάση στις τιμές να δείχνει σταθεροποίηση με σημάδια ανάκαμψης τουλάχιστον όσον αφορά τα θεμελιώδη μεγέθη των VLCC και Suezmax.

5Y TANKERS PRICE COMPARISON

TYPE	01/01/93	04/01/08	29/02/08	CHANGE FROM 4/1/08
------	----------	----------	----------	-----------------------

VLCC	\$30,0	\$130,8	\$134,0	2%
SUEZMAX	\$43,0	\$95,0	\$95,0	0%
AFRAXMAX	\$27,0	\$69,0	\$70,6	2%
PANAMAX	\$24,0	\$58,0	\$62,5	8%
MR PROD	\$0,0	\$53,0	\$52,0	-2%

10Y TANKERS PRICE COMPARISON

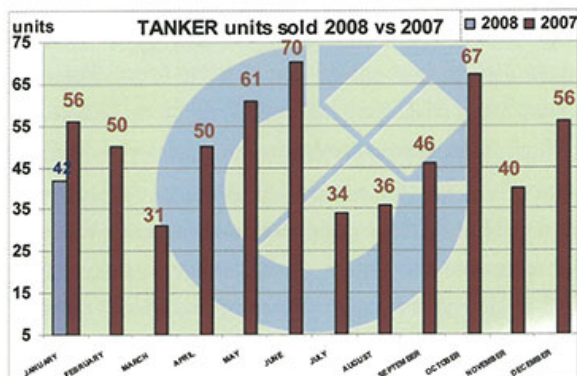
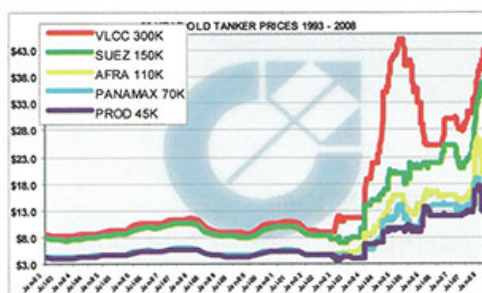
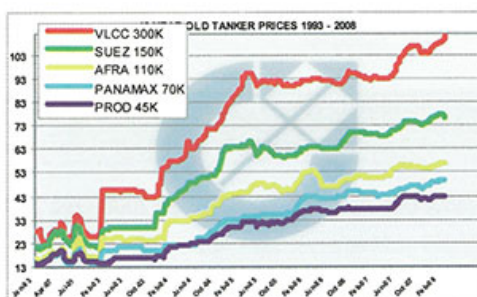
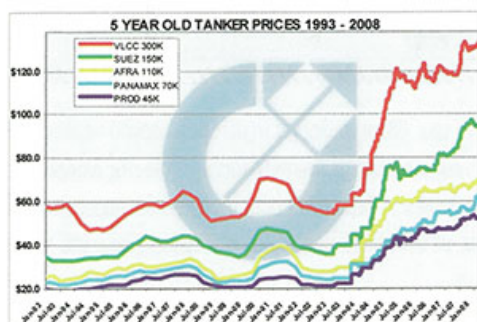
	01/01/93	04/01/08	29/02/08	CHANGE FROM 4/1/08
--	----------	----------	----------	-----------------------

	\$28,5	\$107,5	\$111,0	3%
	\$22,2	\$77,0	\$76,5	-1%
	\$16,3	\$56,3	\$57,5	2%
	\$14,4	\$49,1	\$49,7	1%
	\$14,8	\$42,7	\$43,0	1%

20Y TANKERS PRICE COMPARISON

	01/01/93	04/01/08	29/02/08	CHANGE FROM 4/1/08
--	----------	----------	----------	-----------------------

	\$8,6	\$40,0	\$44,0	10%
	\$7,9	\$35,0	\$37,6	7%
	\$4,3	\$24,0	\$20,0	-17%
	\$4,4	\$18,0	\$14,4	-20%
	\$4,3	\$16,5	\$12,2	-26%



◆ Αγορά των TANKER NEW BUILDINGS

Ισχυρή, με σημαντική δραστηριότητα για νέες παραγγελίες παρουσιάζεται η αγορά των Tanker New Buildings το μήνα Φεβρουάριο, και τις τιμές να κινούνται ελαφρώς ανοδικά.

TYPE	NB TANKERS PRICE COMPARISON			
	01/01/93	04/01/08	29/02/08	CHANGE FROM 4/1/08
VLCC	\$98,0	\$141,0	\$147,0	4%
SUEZMAX	\$60,5	\$88,0	\$91,3	4%
AFRAMAX	\$44,0	\$71,0	\$75,5	6%
PANAMAX	\$37,0	\$62,5	\$64,0	2%
MR PROD	\$30,0	\$51,3	\$51,8	1%

Όσον αφορά το βιβλίο παραγγελιών για τον κλάδο των Tanker, αυτό διαμορφώνεται ως εξής:

		TANKER ORDER BOOK				
		2008 (Delivered)	2008	2009	2010	2011
VLCC/ULCC	2	48	59	50	27	186
Suezmax	1	23	58	42	14	138
Aframax	9	76	109	88	30	312
Panamax	1	62	45	30	22	160
MR Product	10	176	196	128	65	575
Handy Product	3	51	34	57	19	164
Small Product	27	516	219	79	16	857
Chemical	8	123	98	43	18	290
Total	61	1.075	818	517	211	2.682



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



TOMASOS BROTHERS INC.

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



◆ Οικονομία - πετρέλαιο

Οι κίνδυνοι για την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας έχουν αυξηθεί σημαντικά από το τέταρτο τρίμηνο του 2007, εξαιτίας των συνεχών κλυδωνισμών στις χρηματοπιστωτικές αγορές. Επιπλέον, οι ενδείξεις περί επιβράδυνσης της αμερικανικής οικονομίας έχουν ενισχυθεί, πυροδοτώντας φόβους για εξάπλωση των προβλημάτων και στις υπόλοιπες οικονομίες του πλανήτη. «Οι ανησυχίες αυτές έχουν επηρεάσει τα χρηματιστήρια σε ολόκληρο τον κόσμο και, σε μικρότερο βαθμό, τις αγορές εμπορευμάτων και πετρελαίου», χωρίς ωστόσο να είναι ξεκάθαρο μέχρι στιγμής πόσο θα επηρεαστεί η ανάπτυξη στις αναπτυσσόμενες χώρες. Αν και οι αρχικές εκτιμήσεις καταδεικνύουν πως κράτη όπως η Κίνα και η Ινδία θα εξακολουθήσουν να αναπτύσσονται φέτος με υγιείς ρυθμούς, υπάρχει ο κίνδυνος η σφιχτή νομισματική πολιτική να περιορίσει την ανάπτυξη.

Ενδεικτικό της κατάστασης είναι ότι ο **OPEC αναθεώρησε προς τα κάτω τις προβλέψεις του για την αύξηση της ζήτησης πετρελαίου το 2008**, επισημαίνοντας παράλληλα πως, αν και οι εκτιμήσεις του είναι κατώτερες από αυτές των υπολοίπων οργανισμών, δεν αποκλείεται να προχωρήσει σε περαιτέρω υποβάθμισή τους. Στη μηνιαία έκθεσή του για το μήνα Φεβρουάριο αναφέρει ότι «μια μεγάλη επιβράδυνση της οικονομίας, ειδικά στις ΗΠΑ, πιθανόν να υποβαθμίσει την ανάπτυξη της ζήτησης στους επόμενους μήνες». Επίσης, σημειώνει ότι η τρέχουσα παραγωγή του, η οποία διαμορφώνεται σήμερα περίπου στα 32 εκατ. βαρέλια ημερησίως, θα μπορούσε να συμβάλει στο να μετριασθούν τα θεμελιώδη στοιχεία της αγοράς.

Σύμφωνα με τον OPEC, η ζήτηση πετρελαίου θα αυξηθεί φέτος κατά 1,2 εκατ. βαρέλια την ημέρα - 0,08 εκατ. βαρέλια λιγότερο συγκριτικά με την προηγούμενη πρόβλεψή του, τον Ιανουάριο. Σημειώνεται επίσης ότι ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας (IEA) κάνει λόγο για αύξηση της ζήτησης το 2008 κατά 1,67 εκατ. βαρέλια την ημέρα.

Τα μέχρι στιγμής ενδεικτικά στοιχεία υποδηλώνουν ότι τα **παγκόσμια αποθέματα** κινούνται σε αρνητική τροχιά τους τελευταίους 18 μήνες. Σύμφωνα με τον IEA, στο τρίτο τρίμηνο του 2007 τα συνολικά αποθέματα των χωρών του ΟΟΣΑ ήταν 4,076 εκατ. βαρέλια σε σύγκριση με 4,262 εκατ. βαρέλια το γ' τρίμηνο του 2006 ενώ η διάρκεια των αποθεμάτων μειώθηκε και αυτή από τις 86 ημέρες στις 81 ημέρες. Τα στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα η αμερικανική Υπηρεσία Ενήμερωσης για την Ενέργεια (EIA) κατέδειξαν αύξηση των αποθεμάτων αργού κατά 3,2 εκατ. βαρέλια, την εβδομάδα που πέρασε, στα 308,5 εκατ. βαρέλια. Τα αποθέματα βενζίνης πραγματοποίησαν άλμα της τάξης των 2,3 εκατ. βαρελίων, στα 232,6 εκατ. βαρέλια, υπερβαίνοντας δραστηρικά τις προβλέψεις που έκαναν λόγο για αύξηση μόλις κατά 400.000 βαρέλια.

Οι εκτιμήσεις για μια ουσιαστική αύξηση της παραγωγής το 2008 είναι μάλλον απαισιόδοξες, αφού σύμφωνα με τελευταίες πληροφορίες **η παραγωγή του OPEC** θα παραμείνει καθλωμένη στα σημερινά επίπεδα (δηλαδή γύρω στα 32 εκατ. βαρέλια την ημέρα) ενώ **η παραγωγή στις χώρες εκτός OPEC** αναμένεται ν' αυξηθεί οριακά και να φθάσει τα 50,5 εκατ. βαρέλια την ημέρα σε σύγκριση με το 2007 όταν διαμορφώθηκε στα 49,7 εκατ. βαρέλια την ημέρα. Και αυτό υπό την προϋπόθεση ότι δε θα συμβούν καταιγίδες, σεισμοί και άλλα ακραία φαινόμενα που, ως γνωστόν, επηρεάζουν αρνητικά την κατά τόπους παραγωγή.

Από την άλλη πλευρά, η **παγκόσμια ζήτηση** πετρελαίου παραμένει ισχυρή με έντονα αυξητικές τάσεις (83,9 εκατ. βαρέλια την ημέρα το 2005, 84,8 εκατ. βαρέλια την ημέρα το 2006, 85,95 εκατ. βαρέλια την ημέρα το 2007 με εκτίμηση για 87,60 βαρέλια το 2008). Η ζήτηση οδηγείται από τη δυνατή ανάπτυξη των χωρών εκτός Ευρώπης και Β. Αμερικής, οι οικονομίες των οποίων κυριολεκτικά καλπάζουν και δεν επηρεάζονται από την τραπεζική κρίση σε ΗΠΑ και Ευρώπη.

Σε νέα ιστορικά ρεκόρ, πάνω από τα 102 δολάρια το βαρέλι, εκτοξεύτηκε την Τετάρτη 27 Φεβρουαρίου η τιμή του αμερικανικού αργού, καθώς τα αδύναμα οικονομικά στοιχεία για τις ΗΠΑ οδήγησαν το δολάριο σε πτώση και τα εμπορεύματα σε άνοδο.

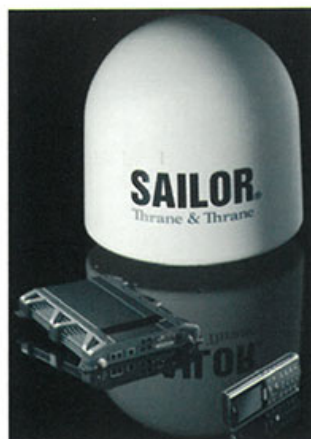
Η τιμή του αμερικανικού ελαφρού αργού ενισχύθηκε έως και στα 102,08 δολάρια το βαρέλι, ενώ αυτή του Brent άγγιξε το ρεκόρ των 101,13 δολαρίων το βαρέλι.

Όπως επισημαίνουν αναλυτές, η αύξηση της ζήτησης σε ΗΠΑ και Ευρώπη, εν μέσω πτώσης των θερμοκρασιών και ενδείξεων ότι ο OPEC δε θα αυξήσει την παραγωγή στη συνεδρίασή του την επόμενη εβδομάδα, συνέβαλαν στη διατήρηση του πετρελαίου σε υψηλά επίπεδα.

Οι επόμενοι μήνες θα είναι πραγματικά δύσκολοι καθώς η παραγωγή θα υπολείπεται σταθερά της ζήτησης. Επιπλέον, χώρες που έχουν τη δυνατότητα αύξησης της παραγωγής τους, όπως αυτές του OPEC, έχουν κάθε λόγο να κρατήσουν τις τιμές υψηλά, περιορίζοντας ή κρατώντας τη στα ίδια επίπεδα, αφού στην πραγματικότητα δεν επιθυμούν μείωση των τιμών. Οι λόγοι είναι προφανείς, καθώς το φθηνό δολάριο ροκανίζει μέρος των κερδών τους **αλλά κυρίως έχουν πειστεί ότι η ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας δεν επηρεάζεται άμεσα από το ακριβό πετρέλαιο**. Γι' αυτό και οι στρόφιγγες του πετρελαίου, εντός και εκτός OPEC, θα αρχίσουν να κλείνουν μάλλον παρά θα ανοίγουν με ό,τι συνεπάγεται αυτό στην παγκόσμια οικονομία αλλά και στη ναυτιλία.

Evolution

- not revolution



- 1775 BC Greeks use a phonetic alphabet written from left to right.
- 776 BC First recorded use of homing pigeons used to send message - the winner of the Olympic Games to the Athenians.
- 1560 Camera Obscura invented - primitive image making.
- 1831 Joseph Henry invents the first electric telegraph.
- 1843 Samuel Morse invents the first long distance electric telegraph line. Alexander Bain patents the first fax machine.
- 1876 Alexander Graham Bell patents the electric telephone.
- 1902 Guglielmo Marconi transmits radio signals from Cornwall to Newfoundland - the first radio signal across the Atlantic Ocean.
- 1914 First cross continental telephone call made.

Evolution has brought us a long way; the new Inmarsat FleetBroadband is the current evolution offered by SRH Marine Electronics S.A.

... With SRH Marine Electronics, you can rest assured that we will keep you up-to-date with all evolutions of products and services.

From AIS to VDR, and nearly everything in between, SRH Marine Electronics is your safest bet.

SRH Marine Electronics S.A.
17-19 Grivas Street
185 45 Piraeus, Greece

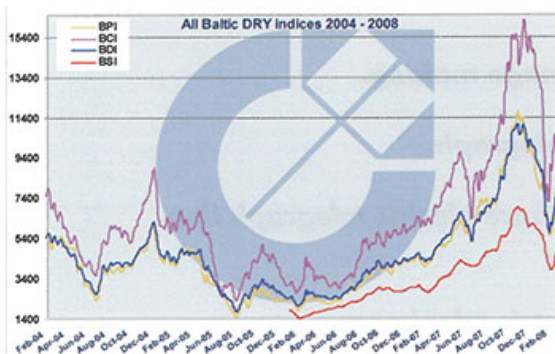
Tel. 210 4110260
Fax. 210 4177784
E-mail. info@srhmar.gr
Web. www.srhmar.com





Β. Ναυλαγορά ξηρού φορτίου

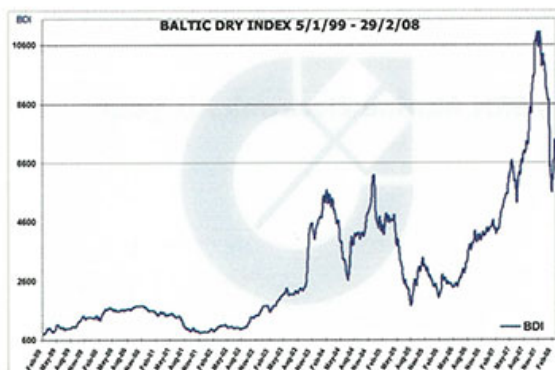
Χαρακτηριστικά έντονων διακυμάνσεων παρουσίασε η αγορά των ναύλων ξηρού φορτίου το μήνα Φεβρουάριο.



◆ BDI

Ο Baltic Dry Index συνέχισε την πτωτική του πορεία μέχρι το τέλος του Ιανουαρίου, κυρίως λόγω της σημαντικής απουσίας φορτίων. Από τις αρχές του Φεβρουαρίου ωστόσο η αγορά επανέκαμψε με λιγοστές απώλειες τις ημέρες των εορτών στην Άπω Ανατολή.

Έτσι ο BDI από τα επίπεδα των 5.948 μονάδων δείκτη (24/1/08) αναρριχήθηκε στις 7.296 μονάδων δείκτη (26/2/08), ανακτώντας σημαντικό μέρος των



απωλειών του το τελευταίο διάστημα, με αποτέλεσμα τα κέρδη του τον τελευταίο μήνα να ξεπεράσουν το 27%.

◆ BCI - Αγορά Capesize

Παρόμοια η εικόνα ανάκαμψης και έντονης κινητικότητας στην αγορά των Capesize, κυρίως μετά τις αργίες στην Κίνα, με το δείκτη BCI να σταθεροποιείται σταδιακά στην περιοχή των 10.000 μονάδων δείκτη τις τελευταίες μέρες. Πιο συγκεκριμένα, ο BCI από τα επίπεδα των 7.352 μονάδων δείκτη (24/1/08) αναρριχήθηκε στις 10.175 (26/2/08) καταγράφοντας κέρδη μεγαλύτερα του 41% τον τελευταίο μήνα. Το ενδιαφέρον για ναυλώσεις χρονικής διάρκειας τουλάχιστον στην πλευρά του Ειρηνικού αναθερμάνθηκε, παρ' όλα αυτά η αυξημένη προσφορά τονάζ και η απουσία σημαντικών ναυλωτών Capesize διαμόρφωσε υποτονικό προσωρινά κλίμα στα μέσα της τρίτης εβδομάδας του Φεβρουαρίου.



◆ Φεβρουάριος 2008

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) στην αγορά Capesize το Φεβρουάριο του 2008 κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή: Στα \$ 147.700/την ημέρα.

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός: Στα \$ 70.100/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό: Στα \$ 95.600/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό: Στα \$ 106.700/την ημέρα.

◆ BPI - Αγορά Panamax

Ο Φεβρουάριος ξεκίνησε υποτονικά για την αγορά των Panamax κυρίως στην Απω Ανατολή, με τα spot πλοία να αποδέχονται χαμηλότερους ναύλους για εξασφάλιση απασχόλησης. Η ίδια εικόνα, ελαφρώς διαφοροποιημένη και στον Ατλαντικό, δημιουργώντας προσωρινή αισιοδοξία από τη σταθερή ροή φορτίων. Χαρακτηριστικό και των δύο αγορών, η αυξημένη προσφορά τονάζ. Έτσι ο BPI με έντονες διακυμάνσεις από τις 6.039 (24/1/08) βρέθηκε στις 7.647 (18/2/08), για να κλείσει στις 7.143 μονάδες δείκτη (26/2/08) ανακτώντας μερικώς τις απώλειές του για πάνω από 23% για τον τελευταίο μήνα.



◆ Φεβρουάριος 2008

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) στην αγορά Panamax το Φεβρουάριο του 2008 κυμάνθηκε περίπου:

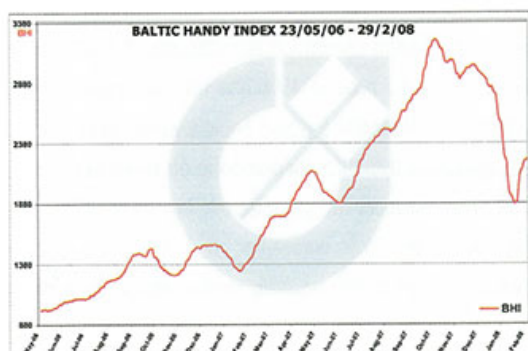
Ατλαντικός → Άπω Ανατολή: Στα \$ 68.000/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό: Στα \$ 59.400/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό: Στα \$ 43.100/την ημέρα.

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός: Στα \$ 36.900/την ημέρα.

◆ Αγορά Supramax / Handies - BHSI



Δύσκολα τα πράγματα για τα Handies, με την αγορά τους να διορθώνει έντονα στις αρχές του μήνα κατά την επικρατούσα από το τέλος του 2007 τάση. Η

υπερπροσφορά τονάζ κυρίως στον Ειρηνικό αλλά και στη Μεσόγειο διόρθωσε αρκετά το επίπεδο των ναύλων στις παραπάνω αγορές. Έτσι ο BHSI με έντονες διακυμάνσεις από τις 2.345 (24/1/08) βρέθηκε στις 1.154 (1/2/08), για να κλείσει τελικά στις 2.237 μονάδες δείκτη (26/2/08) με απώλειες -1,6% για τον τελευταίο μήνα.

◆ Φεβρουάριος 2008

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) στην αγορά Handies το Φεβρουάριο του 2008 κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή: Στα \$ 59.300/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό: Στα \$ 70.000/την ημέρα.

Μαύρη Θάλασσα → Άπω Ανατολή: Στα \$ 61.200/την ημέρα.

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός: Στα \$ 32.500/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό: Στα \$ 35.700/την ημέρα.

◆ Οικονομία

Η παγκόσμια οικονομία έχει εισέλθει σε μια δύσκολη φάση, καθώς η κρίση των αγορών περνάει στην πραγματική οικονομία. Ίσως τα τρισεκατομμύρια δολάρια που χάθηκαν στα χρηματιστήρια και τα δισεκατομμύρια δολάρια από τις ζημιές των τραπεζών να μην είναι τίποτα μπροστά στο κόστος της πραγματικής οικονομίας.

Όλα ξεκινούν από τη χρηματοδότηση της οικονομίας. Η πιστωτική κρίση επέφερε αύξηση του κόστους χρήματος και μείωση της ρευστότητας. Η μείωση της χρηματοδότησης και το αυξημένο κόστος δανεισμού πλήττουν άμεσα τις καταναλωτικές δαπάνες και την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων. Όλα αυτά επιβραδύνουν το ρυθμό ανάπτυξης, αυξάνουν τα ελλείμματα στο ισοζύγιο πληρωμών και δημιουργούν εκρηκτικό μείγμα πληθωριστικών πιέσεων. Δημιουργείται δηλαδή ένας φαύλος κύκλος, που οδηγεί στην ύφεση και στο στασιμοληθωρισμό. Ευτυχώς, μέχρι σήμερα δεν υπάρχουν ενδείξεις ύφεσης, αλλά επιβράδυνσης. Δεν είναι δύσκολο, όμως, να περάσει η οικονομία από την επιβράδυνση στην ύφεση. Ήδη, διεθνείς οργανισμοί, όπως ΟΟΣΑ, ΔΝΤ και Παγκόσμια Τράπεζα (και οι κυβερνήσεις), έχουν μειώσει τις προβλέψεις τους για το ρυθμό ανάπτυξης των οικονομιών φέτος και το 2009. Ο πληθωρισμός στις ΗΠΑ το Δεκέμβριο ανήλθε στο 4,1%, σχεδόν διπλάσιος από το 2,5% το Δεκέμβριο του 2006. Στη Ζώνη του Ευρώ βρίσκεται σε ιστορικά υψηλά, 3,1%, ενώ στην Κίνα είναι σε υψηλά έντεκα ετών, 6,9%. Σύμφωνα με ένα δείκτη που έχει δημιουργήσει η Goldman Sachs, ο παγκόσμιος πληθωρισμός ανέρχεται στο 4,8%, έναντι 2,8% το προηγούμενο έτος. Οι τιμές των αγαθών εκτινάχθηκαν στο 80% των χωρών που παρακολουθεί η Goldman Sachs.

Η μάχη για τις τιμές των πρώτων υλών καλά κρατεί. Σθεναρή αντίσταση φέρονται να επιδεικνύουν οι κινεζικές χαλυβουργίες στην απαίτηση της Rio



Τίποτα για αύξηση τουλάχιστον 71% στις τιμές των πρώτων υλών που τους προμηθεύει. Οι χαλυβουργίες θα απορρίψουν την απαίτηση της αυστραλοβρετανικής μεταλλευτικής, δεύτερης μεγαλύτερης εξαγωγού σιδηρομεταλλευμάτων στον κόσμο, η οποία επικαλείται την εγγύτητά της με την Κίνα -υπ' αριθμόν 1 αγοράστρια σιδηρομεταλλευμάτων διεθνώς- χάρη στην οποία οι πελάτες της επωμίζονται περιορισμένο κόστος μεταφοράς. Οι Κινέζοι φέρονται να αποδέχονται αύξηση όχι μεγαλύτερη του 65%, όπως εκείνη που συμφώνησε την περασμένη εβδομάδα η βραζιλιανή Vale με άλλες ασιατικές παραγωγούς. Αντίστοιχου ύψους, άλλωστε, ήταν η αύξηση που συμφώνησε χθες με τη Vale και η μεγαλύτερη κινεζική χαλυβουργία, Baosteel. Όσον αφορά τώρα την αγορά του χάλυβα, παρατηρείται υψηλή ανάπτυξη. Το Διεθνές Ινστιτούτο Χάλυβα εκτιμά πως η ζήτηση το 2008 θα φθάσει τους 1,25 δισ. τόνους (άνοδος ύψους 6,8%). Τέλος, η τιμή ελάσματος ναυπηγήσης έχει αυξηθεί σε ποσοστό πάνω από 300% σε σχέση με πέρυσι και 70% από τον Ιανουάριο του 2006.

Παρότι η άνοδος των τιμών των πρώτων υλών συνεχίζεται ήδη επί κάποια χρόνια, πολλοί προεξοφλούν περαιτέρω αύξηση, κυρίως λόγω των κακών ειδήσεων από την πλευρά της προσφοράς. Οι μεταλλευτικές και οι πετρελαιοτικές εταιρείες καταβάλλουν μεγάλες προσπάθειες για την αύξηση της παραγωγής τους και χρειάζονται χρόνια, εξοπλισμό και εργατικά χέρια για την ανάπτυξη νέων ορυχείων ή κοιτασμάτων, ενώ οι κυβερνήσεις πλούσιων σε φυσικούς

πόρους χωρών αρνούνται πλέον να παραχωρήσουν τα δικαιώματα εκμετάλλευσης των πόρων τους. Θεωρητικά, επίσης, οι αγρότες μπορούν να ανταποκριθούν ταχύτερα στα κελεύσματα των τιμών, αφού εύκολα αντικαθιστούν μια καλλιέργεια με άλλη. Όμως οι τιμές του σίτου, του καλαμποκιού και της σόγιας είναι όλες υψηλές, άρα η στρόφη προς μια καλλιέργεια θα αποβεί εις βάρος μιας άλλης.

Παρότι λοιπόν οι ρυθμοί αύξησης της ζήτησης λογικά επιβραδύνθηκαν κάπως με την κάμψη της παγκόσμιας οικονομίας, ενώ οι προοπτικές της προσφοράς δεν επιδεινώθηκαν σημαντικά τους τελευταίους μήνες, οι τιμές συνεχίζουν την ανοδική πορεία τους. Μια πιθανή και βέβαια σημαντική παράμετρος που συμβάλλει στο να εκτιναχθούν οι τιμές των εμπορευμάτων είναι η κερδοσκοπία.

Το ευρωπαϊκό νόμισμα έφτασε να διαπραγματεύεται ακόμα και στα 1,5143 δολάρια, καθώς δημοσιοποιήθηκαν νέα αρνητικά στοιχεία για την πορεία της αμερικανικής οικονομίας, που ενίσχυσαν το σενάριο νέας μείωσης των αμερικανικών επιτοκίων το Μάρτιο. Εκείνο, όμως, που «βάρυνε» περισσότερο στην αγορά ήταν οι εκ διαμέτρου αντίθετες τοποθετήσεις κορυφαίων στελεχών της FED και της EKT.

Στις αγορές μετάλλων, την ίδια ώρα, οι τιμές διατηρούνται σε τροχιά ανόδου, παραμένοντας «καταφύγια» έναντι της οικονομικής επιβράδυνσης και της εξασθένησης του δολαρίου. Στα μέταλλα, η προοπτική πυροδότησης του πληθωρισμού λόγω του άλματος στις τιμές της ενέργειας, των τροφίμων και άλλων πρώτων υλών ώθησε την πλατίνα σε ρεκόρ στην αγορά της Σιγκαπούρης. Ιστορικό ρεκόρ κατέγραψε και η τιμή του χρυσού, φθάνοντας μέχρι τα 964,7 δολ. / ουγγιά (αργότερα στην προθεσμιακή αγορά οι τιμές των συμβολαίων παρέπεμπαν ακόμα και στα 967,7 δολ.) στη Νέα Υόρκη και ο άργυρος κοντά στο ζενίθ 27ετίας.

Η ανάπτυξη της ναυτιλίας τα τελευταία χρόνια συνδέεται με την ανάπτυξη των αναδυόμενων αγορών και ειδικότερα του BRIC, που διαμορφώνει αντίστοιχα μια ισχυρή ζήτηση για εμπορεύματα. Ο δείκτης MSCI BRIC Index έχει ενισχυθεί περίπου 45% από τότε που άρχισε τις μειώσεις επιτοκίων η FED (πριν από 5 μήνες) δημιουργώντας θετικές προσδοκίες για την παγκόσμια ανάπτυξη και αισιοδοξία ότι τελικά οι οικονομίες του BRIC θα αντισταθμίσουν τις απώλειες από την επιβράδυνση ή πιθανή ύφεση της αμερικανικής οικονομίας. Ο δείκτης BDI, ωστόσο, που αποτυπώνει τη ζήτηση στη ναυτιλία, κινείται σήμερα 33% χαμηλότερα από το ιστορικό υψηλό του, υποδεικνύοντας ότι η ζήτηση υποχωρεί. Το τι τελικά θα γίνει είναι πολύ δύσκολο να προβλεφθεί, καθώς η ρευστότητα αναμένεται να παραμείνει υψηλή ή ακόμη και να αυξηθεί. ●





S. HILIOU LTD

LEADER IN MARINE INDUSTRY SINCE 1980



Ice Blasting ■
(dry ice cleaning solution)

Hydro Blasting ■

Grid Blasting ■

Moulding / Gas free ■

Scraping ■

Painting ■

Cleaning ■

Abstraction of old coats ■

18, DIMOKRATIAS AVE., 188 63 PERAMA
T. +30 210 44 10 431, 210 40 22 652, 210 40 22 640
F. +30 210 44 16 887, 210 44 11 573
e-mail: info@hiliou.com
www.hiliou.com
www.s-hiliou.com



Design: colorgraphics - think4d

■ GENCO SHIPPING & TRANSPORT Ισχυρά ναυλοσύμφωνα και αύξηση στόλου



Τριπλασίασε τα κέρδη της στο τέταρτο τρίμηνο του 2007 η Genco Shipping & Transport. Ειδικότερα, τα καθαρά κέρδη της εταιρείας για το τελευταίο τρίμηνο του 2007 ανήλθαν στα 56,9 εκατ. δολάρια, από 16 εκατ. δολάρια που ήταν την αντίστοιχη περίοδο του 2006, ενώ τα έσοδά της ενισχύθηκαν κατά 84% στα 65,7 εκατ. δολάρια. Το ίδιο χρονικό διάστημα, τα κέρδη TCE της Genco σημείωσαν άνοδο 52,4% στα 31.140 δολάρια, ενώ τα ημερήσια λειτουργικά έξοδα για

κάθε πλοίο της έφτασαν στα 3.824 δολάρια από 3.415 που ήταν την αντίστοιχη περίοδο του 2006. Για το σύνολο του 2007, τα κέρδη ανήλθαν σε 106,8 εκατ. δολάρια, σημειώνοντας άνοδο 68%, ενώ τα έσοδα αυξήθηκαν κατά 40% στα 185,4 εκατ. δολάρια.

Σήμερα ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από τέσσερα capesize, επτά panamax, τρία supramax, έξι handymax και οκτώ handysize φορτηγά πλοία. ☉

■ DRY SHIPS: Κέρδη-ρεκόρ



Για «το καλύτερο τρίμηνο στην ιστορία της Dry Ships» έκανε λόγο ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας, Γιώργος Οικονόμου.

Ειδικότερα, στο τέταρτο τρίμηνο του 2007, τα κέρδη της Dry Ships πενταπλασιάστηκαν σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2006 και ανήλθαν στα 195,2 εκατ. δολάρια ενώ τα λειτουργικά κέρδη σημείωσαν αύξηση 358%, στα 211,8 εκατ. δολάρια.

Σύμφωνα με ανακοίνωση της ναυτιλιακής εταιρείας,

τα ημερήσια καθαρά έσοδα TCE διαμορφώθηκαν σε 67.587 δολάρια ανά πλοίο, έναντι 24.466 δολαρίων που ήταν στο τέταρτο τρίμηνο του 2006, ενώ για το σύνολο της περυσινής χρονιάς τα κέρδη της εταιρείας οκταπλασιάστηκαν και έφτασαν τα 475 εκατ. δολάρια. ☉

■ Προχωρεί η εξαγορά της Quintana από την Excel

ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΘΗΚΑΝ οι αλλαγές στη διοίκηση της ναυτιλιακής εταιρείας Excel Maritime. Έτσι, μετά τη συμφωνία εξαγοράς της Quintana Maritime, διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας αναλαμβάνει ο κ. Γαβριήλ Παναγιωτίδης, ο οποίος είναι βασικός μέτοχος, ιδρυτής της εταιρείας και πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου.

Υπενθυμίζεται πως η εξαγορά της Quintana Maritime ανήλθε στα 2,45 εκατομμύρια δολάρια και θα ολοκληρωθεί το δεύτερο τρίμηνο του 2008.

Βάσει των όρων της συμφωνίας η Quintana θα καταστεί πλήρως θυγατρική της Excel ενώ ο κ. Σταμάτης Μόλαρης, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος, θα αναλάβει τη θέση του διευθύνοντος συμβούλου της Excel.

Υπενθυμίζεται ότι η νέα εταιρεία θα διαχειρίζεται ένα στόλο 47 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 3,7 εκατ. δwt, το μεγαλύτερο που έχει εισηγμένη εταιρεία ξηρού φορτίου στο αμερικανικό χρηματιστήριο. Ο συνολικός στόλος πρόκειται να αυξηθεί και να φτάσει τα 55 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 5,2 εκατ. δwt και μέση ορό ηλικίας τα 8,1 χρόνια, μετά την παραλαβή οκτώ πλοίων τύπου capesize που έχει παραγγείλει η Quintana και αναμένεται να παραδοθούν μέχρι το τέλος του 2010.

Πρόσφατα η Quintana ανακοίνωσε για τη χρήση 2007 καθαρά κέρδη ύψους 53,8 εκατ. δολ. έναντι 12,7 εκατ. δολ. το 2006 και καθαρά έσοδα ύψους 236,4 εκατ. δολ. έναντι 103 εκατ. δολ. τη χρήση 2006.

Στο τέταρτο τρίμηνο του 2007 τα κέρδη της Quintana ανήλθαν στα 4,2 εκατ. δολάρια έναντι 10,8 εκατ. δολαρίων το αντίστοιχο τρίμηνο του 2006 (λόγω εκτάκτων ζημιών), ενώ τα έσοδα ανήλθαν στα 64,9 εκατ. δολάρια έναντι 37 εκατ. δολαρίων το τέταρτο τρίμηνο του 2006. ☉

■ STEALTH MARITIME: Απέκτησε δέκα πλοία



ΣΕ ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ 616 εκατομμυρίων δολαρίων προχώρησε η εταιρεία του Ομίλου Βαφεία Stealth Maritime Corp. Inc.

Οι επενδύσεις αφορούν την αγορά 10 πλοίων τα οποία θα προστεθούν στο στόλο της Stealth Maritime και πρόκειται για:

- Δύο χημικά τάνκερ, 47.000 τόνων, τύπου IMO II, χτισμένα στην Κροατία το 2002.
- Δύο χημικά τάνκερ, 51.000 τόνων, τύπου IMO II/III χτισμένα στη SPP της Κορέας το 2006 και το 2008 αντίστοιχα.
- Ένα χημικό τάνκερ, 51.000 τόνων, τύπου IMO II/III χτισμένο στα ναυπηγεία SPP της Κορέας.
- Ένα χημικό ανοξειδωτο τάνκερ, 20.000 τόνων, το οποίο παραδόθηκε πρόσφατα από τα ναυπηγεία Fukuoaka της Ιαπωνίας.
- Δύο χημικά τάνκερ, 47.000 τόνων, τύπου IMO II/II και
- Δύο aframax τάνκερ, 115.000 τόνων το καθένα, τα οποία θα παραδοθούν τον Ιανουάριο και τον Απρίλιο του 2009.

Μετά την παραλαβή των δέκα πλοίων η Stealth Maritime θα ελέγχει ένα στόλο αποτελούμενο από 76 πλοία. ☉

OLYMPIC GULF TANKERS Co. Ltd

Complexity is our Strong Point

OGT Headquarters

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

Member of
INTERTANKO

Member of
MR



■ «ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ 2008»: Τα μεγαλύτερα στη 40ετή ιστορία τους

Ρεκόρ συμμετοχών και επισκεπτών αναμένεται στην 21η διοργάνωση της έκθεσης Ποσειδώνια, που αποτελεί πλέον τη μεγαλύτερη ναυτιλιακή έκθεση στο κόσμο.

Όπως δήλωσε η διευθύνουσα σύμβουλος των εκθέσεων Ποσειδώνια, κ. Νανά Μιχαήλ, οι επισκέπτες αναμένεται να ξεπεράσουν τις 16.000 ενώ οι συμμετοχές των εκθετών θα υπερβούν τις 1.600 της διοργάνωσης του 2006.

«Η μεγαλύτερη ζήτηση οδήγησε στην αύξηση του εκθεσιακού χώρου κατά 1.000 τ.μ., ο οποίος και ανέρχεται πλέον συνολικά στα 27.500 τ.μ., γεγονός που τον καθιστά το μεγαλύτερο χώρο στην ιστορία των Ποσειδωνιών, καθώς και οι παραδοσιακοί εκθέτες έχουν κλείσει περισσότερα τετραγωνικά μέτρα για την παρουσία τους και ένας σημαντικός αριθμός νέων εκθετών κάνει εφέτος το ντεμπούτο του στη διοργάνωση» σημείωσε η κ. Μιχαήλ.

Τα «Ποσειδώνια 2008», τα οποία θα διεξαχθούν από 2 έως 6 Ιουνίου στο Εκθεσιακό Κέντρο του Ελληνικού, τελούν υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, του δήμου Πειραιώς, του δήμου Ελληνικού, του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος, της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών, της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, της Ενώσεως Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, της Ενώσεως Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας και του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας. ☉

■ Οι μεγάλες δυνατότητες της RightShip

Με στόχο την αλληλοεπίδραση μεταξύ των εκπροσώπων της RightShip, του αγγλικού νηογνώμονα, των Ελλήνων πλοιοκτητών αλλά και διαφόρων παραγόντων της ναυτιλίας, ο Lloyd's Register RightShip - Condition Assessment Programme (CAP) Presentation πραγματοποιήσε σεμινάριο στο εκπαιδευτικό κέντρο της Hellenic Lloyd's στον Πειραιά.

Κύριοι ομιλητές ήταν οι κ. Ehud Bar-Lev, Ship Inspection Assessment Global Manager του Lloyd's Register, και David Peel, European Manager της RightShip, ενώ οι συμμετέχοντες που εκπροσωπούσαν τους πλοιοκτήτες ξεπέρασαν τους εκατό.

Οι έλεγχοι πλοίων (ship vetting) και το πρόγραμμα αποτίμησης της κατάστασής τους (Condition Assessment Program) δεν υπήρξαν στο παρελθόν σημαντικοί παράγοντες για τον κλάδο πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου. Ωστόσο, το ενδιαφέρον των ναυλωτών για την ποιότητα των πλοίων δείχνει να μεγαλώνει καθώς οι διαχειριστές (operators) συνεχίζουν να χρησιμοποιούν πιο ηλικιωμένα πλοία για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα ώστε να επωφεληθούν από την αύξηση των ναύλων στην αγορά του χύδην φορτίου. Η αυξανόμενη ζήτηση για έλεγχο των bulk carriers οδήγησε στη δημιουργία εταιρειών ελέγχου, όπως η RightShip, μια κοινοπραξία ανάμεσα στις BHP Billiton, Rio Tinto και Cargill.

Η RightShip παρέχει στις μεγάλες εταιρείες ξηρού χύδην φορτίου μια ανεξάρτητη υπηρεσία ανάλυσης επικινδυνότητας. Δημιουργήθηκε ένας διαδικτυακός αλγόριθμος που τροφοδοτείται με πληροφορίες από σημαντικές πηγές του ναυτιλιακού κόσμου, όπως ελεγκτικά σώματα Port State Control (8 από τα υπάρχοντα 9 MOUs), EQUASIS κ.ά. Ο αλγόριθμος κατηγοριοποιεί κάθε πλοίο που είναι στο σύστημα με κριτήριο τα επίπεδα επικινδυνότητας. Επί του παρόντος υπάρχουν στο σύστημα 68.000 πλοία, που αναλύονται σε μόνιμη βάση. Το σύστημα καλύπτει όλους τους τύπους πλοίων.

Ο κ. Peel παρουσίασε το σύστημα αυτό και τον τρόπο που λειτουργεί. Βασισμένος σε παραδείγματα πλοίων που το κοινό επέλεξε, έδειξε πώς

λειτουργεί το σύστημα κατηγοριοποίησης σε πραγματικό χρόνο. Η RightShip έχει εισαγάγει ένα σύστημα κατάταξης με αστέρια, δίνοντας 1 αστέρι για το χαμηλότερο επίπεδο ποιότητας (υψηλή επικινδυνότητα) και 5 αστέρια για το υψηλότερο επίπεδο ποιότητας (χαμηλή επικινδυνότητα). Το Ship Vetting Information System της RightShip είναι ένα online σύστημα που επιτρέπει στο χρήστη να ελέγχει την κατάσταση επικινδυνότητας ενός πλοίου οποιαδήποτε στιγμή. Η στιγμιαία κατάταξη είναι αποτέλεσμα της εφαρμογής ενός matrix που αποτιμά περίπου 50 διαφορετικούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων του ναυπηγείου κατασκευής, του πλοιοκτήτη, του διαχειριστή, της ηλικίας του πλοίου, του ιστορικού ατυχημάτων και απωλειών, του αρχείου Port State Control, της σημαίας κ.ά.

Η RightShip εισήγαγε την απαίτηση για CAP το 2007, για να προαγάγει την ποιότητα των Capesize Bulk Carriers που φτάνουν στα 25 τους χρόνια και άρα το 5ο Special Survey. Περαιτέρω αναθεώρηση προβλέπεται προς το τέλος του 2008, για να εφαρμοστούν οι παραπάνω απαιτήσεις και στα Capesize Bulk Carriers 20 ετών και ίσως στα Panamax 25 ετών.

Η ιστορία του CAP τα τελευταία 15 χρόνια έχει δείξει ότι ο Lloyd's Register είναι ένας από τους κυρίαρχους προμηθευτές παγκοσμίως για τον κλάδο των tankers και gas carriers. Κατά τη διάρκεια του σεμιναρίου παρουσιάστηκαν επίσης τα οφέλη που αποκομίζουν οι πλοιοκτήτες από τη χρήση της υπηρεσίας CAP του Lloyd's Register, που περιλαμβάνει την ελαχιστοποίηση του χρόνου αδράνειας του πλοίου, την υψηλή κατάταξή του σε κατηγοριοποιήσεις CAP και την αποδοχή του από τις μεγάλες εταιρείες χύδην φορτίου. ☉

- 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



■ **Γυναίκες με οράματα, σεμνότητα, προσωπικότητες με σημαντικές κοινωνικές προσφορές, σύντροφοι, μητέρες. Έφυγαν από τη ζωή τις ίδιες μέρες, αφήνοντας πίσω μια δημιουργική πορεία ζωής.**

■ Ντόλλη Γουλανδρή



Την Αικατερίνη (Ντόλλη) Γουλανδρή τη γνωρίσαμε από τη μεγαλειώδη, ανιδιοτελή προσφορά στην προστασία και στην ανάδειξη της πολιτισμικής μας κληρονομιάς, με τη διάσωση των σπάνιων αρχαιολογικών ευρημάτων του πρώιμου κυκλαδικού πολιτισμού.

Η Ντόλλη Γουλανδρή καταγόταν από αρχοντική οικογένεια της Λακωνίας. Πατέρας της ήταν ο Σπαρτιάτης Ιωάννης Κουμάνταρος και μητέρα της η Φλώρα Νομικού. Η ίδια γεννήθηκε στο Λονδίνο και πέρασε τα παιδικά της χρόνια στην Αγγλία και στην Αμερική. Το 1948 παντρεύτηκε το Νίκο Γουλανδρή, με τον οποίον απέκτησε ένα γιο, τον Πέτρο.

Το 1960 ξεκίνησε με το σύζυγό της τη συλλογή αρχαίων αντικειμένων. Σταδιακά η συλλογή εμπλουτιζόταν και μεγάλωνε. Το 1962 η συλλογή απέκτησε νομική υπόσταση από το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο και το 1978 πραγματοποιήθηκε η πρώτη έκθεση στο Μουσείο Μπενάκη. Το 1985 ιδρύεται το Ίδρυμα Γουλανδρή, στο οποίο και δωρίθηκε η συλλογή κυκλαδικής και αρχαίας Ελληνικής Τέχνης. Τον ίδιο χρόνο ολοκληρώνεται το Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης στο κτίριο της Νεοφύτου Δούκα. Στις αίθουσές του εκτίθενται περισσότερα από 3.000 αντικείμενα κυκλαδικής, αρχαίας ελληνικής και κυπριακής τέχνης. ☉

■ Μαρία Αγγελικούση

Η Μαρία Αγγελικούση γεννήθηκε το 1922 στα Καρδάμυλα της Χίου. Κόρη του Δημήτρη Παπαλιού και αδελφή του Νικολάου, του εφοπλιστή που ανέπτυξε εκπαιδευτική δράση κατακτώντας την κορυφή της εφοπλιστικής πυραμίδας. Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο η Μαρία Παπαλιού παντρεύεται τον Αντώνη Αγγελικούση, ο οποίος εργαζόταν ως ασυρματιστής σε εμπορικά πλοία. Αθέατη μορφή, άνθρωπος συνετός και χαμηλών τόνων, συμπαραστάτης και συνδοιπόρος στάθηκε στο πλευρό του επιφυλακτικού στις αγωνίες, τις φιλοδοξίες, τις επαγγελματικές αναζητήσεις του.

Η οικογένεια ολοκληρώνεται με τη γέννηση των δύο παιδιών, του Ιωάννη και της Άννας, που συνέχισαν την πορεία των δραστηριοτήτων του Αντ. Αγγελικούση δημιουργώντας, αργότερα, δύο επιτυχημένες ναυτικές εταιρείες. Μέχρι το τέλος της ζωής της η Μαρία Αγγελικούση παρακολουθεί τα ναυτικά δρώμενα ενώ οι ευεργεσίες της στον τόπο καταγωγής της είναι παραδειγματικές. ☉

■ Επανεξελέγη ο Γ. Γράτσος πρόεδρος του ΝΕΕ

Αρχαιρεσίες πραγματοποιήθηκαν στο Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδας για την εκλογή νέου διοικητικού συμβουλίου, του οποίου η διάρκεια θα είναι τετραετής. Από τις αρχαιρεσίες εξελέγησαν οι κάτωθι:

• Α' κατηγορία: Ποντοπόρος ναυτιλία

Τακτικά μέλη οι: Θεοδοσάκης Φώτιος του Γεωργίου, Λαιμός Κωστής του Πανόγου, Λουδάρου Άννα του Αγγέλου, Νομικός Λουκάς του Νικολάου, Παπαλιός Νικόλαος του Γεωργίου, Ρήγος Λάζαρος - Κωνσταντίνος του Ιωάννου, Ρούσσος Σταύρος του Γεωργίου, Σκορδιάς Ιωάννης του Γεωργίου και Φαφαλιός Λουκάς του Σταύρου. Α-ναπληρωματικό μέλος εξελέγη ο Αγγελάκης Γεώργιος του Ιωάννου.

• Β' κατηγορία: Liners

Τακτικά μέλη οι: Λογοθέτης Βασίλειος του Γεωργίου και Τραυλού Μελομένη του Νικολάου.

• Γ' κατηγορία: Μεσογειακά Φορτηγά Πλοία

Τακτικά μέλη οι: Βαρβατές Νικόλαος του Περικλή και Τερζής Βασίλειος του Θεοχάρους.

• Δ' κατηγορία: Επιβατηγά Διεθνών Πλόων

Τακτικό μέλος ο Λάμπρος Μιχαήλ του Ιωάννου.

• Η' κατηγορία: Θαλαμηγά Θαλάσσιου Τουρισμού

Τακτικό μέλος ο Βερνίκος Γεώργιος του Αλεξάνδρου.

Την επομένη το διοικητικό συμβούλιο συνήλθε σε σώμα και εξέλεξε ως πρόεδρο τον κ. Γ. Γράτσο, α' αντιπρόεδρο το Λουκά Σ. Φαφαλιό και στη θέση του β' αντιπρόεδρου το Βασίλειο Γ. Λογοθέτη.

Μέλη της διοικούσας επιτροπής εξελέγησαν οι κ. Γεώργιος-Νικόλαος Α. Γαβριήλ, Περικλής Σ. Παναγόπουλος, Ιωάννης Ε. Πλατιδάκης και Μάρκος Α. Φόρος.

■ Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου

Το διοικητικό συμβούλιο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας αποτελείται από 32 άτομα και είναι οι κάτωθι:

Αλεξανδράτος Γεώργιος, Βαρβατές Νικόλαος, Βερνίκος Γεώργιος, Βερνίκος Νικόλαος, Γαβριήλ Γεώργιος-Νικόλαος, Γαλανάκης Εμμανουήλ, Γράτσος Γεώργιος, Θεοδοσάκης Φώτιος, Κούρογλου Νικόλαος, Λαιμός Κωστής, Λάμπρος Μιχαήλ, Λεονάρδος Παναγιώτης, Λογοθέτης Βασίλειος, Λουδάρου Άννα, Μαδιάς Μάρκος, Νομικός Λουκάς, Παναγόπουλος Περικλής, Παπαλιός Νικόλαος, Πατέρας Γεώργιος, Περαντίνος Ιάκωβος, Πλατιδάκης Ιωάννης, Ρήγος Λάζαρος-Κωνσταντίνος, Ρούσσος Σταύρος, Σακέλλης Μιχαήλ, Σαρλής Μιχαήλ, Σκορδιάς Ιωάννης, Τερζής Βασίλειος, Τραυλού Μελομένη, Τσαβλέρης Νικόλαος, Τσάκωνας Γεώργιος, Φαφαλιός Λουκάς και Φόρος Μάρκος. ☉

5ο Πανευρωπαϊκό Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου

Το τμήμα Νομικής του Πανεπιστημίου Αθηνών και η Ελληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου σε συνεργασία με το Σκανδιναβικό Ινστιτούτο Ναυτικού Δικαίου διοργανώνουν το πέμπτο Πανευρωπαϊκό Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου (5ο ECLMR). Το συνέδριο, που τελεί υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής, θα λάβει χώρα στις 29 και 30 Μαΐου 2008 στην παλαιά Βουλή στην Αθήνα.

Η θεματική του συνεδρίου θα εστιαστεί σε επίκαιρα ζητήματα ανταγωνισμού και απελευθέρωσης στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές αλλά και σε συναφείς υπηρεσίες, με κεντρικό άξονα τις εξελίξεις σε κοινοτικό επίπεδο, ιδίως την πρόσφατη κατάργηση του κανονισμού 4056/1986 και τις πρωτοβουλίες για την απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών.

Θα συζητηθούν, επίσης, οι στρεβλωτικοί του ανταγωνισμού παράγοντες, οι οποίοι απορρέουν από τη ρυθμιστική παρέμβαση του κράτους ή τη λειτουργία άλλων οικονομικών φορέων, καθώς και η ευρύτερη διαλεκτική σχέση αναγκαστικών κανόνων και συμβατικής ελευθερίας, ενόψει της αναμενόμενης υιοθέτησης του σχεδίου της διεθνούς σύμβασης UNCITRAL σχετικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων διά θαλάσσης.

Στο συνέδριο θα απευθύνουν χαιρετισμό οι κ. Φώτης Καραμήτσος, διευθυντής Θαλασσίων Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, και Ιωάννης Τζώνας, καθηγητής Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, γενικός γραμματέας ΥΕΝΑΝΠ.

Στην πρώτη συνεδρία συμμετέχουν ως ομιλητές οι: Πρόεδρος Φώτης Καραμήτσος, διευθυντής Θαλασσίων Μεταφορών, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Francesco Munari, καθηγητής Κοινοτικού Δικαίου στο Πανεπιστήμιο της Γένοβας, δικηγόρος, Alla Rozdnakova, Δ.Ν. μεταδιδακτορική ερευνήτρια ΣΙΝΔ, Εμμανουήλ Μαστρομανώλης, λέκτορας Εμπορικού Δικαίου, Νομική Σχολή Πανεπιστημίου Αθηνών, δικηγόρος, Α. Αντάπας, πρόεδρος ΕΕΝΔ, καθηγητής Εμπορικού Δικαίου, Νομική Σχολή Αθηνών, Λία Αθανασίου, επίκουρος καθηγήτρια Εμπορικού Δικαίου, Νομική Σχολή Πανεπιστημίου Αθηνών, δικηγόρος, Filippo Lorenzon, λέκτορας Ναυτικού Δικαίου στο Πανεπιστήμιο του Southampton, και Renato Nazzini, Reader στο Πανεπιστήμιο του Southampton, και Olav Kolstad, καθηγητής Ναυτικού Δικαίου στο Πανεπιστήμιο του Όσλο.

• Στη δεύτερη συνεδρία συμμετέχουν ως ομιλητές οι: Πρόεδρος: Δ. Τζουγανότος, καθηγητής Εμπορικού Δικαίου, Νο-

μική Σχολή Πανεπιστημίου Αθηνών, Eric Van Hooydonk, καθηγητής στο Πανεπιστήμιο της Αμβέρσας, Lenita Lindstrom-Rossi, επικεφαλής χειριστής υποθέσεων, Γ.Δ. Ανταγωνισμού, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γιώργος Γεραπετρίτης, επικ. καθηγητής Συνταγματικού Δικαίου, Νομική Σχολή Αθηνών, πρόεδρος: Erik Rosaeg, καθηγητής Ναυτικού Δικαίου, πρόεδρος του Σκανδιναβικού Ινστιτούτου Ναυτικού Δικαίου (ΣΙΝΔ),

Rosa Greaves, καθηγήτρια Εμπορικού Δικαίου στο Πανεπιστήμιο της Γλασκώβης και ΣΙΝΔ, Α. Μικρούλεα, επικ. καθηγήτρια Εμπορικού Δικαίου, Νομική Σχολή Πανεπιστημίου Αθηνών, δικηγόρος, Ηλιάνα Χριστοδούλου - Βαρόση, Δ.Ν. δικηγόρος (Αμερικανικό Κολέγιο Ελλάδος-Deree College).

• Στην τρίτη συνεδρία συμμετέχουν οι ομιλητές: Πρόεδρος: Ιω. Τζώνας, καθηγητής Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, γενικός γραμματέας ΥΕΝΑΝΠ, Φαίδων Νικολαΐδης, καθηγητής και υπεύθυνος μονάδας Κοινοτικής Πολιτικής, Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Δημόσιας Διοίκησης, Maastricht, Νικόλαος Φαραντούρης, τμήμα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς, Γεώργιος Μάτσος, Δ.Ν. δικηγόρος.

Πρόεδρος: Ignacio Arroyo, καθηγητής Ναυτικού Δικαίου, Πανεπιστήμιο Βαρκελώνης, Trine-Lise Wilhemsen, καθηγήτρια Ναυτικού Δικαίου, Σκανδιναβικό Ινστιτούτο Ναυτικού Δικαίου, Δημήτριος Χριστοδούλου, λέκτορας Εμπορικού Δικαίου, Νομική Σχολή Πανεπιστημίου Αθηνών, δικηγόρος, Xose Manuel Carril Vazquez, καθηγητής Εργατικού Δικαίου, Πανεπιστήμιο La Coruna.

• Στην τέταρτη συνεδρία συμμετέχουν οι ομιλητές: Πρόεδρος: Ε. Περάκης, καθηγητής Εμπορικού Δικαίου, Νομική Σχολή Πανεπιστημίου Αθηνών, Hannu Honka, καθηγητής Ναυτικού Δικαίου, Abo Academy, Φινλανδία, Ph. Delebecque, καθηγητής Εμπορικού Δικαίου Παν. Paris IPantheon-Sorbonne, Stefano Zunarelli, καθηγητής Ναυτικού Δικαίου, Πανεπιστήμιο Bologna, Yves Tassel, καθηγητής Ναυτικού Δικαίου στο Πανεπιστήμιο της Nantes, Ελένη Γκολγκίνα-Οικονόμου, αναπληρώτρια καθηγήτρια Εμπορικού Δικαίου, Νομική Σχολή Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, και Α. Αντάπας, καθηγητής Εμπορικού Δικαίου, Νομική Σχολή Αθηνών.

Για περισσότερες πληροφορίες και δηλώσεις συμμετοχής επικοινωνήστε με την κα Κατερίνα Πανταζάτου, τηλ. 210-36.36.011, fax: 210-36.06.206, e-mail: info@ag-law.gr ☉



Η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου



Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της Γενικής Γραμματείας της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος για το μήνα Δεκέμβριο 2007 η δύναμη των ελληνικών εμπορικών πλοίων 100 κοχ και άνω αριθμούσε 2.061 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 37.705.456 κόρων.

Από αυτά τα 631 ήταν φορτηγά πλοία, συνολικής χωρητικότητας 21.489.760 κόρων και τα 924 επιβατηγά και λοιπά πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.666.804 κόρων.

Το χρονικό διάστημα Ιανουάριος 2001 - Δεκέμβριος 2007 σημειώθηκε:

- Αύξηση της συνολικής δύναμης των πλοίων κατά 4,8%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων κατά 38,0%.
- Αύξηση των φορτηγών πλοίων κατά 1%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των φορτηγών πλοίων κατά 22,4%.
- Αύξηση των δεξαμενόπλοιων κατά 10,7%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων κατά 52,4%.
- Αύξηση των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 4,4%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 23,8%.

Η έρευνα της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας επικεντρώνεται σε πλοία που έχουν κατασκευαστεί αποκλειστικώς ή κυρίως για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων ή επιβατών, είναι νηολογημένα στην Ελλάδα και ανήκουν σε πρόσωπα (φυσικά ή νομικά) που κατοικούν στη χώρα μας. ☉

■ Ενισχύστε το ελληνικό νηολόγιο

Πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο η πρώτη (για το 2008) κοινή συνάντηση των διοικητικών συμβουλίων της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας.

Στη διάρκεια της συνάντησης έγινε αναφορά για τις αγορές μεγάλου αριθμού νέων πλοίων, για το υπό εκτέλεση ναυπηγικό πρόγραμμα των Ελλήνων εφοπλιστών το οποίο ανέρχεται σε περισσότερα από 1.054 νέας τεχνολογίας πλοία άνω των 1.000 gt και σε περίπου 86 εκατομμύρια dwt, για τη διατήρηση της πρώτης θέσης παγκοσμίως της ελληνόκτητης ναυτιλίας.



Τα δύο συμβούλια επανέλαβαν την πρόσκληση προς όλους τους συναδέλφους, να ενισχύσουν όσο το δυνατόν το εθνικό νηολόγιο με την εγγραφή νέων πλοίων, που είναι αναγκαία πηγή ζωής για την ελληνική ναυτιλιακή επιχείρηση, τον Έλληνα ναυτικό και την οικονομική ανάπτυξη του τόπου γενικότερα. Στη συνάντηση επιδοκιμάστηκε ομόφωνα το σταθερό ενδιαφέρον της ελληνικής κυβέρνησης για τη ναυτιλία που την αναγνωρίζει ως βασικό πυλώνα της οικονομίας, καθώς και η έμπρακτη υποστήριξη των θεμάτων της ενώ το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης, με την παρουσιαζόμενη έλλειψη στελεχών, απασχόλησε εκτενώς τα δύο προεδρεία. Επισημάνθηκε η ανάγκη διαρκούς εκσυγχρονισμού της ναυτικής εκπαίδευσης και η λήψη συστηματικών και σε βάθος χρόνου μέτρων για την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Στο σημείο αυτό χαιρέτιστηκε η συνεργασία της ΕΕΕ με το Παιδαγωγικό Ινστιτούτο του υπουργείου Παιδείας, που κατέληξε για πρώτη φορά στην καθιέρωση του επαγγελματικού προσανατολισμού για τα επαγγέλματα της θάλασσας στα σχολεία, με ανάρτηση και σχετικές ιστοσελίδες στο Διαδίκτυο.

Στην κοινή συνάντηση των δύο συμβουλίων συζητήθηκε το θέμα της αναθεώρησης του Παραρτήματος VI της Διεθνούς Συμβάσεως MARPOL και επισημάνθηκε ότι η

ναυτιλία είναι το πλέον φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς, με κατά πολύ μικρότερες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, ενώ η επίδοσή της αυτή βελτιώνεται καθημερινά με τη νέα τεχνολογία.

Για τη Νομοθετική Δέσμη Erika III, υπογραμμίστηκαν οι ανησυχίες για τις συνεχιζόμενες προσπάθειες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να αποκτήσει αρμοδιότητες στα θέματα των Διεθνών Συμβάσεων, με κύριο στόχο να καταργήσει ή να μειώσει τα κριτήρια που καθορίζουν το δικαίωμα περιορισμού της αστικής ευθύνης, παρά το γεγονός ότι αυτό αποτελεί θεμελιώδη και βασική αρχή λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Για τη Βίβλο Ναυτιλιακής Πολιτικής που προωθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, παρατηρήθηκε ότι αναγνωρίζεται η σημασία και η συμβολή της ναυτιλίας στην ευρωπαϊκή οικονομία και φαίνεται ότι θα προωθηθούν προτάσεις που την εξυπηρετούν. Παρ' όλα αυτά όμως εξακολουθούν να διαφαίνονται φιλοδοξίες για την αύξηση



των αρμοδιοτήτων της Ευ. Επιτροπής καθώς και τάσεις για μονομερή μέτρα, που πρέπει να αποφευχθούν.

Εκφράστηκε απογοήτευση για την πρόταση της γενικής εισαγγελίας του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου στην υπόθεση της προσφυγής των διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών, συμπεριλαμβανομένου και του GSCC, κατά της οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης που επιβάλλει ποινικές κυρώσεις για την ατυχηματική ρύπανση, με το σκεπτικό ότι ενώ αναγνωρίζει πως η οδηγία έρχεται σε αντίθεση με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης MARPOL, θεωρεί ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δε δεσμεύεται από αυτές. Προσδοκία όλων είναι η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου, που αναμένεται να εκδοθεί, να μην ακολουθήσει την πρόταση της γενικής εισαγγελίας και να μην βασιστεί σε πολιτικές ή άλλες σκοπιμότητες.

Τέλος, σημειώθηκε με ικανοποίηση η πρόοδος των εργασιών του IMO για τα Goal Based Standards και επαναλήφθηκε το μεγάλο ενδιαφέρον και η επιμονή του ελληνικού εφοπλισμού για την κατασκευή εύρωστων πλοίων με υψηλές προδιαγραφές.

Στη συνάντηση παρέστη και ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής Γ. Βουλγαράκης, ο οποίος εξήγησε στους Έλληνες εφοπλιστές την πολιτική που προωθείται στην Ελλάδα σημειώνοντας ότι πρωτεύον σημείο είναι η αρωγή του κράτους στην προσπάθειά τους η οποία συνεισφέρει στη χώρα 2 εκατομμύρια ευρώ την ώρα (με αυτό το ποσό αποτιμάται το όφελος που έχει η ελληνική οικονομία από την παρουσία της ελληνικής ναυτιλίας!).

Ο κ. Βουλγαράκης δήλωσε επίσης το ενδιαφέρον της ελληνικής κυβέρνησης προς τους ανθρώπους που θέλουν να δραστηριοποιηθούν στη χώρα μας προσφέροντας εκείνο το περιβάλλον -φορολογικό, οικονομικό, θεσμικό κυρίως- που να τους επιτρέπει να έρθουν σε μια νέα, διαμορφωμένη κατάσταση.

Παράλληλα ο YENANΠ ζήτησε από τους Έλληνες εφοπλιστές να αυξήσουν την παρουσία τους στις ελληνικές θάλασσες με την ανάρτηση περισσότερων ελληνικών σημαίων, υποσχόμενος τη λήψη των απαραίτητων μέτρων ούτως ώστε να προσελκυστούν εφοπλιστές στον Πειραιά, ο οποίος ήδη απασχολεί περίπου 1.200 ναυτιλιακές εταιρείες. ☉

Δημιουργούμε σχέσεις εμπιστοσύνης...

...κρίκο-κρίκο.

PHASMA CREATIVE®



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



Η Εταιρία είναι εξουσιοδοτημένη από κρατικό φορέα και πιστοποιημένη από νηογνώμονες στην έκδοση πιστοποιητικών. Διαθέτει 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



εταιρίες που αντιπροσωπεύουμε:



■ Συνάντηση Ναυτικής Τεχνολογίας 2008



▲ Μερικοί από τους ομιλητές, μέλη στρογγυλής τραπέζης και προεδρεύοντες ενοτήτων της ετήσιας συνάντησης ΕΛΙΝΤ.



▲ Ο πρόεδρος του ΕΛΙΝΤ, καθηγητής Κ. Σπύρου, κηρύσσει την έναρξη του συνεδρίου.

Με επιτυχία έληξε το συνέδριο του Ελληνικού Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛΙΝΤ) με τίτλο «Συνάντηση Ναυτικής τεχνολογίας 2007», στη διάρκεια του οποίου ανεδείχθησαν οι δυνατότητες και το υψηλό επίπεδο τεχνολογίας που υπάρχουν στον ελλαδικό χώρο. Σημειώνεται ότι από το 1972 το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας λειτουργεί ως ανεξάρτητος φορέας μη κερδοσκοπικού ή πολιτικού χαρακτήρα, ο οποίος έχει στόχο τη συνένωση του επιστημονικού κόσμου με τους τεχνολόγους της ναυτιλίας στον ελλαδικό χώρο.

Στη διάρκεια του πρώτου μέρους του συνεδρίου παρουσιάστηκαν 3 θεματικές ενότητες με πρωτότυπες εργασίες σχετικές με τις δυνατότητες νέων ναυπηγήσεων, τις τεχνολογίες επισκευών, τη λειτουργία των πλοίων και τη διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Η δεύτερη ενότητα, που συντόνισε ο ομότιμος καθηγητής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου κ. Α. Αντωνίου, επικεντρώθηκε στη λειτουργική ασφάλεια των πλοίων, ενώ η τρίτη την οποία συντόνισε ο Δρ Ι. Κοκκαράκης του Bureau Veritas ήταν αφιερωμένη σε ζητήματα διαχείρισης στόλου και διοίκησης.

Στο δεύτερο μέρος του συνεδρίου διοργανώθηκε συζήτηση στρογγυλής τραπέζης με θέμα την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, στην οποία συμμετείχαν κορυφαίοι ειδικοί από την Ελλάδα και το εξωτερικό. Τη συγκεκριμένη συζήτηση συντόνισε ο πρόεδρος του ΕΛΙΝΤ Κ. Σπύρου.



▲ Οτιμώντες κ. Γ. Γράτσος, Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, παραλαμβάνει την τιμητική πλακέτα από τον κ. Ν. Βαρβατέ.

Η ετήσια συνάντηση του ΕΛΙΝΤ έκλεισε με εορτασμό των 35 χρόνων λειτουργίας του Ινστιτούτου και την ανάδειξη του κ. Γ. Γράτσου, προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, σε νέο επίτιμο μέλος.

Τα πρακτικά του συνεδρίου μαζί με εμπειριστατωμένη ανάλυση της κατάστασης της ελληνικής ναυτιλίας κατά το 2007 συμπεριλαμβάνονται σε καλαίσθητο τόμο υπό τον τίτλο «Βιβλίο Ναυτικής Τεχνολογίας 2007», ο οποίος μοιράστηκε στους συνέδρους. Η «Βιβλίο Ναυτικής Τεχνολογίας» του ΕΛΙΝΤ είναι μια ετήσια έκδοση με πρωτότυπα θέματα επιστημονικής και τεχνολογικής αιχμής, αρθρογραφία για τα high lights της ναυτικής τεχνολογίας καθώς και σχετιζόμενη με τις σύγχρονες και μελλοντικές ανάγκες της ελληνικής ναυτιλίας. Ο τό-

μος εξακολουθεί να διατίθεται μέχρι εξαντλήσεως, έναντι χαμηλού αντιτίμου, στους ενδιαφερόμενους από τα γραφεία του ΕΛΙΝΤ (τηλ. 210-41.86.062).

Το Νοέμβριο του 2008 πρόκειται να διοργανωθεί η 2η ετήσια τεχνολογική ημερίδα και εκθεσιακή παρουσίαση για την ελληνική και διεθνή ναυτιλία. Διοργανωτής της ημερίδας είναι και πάλι το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛΙΝΤ). Στόχος και αυτής της συνάντησης θα είναι η βελτίωση της επικοινωνίας και συνεργασίας ανάμεσα στον ακαδημαϊκό κόσμο, τα στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και της ναυπηγικής βιομηχανίας, τις επαγγελματικές ενώσεις και τους κρατικούς φορείς. ☺

Με τον πρωθυπουργό συναντήθηκε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής κ. Γ. Βουλγαράκης, τον οποίο ενημέρωσε για την πορεία του διαγωνισμού στους λιμένες ΟΛΠ και ΟΛΘ.

Ο κ. Βουλγαράκης διαβεβαίωσε τον πρωθυπουργό για το μεγάλο ενδιαφέρον που υπάρχει από μεγάλους οίκους και παγκόσμιους διαχειριστές. Σημείωσε, επίσης, ότι ο νόμος που διασφαλίζει πλήρως τα δικαιώματα των εργαζομένων έχει περάσει από τη νομοπαρασκευαστική επιτροπή και θα κατατεθεί σύντομα στο Κοινοβούλιο. ☺

■ «Βραβεία Επενδυτικών Σχέσεων» από την Capital Link



▲ Η κ. Μπορνόζη, Αγγελόπουλου και Μπουχάγιαρ.

Από το 2003 η Capital Link καθιέρωσε στην Ελλάδα το θεσμό των «Βραβείων Επενδυτικών Σχέσεων» με σκοπό την επιβράβευση των εταιρειών καθώς και των ατόμων που υιοθετούν και εφαρμόζουν υψηλές αρχές εταιρικής διακυβέρνησης, επικοινωνίας και σχέσεων με το επενδυτικό κοινό. Ο θεσμός επίσης ενισχύει το επενδυτικό προφίλ και τη σπουδαιότητα των λειτουργιών των επενδυτικών σχέσεων των εισηγμένων εταιρειών και συμβάλλει στην περαιτέρω ανάπτυξη αυτού του τομέα στην Ελλάδα.

Στη φετινή εκδήλωση συμμετείχαν πάνω από 180 στελέχη και παράγοντες της ελληνικής και της διεθνούς αγοράς.

Στην τελετή παρευρέθηκαν σημαντικές προσωπικότητες της ελληνικής επενδυτικής κοινότητας και αγοράς, ανώτατα στελέχη διεθνών οργανισμών που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα, αλλά και εκπρόσωποι των υποστηρικτών της εκδήλωσης, οι οποίοι επισκέφτηκαν τη χώρα μας αποκλειστικά για να παραστούν στην εκδήλωση. Από διαφορετικές κατηγορίες της αγοράς απαρτιζόταν η κριτική επιτροπή, η οποία αριθμούσε 82 άτομα, ενώ τα βραβεία που απονεμήθηκαν αφορούσαν 16 κατηγορίες.

Υπενθυμίζεται ότι η Capital Link έχει έδρα τη Νέα Υόρκη και παρουσία στο Λονδίνο και στην Αθήνα. Η εταιρεία δραστηριοποιείται από το 1995 στους τομείς των σχέσεων με επενδυτές και επενδυτικής επικοινωνίας (Investor Relations & Financial Communication). Η δραστηριότητά της επικεντρώνεται σε τρεις κυρίως άξονες: 1) Προώθηση εταιρειών σε στρατηγικούς και θεσμικούς επενδυτές, τραπεζίτες, αναλυτές και οικονομικά ΜΜΕ σε Ευρώπη και Αμερική, 2) αμερικανικά εμπορεύσιμα αμοιβαία κεφάλαια (Closed End Funds) και διαπραγματεύσιμα αμοιβαία κεφάλαια (ETFs) καθώς και 3) εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες. ☉

Φ FINITSI INDUSTRIAL & MARITIME SERVICES

ISO, OHSAS, ISM, ISPS, TMSA

CE Marking

In House Training, Internal Audits

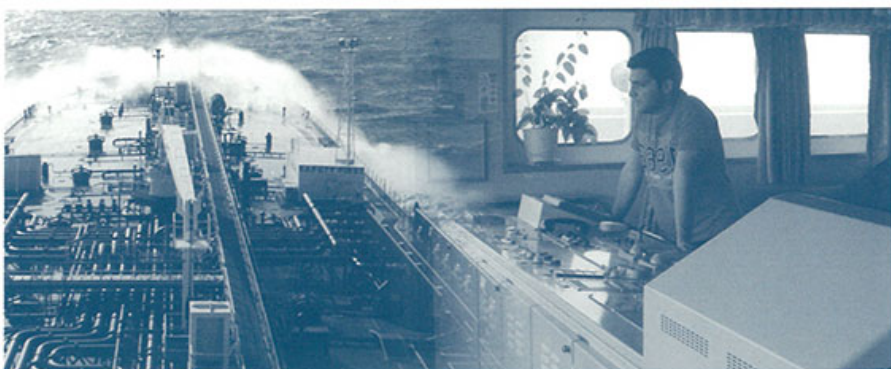
Certified by DNV/RVA

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

Tel./Fax: +30 210 40.15.901

e-mail: info@finitasi.com web: www.finitasi.com

■ Η ναυτιλία έχει ανάγκη από εθνική στήριξη



«Για πρώτη φορά ύστερα από τριάντα χρόνια, ελληνική κυβέρνηση αναγνώρισε έμπρακτα τη ναυτιλία ως βασικό πυλώνα της οικονομικής ανάπτυξης του τόπου πέρα από τα κατά καιρούς μεγάλα λόγια» επισήμανε στην ομιλία του, κατά τη διάρκεια της ετήσιας τακτικής γενικής συνέλευσης, ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Νίκος Ευθυμίου.

Ο πρόεδρος της ΕΕΕ χαρακτήρισε τα μέτρα του Νοεμβρίου 2006 ως βήμα αποφασιστικής σημασίας και τόνισε ότι τα 105 πλοία που ήρθαν πέρυσι στο ελληνικό νηολόγιο μπορούν να γίνουν πολύ περισσότερα, επισημαίνοντας ότι η επιλογή της ελληνικής σημαίας «δεν είναι μόνο πατριωτικό καθήκον. Είναι και χρέος προς την ίδια τη ναυτιλία, που έχει ανάγκη από εθνική στήριξη για να μπορέσει να αντιμετωπίσει τις πολλές και ενίοτε απροσδόκητες δυσκολίες που η διεθνής αλλά και η κοινοτική συγκυρία εγείρουν στο δρόμο της».

Αναφερόμενος στη σημαντική συνεισφορά της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, ο πρόεδρος της ΕΕΕ τόνισε ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα άγγιξε τα 23 δισ. δολάρια, τα 17 περίπου δισ. ευρώ ή το 7% του ΑΕΠ. Θα πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι μεγάλο μέρος του συναλλάγματος εξακολουθεί να διαρρέει ελλείψει θεσμικής και υλικοτεχνικής υποδομής, η οποία θα καθιστούσε δυνατή σε μεγάλο βαθμό τη σωστότερη απορρόφησή του.

«Επομένως», συμπλήρωσε ο κ. Ευθυμίου, «για μια ακόμη φορά τίθεται επιτακτικά το θέμα του σύγχρονου ναυτιλιακού και χρηματοπιστωτικού κέντρου και μάλιστα σε περίοδο που η χώρα μας, αξιοποιώντας το γεω-

στρατηγικό της πλεονέκτημα, μεταβάλλεται σε ενεργειακό κόμβο με τους δύο αγωγούς στη Βόρεια Ελλάδα, αλλά και σε κέντρο διαμετακόμισης του διεθνούς εμπορίου, με βάσεις στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη».

• Έλλειψη στελεχών

Το πρόβλημα της έλλειψης ικανού αριθμού στελεχών που θα επανδρώσουν τα υπό ελληνική σημαία πλοία απασχόλησε για μια ακόμα φορά τα μέλη της γενικής συνέλευσης. Επ' αυτού, ο κ. Ευθυμίου σημείωσε ότι «τη στιγμή που η ανεργία των νέων στη χώρα μας είναι οξύ πρόβλημα και οι απόφοιτοι των ανωτάτων ιδρυμάτων συγκροτούν την απειλισμένη γενιά των 700 ευρώ, το ναυτικό επάγγελμα περιμένει μάταια τους νέους για μια προσοδοφόρα σταδιοδρομία στη θάλασσα».

Υπεύθυνοι για την κατάσταση που παρατηρείται είναι και οι συντελεστές της ναυτιλίας, αλλά με πρωταγωνιστή το ελληνικό κράτος.

«Μέχρι σήμερα δεν έχει υπάρξει συστηματική και σε βάθος χρόνου διαδικασία προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα, ενώ και η δημόσια ναυτική εκπαίδευση αφέθηκε να γεράσει υπό την πίεση μικροσυμφερόντων, αλλά και ξεπερασμένης συντεχνιακής νοοτροπίας» δήλωσε χαρακτηριστικά, επισημαίνοντας παράλληλα ότι το πρόβλημα της προσέλκυσης νέων είναι δις επιπλοκομένο του μηδενικού ενδιαφέροντος των νέων του δυτικού κόσμου να ακολουθήσουν σταδιοδρομία στη θάλασσα. Επιτείνεται από το γεγονός ότι η χώρα μας με τα 11 εκατομμύρια κατοίκους καλείται να στελεχωθεί το 15,50% της παγκόσμιας χωρητικότητας, την ώρα που η Ιαπωνία με τα 128 εκατομμύρια κατοίκους στελεχώνει στόλο που αντιπροσωπεύει το 14% της παγκόσμιας χωρητικότητας. ☉

■ Οι εφοπλιστές κοντά στους πυρόπληκτους

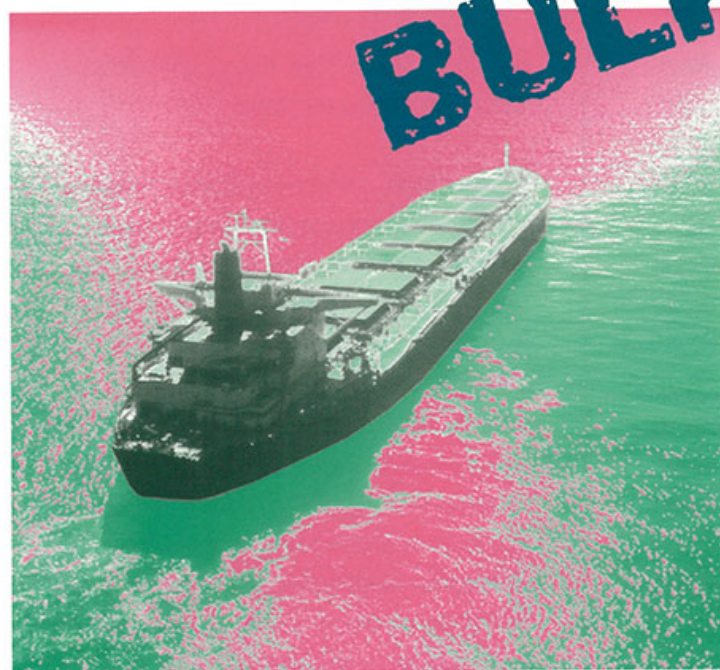
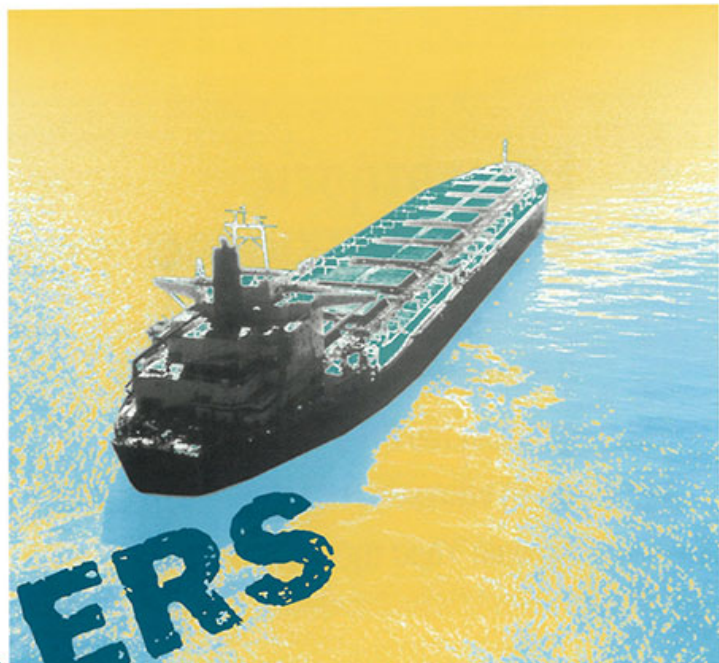
Το ποσό των 12 εκατ. ευρώ έχει συγκεντρώσει ο τραπεζικός λογαριασμός της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών που ανοίχθηκε, έχοντας στόχο την ανακούφιση των πυρόπληκτων του περασμένου καλοκαιριού. Το ποσό αυτό θα διατεθεί για την υλοποίηση ενός ρεαλιστικού προγράμματος παρέμβασης στον πιο ευαίσθητο χώρο της ελληνικής κοινωνίας, την υγεία.

Αναλυτικότερα, η ΕΕΕ σε συνεργασία με τα υπουργεία Εσωτερικών και Υγείας, καθώς επίσης και το ΕΚΑΒ, θα προσφέρει 70 ασθενοφόρα οχήματα, τελευταίας τεχνολογίας, και τρεις κινητές



μονάδες των τεσσάρων οχημάτων η κάθε μία, πλήρως εξοπλισμένες με διαγνωστικές δυνατότητες και χρήση των μεθόδων της τηλεϊατρικής. Οι μονάδες αυτές θα μπορούν να μετακινούνται από το ένα άκρο της χώρας στο άλλο, στις περιπτώσεις εκτάκτων αναγκών, όπως αυτές του περασμένου Αυγούστου.

Όπως ανέφερε ο κ. Ευθυμίου, ήδη έχουν διατεθεί περισσότερα από ένα εκατομμύριο ευρώ σε οικογένειες που θρηνούν θύματα και σε παιδιά που έμειναν απροστάτευτα χάνοντας τους δικούς τους από τη λαίλαπα της φωτιάς. Τέλος, γνωστοποιήθηκε στην Πυροσβεστική Υπηρεσία η δωρεά πέντε μικρών πυροσβεστικών οχημάτων για τις ανάγκες της. ☉



BULKERS

First Class bulk carriers: a new perspective



At Germanischer Lloyd we focus on detailed structural solutions for bulk carriers. Our smart solutions ensure our customers can operate fit-for-purpose vessels. That's what we call a new perspective on bulk carriers. Why not contact us to find out how you can benefit?

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



Επικροτήσεις και σκεπτικισμός:

Ο υπουργός Οικονομικών μίλησε
στα μέλη του **Propeller Club**
για τη **ναυτιλία**, τις επενδύσεις και τη
Λερναία Ύδρα της **γραφειοκρατίας**



Σ

την πρόσφατη συνάντηση του υπουργού Οικονομικών Γιώργου Αλογοσκούφη με τα μέλη του Propeller Club Πειραιώς, ο επικεφαλής του οικονομικού επιτελείου της κυβέρνησης μίλησε τόσο για θέματα ναυτιλίας όσο και επενδύσεων εντός και εκτός των συνόρων μας. Κατά τη διάρκεια του γεύματος, που πραγματοποιήθηκε σε κεντρικό ξενοδοχείο της Αθήνας, με προσκεκλημένο και ομιλητή τον καθηγητή - υπουργό, οι παρευρισκόμενοι άκουσαν με προσοχή τις απόψεις και προτάσεις του για το μέλλον της ελληνικής επιχειρηματικότητας και των παραμέτρων που θα επιτρέψουν την υποστήριξη της ανταγωνιστικότητάς της.

Ο υπουργός μίλησε με ενθουσιασμό για τα επιτεύγματα των Ελλήνων πλοιοκτητών και της ναυτιλίας μας γενικότερα και επικρότησε την αναβάθμιση της ελληνικής οικονομίας από τα ναυτιλιακά κεφάλαια. Επισήμανε επίσης ότι η συγκεκριμένη επιχειρηματική κοινότητα κατάφερε να αξιοποιήσει με επιτυχία τις νέες προοπτικές και επενδυτικές ευκαιρίες που της εμφανίστηκαν με το εμπορικό άνοιγμα άλλοτε απομονωμένων χωρών. Μίλησε επίσης με γνώση για τις νέες παραγγελίες αλλά και τις επενδύσεις των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών σε τεχνολογία αλλά και σε σύγχρονους στόλους υψηλής εξειδίκευσης όπως τα LPG.

Ο κ. Αλογοσκούφης έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στις ευκαιρίες που προσφέρει η παγκοσμιοποίηση για την Ελλάδα: «Με τις νέες ευκαιρίες που της παρέχονται υπάρχει μία μόνο επιλογή: να κοιτάζουμε προς τα έξω και να προωθούμε τα προϊόντα μας σε νέες αγορές». Ο ίδιος δήλωσε επίσης χαρακτηριστικά: «Πάντα ήμασταν έμποροι ως έθνος και πλέον πρέπει να είμαστε φορείς ανάπτυξης. Ο αμετάκλητος στόχος της κυβέρνησης είναι η εξωστρέφεια της οικονομίας της χώρας, και αυτό θα επιτευχθεί με τη συστηματική προβολή της Ελλάδας στο εξωτερικό αλλά και την υποστήριξη των επιχειρήσεων».

Ο κ. Αλογοσκούφης υποστήριξε πως η Ελλάδα πρέπει να γίνει πιο ελκυστική και με αυτόν το γνώμονα πρέπει να παταχθεί η γραφειοκρατία, που έχει εξελιχθεί τις τελευταίες

δεκαετίες σε Λερναία Ύδρα. «Έχουμε ακόμη πολλά να κάνουμε» επισήμανε με σκεπτικισμό.

Κατά τον υπουργό, η ανάπτυξη της Ελλάδας επιτυγχάνεται από και με τις πρωτοβουλίες του ιδιωτικού τομέα και ως προς αυτόν το σκοπό η ναυτιλία με τον τουρισμό αποτελούν τις ναυαρχίδες της οικονομίας μας, αλλά και ηγούνται των κεφαλαίων που εισρέουν στη χώρα μας.

Ο υπουργός επανέλαβε τη δέσμευση της κυβέρνησης για περαιτέρω μείωση της άμεσης φορολογίας, τόσο των φυσικών όσο και των νομικών προσώπων, την ολοκλήρωση του νέου επενδυτικού νόμου, αλλά και τη σύμπραξη του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα. Παράλληλα, δεσμεύτηκε για περαιτέρω αποκρατικοποιήσεις, με σκοπό τη μείωση του δημόσιου χρέους, την τεχνολογική αναβάθμιση της χώρας, αλλά και την προώθηση της υψηλής κατάρτισης των εργαζομένων. Επισήμανε την ανάγκη για εξυγίανση του δημόσιου τομέα με γνώμονα τόσο την πλήρη πάταξη της φοροδιαφυγής αλλά και της παράνομης συνδιαλλαγής του ελεγχόμενου με τον ελεγκτή, κάτι που κατά την άποψή του αντικατοπτρίζει μια κοινωνική αδυναμία.

Στις ερωτήσεις που ακολούθησαν, ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος υπογράμμισε στον κ. Αλογοσκούφη ότι η ελληνική οικονομία μπορεί να ανελιχθεί περαιτέρω, αλλά και να παταχθεί το φαινόμενο της ανεργίας εάν και εφόσον ασχοληθεί η κυβέρνηση με το θέμα της ενημέρωσης των νέων γύρω από το ναυτικό επάγγελμα. «Ασχοληθείτε με το θέμα αυτό» τόνισε στον καλεσμένο ομιλητή. ●

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.



MEMBER
• HELMEPA •

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

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

Εντοπίστηκε αρχαίος μόλος του 6ου αι. π.Χ. στον Απόλλωνα Νάξου



Στο τελευταίο τεύχος του περιοδικού ΝΑΞΙΑΚΑ [τχ. 26(64) Σεπτ.-Νοέμβ. 2007] δημοσιεύεται ενδιαφέρουσα επιστημονική ανακοίνωση της αρχαιολόγου Αγγελικής Σίμωσι με τίτλο: «Αρχαίο λιμενικό έργο στον Απόλλωνα Νάξου».



Του Νίκου Ι. Λεβογιάννη, Φιλολόγου, πρώην βουλευτή

Στην ανακοίνωση αναφέρεται ότι το αρχαίο λιμενικό έργο του Απόλλωνα κατασκευάστηκε την περίοδο μεταξύ 7ου και 6ου αι. π.Χ.: «Στην περίπτωση της συγκεκριμένης λιμενικής κατασκευής -γράφει η αρχαιολόγος- έχουμε μια ρίψη α-κατέργαστων μαρμάρινων έργων, προερχομένων από λατομεία μιας σημαντικής περιοχής αρχαίων λατομείων του Απόλλωνα Νάξου... Αυτοί οι μαρμαρίνοι όγκοι λατομήθηκαν στο παρόλο λατομείο του Απόλλωνα και τοποθετήθηκαν εγκαρσώς της παραλίας για τη δημιουργία ενός ισχυρού κυματοθραύστη, κατ' αναλογία του σημερινού, που βρίσκεται βορειότερα. Η θέση του ακριβώς μπροστά από το παρόλο λατομείο του Απόλλωνα είναι η ενδεχόμενη και η ιδανική για την ομαλή προσόρμιση των αρχαίων πλοίων με σκοπό τη μεταφορά μαρμάρου ή έτοιμων γλυπτών διά θαλάσσης... Η ύπαρξη μιας αρχαίας λιμενικής κατασκευής στον Απόλλωνα είναι γεγονός αναμφισβήτητο και δε μένει παρά μόνον η υποβρύχια αρχαιολογική ανασκαφή για να επιβεβαιώσει τη θεωρία αυτή».

Αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι στον Απόλλωνα έχουμε ένα από τα αρχαιότερα λατομεία του ελληνικού χώρου, στο οποίο μαζί με εκείνο του Φλεριού (Μέλανες-Ποταμιά) γεννήθηκε η αρχαία ελληνική μαρμαρογλυπτική, γίνεται αντιληπτό ότι δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για να αποκτήσει η Νάξος ένα νέο και πολύ σημαντικό αρχαιολογικό χώρο.

Είναι γνωστό ότι στον Απόλλωνα υπάρχουν σε μεγάλη έκταση, που φθάνει μέχρι τη θάλασσα, εκτεταμένα απομεινάρια του αρχαίου λατομείου, που η δραστηριότητά του χρονολογείται στον 7ο με 5ο αι. π.Χ. Ο εντοπισμός του αρχαίου μόλου, η αποκάλυψη του μαρμαροστρωμένου δρόμου, τμήματα του οποίου έχουν βρεθεί στα θεμέλια οικοδομών, πάνω στον οποίο μετέφεραν στη θάλασσα με το σύστημα της διολίσθησης τους ημίεργους κούρους, ο εντοπισμός το 1987 των εργαστηρίων και των δωματίων των μαρμαροτεχνιτών, τα ερείπια ιερού του Απόλλωνα στην κορυφή του λόφου με την επιγραφή, τα πολυάριθμα ίχνη σμίλης, λατόμησης, τομών, σε όλη την έκταση του λατομείου και κυρίως στο τμήμα του πάνω από τη θέση

όπου βρίσκεται ο γιγαντιαίος κούρος του Διονύσου, ο μεγάλος αριθμός των μισοκατεργασμένων μαρμάρινων όγκων (κίονες και άλλα αρχιτεκτονικά μέλη για ναούς και άλλα κτίρια), τμήματα και άλλων κούρων, σχέδια πάνω στα βράχια κ.ά. δημιουργούν τις προϋποθέσεις ανάδειξης ενός αρχαιολογικού χώρου, μέσα στον οποίο είναι δυνατό να αναδειχθούν πλήρως όλες οι λειτουργίες και δραστηριότητες του αρχαίου λατομείου. Πρέπει να επισημάνουμε το γεγονός ότι η αρχαιολόγος κ. Σίμωσι στην υποβρύχια έρευνά της εντόπισε, όπως αναφέρει, πολλά τμήματα του αρχαίου μόλου που έχουν κτισθεί στο νέο κυματοθραύστη του όρμου του Απόλλωνα.

Οι παλαιότεροι κάτοικοι του Απόλλωνα αφηγούνται ότι όταν τη 10ετία του '60 κατασκευάζονταν ο κυματοθραύστης, πολλοί ογκόλιθοι του αρχαίου μόλου αποσπάστηκαν και μεταφέρθηκαν στον καινούργιο κυματοθραύστη.

Η αρχαιολόγος επισημαίνει ότι πρέπει να γίνει υποθαλάσσια ανασκαφή, ώστε να αναδειχθεί και το υποθαλάσσιο τμήμα του αρχαίου μόλου, το οποίο τώρα είναι χωμένο στην άμμο. Η σπουδαία αυτή επιστημονική ανακοίνωση επιβεβαιώνει απόλυτα τις δικές μου έρευνες και διαπιστώσεις, γνωστές από το 1996, καθότι τις είχα δημοσιοποιήσει με ανακοινώσεις, δημοσιεύσεις και ομιλίες και τις είχα καταστήσει γνωστές στις τοπικές αρχές (νομαρχία, επαρχείο, δήμο), που ασχολούνταν με την κατασκευή λιμενικού έργου στον Απόλλωνα, αλλά και στο Σύλλογο Απολλωνιατών Νάξου. Τον Οκτώβριο 2005 σε εκτενές άρθρο μου στην εφημερίδα «Τα Νέα του Απόλλωνα» με τίτλο: «Για την ανάπτυξη του Απόλλωνα», πρότεινα την ανάδειξη του κυματοθραύστη του αρχαίου λιμανιού του Απόλλωνα.

Σε κείμενό μου στην ιστοσελίδα του δήμου Δρυμαλίας (www.drymalianaxos.gr) με τίτλο «Κωμική Νάξος», το οποίο δημοσιεύτηκε πριν από μερικούς μήνες (2007), γράφω σχετικά με το αρχαίο λιμάνι του Απόλλωνα: «Εκτεταμένα απομεινάρια του υποτυπώδους αρχαίου λιμανιού του Απόλλωνα βρίσκονται στη θέση «Μάρμαρα», στην ακτή μπροστά από το παλιό ξενοδοχείο Ματζάκου. Σώζεται σε μεγάλη έκταση ο μόλος του αρχαίου λιμανιού, τον οποίο οι ντόπιοι ονομάζουν στα μάρμαρα».

Η αρχαιολόγος Αγγελική Σίμωσι έχει ειδικευθεί στη μελέτη των αρχαίων λιμανιών του ελληνικού χώρου, καθότι και η διδακτορική της εργασία έχει αντικείμενο αυτό το θέμα και υπηρετεί στην Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων.

Πρέπει, τέλος, να επισημάνουμε ότι η μελέτη του έργου του αλιευτικού καταφυγίου του Απόλλωνα, που δημοπρατήθηκε το 2006, προβλέπει την κατασκευή αντιπροσωμωτικού μόλου (μικρού κυματοθραύστη 30 μ. μήκους, 10 πλάτους και 2 ύψους) στη θέση όπου βρίσκεται ο αρχαίος μόλος, δηλαδή την εξαφάνισή του!!! ☉



GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

**...your shipping partner from Northern Greece
to the whole world**



● **Headquarters:**

13, Kountouriotou str., 546 25 Thessaloniki - Greece
Tel.: +30 2310 530017, Fax: +30 2310 540646, A.O.H.: +30 6944 694562, e-mail: info@gigilinis.gr

● **Branch Office:**

2, Filellinon str., 653 02 Kavala - Greece,
Tel.: +30 2510 831130, Fax: +30 2510 835287, A.O.H.: +30 6944 588815, e-mail: gigikav@otenet.gr





Τις πταίει για τη χαμηλή προσέλευση; (β' μέρος)

Του Άλκη Κορρέ

Το βέβαιο είναι πως για πολλοστή φορά η προσέλευση στο ναυτικό επάγγελμα ήταν κατώτερη των προσδοκιών πολλών από εμάς. Το πρόβλημα παραμένει για πάνω από τρεις δεκαετίες παρά τις μεγάλες προσπάθειες από την πλευρά του ΥΕΝΑΝΠ και της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Το φαινόμενο αυτό βέβαια δεν είναι μοναδικό στην Ελλάδα, το έχουν δει πριν από μας όλες οι άλλες δυτικές ναυτιλίες καθώς η ναυτιλιακή δραστηριότητα, αργά αλλά σταθερά, γλιστράει προς την Άπω Ανατολή. Εδώ, όμως, υπάρχει μια ιδιαιτερότητα, διότι η Ελλάδα αντιστέκεται. Ο στόλος μας αυξήθηκε αντί να μειώνεται, ανανεώθηκε και δηλώνει παρών για το μέλλον. Τι συμβαίνει λοιπόν; Θα μείνουμε χωρίς Έλληνες ναυτικούς;

Η απάντηση ίσως να βρίσκεται στη διαπίστωση ότι πλέον μιλάμε για δύο διαφορετικά επαγγέλματα. Το ένα στη θάλασσα και το άλλο στη στεριά. Το ένα επεκτείνεται, ενώ το άλλο συρρικνώνεται. Πώς είναι αυτό δυνατό όταν πολλοί από τους σημερινούς εφοπλιστές ξεκίνησαν από ναυτικοί και η πλειονότητα στα ναυτιλιακά γραφεία αποτελείται από ανθρώπους που έκαναν καριέρα στη θάλασσα;

Είναι και παραείναι δυνατόν, διότι όπως όλοι γνωρίζουμε, τα πανεπιστήμια και η πρόοδος στην πληροφορική φρόντισαν να δημιουργήσουν συνθήκες σταδιακής υποκατάστασης στο μονοπώλιο προέλευσης προσωπικού από τα πλοία στο γραφείο. Πριν από σαράντα χρόνια ήταν αδιανόητο ένα γραφείο να λειτουργήσει χωρίς πρώην αξιωματικούς με εξαιρετική ικανότητα λογιστήριου και τη γραμματειακή υποστήριξη. Σήμερα πολλές από τις κλασικές ειδικότητες γραφείου διεκδικούνται από αποφοίτους πανεπιστημίων και όχι ακαδημίων.

Είναι άραγε αυτό σημαντικό; Εγώ πιστεύω ότι είναι, ιδίως αν δεχθούμε ότι δεν υπάρχει καρένας ναυτικών, όσο και αν αγαπά τη θάλασσα, που δεν αναζητά τρόπους να εργαστεί στη στεριά μετά από κάποιο χρονικό διάστημα. Αυτή την παραδοχή φαίνεται να την έχει εν πολλοίς αγνοήσει η ηγεσία πιστεύοντας ότι οι καλές αποδοχές επαρκούν για μια μονιμοποίηση του ανθρώπου στη θάλασσα. Έμμενη ιδέα ή συλλογική βλακεία, που όμως κρατάει χρόνια, όπως η κολώνια του τραγουδιού. Είναι πλέον γεγονός ότι τα κομπιούτερ και οι -φθηνότεροι για την ώρα- απόφοιτοι πανεπιστημίων έχουν κάνει αυτή την ενδόμυχη, αλλά τόσο σημαντική, ελπίδα αυτών των ανθρώπων πιο απόμακρη.

Μια σχετική μικροέρευνα του ιστοχώρου Marinews σε αντίστοιχο θέμα πρόσφατα μας επιβεβαιώνει ότι οι αποδοχές είναι μεν ένας σημαντικός παράγοντας για τη μη προσέλευση, αλλά όχι επαρκής για να την εξηγήσει. Παραθέτω τον πίνακα των απαντήσεων διότι ρίχνει φως σε κάποιες αμφιβολίες που είχα και εγώ ο ίδιος για ορισμένες πτυχές αυτού του ζητήματος. Η ερώτηση ήταν: «Πού αποδίδετε εσείς τη μη προσέλευση νέων στο ναυτικό επάγγελμα;»

- Σε ανεπαρκές ύψος αποδοχών (5,4%)
- Στην αβεβαιότητα καριέρας
από μάρκο σε μάρκο (10,1%)
- Στον περιορισμό
των οργανικών θέσεων (13,4%)
- Στον περιορισμό του χρόνου
στα λιμάνια (1,3%)

- Στο φόβο για τους
ναυτικούς κινδύνους (2,0%)
- Στα προβλήματα που
δημιουργεί η απουσία (8,7%)
- Σε όλους τους παραπάνω λόγους (59,1%)
- Δε γνωρίζω, δεν απαντώ (0%)

Το πρώτο συμπέρασμα είναι ότι το δείγμα των ψηφισάντων θεωρεί πως οι παρατηθέντες λόγοι εξηγούν επαρκώς τη μη προσέλευση μια και σχεδόν 60% πιστεύει ότι όλοι εξασκούν κάποια επιρροή. Έχω τέσσερις επισημάνσεις, τις οποίες παίρνω κατά σειρά σημασίας που τους αποδίδουν. Πρώτη, ότι η πρόσφατη μείωση των οργανικών θέσεων στη σημαία παίζει σημαντικό ρόλο στη σχετική απόφαση. Δεύτερη, ότι η αβεβαιότητα στην εξέλιξη της καριέρας που συνδέεται με τη σχέση εργασίας κατά μάρκο και όχι με υπαλληλική ιδιότητα, επηρεάζει την απόφαση αυτή, όπως επηρεάζει και η τρίτη παρατήρησή μου που αφορά τα προβλήματα απουσίας του ναυτικού. Αντίθετα, και προς έκπληξή μου, ο περιορισμός του χρόνου στα λιμάνια -δηλαδή ο διαθέσιμος χρόνος για διασκέδαση- και οι ναυτικοί κίνδυνοι δε φαίνεται να παίζουν σημαντικό ρόλο πλέον.

Από τις παραπάνω απαντήσεις θεωρώ μεγίστου ενδιαφέροντος τη δεύτερη και την τρίτη, και από αυτό το βήμα καλώ όσους ασχολούνται με αυτά τα θέματα και έχουν ευχέρεια χειρισμού να τα προσέξουν αν θέλουν να κάνουν κάτι πιο σημαντικό από το να διατυπώνουν ευχές ή απορία για τη χαμηλή προσέλευση. Είναι ξένο σώμα ο ναυτικός για την εταιρεία; Αν ναι, άσ' τε τα όπως είναι. Αν όχι, φέρτε τον πιο κοντά σ' αυτήν και πείστε τον ότι είναι εκεί για καριέρα. Από την άλλη πλευρά, το λέω αυτό από την εποχή μου στο Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών το 1978, ασχοληθείτε με τα προβλήματα που δημιουργεί η απουσία στην κοινωνική ζωή του ναυτικού για να τον έχετε κοντά σας. Κάποιες γνωστές ελληνικές εταιρείες έχουν κάνει προόδους προς αυτές τις κατευθύνσεις, αλλά αυτές είναι λίγες για να αντραπεί το κλίμα.

Ο αξιωματικός που έρχεται στο γραφείο από το βαπόρι φέρνει όλο τον πλούτο γνώσεων και εμπειριών που μόνον εκεί μπορεί κάποιος να αποκτήσει. Τα ελληνικά διαχειριστικά γραφεία χρειάζονται αυτή την τεχνογνωσία, όσο τα πλοία χρειάζονται αυτή τη σπύθα μεγαλοφυΐας που τόσο συχνά κουβαλάει μέσα του ο Έλληνας αξιωματικός, είτε αυτός είναι στη γέφυρα είτε στο μηχανοστάσιο. ●

**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



«Ήρθε η ώρα, τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης να ακολουθήσουν το επιτυχημένο μοντέλο των μεγαλύτερων λιμανιών των χωρών της Ε.Ε.»

Του ευρωβουλευτή της Νέας Δημοκρατίας **Μαργαρίτη Σχοινά**

Τα λιμάνια έχουν καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών και στην αύξηση της συνοχής της Ευρώπης. Παράλληλα, αποτελούν άμεση και έμμεση πηγή για περισσότερες από μισό εκατομμύριο θέσεις απασχόλησης.

Στην εποχή μας βιώνουμε μια μεταστροφή από τις οδικές μεταφορές προς τη θάλασσα και την εσωτερική ναυσιπλοΐα, γεγονός που αυξάνει κατακόρυφα τις προοπτικές των λιμανιών - ειδικά αυτών που κατέχουν καίρια γεωγραφική θέση -, τα οποία πλέον προσελκύουν διεθνείς επενδυτές κάθε είδους και προελεύσεως. Ένα είναι σίγουρο: ότι η αύξηση της ζήτησης για διεθνείς μεταφορές αυξάνει την ανάγκη για παροχή σύγχρονων, ανταγωνιστικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου. Ενδεικτικά αναφέρω ότι μέσω των 1.200 εμπορικών λιμένων που υπάρχουν σήμερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, διακινείται το 40% του ενδοκοινοτικού εμπορίου - στους λιμένες αυτούς δεν προσμετρούνται οι αρκετές εκατοντάδες λιμένες που βρίσκονται στις εσωτερικές πλωτές οδούς.

σεις τους, να εκσυγχρονίσουν το λιμενικό τους εξοπλισμό με νέες τεχνολογικές καινοτομίες. Σήμερα η χώρα βρίσκεται μπροστά στο δίλημμα των μεταρρυθμίσεων και της ανάπτυξης, έναντι της οπισθοδρόμησης και της στείρας άρνησης.

Απέναντι στην προοπτική εκσυγχρονισμού βρίσκεται η ξεπερασμένη προσέγγιση όσων απλώς υπερασπίζονται στενά συντεχνιακά συμφέροντα. Όταν έχει κάποιος στην κατοχή του ένα παραλιακό ακίνητο, μεγάλης αξίας, σε προνομιακή θέση, δεν έχει παρά να το εκμεταλλευτεί σωστά προς όφελος του ιδίου και των παιδιών του. Το ακίνητο παραμένει στην κυριότητά του, με τη διαφορά ότι ανακαινίζεται και βελτιώνει αισθητά την ποιότητα ζωής των ενοίκων, αναβαθμίζοντας παράλληλα ολόκληρο τον περιβάλλοντα χώρο. Ποιος δε θα ακολουθούσε λοιπόν το παραπάνω παράδειγμα, εάν επρόκειτο για ένα οικόπεδο που είχε κληρονομήσει από τους γονείς του; Η κυβέρνηση έχει παρουσιάσει μια ολοκληρωμένη και ξεκάθαρη πρόταση για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων, καταφέροντας να διασφαλίσει τόσο το δημόσιο χαρακτήρα τους όσο και τα δικαιώματα των εργαζομένων.

Ήρθε η ώρα, τα δύο σημαντικότερα λιμάνια της χώρας μας να ακολουθήσουν τις διεθνείς τάσεις των παγκοσμιοποιημένων αγορών και να αλλάξουν σελίδα. Ήρθε η ώρα, τόσο το λιμάνι του Πειραιά όσο και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης να αυξήσουν τη δυναμικότητά τους, να βελτιώσουν τις εγκαταστά-





Η κυβερνητική πρόταση ακολουθεί την πετυχημένη πορεία των μεγαλύτερων λιμανιών της ηπειρωτικής Ευρώπης, στα οποία οι συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα αποτελούν την πιο συνηθισμένη μορφή ανάπτυξης και προσέλκυσης επενδυτών. Η απόδοση των τεχνικών εγκαταστάσεων του ισπανικού λιμανιού της Αλχεθίρας μετά τη σύμπραξη αγγίζει το 90%, του λιμανιού του Ρότερνταμ το 84%, της Μασσαλίας το 80%, της Χάβρης το 79% και του Άμστερνταμ το 73%.

Σύμφωνα και με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (απάντηση επιτρόπου J. Barrot στην κοινοβουλευτική ερώτησή μου Νο P262), η παραχώρηση τμήματος των εμπορικών δραστηριοτήτων σε τρίτους παρόχους υπηρεσιών μπορεί να αυξήσει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα ενός λιμανιού συνολικά, αφού μειώνει τους φραγμούς εισόδου και τονώνει τον ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων. Το επιτυχημένο μοντέλο παραχώρησης εμπορικών δραστηριοτήτων λιμένων σε τρίτους παρόχους υπηρεσιών -η διαδικασία και οι όροι της οποίας ελέγχονται από την Επιτροπή- έχει σημαντική επίδραση στην οικονομική δραστηριότητα των λιμένων συνολικά, τα οικονομικά οφέλη της ο-

ποίας αγγίζουν το ποσό του 1 δισ. ευρώ σε βάθος χρόνου είκοσι ετών.

Ειδικά για την περίπτωση της Θεσσαλονίκης, παρ' όλο που η γεωγραφική θέση της πόλης την καθιστά πύλη στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, η σοβαρή έλλειψη υποδομών και εξειδικευμένου μηχανισμού στο λιμάνι είναι ένας από τους λόγους που την απομακρύνει από το στόχο της να γίνει το διαμετακομιστικό κέντρο της περιοχής. Δεδομένου ότι οι κρατικές επιχορηγήσεις αντίκεινται στην κοινοτική νομοθεσία περί κρατικών ενισχύσεων αλλά και του ότι η ΟΛΘ Α.Ε. δε δύναται να σηκώσει το βάρος τέτοιων επενδύσεων, το κενό αυτό καλείται να καλύψει ο στρατηγικός επενδυτής με υπερεπενδύσεις υποδομών και εξοπλισμού. Η παραχώρηση τμήματος των εμπορικών δραστηριοτήτων του λιμανιού σε τρίτους παρόχους θα λύσει προβλήματα όπως η αύξηση πελατών, η βελτίωση της παραγωγικότητας, η ένταξη της περιοχής σε ευρύτερες εφοδιαστικές αλυσίδες και η προσαρμογή στις νέες τεχνολογίες. Στα συγκριτικά πλεονεκτήματα του λιμανιού της Θεσσαλονίκης οφείλουμε να προσθέσουμε και το γεγονός πως, τουλάχιστον για τα επόμενα δέκα

χρόνια, θα είναι το μοναδικό λιμάνι της περιοχής στη Ζώνη του Ευρώ, που σημαίνει λιγότερη γραφειοκρατία και συναλλαγματικά κόστη.

Τα ίδια επιχειρήματα (γεωγραφική θέση, απαγόρευση κρατικών ενισχύσεων, ανάγκη επενδύσεων, προσαρμογή στις απαιτήσεις αυξανόμενου ανταγωνισμού για διεθνή φορτία) ισχύουν και για το λιμάνι του Πειραιά. Σε αυτή την περίπτωση, βέβαια, υπάρχει και το de facto πλεονέκτημα της αγοράς των 5 εκατομμυρίων καταναλωτών του λεκανοπεδίου που απαιτούν σταθερή ροή εμπορευμάτων σε χαμηλές και ανταγωνιστικές τιμές.

Οι ευκαιρίες εκσυγχρονισμού λίγες φορές παρουσιάζονται, και η Ελλάδα έχει μακρύ δρόμο ακόμα να διανύσει. Τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης και του Πειραιά μόνο κέρδος μπορούν να έχουν ακολουθώντας το δοκιμασμένο και επιτυχημένο μοντέλο παραχώρησης εμπορικών δραστηριοτήτων σε τρίτους, που εδώ και πολλά χρόνια έχουν υιοθετήσει οι μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις που διαθέτουν λιμενικές εγκαταστάσεις. Είμαστε στο σωστό δρόμο. Να μην κάνουμε πίσω. ☉



Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιμένει:

Οι τελικές αποφάσεις για την Ολυμπιακή δεσμεύουν την κυβέρνηση



Ο υπ. Μεταφορών & Επικοινωνιών
Κώστας Χατζηδάκης.

Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων επιβεβαίωσε στην πρόσφατη απόφασή του, στις 14 Φεβρουαρίου, ότι η Ελλάδα δεν έχει συμμορφωθεί με την απόφαση που εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2005 σχετικά με το θέμα της Ολυμπιακής. Στην απόφαση αυτή, και πάλι, διαπιστώνεται η χορήγηση παράνομης κρατικής ενίσχυσης προς την Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες αλλά και προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές και ζητείται η άμεση ανάκτηση της ενίσχυσης αυτής. Η συγκεκριμένη απόφαση του Δικαστηρίου αφορά την απόφαση της Επιτροπής της 14ης Σεπτεμβρίου 2005, στην οποία η Επιτροπή διαπίστωνε ότι η Ελλάδα είχε χορηγήσει, μεταξύ 2002 και 2005, παράνομη κρατική ενίσχυση προς την Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες και τις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Οι δύο αυτές εταιρείες έχουν αναλάβει,

αντιστοίχως, την επίγεια εξυπηρέτηση και τις πτητικές δραστηριότητες από τον ελληνικό κρατικό αερομεταφορέα Ολυμπιακή Αεροπορία. Η Επιτροπή διέταξε τότε την Ελλάδα να ανακτήσει την ενίσχυση από τους αποδέκτες. Μετά την παράλειψη της Ελλάδας να προβεί στην ανάκτηση αυτή, η Επιτροπή αποφάσισε στις 26 Απριλίου του 2006 να προσφύγει στο Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Η παρούσα απόφαση του Δικαστηρίου στηρίζει πλήρως τη θέση της Επιτροπής όσον αφορά τη μη συμμόρφωση της Ελλάδας με την απόφαση του 2005. Ο αντιπρόεδρος της Επιτροπής, Jacques Barrot, αρμόδιος για θέματα μεταφορών, μετά την απόφαση του Δικαστηρίου προέβη στην εξής δήλωση: «Ελαβα γνώση για την απόφαση αυτή, η οποία αποτελεί συνέχεια αρκετών αποφάσεων των ευρωπαϊκών δικαστηρίων και αποφάσεων της Επιτροπής για το

συγκεκριμένο θέμα. Επιβεβαιώνει την ανάγκη να υποβληθεί επείγοντως βιώσιμη και νομικά ισχυρή λύση. Αυτό θα είναι προς το συμφέρον του ευρωπαϊκού τομέα αερομεταφορών, των Ελλήνων καταναλωτών και φορολογουμένων, αλλά επίσης και των εργαζομένων στην Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρεσίες και στις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Είναι επίσης απαραίτητο, προκειμένου να διατηρηθεί η συνέχεια στην αεροπορική σύνδεση των απομακρυσμένων περιοχών της χώρας αυτής. Εφόσον δεν υπάρξει ταχεία συμμόρφωση, θα είμαι υποχρεωμένος να προτείνω στο Κολέγιο των Επιτρόπων να προσφύγει εκ νέου στο Δικαστήριο, ζητώντας την επιβολή προστίμων και περιοδικών χρηματικών ποινών».

Το χρονικό της αντιπαράθεσης της Επιτροπής με την Ο.Α. είναι μακρύ και γνωστό: Μεταξύ 1994 και 2000, η Επιτροπή έλαβε τρεις αποφάσεις με τις οποίες ενέκρινε τη χορήγηση δημόσιας ενίσχυσης για την αναδιάρθρωση της Ολυμπιακής Αεροπορίας. Η ενίσχυση ήταν στο πλαίσιο του κοινοτικού δικαίου περί ανταγωνισμού και επιβεβαιώνει την πρωταρχική «μεγαλοψυχία» των Βρυξελλών στις άσταλες κινήσεις των Αθηνών. Παρόμοιες ενισχύσεις έχουν επιτραπεί και σε άλλους ευρωπαϊκούς κρατικούς αερομεταφορείς, πάντα όμως κάτω από ένα συστηματικό και αυστηρό πλαίσιο επιθεώρησης και ελέγχου από τα κοινοτικά όργανα. Παρά την έγκριση της αρχικής επιδότησης, όμως, το Δεκέμβριο του 2002 η Επιτροπή διαπίστωσε ότι είχε χορηγηθεί στην αεροπορική εταιρεία περαιτέρω μη εγκεκριμένη κρατική ενίσχυση προς την Ο.Α. και ζήτησε από την Ελλάδα να προβεί σε ανάκτησή της. Η Ελλάδα δε συμμορφώθηκε με την απόφαση αυτή, η οποία εν τω μεταξύ έγινε δεκτή, στο μεγαλύτερο της μέρος, από το Πρωτοδικείο στις 12 Σεπτεμβρίου 2007.

Σχετικά με την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, ο υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών Κωστής Χατζηδάκης δήλωσε: «Η αρνητική απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων είναι ένας κρίκος που έρχεται να προστεθεί σε μια αλυσίδα καταδικαστικών αποφάσεων των τελευταίων ετών. Είναι μια εξέλιξη αναμφισβήτητα δυσάρεστη, η οποία ωστόσο δίνει έμμεσα απάντηση σε όσους -είτε σκόπιμα εί-

closed gauging



The HERMetric UTImeter Gtex is a portable electronic level gauge for closed gas tight operation.

The unit is used for custody transfer, inventory control measurement and free water detection on marine vessels. Connected to a HERMetric vapour control valve, the UTImeter Gtex avoids any gas release during operation and enables 3, optionally 4 measurements in one single operation, Ullage, Temperature, Oil-water interface level and Innage. We help you to protect the operator and the environment.

Honeywell

For more information visit our website
www.tanksystem.com or call +41 26 919 15 00

© 2008 Honeywell International, Inc. All rights reserved



τε από άγνοια- εξακολουθούν να υποστηρίζουν ότι η Ολυμπιακή δεν αντιμετωπίζει πρόβλημα. Σε κάθε περίπτωση, η απόφαση αυτή προστίθεται στις εξελίξεις του περασμένου Δεκεμβρίου, υπογραμμίζοντας τις δυσκολίες που έχουμε να αντιμετωπίσουμε.

Η κυβέρνηση έχει ήδη εκφράσει τη σαφή της βούληση για την εξεύρεση μιας δικαίης και βιώσιμης λύσης για το μέλλον της Ολυμπιακής εντός του 2008. Η προσπάθεια που βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη, κινείται πάνω σε τρεις βασικούς άξονες προτεραιότητας: Τη συνέχιση των διαπραγματεύσεων με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη δυνατή λύση. Την ανάπτυξη ειλικρινούς διαλόγου με τους εργαζόμενους με βάση τις ήδη διατυπωθείσες δεσμεύσεις της κυβέρνησης για τους ίδιους. Και τέλος, την αναζήτηση ενός νέου εταιρικού σχήματος, το οποίο θα είναι συμβατό με την ευρωπαϊκή νομοθεσία και θα μπορεί να προσελκύσει αξιόπιστους επενδυτές.

Όπως ήδη έχω τονίσει, θέλουμε να κρατήσουμε το όνομα και το σήμα της Ολυμπιακής. Δε θέλουμε να κρατήσουμε τα προβλήματα και τα χρέη».

Ο υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, Κωστής Χατζηδάκης, ερωτηθείς για τις εξελίξεις στην Ολυμπιακή, είχε επισημάνει τέσσερις δεσμεύσεις τον περασμένο Δεκέμβριο, όταν και πρωτάρχησαν οι αντιδράσεις και η παραπληροφόρηση:

Πρώτον: Κανείς εργαζόμενος δε θα βρεθεί χωρίς δουλειά. «Αυτό το υπογραμμίζω ακόμα μία φορά, διότι θέλω να γίνει όσο πιο σαφές γίνεται. Το πρώτο πράγμα που μου είπε ο πρωθυπουργός στη συνάντησή μας που κάναμε και κουβεντιάσαμε για την Ολυμπιακή, είναι ότι «θα ξεκινήσεις από αυτό: Ό,τι και να συμβεί, κανείς εργαζόμενος δε θα πάει σπίτι του».

Το τονίζω αυτό. Κρατήστε το, όποτε υπάρξει λύση, εάν δεν τιμήσουμε τη δέσμευση αυτή μπορείτε να το χρησιμοποιήσετε εναντίον μας. Τι άλλο να κάνω; Είναι δέσμευση και δική μου και του πρωθυπουργού».

Δεύτερον: Τα νησιά μας δε θα μείνουν χωρίς κάλυψη, όποια και να είναι η λύση. «Θα καλύπτονται τα νησιά μας. Το λέω, διότι είδα και κάποια ρεπορτάζ στα οποία ρωτούσαν κατοίκους των νησιών μας «πώς θα αισθανθείτε αν μείνετε χωρίς κάλυψη». Προφανώς θα αισθανθούν αρνητικά, όπως θα αισθανθώ και εγώ πρώτος. Αλλά δεν

πρόκειται να μείνουν χωρίς κάλυψη. Το είπα άλλωστε και ο εκπρόσωπος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Είναι δέσμευση και δική τους. Όχι μόνο δική μας».

Τρίτον: Οι φορολογούμενοι δε θα χρειαστεί να βάζουν άλλο πια το χέρι στην τσέπη. Σήμερα το συσσωρευμένο χρέος του ομίλου της Ολυμπιακής ίσως αγγίζει τα 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ. «Παρά το ότι έγινε διαγραφή όλων των χρεών το 1994, λόγω της συνολικής ρυθμίσεως της Ευρωπαϊκής Ένωσης τότε, το γνωστό οπεν time-last time, δηλαδή πρώτη και τελευταία φορά.

Από εκεί και μετά έχουν συσσωρευτεί 2,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Δεν είναι δικό μου έλλειμμα αυτό. Είναι έλλειμμα των Ελλήνων πολιτών, είναι χρέος των Ελλήνων πολιτών. Πρέπει λοιπόν να περάσουμε σε ένα νέο υγιές σχήμα, το οποίο να στέκεται στον ανταγωνισμό και το οποίο να μην παράγει ελλείμματα, να μη συντηρεί την αβεβαιότητα που δημιουργεί εδώ και πάρα πολλά χρόνια το σημερινό σχήμα στους ίδιους τους εργαζόμενους της εταιρείας».

Τέταρτον: Σε καμία περίπτωση δε θα δεχθούμε να υπάρξει μονοπώλιο στον τομέα των αερομεταφορών στην Ελλάδα. Θα υπάρχει και μία εταιρεία, η καινούργια Ολυμπιακή, η οποία θα δίνει το δικαίωμα της επιλογής στους επιβάτες.

«Κανείς δεν εύχεται να κλείσει η Ολυμπιακή. Ούτε κι εγώ. Για ποιο λόγο άλλωστε; Όλοι είμαστε συναισθηματικά συνδεδεμένοι με την Ολυμπιακή, όλοι θέλουμε να υπάρχουν πολλές εταιρείες, δύο τουλάχιστον, για να υπάρχει το δικαίωμα επιλογής των επιβατών. Και γι' αυτόν το λόγο, αυτό για το οποίο αγωνιζόμαστε είναι ένα νέο υγιές σχήμα, μια άλλη υγιής Ολυμπιακή, που θα σταθεί στον ανταγωνισμό και θα δίνει το δικαίωμα επιλογής στους επιβάτες χωρίς να φορτώνει χρέη στους φορολογούμενους. Αυτή είναι η κυβερνητική πολιτική».

Μετά από απόφαση του Δικαστηρίου το Μάιο του 2005, στην οποία επιβεβαιώνεται η μη συμμόρφωση με την απόφαση του 2002, η Επιτροπή κατέθεσε προσφυγή στο Δικαστήριο ζητώντας την επιβολή προστίμων και περιοδικών χρηματικών ποινών στην Ελλάδα, σύμφωνα με το άρθρο 228 της Συνθήκης. Στις 19 Δεκεμβρίου 2007, η Επιτροπή κίνησε νέα επίσημη διαδικασία έρευνας για εικαζόμενη παράνομη ενίσχυση προς τις Ολυμπιακές Αερογραμμές και την Ολυμπιακή Αεροπορία - Υπηρρεσίες από το 2005. ☉



CERTIFIED MARITIME TRAINING CENTER

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

- | | |
|---|---|
| 5-DAY BRM WITH EXTENSIVE BRIDGE SIMULATOR | 2-DAY LEADERSHIP & MANAGEMENT PRINCIPLES IN SHIPPING |
| 4-DAY BRM BTM THEORY | 3-DAY HUMAN RESOURCE MANAGEMENT |
| 5-DAY ADVANCED BRIDGE WATCHKEEPING | 2-DAY PERSONNEL PERFORMANCE APPRAISAL |
| 5-DAY ADVANCED OIL TANKER SAFETY | 3-DAY COMPANY & SHIP SECURITY OFFICER |
| 5-DAY ADVANCED CHEMICAL TANKER SAFETY | 4-DAY PORT FACILITY SECURITY OFFICER |
| 3-DAY ERM - ENGINE ROOM RESOURCE MANAGEMENT WITH ER SIMULATOR | 1-DAY INCIDENT INVESTIGATION & ROOT CAUSE ANALYSIS |
| 2-DAY RISK ASSESMENT & MANAGEMENT IN SHIPPING | 2-DAY GYRO & MAGNETIC COMPASSES |
| 2-DAY CRISIS MANAGEMENT - MEDIA HANDLING TRAINING | 5-DAY ADVANCED BRIDGE WATCHKEEPING WITH EXTENSIVE BRIDGE SIMULATOR |
| 3-DAY DAMAGE STABILITY & RESIDUAL STRENGTH | 5-DAY ADVANCED OIL TANKER SAFETY WITH CARGO HANDLING SIMULATOR |
| 2-DAY ISM IMPLEMENTATION/INTERNAL AUDITOR | 5-DAY ADVANCED CHEMICAL TANKER SAFETY WITH CARGO HANDLING SIMULATOR |
| 2-DAY ISO 9001:2000 & ISO 14001:2004 | 3-DAY MARINE ENVIRONMENTAL AWARENESS & MANAGEMENT |
| 4-DAY ECDIS WITH SIMULATOR | 3-DAY SHIPBOARD SAFETY OFFICER |
| 5-DAY ADVANCED CARGO HANDLING WITH SIMULATOR | 3-DAY BULK CARRIER SAFETY & INSPECTIONS |
| 2-DAY BRM REFRESH WITH EXTENSIVE BRIDGE SIMULATOR | 1-DAY MANAGEMENT OF CHANGE |
| 1-DAY TMSA REQUIREMENTS & IMPLEMENTATION PRACTICES | PSYCHOMETRIC SEAFARER ASSESSMENTS |
| 3-DAY ADVANCED SHIP HANDLING WITH EXTENSIVE BRIDGE SIMULATOR | MARLINS ENGLISH LANGUAGE ASSESSMENT FOR MARINERS |



K. C. LYRINTZIS
GROUP

QMS_{MTC}

MARITIME TRAINING CENTER



CERTIFIED
Maritime Training Center

26, Akti Poseidonos - 185 31 Piraeus, T: +30 210 9530680, F: +30 210 9531120-1, E: info@kclgroup.gr, www.kclgroup.gr

Σπύρος Καπράλος:

**Το Χρηματιστήριο Αθηνών μπορεί να στηρίξει
οποιαδήποτε ναυτιλιακή εταιρεία**

Συνέντευξη του **Σπύρου Καπράλου**, Προέδρου Χρηματιστηρίου Αθηνών

Η διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου και η αλλαγή του κανονισμού του Χρηματιστηρίου Αθηνών δε διαφέρει σε τίποτα από αυτό

των χρηματιστηρίων του εξωτερικού, δηλώνει ο πρόεδρος του Χ.Α. Σπύρος Καπράλος, εκτιμώντας ότι η ελληνική αγορά είναι εξίσου ελκυστική, η δε ρευστότητα που υπάρχει είναι ικανή για να στηρίξει οποιαδήποτε ναυτιλιακή εταιρεία, οποιουδήποτε μεγέθους.

- Για ποιο λόγο οι ναυτιλιακές εταιρείες και κυρίως αυτές που ασχολούνται με την ποντοπόρο ναυτιλία, δεν έχουν δείξει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την εισαγωγή τους στο Χρηματιστήριο Αθηνών;

Θα έλεγα ότι είναι θέμα μιας διπλής συγκυρίας. Μέχρι πριν από δύο χρόνια, το θεσμικό πλαίσιο για την εισαγωγή των εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας στο Χρηματιστήριο Αθηνών ήταν πολύ ανελαστικό, σχεδόν απαγορευτικό.

Θα πρέπει επίσης να λάβουμε υπ' όψιν ότι, την τετραετία 2000 - 2004, υπήρξε έντονη ύφεση στο ελληνικό Χρηματιστήριο, η οποία συνοδεύτηκε από έλλειψη ρευστότητας, με αποτέλεσμα να έχει δημιουργηθεί δυσπιστία στην εφοπλιστική κοινότητα για τη δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων από το Χ.Α.

Στο τέλος του 2005 τροποποιήσαμε τόσο τον κανονισμό του Χρηματιστηρίου Αθηνών όσο και το νόμο για τις Εταιρείες Επενδύσεων στην Ποντοπόρο Ναυτιλία (ΕΕΠΝ). Κυριότερη αλλαγή ήταν η κατάργηση της διάταξης που απαιτούσε τη σύσταση ελληνικής ΕΕΠΝ ως αποκλειστικό όχημα για την εισαγωγή των ναυτιλιακών εταιρειών στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Έτσι, με το νέο πλαίσιο, οποιαδήποτε εταιρεία, ακόμα και μια αλλοδαπή offshore, με όσα πλοία και αν διαθέτει και ανεξαρτήτως σημαίας, δύναται να εισαχθεί στο Χ.Α.

Στο μεταξύ, βέβαια, είναι αλήθεια ότι είχε χαθεί μια μεγάλη ευκαιρία. Η ραγδαία ανάπτυξη της ποντοπόρου ναυτιλίας κατά τη διάρκεια της τελευταίας οκταετίας οδήγησε αρκετές από τις εταιρείες στην αναζήτηση κεφαλαίων μέσω του Χρηματιστηρίου. Τα αμερικανικά χρηματιστήρια ήταν πιο έτοιμα για να υποδεχτούν τις ναυτιλιακές εταιρείες. Έτσι, οι περισσότερες από αυτές οδηγήθηκαν είτε στο New York Stock Exchange είτε στο Nasdaq.

Σήμερα, λοιπόν, ύστερα από τόσα χρόνια, έχει δημιουργηθεί μια άτυπη παράδοση που οδηγεί τις ναυτιλιακές εταιρείες στα χρηματιστήρια αυτά.

- Στο παρελθόν, ορισμένες ποντοπόρες εταιρείες είχαν δείξει έμπρακτο ενδιαφέρον για να εισαχθούν στο Χ.Α. Γνωρίζετε ποιοι παράγοντες έδρασαν ανασταλτικά και απέτρεψαν την ολοκλήρωση της εισαγωγής αυτών των εταιρειών;

Όπως προανέφερα, πρόκειται καθαρά για θέμα θεσμικού πλαισίου. Πέραν αυτού, σύμφωνα με πληροφορίες των ίδιων των εταιρειών της ποντοπόρου ναυτιλίας, στους αναδόχους του εξωτερικού υπάρχουν εξειδικευμένα τμήματα, τα οποία ασχολούνται συνεχώς τόσο με την προσέλκυση εταιρειών στα Χρηματιστήρια της Νέας Υόρκης και του Λονδίνου, όσο και με αναλύσεις του κλάδου, ενώ αντιθέτως οι Έλληνες ανάδοχοι, μην έχοντας αναπτύξει τεχνογνωσία στους παραπάνω τομείς, είναι πιο διστακτικοί στην ώθηση εταιρειών στην ελληνική δευτερογενή αγορά, φοβούμενοι την κυκλικότητα του ναυτιλιακού κλάδου και προσφέροντας για το λόγο αυτό λιγότερο ανταγωνιστικές αποτιμήσεις σε σχέση με αυτές των ξένων αναδόχων.

Τέλος, καταλυτική υπήρξε και η άποψη στο θέμα αυτό μερικών παλαιών, παραδοσιακών εφοπλιστών, οι οποίοι, θέλοντας να κρατήσουν χαμηλό προφίλ στην πατρίδα τους και φοβούμενοι ενδεχόμενη «κακή δημοσιότητα» σε περίπτωση που υπάρξει «γύρισμα» στο ναυτιλιακό κλάδο, προτίμησαν να εισαγάγουν τις εταιρείες τους στα χρηματιστήρια του εξωτερικού



και ακόμα να τις κρατήσουν μακριά από αυτά.

■ Ποιες προϋποθέσεις θεωρείτε ότι θα έκαναν ελκυστική την προσέλκυση των ναυτιλιακών εταιρειών και κατά πόσο η διοίκηση του Χ.Α. έχει εργαστεί γι' αυτές;

Το θεσμικό πλαίσιο έτσι όπως έχει διαμορφωθεί με την αλλαγή του κανονισμού λειτουργίας του Χ.Α. δε διαφέρει σε τίποτα από αυτό των χρηματιστηρίων του εξωτερικού. Όσες «ιδιομορφίες» είχαμε έχουν καταργηθεί. Κατά συνέπεια, θεωρώ ότι η αγορά μας είναι πλέον εξ ίσου ελκυστική.

Θα αναφέρω, για παράδειγμα, ότι στο νέο κανονισμό μας προβλέπονται εύκολα εφαρμόσιμες αρχές εταιρικής διακυβέρνησης, οι οποίες δεν επιβαρύνουν τις εταιρείες με το υψηλό κόστος που προκύπτει από την εναρμόνιση με το Sarbanes-Oxley Act στα αμερικανικά χρηματιστήρια. Γενικότερα το κόστος εισαγωγής και παραμονής στην ελληνική αγορά είναι πλέον αισθητά χαμηλότερο από αυτό των χρηματιστηρίων του εξωτερικού. Ο χρόνος εισαγωγής για μια εταιρεία έχει μειωθεί στους δύο μήνες από την υποβολή του φακέλου, λαμβάνοντας υπ' όψιν τη συμβολή του αναδόχου και συμβούλου έκδοσης.

Σημαντική, επίσης, είναι και η θέση που θα έχουν οι ναυτιλιακές εταιρείες στο Χ.Α. σε σχέση με τις άλλες αγορές. Διότι μια ναυτιλιακή εταιρεία που έχει κεφαλαιοποίηση πάνω από 500 εκατ. ευρώ θα είναι μια από τις μεγάλες εταιρείες της ελληνικής αγοράς και θα συμμετέχει σε κάποιον από τους δύο μεγάλους δείκτες του Χ.Α. Αντιθέτως, σε ένα μεγάλο χρηματιστήριο του εξωτερικού, χάνεται μέσα στο πλήθος των εισηγμένων εταιρειών.

■ Με δεδομένο το βομβαρδισμό που δέχονται οι ναυτιλιακές εταιρείες από τα τμήματα marketing των διεθνών χρηματιστηρίων, έχουν δρομολογηθεί αντίστοιχες κινήσεις του Χ.Α. για την προσέγγισή τους;

Βεβαίως και έχουν γίνει από το Χρηματιστήριο Αθηνών κινήσεις για την προσέλκυση ναυτιλιακών εταιρειών. Έχουν πραγματοποιηθεί συναντήσεις με διάφορες εταιρείες και συζητήσεις προκειμένου να παρουσιαστεί αναλυτικά η δυνατότητα εισαγωγής τους στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Επίσης, κατά το τελευταίο χρονικό διάστημα το Χ.Α. συμμετέχει σε θεματικά συνέδρια και προβάλλεται με δημοσιεύσεις στο διεθνές και τον εγχώριο Τύπο. Από την άλλη πλευρά, όμως, οι κινήσεις μας οφείλουν να είναι συνετές και προσεκτικές. Και αυτό, διότι είναι σε όλους γνωστό ότι η ναυτιλία είναι ένας άκρως κυκλικός κλάδος με εποχές ύφεσης και συνεπώς με αναπόφευκτες επιπτώσεις στο θέμα της αποτίμησης και στη συνέχεια της διαπραγμάτευσης της μετοχής της.

■ Υπάρχει η τεχνογνωσία και η οικονομική επιφάνεια στον Έλληνα επενδυτή προκειμένου να στηρίξει μια μετοχή ναυτιλιακής εταιρείας, που αναζητά αύξηση κεφαλαίου αντίστοιχη με αυτή που επιθυμεί σε άλλα διεθνή χρηματιστήρια;

Κατ' αρχήν θεωρώ ότι υπάρχουν Έλληνες επενδυτές που έχουν και τις γνώσεις αλλά και την οικονομική επιφάνεια για να στηρίξουν μετοχές ναυτιλιακών αγορών στο Χ.Α. Άλλωστε, το Χρηματιστήριο Αθηνών πλέον είναι διεθνοποιημένο και δε «στηρίζεται» μόνο στον Έλληνα επενδυτή.

Η συνολική κεφαλαιοποίηση των εισηγμένων εταιρειών της αγοράς μας προσεγγίζει πλέον τα 170 δισεκατομμύρια ευρώ, με το 52% της οποίας να βρίσκεται στα χέρια ξένων θεσμικών επενδυτών. Το 2007 πραγματοποιούνταν κατά μέσον όρο συναλλαγές που προσέγγιζαν τα 480 εκατομμύρια ευρώ ημερησίως. Το 60% των καθημερινών συναλλαγών πραγματοποιείται από ξένους θεσμικούς επενδυτές. Η καθαρή εισροή κεφαλαίων από το εξωτερικό στην ελληνική αγορά κατά τη διάρκεια των τελευταίων τριών ετών προσεγγίζει τα 17 δισεκατομμύρια ευρώ.

Θα αναφέρω, επίσης, ότι στο τέλος του 2007, στην αγορά μας ήταν εισηγμένες πάνω από 30 εταιρείες με κεφαλαιοποίηση άνω του 1 δισεκατομμυρίου ευρώ εκάστη, ενώ υπήρχαν 5 εταιρείες που είχαν κεφαλαιοποίηση άνω των 10 δισεκατομμυρίων ευρώ εκάστη.

Η απάντηση λοιπόν στην ερώτησή σας είναι καταφατική: Υπάρχει ρευστότητα στο Χρηματιστήριο Αθηνών για να στηρίξει οποιαδήποτε ναυτιλιακή εταιρεία, οποιουδήποτε μεγέθους. Ενδεικτικά σημειώνω ότι, το 2006, η Εθνική Τράπεζα άντλησε από την αγορά μας κεφάλαια ύψους 3,5 δισεκατομμυρίων ευρώ και την επόμενη χρονιά η Marfin Investment Group άντλησε κεφάλαια ύψους 5,2 δισεκατομμυρίων ευρώ, πραγματοποιώντας μια από τις μεγαλύτερες αυξήσεις μετοχικού κεφαλαίου που πραγματοποιήθηκαν το 2007 σε παγκόσμιο επίπεδο.

Top Tankers becomes Top Ships.
Always on top!

int.



THE
sky is
the limit!



Top Tankers Inc., the leader in crude and oil transportation, is changing to **TOP SHIPS Inc.**, reflecting progress and prominence. Carrying your valuable cargoes with the same care, **TOP SHIPS** guarantees ultimate protection and reliability. With sheer respect to the environment, **TOP SHIPS Inc.** continues providing superior services, meeting your every need. Your world is our world and our future reward is your future satisfaction. Wherever you are, all points of the compass lead to **TOP SHIPS Inc.**

NASDAQ
LISTED



TOP SHIPS inc.

1, VASSILISSIS SOFIAS STR. & MEGALOU ALEXANDROU STR., 151 24 MAROUSSI, GREECE
TEL.: +30210-81.28.000, FAX: +30210-61.41.263, E-MAIL: ops@topships.org

www.topships.org

Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες στα διεθνή χρηματιστήρια

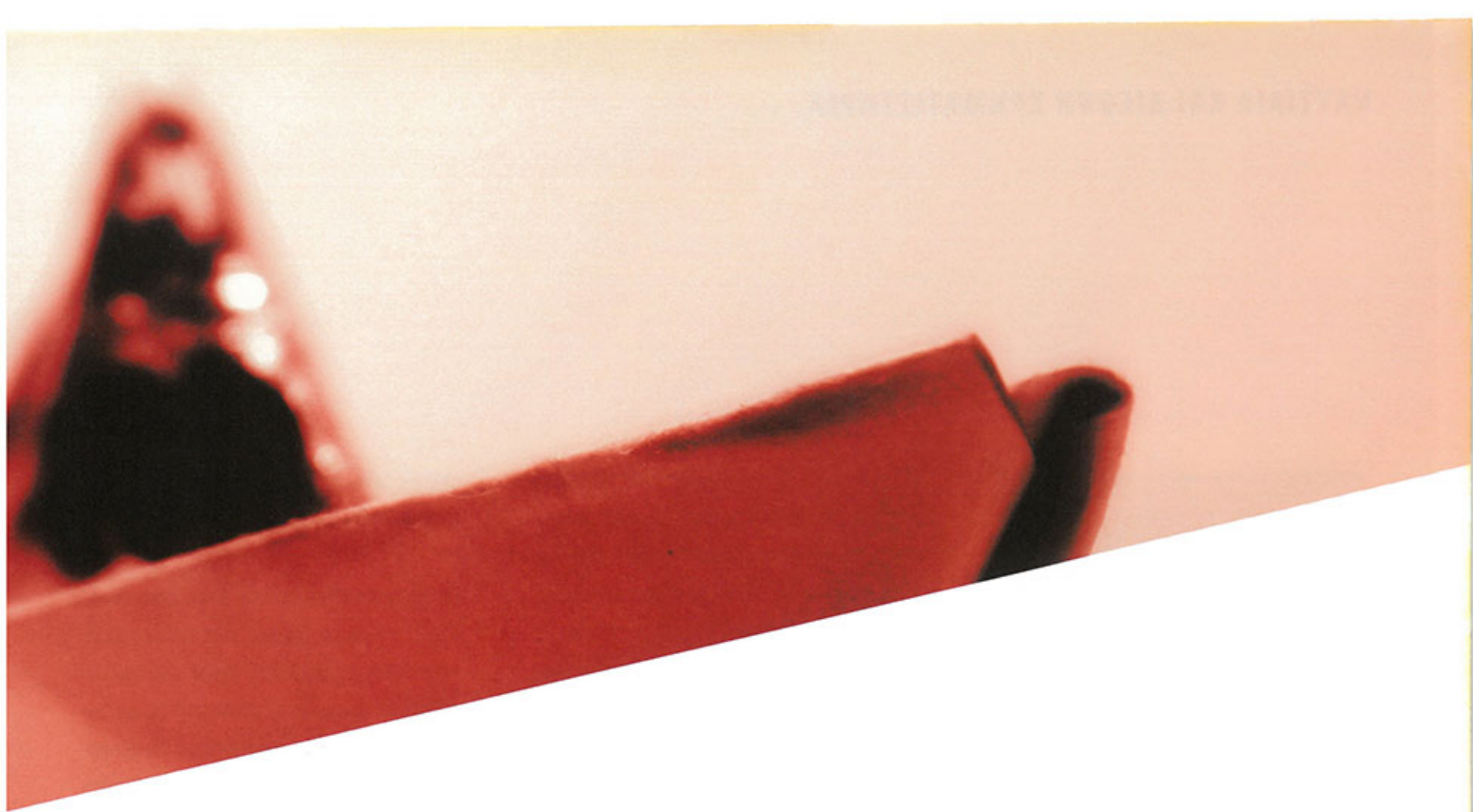
Προκλήσεις, αναζητήσεις και προσδοκίες

Μέσα στη μακρόχρονη ιστορία της η ελληνική ναυτιλία κατάφερε να φτάσει σε κυρίαρχη θέση στον παγκόσμιο χάρτη. Λίγο ο χαρακτήρας του «θαλασσοκατακτητή» Έλληνα, λίγο η ναυτοσύνη του, λίγο η ιδιαιτερότητά του να απορροφά το υψηλού κινδύνου ρίσκο των ναυλαγορών, όλα μαζί συνέθεσαν το ιδανικό μείγμα για να μπορούμε να θαυμάζουμε και να αυτοθαυμαζόμαστε για την εντυπωσιακή πορεία της ναυτιλίας μας. Στα πολλά, όμως, χαρακτηριστικά που δικαιολογούν την επίτευξη του αποκαλούμενου «ελληνικού ναυτιλιακού θαύματος», πρέπει να τονιστούν η επιμονή και η άμεση ή και ραγδαία ανταπόκριση στις υπαγορευόμενες από τη διεθνή αγορά αλλαγές. Και για να αφήσω τις γενικότητες, θεωρώ αυτά τα δύο χαρακτηριστικά τα βασικά «κλειδιά» των Ελλήνων εφοπλιστών στο άνοιγμα της πόρτας των μεγάλων και σοβαρών χρηματιστηριακών αγορών.



Του Γιώργου Ξηραδάκη

Managing Director
XRTC Business Consultants



Χωρίς να μπαίνουμε σε στατιστικές αναλύσεις, μετράμε γύρω στις 30 εταιρείες να είναι εισηγμένες στα χρηματιστήρια των Ηνωμένων Πολιτειών, του Ηνωμένου Βασιλείου και της Σιγκαπούρης και αρκετά δισεκατομμύρια δολάρια επενδυμένα σε αυτές από πολλούς, μεγάλους και μικρούς επενδυτές από όλη την οικουμένη. Για τα τελευταία τριάντα χρόνια δεν ήταν η πρώτη φορά που οι Έλληνες πλοιοκτήτες προσπάθησαν να φλερτάρουν τα ξένα χρηματιστήρια. Ήταν η τέταρτη και η πιο πετυχημένη. Και κανείς δεν μπορεί να πει ότι η μετά το 2003 εποχή ήταν η μόνη στην τριακονταετία στην οποία οι συνθήκες της αγοράς ευνοούσαν τις εισαγωγές ναυτιλιακών σχημάτων. Απλά ήρθε ο καιρός που οι Έλληνες κατάλαβαν τη νέα τάξη πραγμάτων, πέρασαν από το οικογενειακό μοντέλο διαχείρισης στον απαιτούμενο από τη διεθνή αγορά εταιρικό εκσυγχρονισμό και όσοι το επιθυμούσαν παρουσιάστηκαν *antes portas* στα μεγάλα χρηματιστήρια, έτοιμοι να πουλήσουν μέρος των εταιρειών τους, ανοίγοντας την αγκαλιά τους σε νέους επενδυτές και να ατενίσουν το μέλλον

τους με πλήρη σιγουριά και θέληση για σκληρή εργασία στη διαχείριση των εταιρειών τους.

Και ξαφνικά πολλά αλλάζουν. Πολλές από τις αλλαγές που έχουν συμβεί δεν μπορούν ακόμη να μετρηθούν. Ο λόγος είναι πως, αν δε συμβεί ένας πλήρης κύκλος της ναυτιλιακής αγοράς, κανείς δεν μπορεί με σιγουριά να προβλέψει πώς θα αντιδράσουν οι νέοι για τη ναυτιλιακή αγορά επενδυτές ή ακόμη και οι ρυθμιστές και οι αναλυτές της ναυτιλιακής χρηματιστηριακής αγοράς. Για τους δύο τελευταίους μπορούμε να πούμε ότι τα πρόσωπά τους φάνηκαν ξεκάθαρα. Οι ολοένα αυξημένες υποχρεώσεις που έχουν ανακύψει για τις ναυτιλιακές εταιρείες επιβεβαιώνουν ότι κανείς δεν τις αφήνει στην τύχη τους, αλλά ολοένα και επιζητείται η απόλυτη διαφάνεια αυξάνοντας κατά πολύ το διαχειριστικό κόστος των εταιρειών και προστατεύοντας κατά το δυνατόν τους επενδυτές από τον ασυνήθιστο γι' αυτούς ναυτιλιακό κίνδυνο. Παράλληλα, οι αναλυτές κατά την τελευταία πενταετία για πρώτη φορά δείχνουν την απαιτούμενη σοβαρότητα στην αγορά, και οι Έλλη-

νες εφοπλιστές νιώθουν ολοένα και καλύτερα αφού η διαφάνεια που παρέχουν τους οδηγεί από την απομόνωση του μοναχικού καραβοκύρη που έγερνε από τα ρίσκα του, στην επικοινωνία με μια απρόσωπη αγορά, πλην όμως μίαν αγορά που γνωρίζει και φαινομενικά αντιλαμβάνεται το ναυτιλιακό κίνδυνο.

Αυτό βεβαίως θα βοηθήσει πολύ στην ορθολογική αντιμετώπιση της τυχούσας πτώσης της αγοράς, αλλά το βέβαιο είναι ότι η συμπεριφορά των επενδυτών όπως συμβαίνει και σε άλλες αγορές αποτελεί πρόκληση για τον τιμονιέρη της επιχείρησης, που στην περίπτωση μας είναι ο εισηγμένος Έλληνας εφοπλιστής.

Στην άλλη όψη του νομίσματος, βεβαίως, στην παρούσα φάση διαπιστώνεται η ευκολία στην πρόσβαση στο κεφάλαιο και στη χρηματοδότηση των εταιρειών. Σε μια αγορά όπου όλοι διαπιστώνουν μείωση της τραπεζικής στήριξης, οι εισηγμένες εταιρείες δε φαίνονται να αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα πέραν του αυξανόμενου κόστους χρηματοδότησης, που ουσιαστικά



δεν οφείλεται στην αύξηση του ναυτιλιακού ρίσκου παρά μόνο στην άσχημη κατάσταση του παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος, λόγω του επονομαζόμενου credit crunch. Βεβαίως, προς το παρόν και λόγω των γενικότερων ανακατατάξεων στις διεθνείς χρηματαγορές, διαπιστώνεται μια σοβαρή κάμψη στη δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων. Το παρήγορο βεβαίως είναι ότι παρά τη γενικότερη εύθραυστη ψυχολογία που επικρατεί, οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν σύμμαχό τους την καλή ακόμη αγορά και προσδοκούν τη μερική αλλαγή του κλίματος ή τη διαφοροποίησή τους από το γενικό κλίμα - πράγμα δύσκολο, με στόχο την άντληση κεφαλαίων για την εκπλήρωση των επενδυτικών προγραμμάτων. Άλλοι πάλι κοιτάζουν εναλλακτικές επενδύσεις των εισηγμένων εταιρειών με στόχο να στρέψουν την προσοχή των επενδυτών σε νέες αγορές με διαφορετικής μορφής ρίσκο.

Αν μείνουμε όμως στη νέα πραγματικότητα, οι προκλήσεις που διαπιστώνονται δεν πα-

ραμένουν στη στενή έννοια της ανάπτυξης της ίδιας καθαυτής της εταιρείας με νέες επενδύσεις σε πλοία και μόνο. Από την αρχή της εισαγωγής της πρώτης δεκάδας των εταιρειών πολλοί είναι αυτοί που υποστηρίζουν την έναρξη των πρώτων κυμάτων συγχωνεύσεων και εξαγορών στην ελληνική ναυτιλία. Πρόσφατα επισημοποιήθηκε μια συγχώνευση μέσω εξαγοράς, αλλά αρκετές είναι οι συζητήσεις για περαιτέρω κινήσεις. Εδώ ίσως θα πρέπει να διαφοροποιήσει κάποιος τις δυνατότητες συγχωνεύσεων μεταξύ δύο παραδοσιακών, ισχυρών ναυτιλιακών ονομάτων, όπου οι πιθανότητες να συμβεί κάτι τέτοιο είναι ακόμη περιορισμένες λόγω των δυνατοτήτων αυτών των ονομάτων. Βεβαίως, από τη στιγμή που ωριμάζουν ολοένα και περισσότερο όλοι στις επιχειρηματικές κινήσεις μέσω των χρηματιστηρίων, είναι βέβαιο ότι δε θα αργήσει πολύ κι αυτή η στιγμή. Κι εδώ θα είναι η μεγάλη τομή αλλά και πρόκληση για την ελληνική ναυτιλία.

Η συνέχεια της ανοδικής πορείας της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας των εισηγμένων εταιρειών θα συνεχίσει να είναι δύσκολη και κοπιαστική όπως και μέχρι σήμερα. Η αυξανόμενη εποπτεία της εταιρικής διαφάνειας, η εξάρτηση της ναυτιλιακής επιχειρηματικής κίνησης από την κατάσταση των αγορών και η γενικότερη οικονομική αναστάτωση είναι τα βασικά προβλήματα που επηρεάζουν σοβαρά την επιχειρηματική δράση των εφοπλιστικών γραφείων. Παράλληλα, υπάρχουν και άλλα θέματα που αναζητούν λύσεις. Χαρακτηριστικό το παράδειγμα της έλλειψης έμπειρων στελεχών, κυρίως Ελλήνων, που θα πρέπει να έχουν

τόσο χρηματιστηριακή όσο και ναυτιλιακή εμπειρία, αλλά και άλλων εξειδικευμένων στελεχών.

Τα πλεονεκτήματα που παρέχουν οι ελληνικές εισηγμένες εταιρείες είναι η μέχρι σήμερα πορεία τους στη ναυτιλιακή αγορά, που παρά το γεγονός ότι παρέμεινε σε υψηλά επίπεδα από την αρχή της εισόδου των περισσότερων στα χρηματιστήρια κι έτσι παρουσιάζονται σταθερά κερδοφόρες, οι επιχειρηματικές κινήσεις τεράστιων κεφαλαίων ήταν όλες σωστές. Φάνηκε ξεκάθαρα η επιβεβαιωμένη ναυτιλιακή εμπειρία. Παράλληλα, ο Έλληνας εφοπλιστής αρχίζει να μη διαφοροποιεί την εισηγμένη εταιρεία του από τη μη εισηγμένη. Συνηθίζοντας την εταιρική διακυβέρνηση, του δίνεται η δυνατότητα της επιχειρηματικής ευελιξίας που έχει και στη μη εισηγμένη εταιρεία του, πλεονέκτημα που θα του φανεί χρήσιμο σε περίπτωση διόρθωσης του ναυτιλιακού κύκλου.

Η επιτυχημένη γενικότερα πορεία έως τώρα και η σταθερή προσήλωση στους σκληρούς κανόνες των χρηματιστηριακών αγορών των εισηγμένων ελληνικών εταιρειών αποτελούν εχέγγυα για μελλοντικές νέες εισαγωγές στα διεθνή χρηματιστήρια. Αρκεί βεβαίως το γενικότερο κλίμα των αγορών να είναι το κατάλληλο. Οι Έλληνες εφοπλιστές γνωρίζουν πότε είναι αυτό, και απλά η οικονομική πλέον ευρωστία τους δίνει τη δυνατότητα να περιμένουν. ●





Test our limits

Spectra[®]
by **Honeywell**

- Ten times higher strength –to- Size Ratio than steel
- 40% stronger than aramid fiber
- Three times stronger than Polyester
- High level of security and protection according to OCIMF regulations
- Reduced maintenance cost compared to wire ropes
- Faster Mooring

Spectra[®] fiber 1000

Spectra high Molecular Weight Polyethylene
are the best ropes for

- Marine & industrial applications
- Performance yachting
- Aquaculture
- Commercial fishing
- Mountaineering

Usage of the Spectra rope

- Substitute of wire & steel mooring lines for Tankers
- Pennant lines for offshore rigs • Tow hawsers • Ship assist lines

KATRADIS GROUP

KATRADIS MARINE ROPES INDUSTRY S.A.

Find out more at www.katradis.com

HEAD OFFICE: 11 PSARON STR. 186 46 PIREAUS - GREECE
TEL.: + 30 210 4060 300, FAX.: + 30 210 4626268, email: info@katradis.com

Διεθνή χρηματιστήρια και χρηματοδότηση ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση αποτελεί τον κινητήριο μοχλό για την ανάπτυξη και την επέκταση της επιχειρηματικής δραστηριότητας των ναυτιλιακών εταιρειών, σε έναν κλάδο που παρουσιάζει πολλές ιδιαιτερότητες. Ειδικότερα, οι κύριες διαφορές της ναυτιλιακής χρηματοδότησης από τις άλλες μορφές χρηματοδότησης εντοπίζονται στην ένταση κεφαλαίου, στην κεφαλαιακή δομή και την πληροφόρηση, στους διαφορετικούς χρονικούς ορίζοντες δανειστών και δανειζόμενων και στην κυκλικότητα και την έντονη μεταβλητότητα της αγοράς.

Του Εμμανουήλ Γ. Καβουσανού

Ph.D., καθηγητή Χρηματοοικονομικής

Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών,

διευθυντή M.Sc./PhD στη Λογιστική και Χρηματοοικονομική
τμήμα Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής



Του Ηλία Δ. Βισβίκη

Ph.D., επίκουρου καθηγητή Χρηματοοικονομικής

ALBA Graduate Business School,

ακαδημαϊκού διευθυντή MBA in Shipping





Παραδοσιακά, οι τράπεζες διαδραματίζουν έναν από τους πιο σημαντικούς ρόλους στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση, παρέχοντας αυξημένους οικονομικούς πόρους στη βραχυ-, μεσο-μακροπρόθεσμη περίοδο. Εκτός από την παροχή κεφαλαίων για την απόκτηση πλοίων, οι τράπεζες προσφέρουν κεφάλαια για την αντιμετώπιση των λειτουργικών αναγκών, καθώς και για την παρακολούθηση των απαραίτητων εργασιών (παρακολούθηση και κάλυψη άλλων δανειακών υποχρεώσεων κ.ά.) που έχουν ανεξαιρέτως όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες. Πρόσθετα, αναπτύσσουν πλήθος άλλων βοηθητικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένων της συλλογής/πληρωμής των ναύλων, του χειρισμού ξένων δολοχησίων, της παροχής πληροφοριών και οικονομικοτεχνικών συμβουλών κ.ά. Ωστόσο, από το τέλος της δεκαετίας του 1980¹, παρατηρείται η εισαγωγή ναυτιλιακών εταιρειών σε χρηματιστηριακές αγορές ανά τον κόσμο ως ένας εναλλακτικός τρόπος άντλησης σημαντικών κεφαλαίων για τις επιχειρήσεις, πέρα από τον παραδοσιακό τραπεζικό δανεισμό. Πρόσθετα, η αναζήτηση χρηματοδότησης στην αγορά έκδοσης ομολόγων υψηλού κινδύνου (high yield junk bonds), έστω και περιορισμένη², διαμορφώνει επίσης μια νέα εναλλακτική πηγή άντλησης κεφα-

λαίων, που είναι σε συνάρτηση ενός έντονου ενδιαφέροντος για επενδύσεις υψηλών αποδόσεων. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι μεταξύ των ετών 1990-1995, περίπου 300 ναυτιλιακές εταιρείες εισήχθησαν στις σημαντικότερες παγκόσμιες χρηματιστηριακές αγορές, με συνολικό συγκεντρωθέν κεφάλαιο ύψους περίπου 30 δισ. δολαρίων. Δεδομένης της έντονης κυκλικότητας της αγοράς, οι περισσότερες εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες δεν πέτυχαν σημαντική άντληση κεφαλαίων. Ωστόσο, η αύξηση των ναύλων στην αγορά των δεξαμενοπλοίων κατά τα έτη 2000-2001 οδήγησε πολλές ναυτιλιακές εταιρείες (λ.χ. General Maritime - NYSE, Teekay - NYSE, Aries Maritime Transport Ltd. - NASDAQ, Top Tankers, NASDAQ) στην αναζήτηση κεφαλαίων μέσα από τη δημόσια εγγραφή τους, ενώ κατά τα έτη 2004-2006 παρουσιάστηκε έντονο ενδιαφέρον από την πλευρά των ναυτιλιακών εταιρειών κυρίως ξηρού φορτίου, οι οποίες προχώρησαν στην εισαγωγή (δημόσια εγγραφή) ναυτιλιακών μετοχών (Initial Public Offerings - IPOs) σε διεθνή χρηματιστήρια, σηματοδοτώντας μια παγκοσμιοποιημένη τάση η οποία συνεχίζεται έως και σήμερα. Στον Πίνακα 1 παρουσιάζονται οι ναυτιλιακές εταιρείες που εισήχθησαν σε διεθνή χρηματιστήρια κατά τα έτη 2004-2006 (ενδεικτική αναφορά).

Η αύξηση στις ναυτιλιακές δημόσιες εγγραφές, τα τελευταία χρόνια, αποδίδεται κατά κύριο λόγο στη σημαντική άνοδο των ναύλων από το 2003 μέχρι σήμερα, προερχόμενη από την αυξημένη ζήτηση για μεταφορά πετρελαίου και άλλων πρώτων υλών στις νέες αναπτυσσόμενες οικονομίες (Κίνα και Ινδία). Πρόσθετα, η αναγκαιότητα για ναυπήγηση νέων τύπων πλοίων, λόγω της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου, της αύξησης των τιμών των νέων κατασκευών και των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων, οι πιέσεις από διεθνείς οργανισμούς σχετικά με την απόσυρση των μονοπύθμενων πλοίων, καθώς επίσης και οι ευοίωνες προβλέψεις σχετικά με την εξέλιξη της αγοράς, είναι μερικές από τις βασικές παραμέτρους που ώθησαν τις ναυτιλιακές εταιρείες στην αναζήτηση εναλλακτικών τρόπων χρηματοδότησης και ειδικότερα στην άντληση κεφαλαίων μέσα από την εισαγωγή τους στα διεθνή χρηματιστήρια³. Η εισαγωγή σε χρηματιστήριο μπορεί να αποτελέσει διέξοδο για τις ναυτιλιακές εταιρείες, παρέχοντας τα αναγκαία κεφάλαια για την επιτάχυνση της ανάπτυξής τους. Επιπλέον, ο έλεγχος των εταιρειών διανέμεται σταδιακά σε μεγάλο αριθμό μετόχων (και όχι σε έναν μονάχα ιδιοκτήτη), που οδηγεί συχνά στη βελτιωμένη διαχείριση και, κατά συνέπεια, στην ανάπτυξη της επιχείρησης. Τα

1. Πριν από το 1980, η μοναδική εισηγμένη ναυτιλιακή εταιρεία ήταν η Overseas Shipholding Corporation. Κατά την περίοδο 1987-1989, οπότε η αγορά άρχισε να ανακάμπτει, εισήχθησαν οι εταιρείες Benqvist & Hudner Maritime, Anangel American και Stolt Nielsen.

2. Ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών που προχώρησαν στην έκδοση ομολόγων υψηλής απόδοσης ήταν περιορισμένος. Εδεικτικά, αναφέρεται ότι κατά το τέλος του 1990 μόλις επτά ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες προχώρησαν στην έκδοση ομολόγων υψηλής απόδοσης, οι περισσότερες εκ των οποίων αναδιοργάνωσαν τα ομολογιακά τους δάνεια. Τα προβλήματα προέκυψαν γιατί οι περισσότερες από τις εταιρείες αυτές προχώρησαν στην έκδοση ομολόγων στα μέσα της δεκαετίας του 1990 χωρίς να έχουν θέσει προηγουμένως ξεκάθαρους μακροπρόθεσμους στόχους ανάπτυξης, ενώ έλαβαν υψηλότερα ποσά από εκείνα που θα μπορούσαν λογικά να διεκδικήσουν βάσει των στόχων τους. Σημειώνεται, ότι το περισσότερα ομόλογα εκδόθηκαν με βάση τον υφιστάμενο στόλο, ο οποίος αποτελούνταν κυρίως από υπερήλικα πλοία, με αποτέλεσμα τα ομόλογα να λαμβάνουν χαρακτήρα ευμετάβλητο.

3. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικές με τις ναυτιλιακές δημόσιες εγγραφές βλέπε: Kavussanos and Visvikis (2007): Capital Markets and the Shipping Industry, Special Report Commissioned by Lloyd's Shipping Economist, A Lloyd's MIU Publication, Informa Business, London, August.

Πίνακας 1: Μη ελληνόκτητες ναυτιλιακές εταιρείες που εισήχθησαν σε NASDAQ και NYSE (έτη 2004-2007, ενδεικτική αναφορά)

Ναυτιλιακή Εταιρεία			Ναυτιλιακή Εταιρεία		
1.	Aries Maritime	NASDAQ	11.	Danaos Corporation	NYSE
2.	Diana Shipping	NYSE	12.	Horizon Lines, Euroseas	NYSE
3.	Dryships	NASDAQ	13.	Hornbeck Offshore	NYSE
4.	General Maritime	NYSE	14.	Navios Maritime Holdings	NASDAQ
5.	Eagle Bulk Shipping	NASDAQ	15.	Omega Navigation Enterprises	NASDAQ
6.	OMI Corporation	NYSE	16.	Quintana Maritime	NASDAQ
7.	Excel Maritime	NYSE	17.	US Shipping	NYSE
8.	FreeSeas	NASDAQ	18.	TBS International	NASDAQ
9.	Genco Shipping & Trading	NASDAQ	19.	Teekay LNG	NYSE
10.	Sea Containers	NYSE	20.	Top Ships Inc.	NASDAQ

Βασικά πλεονεκτήματα που απορρέουν από την εισαγωγή μιας ναυτιλιακής εταιρείας σε χρηματιστήριο δύνανται να συνοψιστούν στα ακόλουθα:

1. Δυνατότητα ευρείας πρόσβασης στις δημόσιες αγορές κεφαλαίου.
2. Ύπαρξη ρευστότητας για τους μετόχους.
3. Διαφοροποίηση θέσεως των αρχικών νόμιμων ιδιοκτητών.
4. Πραγματοποίηση εξωτερικού ελέγχου από τις αγορές κεφαλαίου.
5. Σημαντική πληροφόρηση από τις αγορές κεφαλαίου σχετικά με την εξέλιξη της υπό μελέτη αγοράς/μετοχής. Η πληροφόρηση σχετικά με περιπτώσεις υποτιμολόγησης, όσο και με σημαντικές επενδυτικές ευκαιρίες που αναδύονται μέσα από αυτές, καθιστούν αναγκαία την παρακολούθηση τόσο σε επίπεδο ανάλυσης όσο και σε επίπεδο στατιστικών δεδομένων.
6. Υψηλή αξιοπιστία μεταξύ των μετόχων⁴.

Ωστόσο, η διάθεση τίτλων στο επενδυτικό κοινό παρουσιάζει ορισμένα μειονεκτήματα, δεδομένου ότι κατά την έκδοσή τους απαιτείται η διάθεση υψηλών κεφαλαιουχικών πόρων, ενώ δημιουργούνται πρόσθετες δαπάνες διαπραγμάτευσης με τους μετόχους. Επιπλέον, οι ανταγωνιστές της επιχείρησης αποκτούν χρήσιμες πληροφορίες για τον τρόπο λειτουργίας και τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα της εισηγμένης εταιρείας. Περαιτέρω, η διαδικασία δημόσιας εγγραφής

και εισαγωγής μιας ναυτιλιακής επιχείρησης διακρίνεται στα ακόλουθα βήματα:

- **Επιλογή αναδόχου (underwriter):** Κατά την επιλογή του αναδόχου, η ναυτιλιακή επιχείρηση εξετάζει τη φήμη και την εμπειρία του αναδόχου σε θέματα επενδύσεων, την ποιότητα της κάλυψης που διαθέτει, την εξειδίκευσή του σε θέματα διανομής κερδών (ατομικά ή θεσμικά), καθώς επίσης και το επίπεδο των προγενέστερων σχέσεων. Η συνθετικότερη συμφωνία με έναν ανάδοχο είναι η λεγόμενη «firm commitment», όπου ο ανάδοχος αγοράζει το σύνολο των διαθέσιμων μετοχών και μετά τις μεταπωλεί στο κοινό σε διαφορετική τιμή.
- **Εγγραφή (registration):** Η αίτηση εγγραφής αποτελείται από δύο μέρη: το «prospectus», το οποίο θα δοθεί σε κάθε αγοραστή της μετοχής, και το λεγόμενο «Μέρος II», που περιλαμβάνει πληροφορίες οι οποίες είναι διαθέσιμες τόσο στο κοινό, όσο και στην αντίστοιχη Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς. Η εγγραφή επιτρέπει στο κοινό να πληροφορηθεί για την εταιρεία και θα πρέπει να φέρει την υπογραφή των νομίμων εκπροσώπων της επιχείρησης, των αναδόχων, των λογιστών, των αξιολογητών και άλλων ειδικών φορέων αξιολόγησης.
- **Μάρκετινγκ και παρουσιάσεις (road shows):** Εφόσον πραγματοποιηθεί η εγγρα-

φή της εταιρείας, η σχετική δήλωση συμπληρώνεται στο αρχικό της prospectus («red herring»). Το αρχικό prospectus της εταιρείας εκδίδεται για τη γνωστοποίηση της νέας επιχειρηματικής επένδυσης στην αγορά. Η Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς μέσα σε συγκεκριμένο διάστημα ημερών κρίνει τη μετοχή για την αποτελεσματικότητά της. Σε αυτό το στάδιο, το red herring γίνεται πλέον το τελικό prospectus της επιχείρησης και η επιχείρηση μαζί με τον ανάδοχο παρουσιάζουν τη δημόσια εγγραφή μέσω των λεγόμενων «road show» (παραστάσεις σε υποψήφιους επενδυτές). Με αυτόν τον τρόπο, ανακτώνται αρκετές πληροφορίες σχετικά με τα επίπεδα της ζήτησης από πλευράς των επενδυτών. Κατά τη διάρκεια των παρουσιάσεων, ο ανάδοχος λαμβάνει παραγγελίες είτε από ιδιώτες-επενδυτές είτε από επενδυτικούς οίκους.

- **Τιμολόγηση (pricing):** Εφόσον εγκριθεί η αίτηση εγγραφής από την αρμόδια Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς, πρέπει να οριστούν δύο παράμετροι: η τιμή της δημόσιας εγγραφής και ο αριθμός των μετοχών που θα πωληθούν.
- **Άλλες δραστηριότητες (after-market activities):** Στο στάδιο αυτό, ο ανάδοχος προσπαθεί να επιτύχει τη σταθεροποίηση της τιμής της δημόσιας εγγραφής και την πώληση όλων των μετοχών που δεν έχουν διατεθεί.

⁴ Οι εισηγμένες εταιρείες έχουν το προνόμιο να προχωρούν σε εξαγορές και συγχωνεύσεις είτε με άλλες εταιρείες, επίσης εισηγμένες στο Χρηματιστήριο, είτε με ξένες εταιρείες και -ως εκ τούτου- να επωφελούνται των συνεργιών που θα προκύψουν. Αυτό απορρέει από το γεγονός ότι η πρόσβαση στην οικονομική κατάσταση των εισηγμένων εταιρειών είναι ευκολότερη - γεγονός που σε συνδυασμό με τη διαφάνεια στις συναλλαγές, δίνει τη δυνατότητα σε αυτούς που υποβάλλουν την προσφορά να προβούν σε πιο ακριβείς αξιολογήσεις των δυνατοτήτων μιας τέτοιας κίνησης.

SERVICE & QUALITY ARE WITHIN YOUR REACH

THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

Dalian

Ft. Lauderdale

Hamburg

Hong Kong

London

Mumbai

New York

Piraeus

Roosendaal

Seoul

Shanghai

Singapore

Tokyo

Washington, DC/Reston

Zurich



A SIGNIFICANT AND GROWING NUMBER OF MARSHALL ISLANDS COMPANIES ARE PUBLICLY TRADING ON EXCHANGES IN NEW YORK, LONDON AND SINGAPORE.

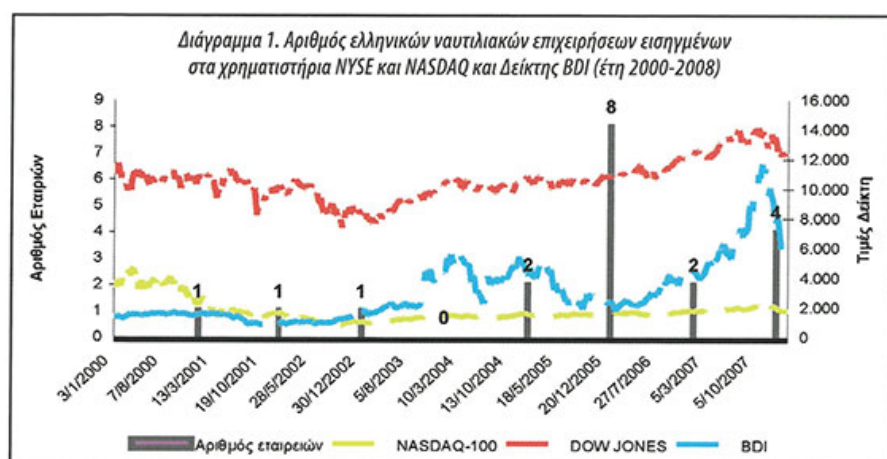


INTERNATIONAL REGISTRIES, INC.
THE MARSHALL ISLANDS MARITIME AND CORPORATE ADMINISTRATOR

PIRAEUS

TEL: +30 210 4293.223 | FAX: +30 210 4293.228
PIRAEUS@REGISTER-IRI.COM

WWW.REGISTER-IRI.COM



Αναφορικά με την ελληνόκτητη, αλλά και την ελληνική ναυτιλία, οι ανάγκες χρηματοδότησης είναι υψηλές δεδομένης της αριθμητικής, αλλά και ποιοτικής ανάπτυξης του στόλου. Οι ελληνικές, αλλά και οι ελληνικών συμφερόντων εταιρείες, προχωρούν σε επενδύσεις ανανέωσης των στόλων τους, προκειμένου να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της διεθνούς αγοράς, αντλώντας κεφάλαια αφενός μέσα από τη σύναψη δανείων, αφετέρου μέσα από τη δημόσια εγγραφή τους σε

διεθνή χρηματιστήρια (κυρίως στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης - NYSE και στο NASDAQ). Στο **Διάγραμμα 1** παρουσιάζεται η εξέλιξη του αριθμού εισηγμένων ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών επιχειρήσεων στις αγορές των προαναφερθέντων χρηματιστηρίων κατά την περίοδο των ετών 2000-2008, καθώς και η πορεία των γενικών δεικτών των Χρηματιστηρίων NASDAQ και NYSE και του δείκτη ναύλων Baltic Dry Index (BDI). Από το διάγραμμα φαίνεται πως υπάρχει

σχέση μεταξύ του αριθμού των εισηγμένων εταιρειών και του δείκτη BDI, με 16 εταιρείες να έχουν εισαχθεί από το 2005 έως σήμερα. Παρατηρείται μάλιστα, ότι ενώ η ναυτιλιακή αγορά άρχισε μια περίοδο έξαρσης το 2003, λόγω του χρόνου λήψης της απόφασης για εισαγωγή από τη διοίκηση των εταιρειών αλλά και του χρόνου προετοιμασίας της εισαγωγής στο χρηματιστήριο, το μεγάλο κύμα εισαγωγής των ναυτιλιακών εταιρειών εμφανίστηκε αργότερα, μετά το 2004. Πλην των χρηματιστηρίων της Αμερικής, εισηγμένες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις υπάρχουν και σε διάφορα άλλα χρηματιστήρια, συμπεριλαμβανομένων του Χρηματιστηρίου του Λονδίνου (Goldenport Holdings, Global Oceanic, Globus Maritime και Hellenic Carriers), καθώς και ακτοπλοϊκών εταιρειών στο Χρηματιστήριο Αθηνών (Blue Star Ναυτιλιακή Α.Ε., Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου, Μινωικές Γραμμές ΑΝΕ, Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία Κρήτης, Attica Α.Ε. Συμμετοχών). Αναφερόμενοι στις αποδόσεις των εισηγμένων ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιρειών, στα Χρηματιστήρια NYSE και NASDAQ, παραθέτουμε τα Διαγράμματα 3 έως 8, όπου και παρουσιάζονται οι ακόλουθοι χρηματοοικονομικοί δείκτες αντιστοίχως. Οι δείκτες αφορούν στην 22α Φεβρουαρίου 2008 και περιλαμβάνουν τις εταιρείες που παρουσιάζονται στον **Πίνακα 2**.

Χρησιμοποιούνται δύο δείκτες που δημοσιεύονται ημερησίως από το Yahoo Finance, ο δείκτης «shipping» και ο δείκτης «services». Ο δείκτης «shipping» είναι ο σχετικός μέσος όρος των δεικτών πενήντα πέντε (55) ναυτιλιακών εταιρειών οι οποίες είναι εισηγμένες στα χρηματιστήρια της Αμερικής. Ο δείκτης «services» προκύπτει από το μέσον όρο που παρουσιάζουν οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στους κλάδους του ακόλουθου **Πίνακα 3**:

Με βάση τα στοιχεία των ακόλουθων διαγραμμάτων, παρατηρούμε τα ακόλουθα:

1. Τιμή μετοχής προς κέρδη (Price/Earnings - P/E). Σύμφωνα με τα στοιχεία του Διαγράμματος 3, η τιμή P/E της αγοράς (βλέπε shipping) ισούται με 12,7. Οι ναυτιλιακές μετοχές οι οποίες παρουσιάζουν P/E μικρότερο της αγοράς, θεω-

Πίνακας 2: Ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες που εισηχθήσαν σε NASDAQ και NYSE (έτη 2004-2007, ενδεικτική αναφορά)

α/α	Ναυτιλιακή Εταιρεία	Χρηματιστήριο	Σύμβολο
1.	Aries Maritime Transport Ltd	NASDAQ	RAMS
2.	Capital Product Tankers	NASDAQ	CPLP
3.	Danaos Corporation	NYSE	DAC
4.	Diana Shipping Inc.	NYSE	DSX
5.	DryShips Inc.	NASDAQ	DRYS
6.	Eagle Bulk Shipping	NASDAQ	EGLE
7.	Excel Maritime Carriers, Ltd	NYSE	EXM
8.	FreeSeas Inc.	NASDAQ	FREE
9.	Genco Shipping & Trading Ltd	NASDAQ	GNK
10.	General Maritime Corp.	NYSE	GMR
11.	Navios Maritime Holdings Inc.	NASDAQ	NM
12.	Navios Maritime Partners L.P.	NYSE	NMM
13.	Oceanfreight Inc.	NASDAQ	OCNF
14.	Omega Navigation Enterprises	NASDAQ	ONAV
15.	Paragon Shipping Inc.	NASDAQ	PRGN
16.	Quintana Maritime Ltd	NASDAQ	QMAR
17.	StealthGas Inc.	NASDAQ	GASS
18.	Top Ships Inc.	NASDAQ	TOPS
19.	Tsakos Energy Navigation Ltd	NYSE	TNP

Πίνακας 3

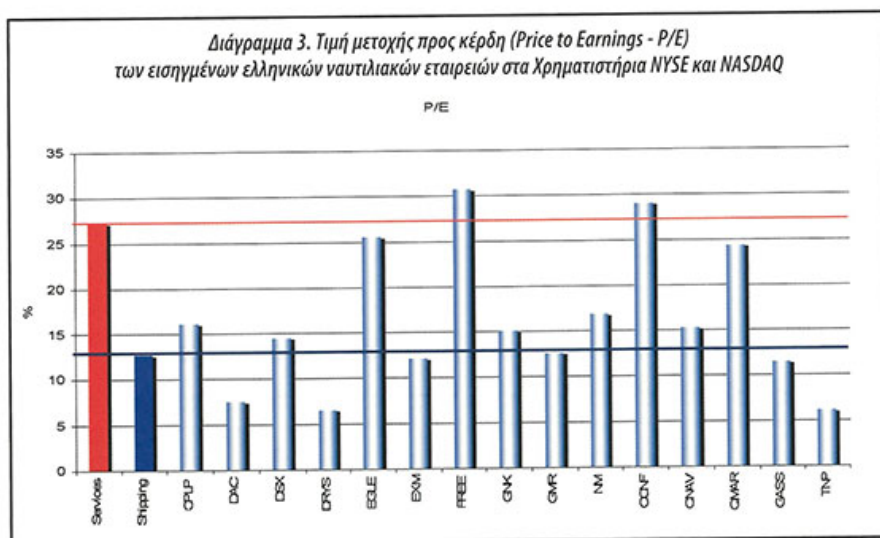
Advertising Agencies	Air Delivery & Freight	Air Services	Apparel Stores	Auto Dealerships	Auto Parts Stores
Auto Parts Wholesale	Basic Materials Wholesale	Broadcasting - Radio	Broadcasting - TV	Building Materials	Business Services
CATV Systems	Catalog & Mail Order	Computers Wholesale	Consumer Services	Department Stores	Discount
Variety Stores	Drug Stores	Drugs Wholesale	Education & Training	Electronics Stores	Electronics Wholesale
Entertainment	Food Wholesale	Gaming Activities	General Entertainment	Grocery Stores	Home Furnishing Store
Home Improv. Stores	Industrial Equipment	Jewelry Stores	Lodging	Major Airlines	Management Services
Marketing Services	Medical Equipment	Movie Production	Theaters	Music & Video Stores	Personal Services
Publishing - Books	Publishing-Newspapers	Publishing-Periodicals	Railroads	Regional Airlines	Rental & Leasing
Research Services	Resorts & Casinos	Restaurants	Security & Protection	Shipping	Specialty Eateries
Specialty Retail	Other	Sporting Activities	Sporting Goods Stores	Staffing & Outsourcing	Technical Services
Toy & Hobby Stores	Trucking	Wholesale	Other		

ρούνται «ελκυστικές», εφόσον όμως και οι άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν την πορεία μιας μετοχής είναι θετικοί, με κυριότερο τη χρηματοοικονομική θέση της κάθε εταιρείας ξεχωριστά. Ειδικότερα, οι ναυτιλιακές εταιρείες που παρουσιάζουν μικρότερο δείκτη σε σχέση με τον αντίστοιχο δείκτη «shipping» είναι οι: Tsakos Energy Navigation Ltd (6,12), DryShips Inc. (6,57), Danaos Corporation (7,53), StealthGas Inc. (11,53), Excel Maritime Carriers, Ltd (12,17) και General Maritime Corp. (12,66). Επίσης, παρατηρείται πώς σχεδόν όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν P/E μικρότερο από αυτό της αγοράς «services».

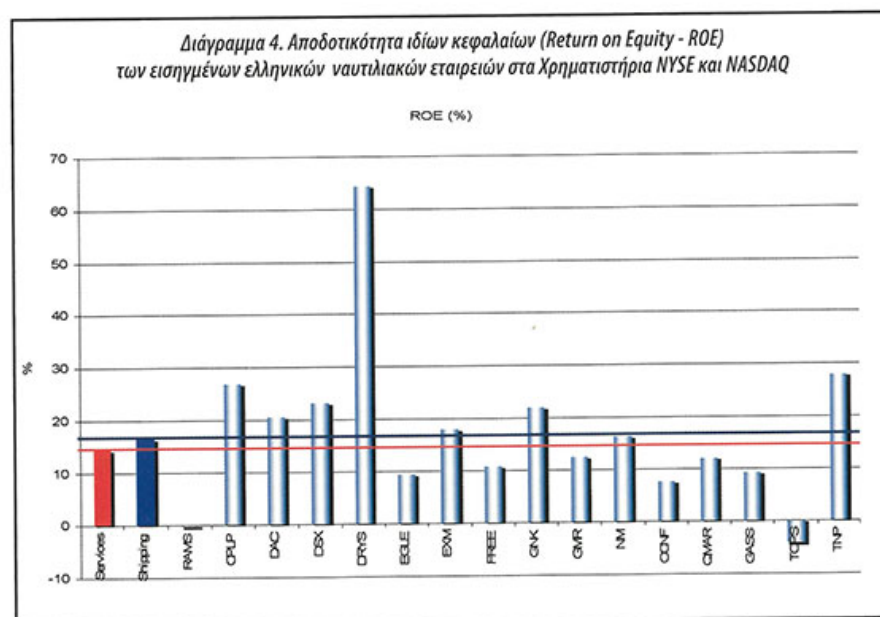
2. Αποδοτικότητα ιδίων κεφαλαίων (Return on Equity - ROE, σε %). Ο δείκτης ROE της αγοράς (βλέπε shipping) στο Διάγραμμα 4 διαμορφώνεται στα 16,4%, ο οποίος θεωρείται ιδιαίτερα ελκυστικός σε σχέση με τον αντίστοιχο δείκτη του κλάδου των υπηρεσιών (βλέπε services) που βρίσκεται στα 14,32%. Οι εταιρείες Dryships Inc., Tsakos Energy Navigation Ltd και Capital Product Tankers παρουσιάζουν τους υψηλότερους δείκτες (με τιμές 64,42%, 27,95% και 26,77%, αντιστοίχως).

3. Μερισματική απόδοση μετοχής (Div. Yield, σε %). Ο δείκτης της αγοράς, στο Διά-

5. Ο δείκτης μερισματικής απόδοσης μετοχής παρουσιάζει τη μερισματική απόδοση μιας μετοχής, σταθμίζοντας το μέρισμα που έχει διανεμηθεί με τη χρηματιστηριακή αξία της μετοχής. Είναι ο λόγος του μερίσματος προς τη χρηματιστηριακή τιμή της μετοχής και δείχνει την απόδοση που απολαμβάνουν οι μέτοχοι από τα μερίσματα των μετοχών που έχουν στην κατοχή τους.

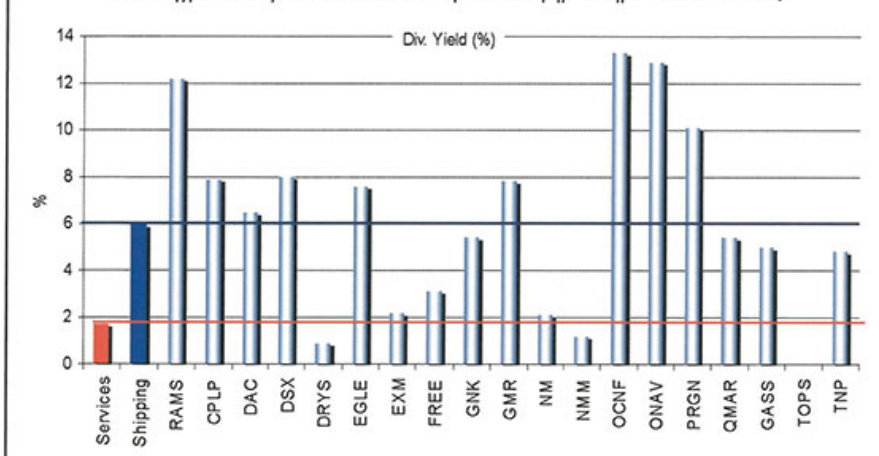


Πηγή: Yahoo Finance (Φεβρουάριος 2008)



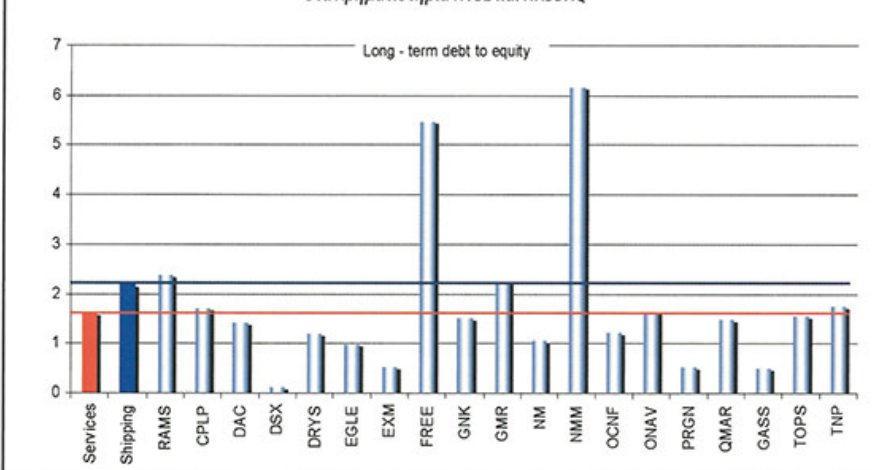
Πηγή: Yahoo Finance (Φεβρουάριος 2008)

Διάγραμμα 5. Μερισματική απόδοση μετοχών (Div. Yield)
των εισηγμένων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στα Χρηματιστήρια NYSE και NASDAQ



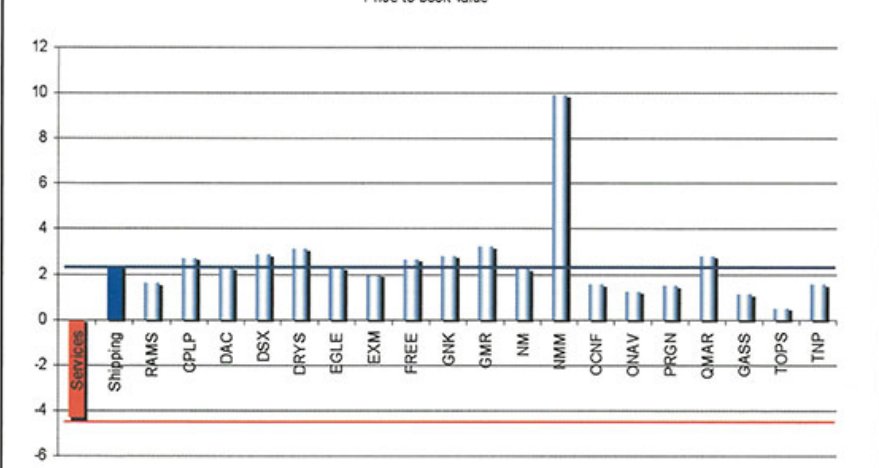
Πηγή: Yahoo Finance (Φεβρουάριος 2008)

Διάγραμμα 6. Λόγος μακροχρόνιων υποχρεώσεων προς ίδια κεφάλαια
(Long-term Debt to Equity) των εισηγμένων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών
στα Χρηματιστήρια NYSE και NASDAQ



Πηγή: Yahoo Finance (Φεβρουάριος 2008)

Διάγραμμα 7. Τιμή προς λογιστική αξία ανά μετοχή (Price to Book Value - P/BV)
των εισηγμένων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στα Χρηματιστήρια NYSE και NASDAQ



Πηγή: Yahoo Finance (Φεβρουάριος 2008)

γραμμά 5, διαμορφώνεται στα 5,93%, αρκετά υψηλότερος από τον αντίστοιχο δείκτη του κλάδου των υπηρεσιών. Ιδιαίτερον ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι μετοχές αυτές για επενδυτές που έχουν στόχο την απολαβή εισοδήματος από τις επενδύσεις τους. Οι εταιρείες που παρουσιάζουν υψηλό δείκτη μερισματικής απόδοσης μετοχής (αρκετά μεγαλύτερο από το μέσον όρο της αγοράς) είναι οι Aries Maritime Transport Ltd, Oceanfreight Inc., Omega Navigation Enterprises και Paragon Shipping Inc. (με τιμές 12,2%, 13,3%, 12,9% και 10,1%, αντιστοίχως).

4. Λόγος μακροχρόνιων υποχρεώσεων προς ίδια κεφάλαια (Long-term Debt to Equity). Ο σχετικός δείκτης της αγοράς, στο Διάγραμμα 6, διαμορφώνεται στα 2,19, ενώ οι τιμές των μετοχών κυμαίνονται μεταξύ 0,12 (Diana Shipping Inc.) και 6,16 (Navios Maritime Partners L.P.). Η διαμόρφωση του συγκεκριμένου δείκτη επηρεάζεται από τα υψηλά κεφαλαία επενδυτικά σχέδια των εταιρειών, τα οποία χρηματοδοτούνται κυρίως από ξένα κεφάλαια.

5. Τιμή προς λογιστική αξία ανά μετοχή (Price to Book Value - P/BV). Ο δείκτης της αγοράς, καθώς και η πλειονότητα των ναυτιλιακών μετοχών, στο Διάγραμμα 7, παρουσιάζουν δείκτη μεγαλύτερο της μονάδας. Το γεγονός αυτό δείχνει ότι η τιμή των μετοχών δεν αντικατοπτρίζει την πραγματική αξία της επιχείρησης. Σημειώνεται ότι μετοχές με δείκτη P/BV μικρότερο της μονάδας υποδηλώνουν ότι η αξία της εταιρείας στο χρηματιστήριο είναι μικρότερη από τα καθαρά ίδια κεφάλαια της.

6. Περιθώριο καθαρού κέρδους (Net Profit Margin, σε %). Το περιθώριο καθαρού κέρδους της αγοράς, στο Διάγραμμα 8, διαμορφώνεται σε ικανοποιητικά επίπεδα (20,2%), με την εταιρεία Genco Shipping & Trading Ltd να παρουσιάζει το υψηλότερο ποσοστό (86,67%). Βέβαια

6. Ο δείκτης τιμής προς λογιστική αξία μιας μετοχής αφορά το λόγο της χρηματιστηριακής τιμής μιας μετοχής προς τη λογιστική της αξία. Όσο πλησιέστερος προς τη μονάδα είναι ο δείκτης τόσο ελκυστικότερη καθίσταται η αγορά της, διότι η τιμή της αντιστοιχεί στην πραγματική αξία της επιχείρησης και η διαμόρφωσή της φαίνεται ότι εξαρτάται από «υγείες» παράγοντες.

Material costs

Scheduling

Productivity

Innovation

Technical solutions

Communication

Support matters

Availability

Market knowledge

Impartiality

Trust

Rule clarity



Life is about reaching new heights. Our design and build expertise can help take your ship construction to new peaks of productivity without compromising safety, thanks to our in-depth knowledge of emerging technologies, markets and designs. If you need a hand up, trust us – when support **matters**.

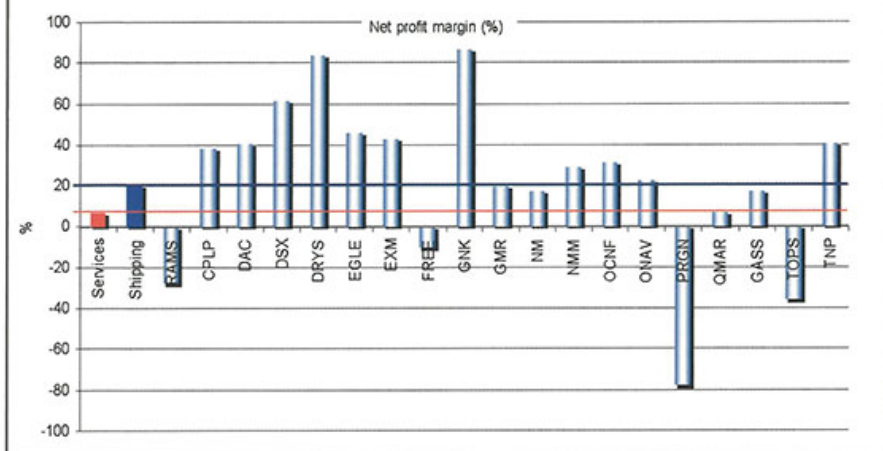
— LIFE MATTERS

www.lr.org

**Lloyd's
Register**

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

Διάγραμμα 8. Περιθώριο καθαρού κέρδους (Net Profit Margin) των εισηγμένων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στα Χρηματιστήρια NYSE και NASDAQ



Πηγή: Yahoo Finance (Φεβρουάριος 2008)

θα πρέπει να σημειωθεί ότι το περιθώριο καθαρού κέρδους είναι μειωμένο συγκριτικά με την προηγούμενη χρονική περίοδο κατά 2,4% (όπου το Φεβρουάριο του 2007 το περιθώριο καθαρού κέρδους ισοούτο με 22,6%). Η μείωση αυτή οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αύξηση των λειτουργικών δαπανών, αλλά και στην αύξηση των υποχρεώσεων των επιχειρήσεων, δεδομένης της αυξανόμενης επενδυτικής τους δραστηριότητας. Επίσης, παρατηρείται πως η αγορά «services» έχει δείκτη αρκετά χαμηλότερο αυτού της αγοράς «shipping».

Από τα παραπάνω, και σε σχέση με την αγορά «services», είναι ξεκάθαρο πως η πλειονότητα των υπό εξέταση ναυτιλιακών εταιρειών, συμπεριλαμβανομένης της «αγοράς shipping», παρουσιάζουν θετικά δείγματα και αρχίζουν να διεκδικούν μια ανταγωνιστική θέση στο χαρτοφυλάκιο του επενδυτικού κοινού. Η εισαγωγή των μετοχών ναυτιλιακών εταιρειών στα διεθνή χρηματιστήρια (με κυρίαρχη επιλογή το NYSE) σηματοδοτούν ένα σημαντικό σταθμό στην πορεία ανάπτυξής τους, ενισχύοντας τη θέση τους, αυξάνοντας σημαντικά την εμπορευσιμότητά τους και την αναγνώριση του ονόματος και του κύρους της

εταιρείας και αποφέροντας σημαντικά οφέλη για τους μετόχους τους.

Την τάση αυτή ενισχύουν και οι εκτιμήσεις για περαιτέρω θετική πορεία της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου, αλλά και των άλλων κλάδων (όπως είναι αυτός της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και δεξαμενόπλοιων), η οποία με τη σειρά της συμβάλλει στο να δημιουργηθούν οι απαραίτητες προϋποθέσεις ώστε τα διεθνή χρηματιστήρια να βλέπουν τη ναυτιλία ως μια πολύ προσοδοφόρα επένδυση, με αποτέλεσμα να αναμένεται η συνεχής αύξηση του αριθμού των ναυτιλιακών εταιρειών που θα αναζητήσουν εναλλακτικούς τρόπους χρηματοδότησης μέσω της δημόσιας εγγραφής τους.

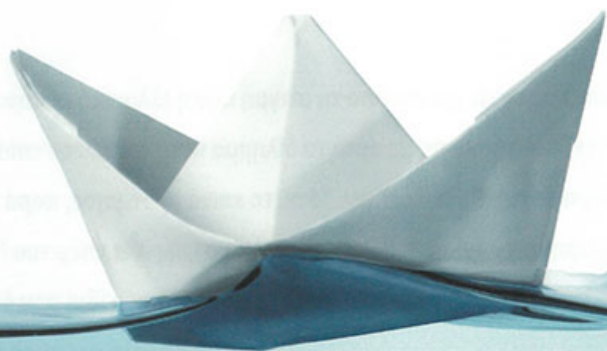
Λαμβάνοντας υπόψη τα ποσά που απαιτούνται για τη στήριξη επενδύσεων μεγάλου μεγέθους και το γεγονός ότι η ναυτιλία είναι βιομηχανία υψηλού κινδύνου, η άντληση κεφαλαίων από τις διεθνείς κεφαλαιαγορές μπορεί να αποτελέσει σημαντική πηγή κεφαλαίων επενδυτικών σχεδίων χρηματοδότησης κατασκευής ή αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων, που άλλες παραδοσιακές πηγές κεφαλαίων να μην επαρκούν να καλύψουν. Βεβαίως, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη στην περίπτωση

ση αυτή το κόστος ύπαρξης των μετοχών των εταιρειών αυτών στο χρηματιστήριο και να το ζυγίσει έναντι των πλεονεκτημάτων που απορρέουν από την εισαγωγή και εμφάνιση του ονόματος της εταιρείας σε κάποιο διεθνές χρηματιστήριο.

Συμπερασματικά, η εισαγωγή σε χρηματιστήριο δε θα πρέπει να θεωρείται εναλλακτική πηγή χρηματοδότησης για όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες. Οι εταιρείες που επιλέγουν την εναλλακτική αυτή θα πρέπει να μπορούν να επιδεικνύουν σταθερότητα χωρίς εκπλήξεις, δέσμευση της διοίκησης απέναντι στους μετόχους και ικανοποίηση αυτών, και συνεχή προσπάθεια εναρμόνισης με τις διατάξεις του αντίστοιχου χρηματιστηρίου της επιλογής τους. Η εταιρική κουλτούρα διακυβέρνησης (corporate culture governance) πρέπει να αλλάζει πολύ πιο πριν από την ίδια την εισαγωγή, αφού όλα τα στελέχη στον οργανισμό πρέπει να καταλάβουν επακριβώς τους νέους ρόλους και τις αρμοδιότητες που θα έχουν απέναντι στο επενδυτικό κοινό. Η διαδικασία αλλαγής από ιδιωτική οικογενειακή εταιρεία σε δημόσια επιχείρηση (public corporation) δεν είναι μια γρήγορη, και σίγουρα όχι εύκολη, διαδικασία και θα πρέπει να κατανοηθεί ότι είναι μια πηγή κεφαλαίου για το μακροχρόνια μέλλον. Επίσης, υπάρχουν παραδείγματα εταιρειών που στρατηγικά ενώ είχαν επιλέξει τη χρηματιστηριακή εισαγωγή υπαναχώρησαν από αυτή λίγο πριν από την εισαγωγή τους, και από την άλλη υπάρχουν παραδείγματα που μετά μια μεγάλη περίοδο ως δημόσια εταιρεία, αποφάσισαν να ξαναγίνουν ιδιωτικές (π.χ. Anangel). Τέλος, οι ήδη υπάρχουσες εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες, για να προσελκύσουν και άλλες «ποιοτικές» εταιρείες, θα πρέπει να επιδείξουν σταθερές και ανοδικές αποδόσεις για αρκετά χρόνια και την ικανότητα αποτελεσματικής διαχείρισης των κινδύνων από τις αυξομειώσεις της αγοράς των ναύλων, των τιμών των πλοίων κ.λπ.⁷ ●

7. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικές με τη διαχείριση ναυτιλιακών κινδύνων βλέπε: Kavassanos and Visvikis (2007): *Derivatives in Freight Markets*, Special Report Commissioned by Lloyd's Shipping Economist, A Lloyd's MIU Publication, Informa Business, London, November.

Το μόνο πλοίο που ταξιδεύει χωρίς εμάς...



... είναι αυτό το χάρτινο καραβάκι. Για περισσότερα από 39 χρόνια, η JET OIL σας ταξιδεύει στις ελληνικές θάλασσες, με σημεία ανεφοδιασμού στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας. Πάντα με άμεση και γρήγορη εξυπηρέτηση, με την καλύτερη ποιότητα καυσίμων, με συνέπεια, ασφάλεια και υψηλή περιβαλλοντολογική συνείδηση. Για κάθε πλοίο, μικρό ή μεγάλο, το ταξίδι αρχίζει με τη JET OIL...



PHYSICAL SUPPLIER AT PIRAEUS

MAMIDOIL - JETOIL S.A.

PIRAEUS: tel. +30210 4283368, +30210 4284122

e-mail: bunkering@jetoil.gr



Family Style or Corporate?

Έχουν περάσει ήδη οκτώ χρόνια από τη στιγμή που η ελληνική εμπορική ναυτιλία ήρθε αντιμέτωπη με αυτό το δίλημμα κατά τον πλέον επίσημο τρόπο, στο Φόρουμ των Ποσειδωνίων. Τότε, το κοινό προτίμησε, παρά τη σθεναρή επιχειρηματολογία της άλλης πλευράς, να ψηφίσει υπέρ του family style. Αναρωτιέται κανείς αν σήμερα η απάντηση θα ήταν η ίδια που δόθηκε τότε, δηλαδή ότι small is beautiful.

Σχόλιο του Άλκη Κορρέ *

Aν κάποιος προσέξει τι λένε οι εξελίξεις δε θα δυσκολευτεί να διαπιστώσει ότι αυτοί που τόλμησαν να βουτήξουν στα βαθιά νερά των ξένων χρηματαγορών είναι αυτοί που σήμερα έχουν εξελιχθεί σε παγκόσμιους παίκτες, ενώ οι άλλοι έχουν μείνει -βολεμένοι ίσως- στα επί τ' αυτά, υπερασπιζόμενοι το κάστρο του μικρομεσαίου. No pain, no gain, θα έλεγε κάποιος κυνικός, αν και η παρτίδα δεν τελειώνει αν δεν ολοκληρωθεί ο ναυτιλιακός κύκλος που κόλλησε εδώ και μερικά χρόνια στα ψηλά.

Το δίλημμα δε σταματάει στο μεγάλο ή μικρό μαγαζί, πηγαίνει και παραπέρα, σε θέματα διαφάνειας. Αυτά γίνονται ολοένα επιτακτικότερα όσο αυξάνεται η εξάρτηση από ξένα χρήματα, είτε αυτά προέρχονται από το επενδυτικό κοινό είτε από θεσμικούς δανειστές, και όσο βέβαια η επιχείρηση μεγαλώνει. Εκτελεστικά μέλη Δ.Σ., εσωτερικά αλλά μη εκτελεστικά μέλη Δ.Σ., εξωτερικά μέλη Δ.Σ., κανονισμός εσωτερικής λειτουργίας, επιτροπή εσωτερικού ελέγχου, υπηρεσία εξυπηρέτησης μετόχων, υπηρεσία εταιρικών ανακοινώσεων

κ.ο.κ. Κανείς στον κόσμο δε θέλει να φτυαρίζει χρήματα σε τρίτους αν δεν είναι σε θέση να ελέγχει ότι η διαχείριση είναι χρηστή και ότι οι άνθρωποι που την «τρέχουν» ξέρουν τι κάνουν.

Το ενδιαφέρον των τραπεζών επίσης εντείνεται – συνήθως πολύ διακριτικά – όσο τα ποσά μεγαλώνουν. Πώς, δηλαδή, διοικείται η εταιρεία, αν λειτουργούν στην πραγματικότητα τα θεσμοθετημένα όργανά της ή, απλά, συμφωνούν με την άποψη του ενός, ποια είναι τα προσόντα αυτών που ασκούν διοίκηση, ποια είναι η αξιολόγησή τους για το συγκεκριμένο πόστο, εάν υπάρχει πλάνο διαδοχής κ.λπ. Βέβαια, υπάρχουν τράπεζες που είναι διατεθειμένες να εφαρμόζουν χαλαρότερες πολιτικές θεωρώντας πως ορισμένα πράγματα που άλλες τράπεζες θέλουν να επιβεβαιώνουν, είναι δεδομένα, και κατά συνέπεια μη χρήζοντα επιβεβαίωσης. Δυστυχώς για τους πελάτες τους, οι όροι δανειοδότησης αυτών των τραπεζών είναι αισθητά επαχθέστεροι, μια και περιλαμβάνουν και κάποιο «ασφάλιστρο» –στο επιτόκιο ή κάπου αλλού– με το οποίο αυτοί θα επιβαρυνθούν πληρώνοντας με αυτό τον τρόπο τις χαλαρότερες διαδικασίες. Δε χρειάζεται να μπορούμε σε λεπτομέρειες, αλλά αυτές οι τράπεζες κατά κανόνα δε χρηματοδοτούν τους αριστείς του κλάδου, οι οποίοι απαιτούν όρους ιδιαίτερα ανταγωνιστικούς.

Αν θέλετε τη γνώμη μου, η ελληνική εμπορική ναυτιλία εξελίσσεται ταχύτατα σε έναν κλάδο δύο ταχυτήτων, τον παραδοσιακό που λειτουργεί οικογενειακά και τον εταιρικό –αναγκαστική μετάφραση του όρου corporate– που λειτουργεί μέσα σε πολύ πιο ελεγχόμενο πλαίσιο. Οι παραδο-

σιακοί ανησυχούν για τις υπερβολικές απαιτήσεις του εταιρικού πλαισίου ενώ οι εταιρικοί τούς αντιμετωπίζουν μάλλον προστατευτικά, έχοντας εξοικειωθεί με αυτό το περιβάλλον και έχοντας μάθει να εκμεταλλεύονται τις τρομερές δυνατότητες για ανάπτυξη που παρέχει.

Ο χρόνος, όπως πάντα, θα δείξει ποιος έχει δίκιο. Ποιος όμως κινδυνεύει περισσότερο; Αυτός που κινείται προσεκτικά και συντηρητικά ή αυτός που αποφάσισε να πιάσει τον ταύρο απ' τα κέρατα; Αυτός με το υψηλό κόστος υπηρεσιών, με τα καινούργια βαπόρια, ή αυτός με το πιο χαμηλό κόστος και τη μικρότερη έκθεση σε χρηματοδοτικούς κινδύνους; Αυτός που πρέπει να μοιράζει μέρισμα από τα κέρδη ή αυτός που τα τσεπώνει περιμένοντας ευκαιρίες για να χτυπήσει; Αν και δεν μπορεί κάποιος να δώσει γενικές απαντήσεις σε αυτού του τύπου τα διλήμματα, η είσοδος στο επάγγελμα αυτό μέχρι τώρα ήταν σαφώς ευκολότερη σε οικογενειακό επίπεδο, με πρόσφατο παράδειγμα αυτά που έχουμε δει να συμβαίνουν στους ναυτιλιακούς κύκλους στη γείτονα χώρα. Το μέγα ερώτημα είναι τι θα γίνει αν καταλήξει εξίσου εύκολη η είσοδος στο επάγγελμα από την πάνω πλευρά, την corporate, όπως έχουμε δει να συμβαίνει ολοένα και συχνότερα.

Επανερχόμενοι σε ένα παλαιότερο ερώτημα, αν δηλαδή με τον Κώδικα ISM κατέστη η είσοδος νέων παικτών στη ναυτιλία δυσκολότερη, δώδεκα χρόνια μετά την εμφάνισή του, η απάντηση φαίνεται ότι είναι «όχι ιδιαίτερα». Ο Κώδικας, που αρχικά δημιούργησε σοβαρές ανησυχίες, έχει τελικά καταλήξει ένα καθεστώς που δεν ανησυχεί

κανέναν κυρίως λόγω της πολύ σωστής αντιμετώπισης του από τους Hull Underwriters και τα P&I Clubs. Οι Νορβηγοί πρότειναν την υιοθέτηση συστημάτων ασφαλούς διαχείρισης, ο IMO τα αποδέχθηκε σε μια απλουστευμένη μορφή, αλλά οι ασφαλιστές με την πρακτική τους προφύλαξαν τη ναυτιλία από κραδασμούς που μοιραία θα είχε δημιουργήσει η αυστηρή κατά γράμμα εφαρμογή των διατάξεών του. Από την άλλη πλευρά, δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ο Κώδικας, με δεδομένες τις αδυναμίες του, μπορεί μεν να δημιούργησε κάποια επιπλέον έξοδα, αλλά είχε θεαματικά αποτελέσματα στη μείωση των ατυχημάτων.

Έπειτα από όλες αυτές τις αλλαγές είναι λογικό ο προβληματιζόμενος να διερωτάται αν η είσοδος στο επάγγελμα μελλοντικά θα είναι ευκολότερη από κάτω ή από πάνω. Ενώ και εδώ η απάντηση είναι «δε γνωρίζω», δε μας διαφεύγει ότι η είσοδος από πάνω γίνεται ολοένα και ευκολότερη, αν και χρειάζεται διαφορετικές δεξιότητες απ' ό,τι στο παρελθόν. Παραμένει να δούμε αν τελικά η λεγόμενη «γενιά Γραμμένων» θα είναι όντως η καλύτερη ελπίδα μας.

* Ο κ. Αλκης Κορρές, σύμβουλος της Naftotrade, διδάσκει στο Ναυτιλιακό Τμήμα του Πανεπιστημίου Αιγαίου, είναι ο πρόεδρος της Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδος και ο αρχιτέκτων των Εργαστηρίων Ναυτιλιακής Επιχειρηματικότητας και του International Ship Manager Test. Οι ανωτέρω απόψεις του είναι προσωπικές και δεν απηχούν επίσημες θέσεις κανενός εκ των ανωτέρω οργανισμών.

Το φαινόμενο «Πετρέλαιο»

Εξελίξεις - Τιμές - Θαλάσσιες μεταφορές



Του Εμμανουήλ Παπαλέξη,
Chairman Mare Maritime

Πετρέλαιο! Το πιο πολυσυζητημένο προϊόν! Χωρίς αμφιβολία δεν υπάρχει στον κόσμο άλλο προϊόν που να επηρεάζει τόσο πολύ την παγκόσμια οικονομία και κατ' επέκταση τη ζωή μας. Τον τελευταίο καιρό έχουμε δει τις τιμές του πετρελαίου να ξεπερνούν τα \$ 90 το βαρέλι. Και δεν είναι η πρώτη φορά που βλέπουμε τόσο υψηλές τιμές. Ήταν το 1973 στον πόλεμο του Yom Kippur, που οι τιμές του πετρελαίου ξεπέρασαν τα \$ 80 και \$ 85 με σημερινά βέβαια δεδομένα, αν λάβουμε υπ' όψιν τον πληθωρισμό που μεσολάβησε όλα αυτά τα χρόνια. Το φαινόμενο αυτό επανελήφθη λίγο αργότερα (1979) με την επανάσταση και την αλλαγή καθεστώτος στο Ιράν.

Τι το διαφορετικό συμβαίνει όμως σήμερα σε σχέση με το παρελθόν; Η κατάσταση σήμερα είναι διαφορετική από τότε, ενώ υπάρχουν παράλληλα και πολλοί λόγοι που οδηγούν τις τιμές του πετρελαίου σε υψηλά επίπεδα.

Για να αντιληφθούμε όμως καλύτερα τη σημερινή κατάσταση, θα χρειασθεί να γυρίσουμε πίσω μερικά χρόνια για να δούμε τη σειρά των γεγονότων.

Στο τέλος της 10ετίας του 1990 είχαμε, ως γνωστόν, την οικονομική κρίση στη Ασία που οδήγησε (λόγω της εντεύθεν οικονομικής καθίζησης) σε περιορισμένη ζήτηση πετρελαίου.

Εν τω μεταξύ, οι εταιρείες πετρελαιοειδών δημιούργησαν νέες τεχνολογικές μεθόδους και πρακτικές που είχαν αποτέλεσμα την εξασφάλιση μεγαλύτερων ποσοτήτων αποθεμάτων πετρελαίου, παρέχοντας έτσι στον κόσμο την εντύπωση ότι η άντληση αποθεμάτων είχε βελτιωθεί σε ποσοστό 30% κατά μέσον όρο. Με άλλα λόγια, η παγκόσμια αγορά πίστευε ότι η παραγωγή πετρελαίου θα ανταποκρινόταν άνετα στις απαιτήσεις της κατανάλωσης, η οποία αναμενόταν να αυξηθεί με ένα χαμηλό και ομαλό ρυθμό. Η τιμή πετρελαίου εκείνα τα χρόνια έπεσε στα \$ 12 το βαρέλι, πράγμα το οποίο αντανακλούσε ένα αίσθημα ασφαλείας σε ό,τι αφορά τον εφοδιασμό της παγκόσμιας αγοράς με πετρέλαιο.

Το Σεπτέμβριο του 2000, κατά τη διάρκεια των εορταστικών εκδηλώσεων για τη 40ή επέτειο από την ίδρυση του ΟΠΕΚ, τα κράτη-μέλη του εν λόγω οργανισμού συμφώνησαν σε μια ζώνη τιμών από \$ 22 έως \$ 28 το βαρέλι. Συμφώνησαν επίσης στο ότι μια ποσότητα εκ 500.000 βαρελιών/ημέρα θα χρησιμοποιείτο για την αύξηση ή μείωση της παραγωγής, ανάλογα με την περί-

σταση, ώστε να εξασφαλιστεί κατά το δυνατόν ο έλεγχος τιμών του πετρελαίου. Ήταν η εποχή που τα κράτη-μέλη του ΟΠΕΚ είχαν συμφωνήσει να αφήσουν κατά μέρος τις πολιτικές διαφορές τους και να εστιάσουν την προσοχή τους στον έλεγχο των τιμών του πετρελαίου. Κατά τη διάρκεια των ετών 2000 - 2002 η μέση τιμή αργού πετρελαίου στις χώρες του ΟΠΕΚ ήταν \$ 25 το βαρέλι, μέσα δηλαδή στο πλαίσιο και το στόχο που είχαν θέσει τα κράτη-μέλη του οργανισμού. Όμως, ο μηχανισμός αυτός των τιμών που καθιερώθηκε από τον ΟΠΕΚ το 2000, κλονίστηκε λίγο αργότερα και στην πραγματικότητα κατέρρευσε, λόγω της απότομης αύξησης της ζήτησης που παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια των ετών 2003 - 2004. Έτσι όλα άλλαξαν από το 2003 και εντεύθεν. Η παγκόσμια οικονομία άρχισε να κάνει σημαντικά βήματα προόδου, ειδικά στις ΗΠΑ και στην Κίνα και με βραδύτερο ρυθμό στις Ινδίες, όπου οι οικονομίες των εν λόγω χωρών εμφάνισαν μια ουσιαστική ανάπτυξη και προκάλεσαν αντίστοιχα σημαντική αύξηση στις απαιτήσεις τους για πετρέλαιο. Η κατανάλωση στην Κίνα το 2003 έφθασε τα 5,8 εκατ. βαρέλια ημερησίως, ενώ η παραγωγή της ήταν μόλις 3 εκατ. βαρ./ημέρα. Έτσι η Κίνα αναγκάστηκε να αγοράζει 2 έως 3 εκατ. βαρ./ημέρα κατεφύγοντας στη διεθνή αγορά.

Οι απαιτήσεις της Κίνας σε πετρέλαιο συνέχισαν καθ' όλη τη διάρκεια του 2005. Στις ΗΠΑ οι απαιτήσεις για πετρέλαιο αυξήθηκαν επίσης, ενώ η παραγωγή τους ελαττώθηκε. Συγκεκριμένα, η παγκόσμια οικονομία αυξήθηκε κατά μέσον όρο 4% το έτος 2006, δηλαδή σημείωσε μια αύξηση που αποτέλεσε τη μεγαλύτερη επίδοση κατά την τελευταία 25ετία.

World Oil Supply Outlook, mb/d (Opec Table)

	2005	2010	2015	2020	2025
US & Canada	10.4	11.3	11.7	12.3	12.8
Mexico	3.8	3.8	3.8	3.5	3.2
Western Europe	5.8	5.0	4.3	3.9	3.5
OECD Pacific	0.6	0.7	0.7	0.8	0.8
OECD	20.5	20.9	20.6	20.5	20.3
Latin America	4.3	5.0	5.6	6.2	6.6
Middle East & Africa	4.4	5.0	5.1	5.3	5.1
Asia	2.6	2.9	2.8	2.5	2.3
China	3.6	4.2	4.5	4.8	5.0
DCs, excl. OPEC	14.9	17.0	17.9	18.7	19.0
Russia	9.4	10.3	11.0	11.2	11.2
Caspian and other FSU	2.1	3.5	4.1	4.5	4.9
Other Europe	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1
Transition economies	11.7	14.0	15.3	15.9	16.2
Processing gains	1.9	2.2	2.4	2.8	3.0
Non-OPEC	49.0	54.1	56.3	57.8	58.5
of which: non-conventional	2.2	4.1	5.8	7.4	8.9
OPEC NGLs/non-conventional	4.1	5.7	6.8	7.8	8.8
OPEC crude	31.1	30.2	33.8	38.2	43.5
World	83.3	89.7	96.5	103.5	110.4





Σε όλες γενικά τις χώρες διαπιστώθηκε άνοδος της οικονομίας. Τα αναπτυσσόμενα κράτη μάλιστα με επικεφαλής την Κίνα και τις Ινδίες σημείωσαν αύξηση γύρω στο 6%.

Σε ό,τι αφορά την Ευρώπη, η οικονομική της άνοδος ήταν φυσικά μικρότερη από το μέσον όρο αύξησης της παγκόσμιας οικονομίας.

Στη διάρκεια του 2006 το 98% της παγκόσμιας παραγωγής πετρελαίου απορροφήθηκε από τις ανάγκες της αγοράς (κατανάλωση). Αυτό μπορεί κατά κάποιον τρόπο να δικαιολογήσει την ανησυχία για τη μελλοντική ικανότητα στο να καλυφθεί η διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση. Προχωρώντας μέσα στο 2006 διαπιστώνουμε ότι η απαίτηση της αγοράς για πετρέλαιο αυξήθηκε κατά 2,65 εκατ. βαρ. ημερησίως αντί των 700 χιλ. βαρ. ημερησίως που ήταν η φυσιολογική αύξηση κατά τη χρονική περίοδο 2000 έως 2005.

Η αναπάντεχη αυτή αύξηση της ζήτησης σε πετρέλαιο, μολονότι μπορούσε να καλυφθεί από την υπάρχουσα παραγωγή, αναμφίβολα αύξησε το αίσθημα ανησυχίας και ανασφάλειας, ειδικότερα όταν η παραγωγή μερικών χωρών-μελών του ΟΠΕΚ άγγιζε τα μέγιστα όριά τους.

Είναι φανερό ότι η απρόσμενη και κατά πολύ αυξημένη ζήτηση πετρελαίου αποτελεί έναν από τους κύριους λόγους αύξησης της τιμής του. Υπάρχουν και άλλοι λόγοι, πέραν της ζήτησης, που επηρέασαν τις παρούσες τιμές του πετρελαίου. Το σημερινό κόστος παραγωγής, π.χ., είναι πολύ υψηλότερο από ό,τι στο παρελθόν. Ειδικότερα σε μερικές υπεράκτιες περιοχές.

Απειλές για πιθανές τρομοκρατικές επιθέσεις στη Σαουδική Αραβία και ανησυχίες μετά την αναζωπύρωση του ενδιαφέροντος του Ιράν για το πυρηνικό του πρόγραμμα συνέβαλαν, χωρίς αμφιβολία, στην άνοδο των τιμών σε επίπεδα άνω των \$ 90.

Εξάλλου, ο φόβος των τρομοκρατικών επιθέσεων σε χώρες της Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής αποτέλεσε σοβαρό λόγο για την πρόκληση ακόμη μεγαλύτερης ανησυχίας και νευρικότητας στην αγορά, με αποτέλεσμα οι τιμές του πετρελαίου να οδηγηθούν σε υψηλά και πρωτόγνωρα επίπεδα.

Ένας άλλος σπουδαίος παράγοντας που επίσης συμβάλλει στις υψηλές τιμές του πετρελαίου είναι η δυνατότητα διύλισης. Αλλά δεν είναι μόνον οι διακοπές στη λειτουργία των διυλιστηρίων που προκάλεσαν ανησυχία στην αγορά πετρελαίου. Η πραγματική χωρητικότητα και δυνατότητα των διυλιστηρίων να αντεπεξέλθουν στην αυξημένη ζήτηση του αποτελούν επίσης πρόσθετους σπουδαίους λόγους.

Τα διυλιστήρια έχουν ήδη φθάσει στα ανώτατα όρια παραγωγής τους και εφέτος μάλιστα ξεπέρασαν το 95% της δυνατότητάς τους, έναντι του 75% που παρήγαγαν προ 20ετίας.

Είναι λοιπόν, φανερό ότι το δίλημμα σχετικά με τη δυνατότητα διύλισης πετρελαίου προκαλεί ερωτήματα και δημιουργεί αμφιβολίες. Τα αποθέματα πετρελαίου ανά τον κόσμο και ειδικότερα στις ΗΠΑ παίζουν επίσης ένα ρόλο στη διαμόρφωση των τιμών πετρελαίου.

Η γεωπολιτική κατάσταση που επικράτησε τα τελευταία χρόνια και η γενική αναταραχή στη Μέση Ανατολή, ο πόλεμος στο Ιράκ

World Oil Demand Outlook, mb/d (Opec Table)

	2005	2010	2015	2020	2025	2030
North America	25.5	26.1	26.9	27.7	28.4	29.0
Western Europe	15.5	15.6	15.8	15.9	15.9	15.8
OECD Pacific	8.6	8.6	8.6	8.6	8.6	8.5
OECD	49.6	50.3	51.3	52.2	52.9	53.4
Latin America	4.6	5.0	5.5	5.9	6.4	6.8
Middle East & Africa	3.0	3.4	4.0	4.6	5.2	5.9
South Asia	3.1	3.9	5.0	6.1	7.3	8.6
South-East Asia	4.4	5.2	6.1	7.1	8.0	9.0
China	6.5	8.7	10.4	12.3	14.3	16.4
OPEC	7.4	8.2	9.1	9.9	10.8	11.7
DCs	29.0	34.5	40.0	45.9	52.0	58.5
FSU	3.8	4.0	4.2	4.3	4.5	4.6
Other Europe	0.9	0.9	1.0	1.0	1.0	1.1
Transition economies	4.7	4.9	5.2	5.4	5.5	5.7
World	83.3	89.7	96.5	103.5	110.4	117.6



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



καθώς και οι απεργίες στη Νιγηρία και τη Βενεζουέλα συνέβαλαν επίσης στη διαμόρφωση ενός αισθήματος αβεβαιότητας και συνέτειναν στη δημιουργία ενός γενικότερου φόβου για διακοπή του εφοδιασμού της αγοράς με πετρέλαιο. Το γεγονός αυτό ήταν περισσότερο ορατό στο Ιράκ, το οποίο έφθασε να παράγει μόλις 1,7 εκατ. βαρ./ημέρα αντί των 2 εκατ. βαρ./ημερησίως, που ίσχυε κατά την προ του πολέμου εποχή.

Τελικώς, τολμηρά χρηματιστηριακά παιχνίδια, π.χ. επιθετικά επενδυτικά κεφάλαια με υψηλό ρίσκο (Hedge Funds) με αντικείμενο το πετρέλαιο, και η γενικότερη κερδοσκοπική συμπεριφορά μερικών επενδυτών παίζουν επίσης σημαντικό ρόλο στην αύξηση των ήδη υψηλών τιμών του πετρελαίου.

Αναφορικά με το ερώτημα τι πρόκειται να συμβεί στο μέλλον, είναι αδύνατο φυσικά να προβλεφθεί οποιαδήποτε απάντηση με ακρίβεια. Εκτιμάται όμως ότι η τιμή των \$ 20 το βαρέλι δε θα επανέλθει. Ίσως, μια τιμή περί τα \$ 65-70 το βαρέλι είναι δυνατή στο μέλλον, αρκεί η αύξηση της ζήτησης να περιοριστεί σε ποσοστά 1% έως 1,2% (δηλαδή 800.000 έως 1.000.000 βαρέλια την ημέρα σε ετήσια βάση) και εφόσον, επιπροσθέτως, χρησιμοποιηθούν και άλλες εναλλακτικές πηγές ενέργειας (όπως π.χ. φυσικό αέριο, πυρηνική ενέργεια, κάρβουνο, ανακύκλωση κ.λπ.).

Η παρούσα παραγωγή των 85-87 εκατ. βαρ. ημερησίως εκτιμάται πως θα αυξηθεί στα 100 εκατ. βαρ. ημερησίως ή και περισσότερο στα αμέσως επόμενα χρόνια. Η αναμενόμενη αυτή αύξηση της ζήτησης ελπίζεται να καλυφθεί από τα προσφάτως ανακαλυφθέντα κοιτάσματα πετρελαίου στη Ρωσία και στην Κασπία Θάλασσα. Με βάση τις πληροφορίες που έχουμε διαθέσιμες σήμερα, τα παγκόσμια αποθέματα πετρελαίου (1,3 τρισ. εκατ. βαρέλια) θα επαρκέσουν για περίπου 45 χρόνια και τα αποθέματα φυσικού αερίου για 65 χρόνια.

Αναμφίβολα, νέα αναπτυξιακά προγράμματα θα πρέπει να εφαρμοσθούν, ώστε να καλυφθεί η διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση. Η ανακάλυψη πετρελαίου (τόσο στη θάλασσα όσο και στη στεριά) θα

πρέπει να τεθεί υπό έλεγχο και μάλιστα κατά τέτοιον τρόπο, ώστε να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικά τα ανακαλυφθέντα κοιτάσματα πετρελαίου.

Λαμβάνοντας υπόψη τις προόδους που έχουν επιτευχθεί στις τεχνικές εξόρυξης πετρελαίου (σήμερα μπορούν να φθάσουν σε βάθος 9.000 μ.) εκτιμούμε ότι η μελλοντική ανακάλυψη πετρελαίου, μολονότι θα στοιχίζει ακριβά, θα είναι πιο αποτελεσματική. Πάντως, είναι ενθαρρυντικό το γεγονός ότι οι πολύ μεγάλοι «παίκτες» στη βιομηχανία παραγωγής πετρελαίου, κυρίως οι χώρες-μέλη του ΟΠΕΚ, προβαίνουν σε επενδύσεις δισεκατομμυρίων δολαρίων στις εγκαταστάσεις παραγωγής προκειμένου να ανταποκριθούν στη διαρκώς αυξανόμενη ζήτησή του.

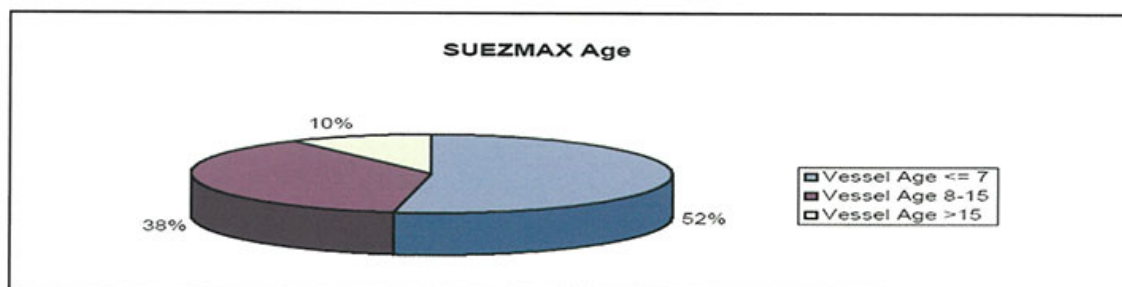
Χωρίς αμφιβολία, οι εταιρείες πετρελαίου μαζί με τις χώρες παραγωγής του για να μπορέσουν να ικανοποιήσουν τη μεγάλη ζήτηση ενέργειας πρέπει να εξασφαλίσουν νέες ευκολίες στην όλη παραγωγή πετρελαίου και φυσικού αερίου.

Αυτό φυσικά είναι ευκολότερο για τις χώρες με μεγάλα αποθέματα. Η βιομηχανία πετρελαίου διαθέτει σήμερα μεγαλύτερη γνώση για την εκμετάλλευση αποθεμάτων υδρογονανθράκων και ως εκ τούτου είναι μάλλον πιθανή η ανάκτηση μεγαλύτερων ποσοτήτων πετρελαίου και αερίου.

Στην περίπτωση αυτή εκτιμάται ότι η αναμενόμενη διάρκεια των παγκοσμίων αποθεμάτων των ανωτέρω αγαθών μπορεί να παραταθεί.

Όλες οι εκτιμήσεις για τη διάρκεια των αποθεμάτων πετρελαίου βασίζονται στους ρυθμούς της σημερινής παραγωγής του ανά τον κόσμο, η οποία, όπως πιο πάνω αναφέρθηκε, αναμένεται να αυξηθεί μελλοντικά. Όταν φθάσουμε στο ανώτατο σημείο παραγωγής πετρελαίου, τότε το θέμα αυτό θα αποτελέσει αντικείμενο για μια μεγάλη δημόσια συζήτηση. Μερικοί μάλιστα παρατηρητές εκτιμούν πως το κρίσιμο αυτό σημείο θα συμβεί περί το 2025 και μερικοί το 2040.

Το ερώτημα πόσο πιο ψηλά θα φθάσουν οι ήδη υψηλές τιμές του





	Total Orders	2007		2008		2009 +	
		No.	%age	No.	%age	No.	%age
VLCC	180	12	6.4%	20	11.3%	67	37.4%
SUEZMAX	129	3	2.6%	4	3.3%	19	14.5%
AFRAMAX	273	11	3.9%	22	8.2%	49	17.9%

πετρελαίου και πόσο θα διαρκέσουν, παραμένει αναπάντητο. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η τεράστια ζήτηση πετρελαίου και οι ταχέως αναπτυσσόμενες οικονομίες μερικών χωρών, όπως της Κίνας και των Ινδιών, θα διατηρήσουν τις τιμές του σε υψηλά ακόμη επίπεδα.

Η δυνατότητα πάντως των χωρών του ΟΠΕΚ να αυξήσουν την παραγωγή τους εμφανίζεται προς το παρόν κάπως μειωμένη και ως εκ τούτου δεν αναμένεται αυξημένη παραγωγή ώστε να κατακλυσθεί η αγορά με πετρέλαιο, πράγμα το οποίο θα μπορούσε να βοηθήσει στην πτώση των τιμών του.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τη ρευστή πολιτική κατάσταση στη Μέση Ανατολή (ιδίως στο Ιράκ) και τη συνέχιση της πιθανότητας τρομοκρατικών επιθέσεων τόσο στην Ευρώπη όσο και σε μερικές χώρες της Μέσης Ανατολής, μπορούμε να εκτιμήσουμε ότι το πετρέλαιο θα εξακολουθήσει και στο άμεσο μέλλον να είναι ακριβό, καθ' όσον στον ανωτέρω παράγοντα προστίθεται και η διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως.

Στο ερώτημα πόσο ακριβό θα γίνει, είναι λογικό να αναμένουμε ότι οι παρούσες τιμές θα μπορούσαν να πέσουν στα \$ 65-70 το βαρέλι, μόνον εφόσον εξομαλυνθεί η διεθνής πολιτική κατάσταση. Ειδάλλως, η τιμή μπορεί να υπερβεί ακόμη και τα \$ 100 το βαρέλι, εάν για διάφορους λόγους σημειωθούν διακοπές στην παραγωγή και κυρίως στον εφοδιασμό της παγκόσμιας αγοράς με πετρέλαιο.

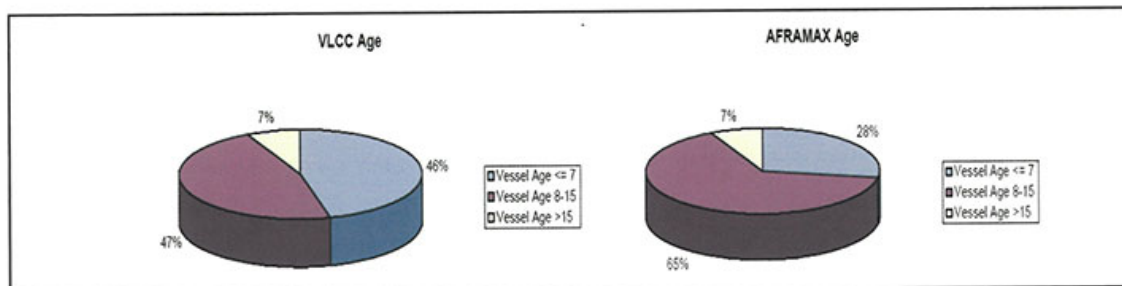
Παρατηρητές και άλλοι ειδικοί στην αγορά πετρελαίου ανήκουν σε δύο σχολές, σε ό,τι αφορά τη σχετική πρόβλεψη των τιμών. Υπάρ-

χουν εκείνοι που εκτιμούν πως η τιμή του πετρελαίου θα υπερβεί τα \$ 100 το βαρέλι και άλλοι που πιστεύουν ότι η πελώρια αυτή φούσκα θα σπάσει και οι τιμές του πετρελαίου θα πέσουν στα \$ 65 έως \$ 70 το βαρέλι.

Σε οποιαδήποτε περίπτωση, πάντως, η ανθρωπότητα θα πρέπει να προετοιμαστεί κατάλληλα, ώστε να περιορίσει την εξάρτησή της από το πετρέλαιο.

Προσφέρεται βέβαια προς χρήση και το φυσικό αέριο, που αυξάνεται καθημερινά, καθώς επίσης και άλλες πηγές ενέργειας που μπορούν να αξιοποιηθούν αποτελεσματικά και να αντικαταστήσουν εν πολλοίς, μακροπρόθεσμα, το πετρέλαιο.

Αυτά σε ό,τι αφορά τις εξελίξεις και τις τιμές του πετρελαίου. Κοιτάζοντας τώρα τις θαλάσσιες μεταφορές που θα χρειαστούν για τη διανομή του πετρελαίου, θα πρέπει να δούμε τα κέντρα παραγωγής και κατανάλωσης. Λαμβάνοντας υπ' όψιν ότι η ζήτηση για πετρέλαιο θα αυξηθεί από 85 εκατ. βαρέλια το 2007 σε 118 εκατ. βαρέλια τα επόμενα 15-20 χρόνια και ότι η Μέση Ανατολή θα είναι ο κύριος παραγωγός και εξαγωγέας, τότε μπορούμε να συμπεράνουμε την εξέλιξη στις θαλάσσιες μεταφορές. Η σπουδαιότητα των θαλασσίων μεταφορών πετρελαίου αυξάνεται αν συνυπολογίσουμε ότι ο πληθυσμός και η ζήτηση πετρελαίου αυξάνονται στις αναπτυσσόμενες χώρες ειδικά της Άπω Ανατολής, ήτοι μακριά από τα κέντρα παραγωγής. Οι μεγαλύτεροι αποδέκτες των εξαγωγών πετρελαίου της Μέσης Ανατολής θα είναι οι χώρες της Άπω Ανατολής. Το 75%, περίπου 14 εκατ. βαρέλια, της ημερήσιας παραγωγής θα μεταφέρεται ανατολικά σε





νοτιοανατολική Ασία, Κίνα, Ινδίες, Ιαπωνία και Κορέα. Γενικώς μεγαλώνει η απόσταση μεταξύ των κέντρων παραγωγής και κατανάλωσης. Οι μεταφορές μεταξύ περιοχών θα αυξηθούν από 13 εκατ. βαρέλια την ημέρα το 2005 σε 63 εκατ. βαρέλια το 2020 και φυσικά η μεγαλύτερη ποσότητα θα μεταφέρεται διά θαλάσσης. Αμφότερα αργό πετρέλαιο (Crude Oil) και παράγωγα αυτού (Oil Products) θα αυξηθούν και το μεν Crude Oil θα φτάσει τα 44,3 εκατ. βαρέλια την ημέρα το 2020, τα δε Products τα 18,5 εκατ. βαρέλια την ημέρα. Το inter-regional εμπόριο του Crude το 2005 αποτελούσε το 47% της παραγωγής και υπολογίζεται να φτάσει το 52% της παραγωγής έως το 2020.

Η αύξηση της ζήτησης αναμένεται να είναι μεγαλύτερη στις περιοχές όπου η παραγωγή δεν υπάρχει ή ελαττώνεται. Αυτές είναι κυρίως οι περιοχές Ασίας, Ειρηνικού, Ευρώπης και Ηνωμένων Πολιτειών. Στην περίπτωση της Ασίας, η εισαγωγή πετρελαίου θα γίνεται κυρίως από τη Μέση Ανατολή και θα συμπληρώνεται από τη Ρωσία, την Κασπία, την Αφρική και μικρές ποσότητες από τη Λατινική Αμερική. Στην Ευρώπη οι εισαγωγές θα γίνονται από τη Ρωσία, την περιοχή της Κασπίας, από την Αφρική και φυσικά από τη Μέση Ανατολή.

Γενικά θα πρέπει να τονισθεί ότι η Μέση Ανατολή, όπως προαναφέραμε, θα γίνεται ολοένα και περισσότερο ο σπουδαιότερος εξαγωγέας και υπολογίζεται να φτάσει τα 20 εκατ. βαρέλια την ημέρα το 2020.

Σχετικά με την κατάσταση που επικρατεί στο στόλο των tankers σύμφωνα με μελέτες του ΟΠΕΚ υπολογίζεται ότι μέχρι το 2020 θα χρειάζονται 460 εκατ. Deadweight και οι παραγγελίες είναι 142 εκατ. για τα επόμενα 2-3 χρόνια. Συνολικά θα έχουμε το 2010/2011 510 εκατ. Deadweight ή 50 εκατ. διαφορά τανάζ περισσότερο από την προβλεπόμενη ζήτηση για το 2020. Πρέπει όμως να λάβουμε υπ' όψιν ότι, το 2010, περίπου 65 εκατ. Deadweight (Single Hull) θα αποκλεισθούν από τα ευρωπαϊκά λιμάνια σύμφωνα με νόμο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από τους αμερικανικούς λιμένες σύμφωνα με νόμο του OPA 90. Επιπλέον, έχουμε το Phase Out των Single Hull Tankers που θα αναγκαστούν να αποσυρθούν σύμφωνα με τους κανονισμούς της MARPOL. Φαίνεται λοιπόν πως το τανάζ που έρχεται τα επόμενα 2-3 χρόνια και το τανάζ που θα αποσυρθεί, κάπως συγκλίνουν και δη-

Tanker fleet capacities and requirements, end 2006-2020



μιουργούν μια ισορροπία στην «προσφορά και ζήτηση». Βέβαια, το κρίσιμο σημείο που θα παίξει ρόλο στην αγορά του μέλλοντος (μέχρι το 2020) θα είναι ο αριθμός των παραγγελιών για καινούργια tankers στην περίοδο 2010-2020. Στον πίνακα του ΟΠΕΚ φαίνεται το επιπλέον τανάζ που θα χρειαστεί έως το 2020. Όπως φαίνεται από τα νούμερα, οι παραγγελίες της περιόδου μετά το 2011 πρέπει να είναι αρκετά λιγότερες. Εξαιρεση μπορεί να αποτελέσουν τα Product Tankers (MR2) τα οποία χρειάζονται πιο μεγάλο αριθμό New Buildings λόγω του γεγονότος ότι οι σημερινές παραγγελίες είναι σε χαμηλά επίπεδα.

Και ενώ όλα τα προαναφερθέντα βασίζονται στην υπάρχουσα νομοθεσία σχετικά με τις αποσύρσεις των παλαιών tankers, δε θα πρέπει να αγνοούμε και τις δυναμικές της αγοράς, οι οποίες πολυάκως επηρεάζουν τη ναυλαγορά. Μόλις πρόσφατα είδαμε ανακοινώσεις μεγάλης πετρελαϊκής εταιρείας να έχει αποφασίσει πως θα ναυλώνει μόνο Double Hull Tankers. Δεν αποκλείεται και άλλες εταιρείες και ναυλωτές tankers να ακολουθήσουν την ίδια πολιτική. Σε μία τέτοια περίπτωση πιθανόν να δούμε μια «οικειοθελή απόσυρση» των παλαιών tankers. Είναι λοιπόν εύλογο να περιμένουμε ότι η ζήτηση για μοντέρνα tankers θα αυξηθεί ακόμα περισσότερο.

Φυσικά, όλες οι παραπάνω προβλέψεις μας μπορούν να πραγματοποιηθούν μόνο κάτω από ομαλές γεωπολιτικές καταστάσεις, υπό συνθήκες φυσιολογικής οικονομικής ανάπτυξης των ανεπτυγμένων και αναπτυσσόμενων χωρών, υπό καθεστώς διατήρησης της εφαρμογής των κανονισμών του IMO και εφ' όσον φυσικά επικρατήσει μια συγκρατημένη πολιτική παραγγελιών καινούργιων πλοίων. ●



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



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

TEL: +30 210 45 57 000

FAX: +30 210 45 57 017

Internet: www.deltatankers.gr

e-mail: operation@deltatankers.gr,

crew@deltatankers.gr



«Το δεξαμενόπλοιο απευθύνεται μόνο
σε αυτούς που αγαπούν πραγματικά
το επάγγελμα και τη θάλασσα.
Ή είσαι ευσυνείδητος ή φύγε!»

Οι αρχιπλοίαρχοι Δημήτρης Γκατζούνης, Γιώργος Φραγκιαδάκης και Νίκος Μόσχος,
ο ναυπηγός μηχανολόγος Μιχάλης Κουκουμάκης και ο αρχιμηχανικός Ιωάννης Ρέτσας,
στελέχη της Tomasos Brothers Inc., επικεντρώνονται στην επόμενη γενιά των Ελλήνων ναυτικών.



Πέντε έμπειροι άνθρωποι της θάλασσας σκιαγραφούν το προφίλ του νέου ναυτικού, που επιθυμεί να σταδιοδρομήσει σε Tankers

Η ελληνική ναυτιλία είναι ένας από τους ελάχιστους τομείς της βιομηχανίας όπου η Ελλάδα έχει παγκοσμίως εδραιωθεί και ανταποκρίνεται σε υψηλές απαιτήσεις οργάνωσης και διαχείρισης με σκοπό την ασφαλή μεταφορά των φορτίων, την ασφάλεια των ανθρώπων στα πλοία αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος.

Επομένως, η ενασχόληση των νέων σε αυτό τον τομέα εκτός από τις υψηλές οικονομικές απολαβές διασφαλίζει την εισαγωγή τους σε έναν κλάδο που έχει καθιερωθεί παγκοσμίως με ισχυρές δυνατότητες εξέλιξης.

Η διοίκηση, η πρόβλεψη και οι χειρισμοί του κάθε είδους πλοίων απαιτούν υψηλή συνείδηση ευθύνης από τη διοίκηση των ναυτιλιακών εταιρειών, που προεκτείνεται και επιβάλλεται με την εκπαίδευση των ναυτικών στα πλοία.

Με αυτόν το γνώμονα θεωρήσαμε σκόπιμο να ενημερώσουμε τους πολυάριθμους σπουδαστές - αναγνώστες στις ΑΕΝ της χώρας, μέσα από το συγκεκριμένο αφιέρωμα, για τις βασικές προϋποθέσεις, τις αρχές και τις γνώσεις που πρέπει να διαθέτει ένας αξιωματικός για να ανελιχθεί στο συγκεκριμένο και εξειδικευμένο χώρο της ναυτιλίας. Ως προς αυτή την κατεύθυνση συνομιλήσαμε με έμπειρους ναυτικούς και στελέχη της εταιρείας Tommasos Bros Inc. για να σκιαγραφήσουμε το προφίλ του νέου ναυτικού, ο οποίος επιθυμεί να επιτύχει στο σύγχρονο δεξαμενόπλοιο.

Ο συγκεκριμένος τύπος πλοίου απαιτεί ένα υψηλό αίσθημα ευθύνης. Σε αυτό φαίνεται να συμφωνούν απόλυτα οι αρχιμηχανικοί, οι ναυπηγοί, αλλά και οι αρχιπλοίαρχοι της εταιρείας. Κατά το fleet technical manager Μιχάλη Κουκουμάκη, στα δεξαμενόπλοια απαιτείται, λόγω των φυσικών ιδιοτήτων του φορτίου τους όπως η πτητικότητα, η εκρηκτικότητα, ή και ακόμα και της χημικής σύνθεσης, μεγαλύτερη συνείδηση ευθύνης στους τομείς της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

Ο μηχανολογικός εξοπλισμός τους για τη διαχείριση και ασφάλεια

του μεταφερόμενου φορτίου επιβάλλει πιο εξειδικευμένες γνώσεις λειτουργίας και συντήρησης από τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Η μηχανολογική γνώση, η προσπάθεια για την επίτευξη υψηλού επιπέδου συντήρησης και η αποτελεσματική επίλυση προβλημάτων σε συνδυασμό με την ειλικρινή συνεργασία των operators «γραφείου» - «πλοίου» αποτελεί μια επαγγελματική πρόκληση, που αποτέλεσμα έχει όχι μόνο την ομαλή λειτουργία των μηχανημάτων με βάση τις προδιαγραφές των κατασκευαστών αλλά και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Οι ανωτέρω απαιτήσεις συνείδησης δημιουργούν την ανάγκη για εκπαιδευμένους και συνευδοκούντες operators, των οποίων και οι οικονομικές απολαβές είναι κατ' επέκταση υψηλότερες. Κατά τον αρχιμηχανικό της εταιρείας Ιωάννη Ρέτσα, η ζωή των αξιωματικών μηχανής είναι εξαιρετικά σκληρή διότι, πλην των ευθυνών στη λειτουργία του πλοίου, ο χρόνος εκφόρτωσης είναι επιπλέον τυπικά περιορισμένος και αυστηρά συγκεκριμένος και με τον κώδικα ISPS να τον περιορίζει στο να «βγει» στη στεριά, σε αρκετά λιμάνια για την κάλυψη κάποιων αναγκών του.

Γενικά όμως η ταχύτητα και εγρήγορση που απαιτείται σήμερα από τα πληρώματα, έχει εξομοιωθεί σε όλους τους τύπους των πλοίων και ο ελάχιστος χρόνος παραμονής σε λιμάνια συναντάται σε όλα τα πλοία.

Ο κ. Ιωάννης Ρέτσας είναι απόλυτος σχετικά με τους operators των δεξαμενοπλοίων και αναφέρει σχετικά: «Είναι ένα πλοίο που απευθύνεται μόνο σε αυτούς που αγαπούν πραγματικά το επάγγελμα και τη θάλασσα. Ή είσαι ευσυνείδητος ή φύγε».

Για το fleet technical manager - ναυπηγό μηχανολόγο του ΕΜΠ Μιχάλη Κουκουμάκη, οι σπουδαστές πρέπει να δώσουν ιδιαίτε-





ρη έμφαση κατά τη διάρκεια των σπουδών τους στην κατανόηση των αρχών και θεμελιωδών εννοιών της μηχανικής, θερμοδυναμικής, μηχανών εσωτερικής καύσης, ψυκτικού κύκλου, λειτουργίας αντλιών και δικτύων μηχανοστασίου.

Δεδομένου, δε, ότι υπάρχουν πλοία των οποίων η λειτουργία των μηχανημάτων μπορεί να «ξεκινήσει» με τα mouse των υπολογιστών, οι σπουδαστές καλό είναι να εφοδιασθούν με βασικές γνώσεις των αυτοματισμών και των αποκαλούμενων «νέων» τεχνολογιών, έτσι ώστε να μπορούν να λύσουν απλά προβλήματα ή να περιγράψουν ένα πρόβλημα για να μπορέσουν να βοηθήσουν εξ αποστάσεως οι κατασκευαστές για την οριστική λύση του.

Επιπλέον, όλες οι οδηγίες των κατασκευαστών είναι στα αγγλικά και επομένως: «Όσοι δε γνωρίζουν καλά αγγλικά έχουν πάντα κενά γνώσεων. Οι σύγχρονοι ναυτικοί καλό είναι να διαθέσουν χρόνο για να μάθουν γλώσσες, αλλά έχει αποδειχθεί ότι γενικά δε διαβάζουν», μας λέει ο κ. Ρέτσας και συνεχίζει: «Ο μερακλής ναυτικός θα μάθει όχι μόνο αγγλικά αλλά και άλλες γλώσσες, όπως και πρόσθετες γενικές γνώσεις διότι δεν μπορεί να κάνει αλλιώς».

Για τους αρχιπλοίαρχους της εταιρείας που έρχονται σε επαφή με αρκετούς δόκιμους αλλά και νέους ανθυποπλοίαρχους, οι περισσότεροι, εάν όχι όλοι, εκ των νέων προτιμούν τα δεξαμενό-

πλοία, κυρίως για τις οικονομικές απολαβές. Είναι ένα βασικό κίνητρο. Οι απολαβές είναι 10 με 15% παραπάνω από ένα φορτηγό, μάς λένε χαρακτηριστικά. «Παλιότερα η μεταπήδηση από ένα πλοίο σε άλλο ήταν πιο εύκολη. Τώρα απαιτείται εξειδίκευση. Πιο εύκολα είναι από ένα δεξαμενόπλοιο σε ένα φορτηγό παρά το αντίθετο» μας επισημαίνει ο αρχιπλοίαρχος Γιώργος Φραγκιαδάκης.

Για μια ναυτιλιακή εταιρεία το κόστος διαχείρισης ενός δεξαμενόπλοιου δεν είναι απλή υπόθεση και αυτό πρέπει να το γνωρίζει ο αξιωματικός γέφυρας, μας εξηγούν ο Γιώργος Φραγκιαδάκης και ο Νίκος Μόσχος, δύο έμπειροι αρχιπλοίαρχοι: Το tanker έχει επιπλέον κόστος από τα άλλα πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας. Χαρακτηριστικά αναφέρθηκαν από τους αρχιπλοίαρχους η επιπλέον εκπαίδευση για τα πληρώματα, τα αυξημένα ασφάλιστρα, οι πολλές και συστηματικές επιθεωρήσεις, ο τεχνολογικός εξοπλισμός, ακόμα και οι υψηλότερες απολαβές των ναυτικών. Επιπλέον, ας μην ξεχνάμε ποτέ ότι και οι επιθεωρητές του Port State Control «κυνηγούν» περισσότερο τα δεξαμενόπλοια. Οι πονοκέφαλοι είναι συστηματικοί και η εγρήγορση του ναυτικού οφείλει να είναι διαρκής.

Οι τρεις αρχιπλοίαρχοι παρατηρούν επίσης μια διαφοροποίηση σε σύγκριση με τις παλαιότερες εποχές: τα ακραία καιρικά φαινόμενα. «Πάντα υπήρχαν κυκλώνες αλλά όχι τόσο έντονοι και τόσο αριθμητικά πολλοί. Τα παλαιά πλοία ίσως να μην άντεχαν σήμερα» ισχυρίζεται ο αρχιπλοίαρχος Δημήτρης Γκατζούνης.

Οι τρεις αρχιπλοίαρχοι, όπως και οι αρχιμηχανικοί της εταιρείας, θεωρούν την εξαιρετική γνώση των

αγγλικών και των ηλεκτρονικών υπολογιστών εντελώς απαραίτητη και αναγκαία. Επιπλέον, και αυτοί συμφωνούν με τον αρχιμηχανικό της εταιρείας πως απαιτούνται και γενικές γνώσεις από ένα ναυτικό, αλλά και μια ευρύτητα πνεύματος και αντιλήψεων: «Η σύνεση έρχεται με το χρόνο, όρεξη για δουλειά να υπάρχει, αφού το επάγγελμα εξελίσσεται».

Οι αρχιπλοίαρχοι εστιάζουν επίσης στις ακόλουθες σκέψεις: Όλα τα πλοία έχουν τις ειδικές δυσκολίες τους. Ο 18χρονος σήμερα είναι ακόμα ένα παιδί, σε σχέση με τα παλιά χρόνια. Έχει μεν πολλές πληροφορίες, διευρυμένες εικόνες και παραστάσεις, διαφαίνεται όμως μια έλλειψη δυναμισμού και κινήτρων από μέρους του. Ο νέος ναυτικός πρέπει να είναι διατεθειμένος να στερηθεί τα πάντα. Ας σταθεί λοιπόν στο ακόλουθο ερώτημα: Ποιο είναι το κίνητρό σου και ποιες οι εναλλακτικές σου; Αυτή και μόνον την ερώτηση πρέπει να απαντήσει ο νέος σπουδαστής.

Ο καπετάν Νίκος Μόσχος υποστηρίζει ότι το επάγγελμα είναι ένα σοβαρό αλλά παρεξηγημένο επάγγελμα. «Έχεις 30 ζωές πάνω στο κεφάλι σου. Όλα τα άλλα είναι ασφαλισμένα».

Και συμβουλεύει: «Ως δόκιμος πρέπει να είναι έτοιμος να αντιμετωπίσει ένα μεγάλο όγκο δουλειάς. Να αφοσιωθεί και να μάθει. Έγκειται και στο δυναμισμό των αξιωματικών».

Ως προς τον κατάλληλο ανθυποπλοίαρχο, ο κ. Γκατζούνης επικεντρώνεται στο μακροχρόνιο και αυξημένο πλέον πρόβλημα της μικρής προσφοράς και της μεγάλης ζήτησης: Εντούτοις, κάθε εταιρεία αρκείται στο να διαθέτει ο νέος αξιωματικός τα κατάλληλα πιστοποιητικά, να είναι προαγωγικός, να έχει γνώση του συγκεκριμένου τύπου πλοίου και, σαφώς, προύληρησεί.

Και όπως προαναφέρθηκε: «Η σύνεση έρχεται με το χρόνο... Όρεξη για δουλειά να υπάρχει, αφού το επάγγελμα εξελίσσεται».



Global technical excellence
closer to shipowners - closer to shipyards
wherever you are

● www.bureauveritas.com ● www.veristar.com



**BUREAU
VERITAS**

Posidonia - Stand 128
Greek Central Office:
23, Etolikon Str.
185 45 PIRAEUS
Tel: +30(210)40 63 000
Fax: +30(210)40 63 063
Email: office@gr.bureauveritas.com

Move Forward with Confidence



Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη,
Καθηγητή, Εργαστήριο
Θαλασσίων Μεταφορών ΕΜΠ

Κριτήρια αξιολόγησης περιβαλλοντικού ρίσκου: Η συζήτηση στον IMO

Από το περασμένο καλοκαίρι και μετά, ο υπογράφων διετέλεσε συντονιστής ομάδας αλληλογραφίας (correspondence group) του IMO - Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (Marine Environment Protection Committee - MEPC), με ζητούμενο τη διατύπωση κριτηρίων αξιολόγησης περιβαλλοντικού ρίσκου στη μεθοδολογία του Formal Safety Assessment (Τυπική Αξιολόγηση Ασφάλειας - FSA).



Πολλά έχουν ήδη λεχθεί για τη μέθοδο του FSA και πώς εφαρμόζεται σε ζητήματα διατύπωσης πολιτικής σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας. Η μέθοδος αυτή είναι το επιστημονικό εργαλείο του IMO στη διαδικασία διατύπωσης και στήριξης κανονισμών. Το παράδειγμα των διπλών τοιχωμάτων στα bulk carriers είναι χαρακτηριστικό, όπου η μέθοδος αυτή χρησιμοποιήθηκε και από τις δύο αντιμαχόμενες πλευρές, οδηγώντας σε αντίθετα συμπεράσματα, ανάλογα με το ποιος τη χρησιμοποίησε, με ποια δεδομένα και με ποιον τρόπο. Ως γνωστόν, ο IMO βάσισε στη μέθοδο αυτή την απόφασή του το 2004 να μην επιβάλει υποχρεωτικά διπλά τοιχώματα στα bulk carriers, παρ' όλων ότι η προγενέστερη βούλησή του για υποχρεωτικά διπλά τοιχώματα βασίστηκε εν πολλοίς στην ίδια μέθοδο!

Ο IMO έχει αναπτύξει συγκεκριμένες προδιαγραφές (τις οποίες κατά καιρούς επικαιροποιεί) για την εφαρμογή της μεθοδολογίας του FSA στη διατύπωση κανονισμών. Ανάμεσα σ' αυτές, το ρίσκο ορίζεται ως το γινόμενο της πιθανότητας να συμβεί κάποιο ανεπιθύμητο γεγονός (δηλαδή στην περίπτωση μας ένα ναυτικό ατύχημα) επί την επίπτωση του γεγονότος αυτού, κατάλληλα μετρούμενη. Οι προδιαγραφές αυτές μπαίνουν επίσης σε λεπτομέρειες για όλα τα βήματα του FSA, για το πώς λαμβάνεται υπόψη η γνώμη ειδικών και βασικά για τον τρόπο εφαρμογής όλης της διαδικασίας.

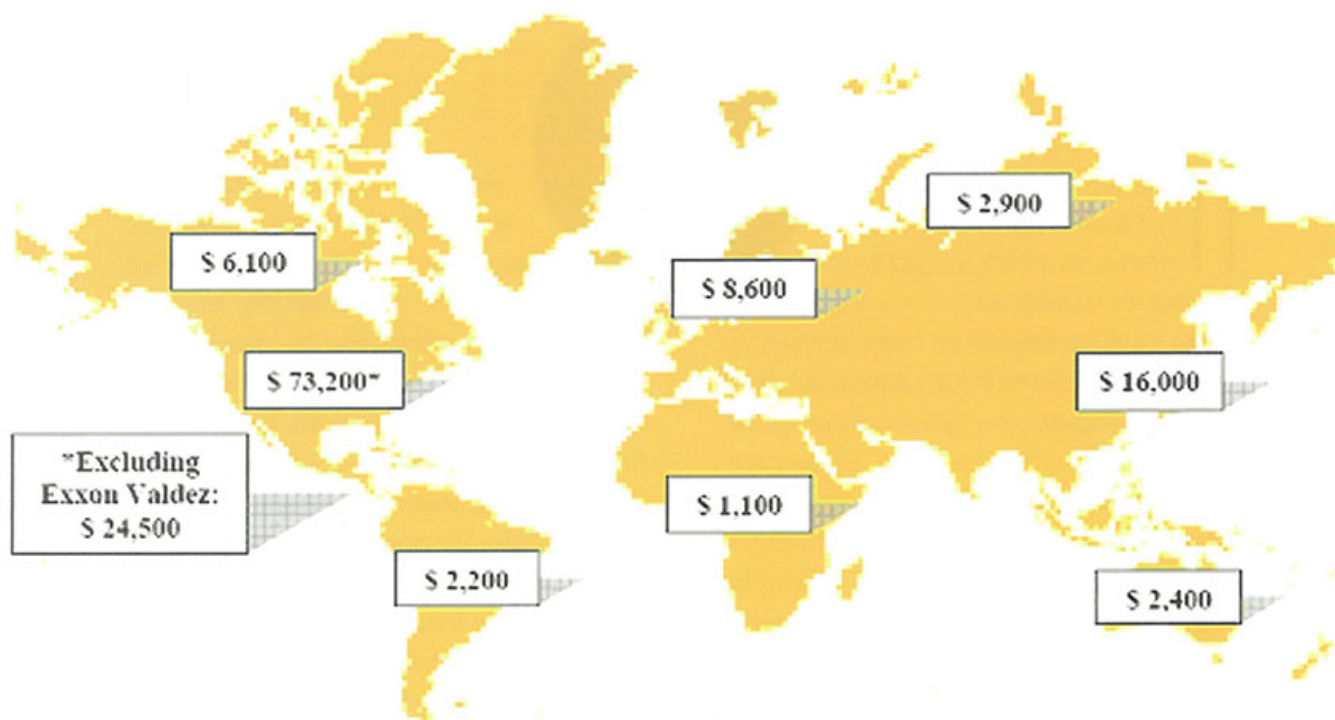
Μέχρι στιγμής, στη χρήση του FSA, οι επιπτώσεις ενός ατυχήματος αφορούν μόνο θανάτους, τραυματισμούς ή απώλεια του πλοίου. Οι πάσης φύσεως περιβαλλοντικές επιπτώσεις δεν έχουν ακόμη ενσωματωθεί στη μεθοδολογία αυτή, με ενδεχόμενο αποτέλεσμα τη διατύπωση κανονισμών ή γενικά πολιτικής που δεν είναι αναγκαστικά στη σωστή βάση, μια και αγνοεί τέτοιες επιπτώσεις. Το βασικό ερώτημα είναι πώς μπορούν να ενσωματωθούν περιβαλλοντικές επιπτώσεις;

Το ερώτημα αυτό ακούγεται πολύ πιο εύκολο απ' ό,τι είναι. Κατ' αρχάς, το φάσμα των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ενός ατυχή-

ματος είναι πολύ ευρύ, περιλαμβάνοντας, εκτός από τη ρύπανση από το πετρέλαιο (που μπορεί να είναι όχι μόνο από tanker αλλά από οποιοδήποτε πλοίο - όρα «Sea Diamond»), περιπτώσεις

όπως θαλάσσιο έρμα, απόβλητα, σκουπίδια, ανακύκλωση πλοίων, επικίνδυνες ουσίες, καυσάεργα, χρώματα, θόρυβος και ένα σωρό άλλα θέματα. Στο γενικό του πλαίσιο, το θέμα των περιβαλλοντικών κριτηρίων είναι εν πολλοίς ακόμη παρθένο, μια και είναι στο στάδιο της θεωρητικής προσέγγισης από διάφορες ερευνητικές ομάδες. Αλλά ακόμη και το ίσως πιο βατό θέμα από όλα αυτά, το θέμα της πετρελαιορρύπανσης, που αποτελεί και το μοναδικό θέμα τη στιγμή αυτή υπό διερεύνηση για την επέκταση της μεθοδολογίας του FSA, δεν είναι καθόλου εύκολο. Πριν από περίπου δύο έτη, μια ερευνητική ομάδα με πρωτοστάτες δύο νηογνώμονες-επιφανή μέλη του IACS υποστήριξε στον IMO μια μεθοδολογία που οδηγούσε στην υιοθέτηση της τιμής των 60.000 δολαρίων ως το κόστος για να αποφευχθεί ρύπανση ενός μετρικού τόνου πετρελαίου (cost to avert a tonne of spilled oil - CATS). Η ιδέα που ετέθη στο τραπέζι ήταν να χρησιμοποιηθεί το CATS ως περιβαλλοντικό κριτήριο στο FSA για τη σχεδίαση και κατασκευή πλοίων.

Η ιδέα για ένα παρόμοιο κριτήριο φαίνεται εκ πρώτης όψεως απλή, μια και όντως υπάρχει ανάγκη ενός σφαιρικού περιβαλλοντικού κριτηρίου καθώς και τα πλοία πηγαίνουν παντού. Όμως, το πρόβλημα είναι ότι το κόστος της ρύπανσης δεν είναι γραμμική συνάρτηση του όγκου και έχει τεράστια διακύμανση ανάλογα με τη γεωγραφική περιοχή (βλέπε Σχήμα 1). Είναι επίσης συνάρτηση του τύπου του πετρελαίου και πολλών άλλων παραγόντων. Έτσι, οι πολλές παραδοχές που υπεισέρχονται για τον υπολογισμό του CATS δεν ισχύουν αναγκαστικά σε όλες τις περιπτώσεις, και η υιοθέτηση μιας τέτοιας τιμής μπορεί τελικά να έχει σοβαρές παρενέργειες σε θέματα αστικής ευθύνης, αποζημιώσεων και άλλα. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι αν ισχύει το κόστος των 60.000 δολαρίων ανά μετρικό τόνο, η πετρελαιοκηλίδα του



Σχήμα 1: Μέσο κόστος καθαρισμού πετρελαιοκηλίδας ανά μετρικό τόνο σε διάφορες γεωγραφικές περιοχές (δολάρια 1997).

«Atlantic Empress» θα πρέπει να κοστολογηθεί στα 19,7 δισεκατομμύρια δολάρια, ή το ίδιο δυσμενής με 6.567 θανάτους(!), μια και ο IMO έχει δεχθεί το ποσό των 3 εκατομμυρίων δολαρίων ως την αντιπροσωπευτική μέση αξία της ανθρώπινης ζωής.

Στην 56η σύνοδο της MEPC πέρυσι το καλοκαίρι, η Ελλάδα υπέβαλε μια εμπεριστατωμένη έκθεση που, μεταξύ άλλων, εξέφραζε τις επιφυλάξεις της για το CATS, και σαν νούμερο και σαν μεθοδολογία, με αποτέλεσμα τη σύσταση της ως άνω ομάδας αλληλογραφίας για το θέμα αυτό, υπό το συντονισμό της Ελλάδας και συγκεκριμένα του υπογράφοντος.

Στην ομάδα αλληλογραφίας, πλην της Ελλάδας κατατέθηκαν από άλλες χώρες και μη κυβερνητικούς οργανισμούς αρκετές απόψεις, όχι αναγκαστικά συγκλίνουσες, πράγμα που πιστοποιεί τη δυσκολία του θέματος. Ευτυχώς η Ελλάδα δεν ήταν η μόνη χώρα που είχε επιφυλάξεις για το θέμα αυτό, και γενικά κατεγράφησαν

πολλές πτυχές του προβλήματος που χρήζουν προσοχής. Η έκθεση της ομάδας υποβλήθηκε στον IMO τέλη Δεκεμβρίου, και το θέμα θα συζητηθεί στην επόμενη (57η) σύνοδο της MEPC, που θα γίνει 31/3-4/4/2008 στο Λονδίνο.

Το θέμα αυτό προφανώς δεν έχει κλείσει, μάλιστα δε θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι μόλις άνοιξε. Εν όψει των σημαντικών επιπτώσεων σε θέματα κανονισμών που μπορεί να έχει, αναμένονται με ενδιαφέρον οι συζητήσεις στον IMO για το πώς αυτό θα προχωρήσει περαιτέρω.

Οι υποβληθείσες εκθέσεις της Ελλάδας στον IMO για το θέμα αυτό, όπως και διάφορες συναφείς εργασίες, είναι διαθέσιμες από το δικτυακό τόπο του Εργαστηρίου Θαλασσίων Μεταφορών του ΕΜΠ, και συγκεκριμένα στη σελίδα:

<http://www.martrans.org/resources/render1.asp?doc=/documents/browse/sft.xml> ●



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)



Του Παύλου Προβιά
Technical manager
Delta Tankers Ltd

Το φαινόμενο του ηλεκτροστατικού ηλεκτρισμού στα δεξαμενόπλοια

Σχετικά με την προστασία των δεξαμενόπλοιων από το φαινόμενο του ηλεκτροστατικού ηλεκτρισμού και τη δημιουργία σπινθήρων, θεωρώ ως σημαντικό μέτρο προστασίας τη γείωση όλων των μεταλλικών αντικειμένων και μηχανημάτων, έτσι ώστε να εξαλειφθεί ο κίνδυνος εκφόρτισης μεταξύ αντικειμένων που μπορεί να είναι φορτισμένα και ηλεκτρικά μονωμένα.

Στα δεξαμενόπλοια είναι κοινή πρακτική η ύπαρξη γειώσεων μεταξύ μηχανημάτων και της μεταλλικής κατασκευής του πλοίου (Hull), η οποία με τη σειρά της είναι εκ φύσεως γειωμένη με τη θάλασσα.

Κάποια παραδείγματα αντικειμένων-μηχανημάτων τα οποία μπορεί να είναι ηλεκτρικώς μονωμένα και επιβάλλεται η γείωσή τους είναι οι φλάντζες των σωληνώσεων, μεταξύ των οποίων πρέπει να παρεμβάλλεται υλικό με μεγάλη αγωγιμότητα, επίσης στα μηνύματα μέτρησης και δειγματοληψίας των δεξαμενών δεν υπάρχουν μεταλλικές ταινίες ή εξαρτήματα τα οποία έρχονται σε απευθείας επαφή με άλλες μεταλλικές επιφάνειες

και, επιπλέον, τα κυρίως σώματα των μηχανημάτων αυτών παραμένουν γειωμένα καθ' όλη τη διάρκεια της λειτουργίας τους.

Ακόμα και οι σήτες σε ορισμένα μηχανήματα, όπως mastisers και purging pipes, έχουν ανοίγματα μεγαλύτερα από 150 microns, ειδικά όμως άλλα προληπτικά μέτρα λαμβάνονται για την αποφόρτισή τους.

Ένα ακόμη μέτρο είναι ότι όπου υπάρχει επαφή και τριβή μεταξύ δύο μετάλλων, το ένα από τα δύο υλικά είναι μπρούτζος ή αλουμίνιο, τα οποία ως υλικά αποτρέπουν τη δημιουργία σπινθήρων ερχόμενα σε επαφή με άλλες μεταλλικές επιφάνειες. Επίσης:

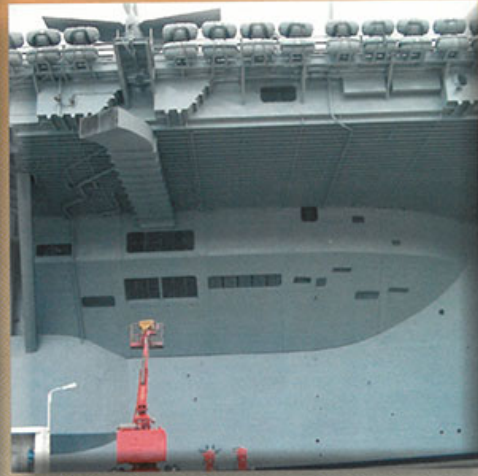
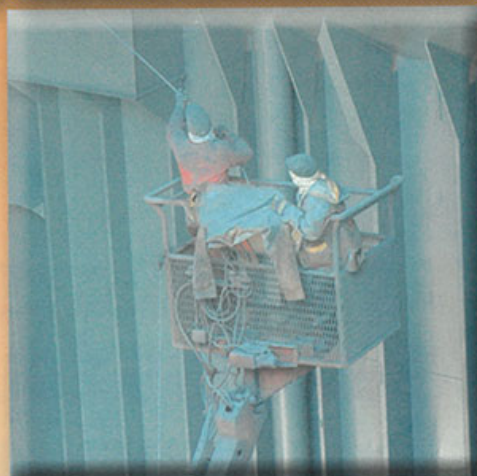
- Τα μηχανήματα στο κατάστρωμα είναι υδραυλικά (και όχι ηλεκτρικά) ή λειτουργούν με πιεσμένο αέρα.
- Τυχόν ηλεκτρικά μηχανήματα (ηλεκτροκινήτρες) βρίσκονται σε ασφαλείς περιοχές (non hazardous areas) και είναι τύπου «intrinsically safe».
- Απαγορεύεται η χρήση συσκευών όπως cameras, mobile phones, walkie talkies στο κατάστρωμα, εκτός αν είναι «intrinsically safe type».
- Απαγορεύεται η χρήση εργαλείων συντήρησης (ματσάκονια, σφυριά κ.λπ.) εκτός αν είναι «non sparking type».
- Εννοείται ότι απαγορεύεται αυστηρά το κάπνισμα στο/α κατάστρωμα/τα του πλοίου.
- Βέβαια, εκτός από όλα τα παραπάνω στα δεξαμενόπλοια όλοι οι χώροι φορτίου (cargo tanks) έχουν την ατμόσφαιρά τους (φορτωμένοι ή άδεια) αδρανοποιημένη (interted), οπότε ακόμα και ύπαρξη σπινθήρα δε θα προκαλέσει έκρηξη. ☺



We offer
**COST-EFFECTIVE
SOLUTIONS**

for...

YOUR CORROSION PROBLEMS



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

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

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



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS



Διαχείριση θαλάσσιου έρματος στα δεξαμενόπλοια

Το πρόβλημα

Αδειάζοντας το φορτίο του ένα δεξαμενόπλοιο, χρειάζεται να φορτώσει θαλάσσιο έρμα (ballast) για λόγους ευστάθειας, αντοχής και ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

Έτσι, πολλά θαλασσινά είδη μεταφέρονται και απορρίπτονται σε εντελώς διαφορετικά θαλάσσια οικοσυστήματα, διαταράσσοντας την οικολογική τους ισορροπία.

Σύμφωνα με υπολογισμούς, περίπου 3-12 δισεκατομμύρια τόνοι έρματος μεταφέρονται από μια θαλάσσια περιοχή σε άλλη κάθε χρόνο. Κάπου 3.500-7.000 διαφορετικά είδη μεταφέρονται με το έρμα των πλοίων στην υδρόγειο καθημερινά.

Υπάρχουν ήδη αρκετά στοιχεία για τις σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον, την υγεία και την οικονομία από τη μεταφορά μικροοργανισμών με το έρμα των πλοίων. Ενδεικτικά αναφέρονται μερικές μόνον από τις επιπτώσεις:

• **Το ευρωπαϊκό μύδι Ζέμπρα** μεταφέρθηκε από τη Μαύρη Θάλασσα στη Δυτική και Βόρεια Ευρώπη και στις ανατολικές ακτές των ΗΠΑ, ιδιαίτερα στις Μεγάλες Λίμνες της Β. Αμερικής. Επεκτείνεται ραγδαία, καλύπτοντας όλες τις σκληρές ε-

πιφάνειες, μπλοκάρει όλες τις σωληνώσεις, καλύπτει τα ύφαλα των πλοίων και εκτοπίζει τα ντόπια είδη.

• **Ο ευρωπαϊκός πράσινος κάβουρας** μεταφέρθηκε από τις ευρωπαϊκές ακτές του Ατλαντικού στη Ν. Αυστραλία και τη Ν. Αφρική, στις ΗΠΑ και την Ιαπωνία, προκαλώντας μεγάλες καταστροφές στη θαλάσσια ποικιλότητα, κυριαρχώντας και εκτοπίζοντας τα ντόπια είδη, καταναλώνοντας ευρύ φάσμα ειδών και αλλάζοντας την ισορροπία των ειδών στις βραχώδεις ακτές.

• **Στη Μεσόγειο** η εκρηκτική διάδοση της **τσούχτρας από την Αμερική** προκάλεσε μεγάλα προβλήματα στην αλιεία, στον τουρισμό, ακόμα και στα συστήματα άντλησης νερού.

Δράσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος

Ο ΙΜΟ (Παγκόσμιος Ναυτιλιακός Οργανισμός) υιοθέτησε οδηγίες για την αντιμετώπιση του προβλήματος, όπως:

- Καθαρισμός των δεξαμενών έρματος από ιζήματα.
- Εφαρμογή σχεδίου διαχείρισης/επεξεργασίας του έρματος του πλοίου.
- Τήρηση βιβλίου για το έρμα και σύνταξη αναφορών προς τις



λιμενικές αρχές κατάπλου.

- Εφαρμογή της νομοθεσίας όπου υπάρχει.

Ωστόσο, η παραπάνω νομοθεσία θα γίνει δεσμευτική αν υπογραφεί από 30 χώρες-μέλη του IMO, που αντιπροσωπεύουν το 35% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου (μετρημένο σε κόρους ολικής χωρητικότητας).

Ήδη για ορισμένα λιμάνια προορισμού τα πλοία υποχρεούνται να αντικαθιστούν (ballast exchange) το έρμα τους στην ανοικτή θάλασσα, έτσι ώστε να αποφεύγεται η μεταφορά μικροοργανισμών στα ευαίσθητα οικοσυστήματα πλησίον των ακτών. Στις χώρες που απαιτούν αλλαγή έρματος στον ανοικτό ωκεανό συγκαταλέγονται οι ΗΠΑ (και ιδιαίτερα η πολιτεία της Καλιφόρνιας), η Αυστραλία, η Βραζιλία και ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες.

Διαδικασία αντικατάστασης έρματος (ballast water exchange)

Οι τρόποι αντικατάστασης έρματος είναι:

A. Διαδοχική αλλαγή έρματος (sequential method)

Με αυτή τη μέθοδο οι δεξαμενές αδειάζουν και γεμίζουν με νέο έρμα διαδοχικά. Η μέθοδος αυτή, αν και σύντομη, συχνά ενέχει κινδύνους για την ευστάθεια και την αντοχή του πλοίου και γι' αυτό πρέπει να έχει την έγκριση του νηογνώμονα του πλοίου. Ενδεικτικά, ορισμένες χώρες, όπως η Βραζιλία, δεν επιτρέπουν την είσοδο στα λιμάνια τους σε πλοία που δεν είναι εφοδιασμένα με σχέδιο διαχείρισης έρματος εγκεκριμένο από το νηογνώμονα του πλοίου.

B. Αλλαγή έρματος μέσω υπερπλήρωσης (flow through method)

Η μέθοδος υπερπλήρωσης των δεξαμενών έρματος απαιτεί περίπου διπλάσιο χρόνο, είναι όμως ασφαλέστερη για την ευστάθεια και αντοχή του πλοίου, γι' αυτό και εφαρμόζεται από την πλειονότητα των πλοίων.

Επεξεργασία έρματος (ballast water treatment)

Ο IMO έχει προτείνει την υιοθέτηση νομοθεσίας για την επεξεργασία έρματος, η οποία θα τεθεί σε ισχύ σταδιακά από το 2010 για νέα πλοία και από το 2012 για υπάρχοντα πλοία, ανάλογα με τη χωρητικότητά τους σε θαλάσσιο έρμα, με τα μικρότερα πλοία να υποχρεούνται πρώτα να εγκαταστήσουν το σύστημα επεξεργασίας έρματος. Αυτή η νομοθεσία θα γίνει δεσμευτική αν υπογραφεί από 30 χώρες-μέλη του IMO, που αντιπροσωπεύουν το 35% του παγκόσμιου στόλου (μετρημένο σε κόρους ολικής χωρητικότητας). Ωστόσο, ορισμένες πολιτείες των ΗΠΑ, όπως η Καλιφόρνια, ενδέχεται να απαιτήσουν εγκατεστημένα συστήματα επεξεργασίας έρματος πριν από τον IMO.

Η τεχνολογία στον τομέα αυτό έχει αναπτύξει συστήματα που επεξεργάζονται το θαλάσσιο έρμα σε δύο στάδια, ξεκινώντας με **μηχανικό διαχωρισμό** (μέσω φίλτρων) για τον καθαρισμό των ιζημάτων και καταλήγοντας σε **ιονισμό του νερού** για την εξουδετέρωση των μικροοργανισμών.

Ωστόσο, τα παραπάνω συστήματα έχουν κατασκευασθεί προς το παρόν μόνο

για τα μικρότερα πλοία, ενώ για τα μεγαλύτερα, όπου τα συστήματα επεξεργασίας έρματος πρέπει να είναι εμβλαπτιμένα στις δεξαμενές έρματος λόγω όγκου, η τεχνολογία βρίσκεται στο στάδιο των δοκιμών.

Οι τεχνικές επιπτώσεις

Από τεχνική άποψη, η εν πλω αντικατάσταση του θαλασσεύματος για τα μεγάλα δεξαμενόπλοια αποτελεί έναν πραγματικό πονοκέφαλο για το διαχειριστή του πλοίου. Οι οριακές/οικονομικές σχεδιάσεις που προσφέρουν τα ναυπηγεία (με την ανοχή των νηογνώμωνων ασφαλώς) καθιστούν την αντικατάσταση του έρματος στην ανοικτή θάλασσα μία διαδικασία που, σε ενδιάμεσα στάδια, δοκιμάζει την αντοχή του πλοίου και το οδηγεί στα όρια των επιτρεπόμενων ροπών hogging.

Το αίτημα συνεπώς για ανθεκτικότερα πλοία (robust hulls) δεν υπαγορεύεται μόνον από τις απαιτήσεις ασφάλειας του πλοίου αλλά και από τις οικολογικές μας ανησυχίες για τη διάσωση των ωκεανών.

Ας ελπίσουμε ότι η υιοθέτηση των νέων μέτρων για τη διαχείριση του έρματος των πλοίων θα συμβαδίσει με μια ουσιαστική αναβάθμιση των κανονισμών για τη σχεδίαση και κατασκευή των ποντοπόρων πλοίων. ☉



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

New rules for non-domiciled UK residents – welcome clarification

*Comments
and
Clarifications
by
Withers LLP
London*

Non-domiciled UK residents (and UK residents who are not ordinarily resident) and the trustees of trusts in which they have interests urgently need to consider whether action needs to be taken before 6 April this year as a new draft legislation contains proposals which are far more wide-ranging than the Pre-Budget Report had suggested

The principal proposed changes relate to:

- § the taxation of gains realised by offshore trusts and structures;
- § the introduction of the £30,000 'fee' for certain non-domiciliaries resident in the UK for seven years who wish to continue to be taxed on the remittance basis; and
- § other aspects of the operation of the remittance basis of taxation.

Initial Concerns and grey areas of the draft legislation

• Implications for offshore trusts

Offshore trustees themselves do not generally pay capital gains tax in the UK. Historically, two anti-avoidance provisions have applied in order to levy capital gains tax upon certain settlors/beneficiaries of offshore trusts. Neither of these provisions currently gives rise to tax where the settlor and/or beneficiary in question is not domiciled in the UK. Therefore, in many cases, offshore trusts simply do not (under today's rules) generate UK capital gains tax liabilities.

Under the proposed new regime, which is due to apply from 6 April 2008, the position will be very different.

It had been anticipated that the anti-avoidance rules





would be changed so that UK resident non-domiciled settlors and beneficiaries would no longer escape capital gains tax altogether; rather, the remittance basis would apply to those settlors and beneficiaries in future in respect of trust gains. In relation to UK resident non-domiciled settlors (where the settlor or family members can benefit from the trust), the new rules are as anticipated, giving rise to a tax charge in the hands of the settlor on UK trust gains as they arise and on foreign gains only to the extent they are brought into the UK.

However, the proposed new rules go far beyond what was expected in how they will apply to beneficiaries (including the settlor). They seek to levy capital gains tax charges on beneficiaries receiving capital distributions or benefits from an offshore trust whether or not they are non-UK domiciled and claim the benefit of the remittance basis and whether or not the benefit is received in the UK. The result is that a capital gains tax liability may arise in the following circumstances:-

- § a capital distribution or other capital benefit is received after 5 April 2008 where the trust has realised gains in the past or does so in future; and
- § a UK resident non-domiciled beneficiary has already received a capital distribution or other capital benefit at a time when it was thought to be tax-free in his hands, and the trust realises gains after 5 April 2008.

It should also be noted that, going forward, gains made by trustees of a settlement with a UK resident non-domiciled settlor will only fall out of account for the purposes of being charged on beneficiaries who receive capital payments or capital benefits if the settlor has in fact paid tax on them.

• Is urgent action required?

It is critical that the complex issues raised by the draft legislation are addressed before 6 April 2008, for example where:-

§ a non-domiciled beneficiary has received a capital benefit from the trust in the past.

Consideration should be given to whether the benefit has already been wholly matched against trust gains and, if not, whether gains should be realised before 6 April 2008 to ensure that such distributions have been fully matched to prevent post 5 April gains from turning the earlier distribution into a taxable event;

§ the trust has realised gains which have not been matched against capital benefits provided to beneficiaries. Consideration should be given to whether distributions should be made now to 'wash out' realised trust gains and put capital in the hands of beneficiaries without generating current or future capital gains tax charges.

In some circumstances it may be worth looking at whether a trust should be wound up altogether before 6 April 2008.

Trusts are used for many purposes, including succession planning, and although there are other tax benefits in holding assets in trusts, such as protection against UK inheritance tax, the impact of the proposed changes should be considered in relation to all affected offshore trusts.

• Time is short

One of the greatest difficulties facing settlors and trustees will be that of timing. It is proposed that these rules will come into force on 6 April this year leaving only a matter of weeks in which to review

the position and decide whether or not to carry out any pre-April planning. Such planning is likely to necessitate a mixture of legal and trust advice and accounting input (for example quantifying the current trust gain pool and the percentage of previous capital distributions that have already been matched with trust gains). This means legal advice should be sought now and accounting information gathered, even though the legislation is only in draft form and may change before (or even after!) 6 April.

• Offshore companies

It is also worth noting that the existing provision that treats gains made through closely-held offshore companies as taxable in the hands of UK resident and domiciled shareholders holding a greater than 10% interest will also, from 6 April this year, apply to UK resident non-domiciled shareholders where either the underlying assets are situated in the UK or there is a remittance of non-UK gains to the UK.

A similar provision applies to offshore trusts with underlying holding companies and where gains are made by the companies these will be treated as if they had been made by the trustees and taxed on the settlors or beneficiaries under the new rules.

• New reporting requirements for offshore trusts

From 6 April 2008 there will be an extension of the existing reporting requirements for offshore trusts. Trusts established on or after 6 April 2008

From 6 April 2008, the establishment of any new offshore trust by a person resident or ordinarily resident in the UK (regardless of domicile) will have to be reported to HMRC within three months of the date on which it was created.

When a trust is created prior to an individual becoming resident or ordinarily resident in the UK,

it will have to be reported to HMRC within 12 months of the settlor becoming resident or ordinarily resident in the UK (regardless of domicile).

• Transitional rules for existing trusts

There will be transitional rules so that trusts created between 19 March 1991 and 5 April 2008 by non-UK domiciled individuals currently resident or ordinarily resident in the UK will also have to be reported to HMRC by 6 April 2009.

Any existing trusts established by non-UK domiciled individuals who become UK resident or ordinarily resident after 5 April 2008 will also have to be reported to HMRC within 12 months of that individual's arrival in the UK.

These rules represent a significant extension of HMRC's information gathering powers and require reporting regardless of whether or not a liability to UK tax exists. In particular, the obligation to disclose the establishment of a trust which occurred many years before an individual's arrival in the UK and where there may be no UK resident beneficiaries seems disproportionate.

To the internationally wealthy who happily contribute to the UK economy but prize their confidentiality above all else, having to provide details of their holding structures will be another reason to avoid or give up UK residence.

• The £30,000 fee

The draft legislation confirms that the £30,000 'fee' will be chargeable if individuals, who are resident in a particular tax year and who have also been UK resident during seven out of the nine years preceding that tax year, elect to continue to be taxed on the remittance basis. It appears that the year count will be calculated on a similar basis as for inheritance tax 'deemed domicile' purposes so that those that arrived in the UK in March 2002 will be caught from 6 April 2008. If the fee is paid and the remittance basis claimed, the individual's offshore income and gains will escape tax as is currently the case, unless the income/gains are brought into the UK. Individuals can elect in and out of the remittance basis each year but the

£30,000 fee will not be creditable against other UK tax liabilities.

It seems highly likely that foreign authorities will not allow it to be creditable against foreign taxes. The Frequently Asked Questions released with the draft legislation unhelpfully say 'it is up to each individual country whether or not they consider the £30,000 charge to fall within the terms of their double tax agreement with the UK'.

All individuals (including those not yet falling within the seven year test) who elect to pay tax on the remittance basis will lose the benefit of their income tax personal allowances and capital gains tax annual exemption.

Individuals with substantial offshore income and gains will need to decide, before making their tax returns for 2008/2009 (ie by 31 January 2010) and for subsequent years, whether their offshore income and gains for the relevant year are such as to justify claiming the remittance basis, given the financial penalties for doing so.

Those whose offshore income and gains are less than £1,000 for the year will not need to make a claim to remain on the remittance basis, are not subject to the £30,000 fee and, it seems, will not lose their personal allowances and exemptions. However, there may be other traps (such as the apparent inability to make retrospective principal private residence relief elec-

tions in the light of the new rules) which disadvantage all taxpayers who have previously been taxable on the remittance basis.

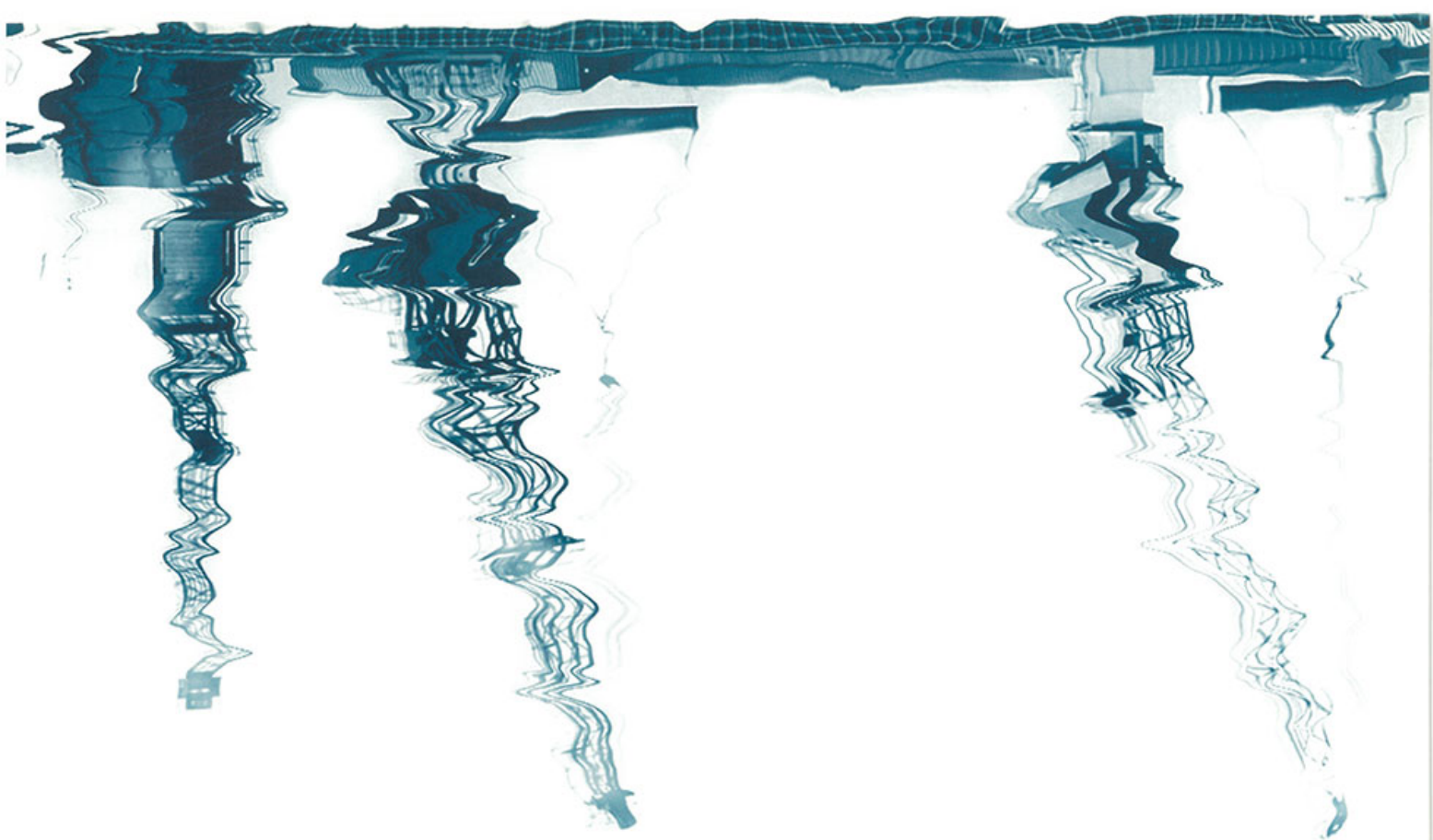
• Source closing

At the moment it is possible to take advantage of the source-closing rule. Historically, this rule has enabled an individual claiming the remittance basis to remit investment income to the UK as if it were tax-free capital. This planning opportunity made use of the rule that income is only taxable if, when the income is remitted to the UK, the asset or the bank account giving rise to that income is held by the taxpayer.

As promised in the Pre-Budget Report, this opportunity is to be stopped. The legislation will be amended so that from 6 April 2008, investment income remitted to the UK will be subject to UK tax even if the source of that income is no longer in existence at the time of the remittance.

This change will apply retrospectively to tax income remitted to the UK after 5 April 2008 regardless of when the source of that income ceased to exist or to be held by the individual. Individuals who have taken advantage of this planning technique in previous tax years, but have not yet remitted the funds to the UK, should consider bringing these funds onshore before 6 April 2008.





ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB

• Order of remittance

The draft legislation also clarifies the order in which funds from a mixed offshore account are treated as received in the UK when remitted. These apply whether the funds are directly held or within a trust or other structure.

Until now, income has generally been treated as moving first, so remittances from a mixed income and capital fund have been taxed as income until the amount of income has been fully utilised.

Under the draft rules, the income moves first principle is confirmed, and income is subdivided into categories which are treated as remitted from a mixed fund in the following order:

- § Employment income (excluding foreign employment income);
- § Foreign employment income;
- § Foreign investment income;
- § Foreign chargeable gains; and
- § UK investment income or capital.

This order is to be applied on an annual basis to any remittances rather than to the fund as a whole in the event of a remittance. Therefore it will not be possible to assume that all transfers from a mixed fund operate to remove income first, as distributions will likely be analysed on a yearly basis, so that if gains rather than income have been realised in any year and are matched with a distribution, the gains may be treated as being transferred prior to the income. This will be important for trusts because offshore distributions of income rather

than capital will in future be potentially more attractive for beneficiaries of offshore trusts.

The draft legislation also makes no mention of the present capital gains practice of treating the proceeds of sales of assets standing at a gain as capital gain and original capital 'pro rata' to the relationship between the disposal proceeds and the cost price. It is not clear whether this is to be preserved going forward.

• Extended definition of remittance

The long-standing anomaly that foreign investment income can be remitted in tax-free non-cash form is to be eliminated and aligned with the extended definition of remittance already applicable to foreign employment income and foreign capital gains. Doubts about the scope of the remittance rules applicable to foreign capital gains will also be removed. It will constitute a remittance to bring assets to the UK which were purchased with foreign income or gains and, as the legislation is currently drafted, there is a risk that taxpayers who have already brought such assets into the UK without generating a remittance will be deemed to make a remittance if those assets are still in the UK after 5 April 2008. It will also represent a remittance if foreign income or gains are applied offshore in payment for services provided in the UK. It will not be necessary for the remittance to benefit the taxpayer directly. A remittance will arise if money or other property representing foreign

income or gains is brought to the UK, or is received or used here, by or for the benefit of a 'relevant person'. 'Relevant person' is broadly defined to include both the taxpayer and a person 'connected' with the taxpayer. Connected persons are defined to include not only ancestors, siblings, spouses, civil partners and descendants but also a couple living together as if they were married or civil partners. A taxpayer is also connected with the trustees of a trust he settles and related companies. This change is intended to prevent the alienation of foreign income and gains offshore to close relatives, trusts and companies.

• Offshore mortgages

A number of existing offshore mortgage arrangements will have to be carefully reviewed or unwound if the draft legislation is enacted in its present form.

The expanded definition of 'remittance' is likely to catch a number of structures using offshore loans to acquire a property in the UK. In particular, if offshore income or gains are used to fund interest on a mortgage which has been taken out to acquire property in the UK, it seems likely that the income or gains concerned will be treated as remitted to the UK.

• Residence rules

Following the outcome of the Gaines-Cooper case, it was clear that the day count rules for deter-





"The world's most powerful tug"

www.tsavliris.com

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

Platinum Sponsor:



QATAR...

NEW MARITIME BUSINESS DESTINATION

3rd SHIP&PORT + **QATAR 2008**

**EUROPORT
MARITIME**

**Third International Ship Building, Ports and Maritime Technology
Exhibition for the Middle East and Asia**

5 - 7 May 2008, Qatar International Exhibition Center, Doha, Qatar

Concurrent International Conference: Central Dredging Association (CEDA), Netherlands proudly presents.

"Dredging and Sustainability: How wide is the Gulf?"

6-7 May 2008 at Qatar International Exhibition Centre.

Top of the line Faculty; Key Note Addresses; Site Visits and many more...

**Book your space now for the BEST LOCATIONS!
And be at the most lucrative markets of Middle East...**

www.shipport.info



Organizer
Al Fajer Information & Services
Tel: +971 4 3406888
Fax: +971 4 3403608
E-mail: jeen@alfajer.net
Web: www.alfajer.net



Co-Organizer
Ahoy Rotterdam
Phone: +31 10 293 32 50
Fax: +31 10 293 32 18
t.griep@ahoy.nl
www.europortmaritime.com



Partner in QATAR:
AL FAJER ALULLA
Tel: +974-4665557
Fax: +974-4650680
E-mail: raju@alfajeralla.com
www.alfajeralla.com

Co Sponsor



Associate Sponsor



Conference by



Venue



mining UK tax residence would be modified. The draft legislation contains the provision—promised in the Pre-Budget Report ie from 6 April 2008, days of arrival and departure will be counted as days of presence in the UK for this purpose (even if the individual arrives and departs on the same day). There will be an exception for passengers who arrive in the UK in transit to another destination

and who remain in an area of the port or airport only accessible to persons arriving in or departing from the UK (ie those days will not be counted). There is also a suggestion that an individual's purpose in spending time in the UK will be irrelevant to taxability ie that the old concession for eg medical emergencies will no longer apply.

The draft legislation strictly only applies to the 183-day rule but it seems that IR20 (which sets out HMRC guidance regarding the residence rules and the '90-day' rule) will be similarly amended with guidance to be provided to those whose average day count will span these changes. Unfortunately, the representations made by various professional bodies for the introduction of a statutory residence test have not led to any further proposed changes. Visitors who wish to ensure that they do not inadvertently become tax resident in the UK need to keep detailed records of their travel to and from the UK.

• Temporary non-residence

The existing capital gains tax rule is to be extended to apply to foreign investment income, so that, where an individual has been resident in the UK and leaves for less than five years, any foreign income arising which is remitted to the UK during the period of absence will be taxable in the year of return.

Recent and up-to-date clarifications of the New Rules

The following clarifications reflect some of the concerns of tax professionals and market commentators regarding their potentially far reaching effects for the UK economy, but the call to delay the



implementation of this highly complex legislation has unfortunately not yet been heeded. HMRC issued recently clarifications on the following areas that were of particular concern:

1. Retrospectivity

It has been confirmed that the new rules, which as currently drafted would have sought to collect tax from beneficiaries of offshore trusts in respect of distributions they had received as long ago as 1981, will now only apply to distributions made after 6 April 2008. Moreover resident non-domiciled beneficiaries in receipt of distributions after 6 April will not be taxed by reference to gains realised before 6 April, or unrealised gains inherent in assets at 6 April. No detail has been provided on the way in which this will be achieved and we will have to wait to see how the rules are amended.

2. Taxation of distributions from offshore trusts

It had been proposed to single out distributions from offshore trusts for a worldwide basis of taxation regardless of whether the recipient was paying the £30,000 levy, which was a serious disincentive to UK residence. We now understand that this will not be the case and distributions from offshore trusts will benefit from the remittance basis that applies to directly held assets.

3. Disclosure of foreign income and gains

One area that was of particular concern to UK resident non-domiciliaries was the extent to which they would have to disclose their worldwide income and gains to HMRC, whether or not they

had any liability to UK tax. A recent statement from HMRC says that provided all remittances are declared, there will be no further requirement to disclose the source of the funds remitted. It seems unlikely that this will affect the requirement to disclose the existence of offshore trusts announced previously and may well not prevent HMRC from seeking evidence of the nature of any remittance in the context of an enquiry into any individual taxpayer's return.

4. Payment of the £30,000 charge

It was understood from the announcement on 18 January that funds remitted to the UK to pay the £30,000 charge would themselves be subject to UK tax, meaning that the charge was in effect £50,000 for those who remitted offshore income to pay for it. HMRC have now confirmed that funds brought into the UK to pay the charge will not themselves be subject to UK tax.

5. Taxation of the profits of offshore funds

The UK tax treatment of the profits of non-UK investment funds that did not qualify for "distributor status" owned by offshore trusts has long been unclear and anomalous. The draft legislation issued on 18 January made this position more uncertain, but it has now been confirmed that such profits will only be taxable as and when they are remitted to the UK.

There is still much cause for concern in the proposals for the taxation of UK resident non-domiciliaries and their effect on the UK economy as a whole. In particular the Government needs to rethink the proposal to tax the UK gains of offshore trusts in the hands of settlors that could lead to a significant flight of capital from the UK. This could particularly damage the property and art markets as investors look to relocate investments and transactions offshore.

• Withers LLP London • Geneva • Milan
Withers Bergman LLP New York • Greenwich
• New Haven
www.withersworldwide.com

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





Άρθρο του Δρος Γουργούλη Δημητρίου, Ηλ. Μηχ. & Μηχ. Η/Υ, καθηγητή ΑΕΝ Μακεδονίας

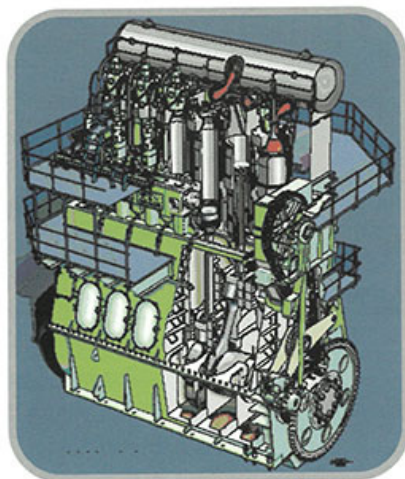
Απεικόνιση συμπεριφοράς **Very Large Crude Oil Carrier** με τη χρήση engine room simulator

Σκοπός του άρθρου αυτού είναι να παρουσιάσει ένα από τα ερευνητικά προγράμματα σε επίπεδο μεταδιδακτορικής έρευνας που βρίσκεται σε εξέλιξη αυτή τη χρονική περίοδο στην Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας στο πλαίσιο του 2ου Ειδικού Προγράμματος Υποτροφιών Μεταδιδακτορικής Έρευνας του κοινωφελούς Ιδρύματος Προποντίς. Το αντικείμενο του μεταδιδακτορικού ερευνητικού έργου είναι η απεικόνιση της συμπεριφοράς ενός δίχρονου πεντακύλινδρου αργόστροφου κινητήρα diesel (εν σειρά), τύπου MAN B&W 5L90MC, ισχύος 17,4 MW κάτω από συνεχείς δυσλειτούργιες και σφάλματα. Η μηχανή και τα βοηθητικά δίκτυα προσομοιώνονται σε ένα πλοίο που έχει τα χαρακτηριστικά ενός Very Large Crude Oil Carrier.

Η διάρκεια του ερευνητικού προγράμματος είναι δύο χρόνια. Με βασικό εργαλείο έρευνας τον εγκατεστημένο προσομοιωτή μηχανής στην Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας, πραγματοποιείται η διερεύνηση της συνολικής συμπεριφοράς της προωστήριας μηχανής όταν προκαλούνται σε αυτήν:

- Φθορές στα βασικά τμήματά της (βαλβίδες - μηχανισμοί κίνησης, έμβολα - ελατήρια εμβόλων, διωστήρας, στροφαλοφόρος - εκκεντροφόρος άξονας).
- Αλλαγές στις βασικές παραμέτρους λειτουργίας της (καύση, σάρωση, υπερπλήρωση, έγχυση καυσίμου).
- Βλάβες στα βοηθητικά μηχανήματα και μέρη των δικτύων της (δίκτυο πετρελαίου, δίκτυο λίπανσης, δίκτυο πεπιεσμένου αέρα, δίκτυο ψύξεως γλυκού νερού, δίκτυο θαλασσινού νερού, σύστημα ατμού, δίκτυο σεντινών, δίκτυο αερισμού μηχανοστασίου, δίκτυο ψυκτικής εγκατάστασης).
- Ανεπιθύμητες ενέργειες και ανωμαλίες στο δίκτυο των ηλεκτροπαραγωγών ζευγών (diesel generator, turbo generator, shaft generator) και όλων των δικτύων που υποστηρίζουν αυτά.

Η απεικόνιση της συνολικής συμπεριφοράς της μηχανής του πλοίου, κατά τη διάρκεια της εκκίνησης, της αναστροφής, της λειτουργίας, πλεύσης και της κράτησης, υπό το καθεστώς συνεχών δυσλειτουργιών - ανωμαλιών βοηθάει τόσο στην πρόληψη βλαβών αλλά κυρίως στην αρτιότερη εκπαίδευση των μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού, με άμεσο αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους λειτουργίας του πλοίου, την αύξηση ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και την αποτροπή κινδύνων για το



περιβάλλον. Επιπλέον, θα αποτελέσει σημαντικό βοήθημα για τις ναυτιλιακές εταιρείες που διαθέτουν στο στόλο τους πλοία τύπου Very Large Crude Oil Carrier (VLCC) να δημιουργήσουν checklists με μέρη της μηχανής τα οποία υποφέρουν περισσότερο από τις παρουσιαζόμενες βλάβες - ανωμαλίες.

Η συνεχής αλλαγή στη συμπεριφορά της μηχανής εξαιτίας των προγραμματισμένων βλαβών, με την ταυτόχρονη στατιστική ανάλυση των παρουσιαζόμενων συναγεμιών, θα αποτελέσει τη βάση για:

- Τη δημιουργία πινάκων προειδοποιήσεων που εμφανίζονται πιο συχνά και οι οποίες είναι σημαντικές για την ορθή λειτουργία της μηχανής.
- Τη δημιουργία σχεσιακής βάσης δεδομένων, στην οποία θα κωδικοποιηθούν οι πραγματοποιούμενες βλάβες - ανωμαλίες με τα σήματα συναγεμίου και τα αντίστοιχα δίκτυα - υποσυστήματα όπου θα πρέπει να επεμβαίνει ο χειριστής βάρδιας.
- Την ιεράρχηση του βαθμού επικινδυνότητας

των διαφόρων λειτουργιών - ανωμαλιών, οι οποίες σχετίζονται κυρίως με τις διαδικασίες αυξομειώσεως των λειτουργικών παραμέτρων του μηχανής (slowdown, shutdown).

- Την ενίσχυση της ασφάλειας σε μηχανές εσωτερικής καύσης οι οποίες είναι εγκατεστημένες σε πλοία τύπου VLCC.
- Την αξιολόγηση του ανθρώπινου δυναμικού που ασχολείται με το χειρισμό της μηχανής.
- Την παραμετροποίηση των παραγόντων που επηρεάζουν την ανθρώπινη συμπεριφορά (σωματική, πνευματική, ψυχική) κατά τη διάρκεια της βάρδιας.

Το τελικό αποτέλεσμα θα είναι η δημιουργία τεχνικών και διαδικασιών για την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που προέρχονται από τη λειτουργία των μηχανών σε ένα Very Large Crude Oil Carrier και οι οποίες λύσεις ταυτόχρονα θα οδηγούν στη βελτίωση της απόδοσης των εγκατεστημένων μηχανών σε αυτά.

Παράλληλα, η έναρξη του ερευνητικού προγράμματος αποτελεί το έναυσμα για τη δημιουργία και πραγματοποίηση παρόμοιων ερευνητικών έργων, ώστε ο ήδη εγκατεστημένος προσομοιωτής μηχανής στην Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας να μπορέσει να «εκμεταλλευτεί» και σε ερευνητικό επίπεδο.

Για την ορθότερη αντιμετώπιση της λειτουργίας της μηχανής σχεδιάστηκαν σενάρια συγκεκριμένης διάρκειας το καθένα, στα οποία υπάρχει η δυνατότητα μεταβλητού χρονικού προγραμματισμού εμφάνισης των επιλεγόμενων βλαβών και ανωμαλιών.

Για τη ρεαλιστική προσέγγιση της μηχανής θα θεωρηθεί ως βάση προγραμματισμού για το αρχικό



ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ	Αρ. Βλαβών	ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ	Αρ. Βλαβών
Sea Water System	18	Purifier System	16
Fresh Water Generator	7	Waste Heat Recovery	5
ME LTFW/HTFW System	16	ME Fuel - Lub Oil System	44
Turbochargers	16	ME Cylinder Cooling Lubrication	15
ME Cylinder Combustion System	60	Steering Gear System	1
ME Bearing Lubrication	17	Stern Tube Hull System	7
Propeller Servo System	13	Compressed Air System	20
Fire System Miscellaneous	2	Refrigeration System	19
Bilge System	10	Turbogenerator Steam Condenser	
Diesel Generator - TBCH/DO/LO	17	Diesel Generator- FW/SW	17
Shaft Generator Drive	1	Electric System	58
Exhaust Boiler System	12	STGEN FEEDW System	13
Oil Fired Boiler System	21	Cargo Pump Turbines	10

σενάριο, ότι θα γίνει εκκίνηση της μηχανής μετά από μακρό χρονικό διάστημα της παύσης της λειτουργίας της. Αφού πραγματοποιηθούν και καταγραφούν όλες οι απαραίτητες διαδικασίες για την ορθή εκκίνηση - προθέρμανση της μηχανής, προετοιμαστούν όλα τα βοηθητικά δίκτυα, θα δοθεί εντολή για δοκιμαστική εκκίνηση και τελική αναχώρηση του πλοίου από το λιμάνι. Στη συνέχεια θα αυξηθούν οι στροφές της μηχανής και αφού πραγματοποιηθούν τα σενάρια slow ahead και full ahead, θα ξεκινήσει η διαδικασία αποφόρτισης της μηχανής - κατάπλευσης στο λιμάνι. Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας full ahead θα πραγματοποιηθεί αλλαγή των καιρικών συνθηκών, για να διαπιστωθεί η αντίδραση των μηχανών σε περιπτώσεις απότομων αλλαγών στις υφιστάμενες περιβαλλοντικές εξωτερικές συνθήκες. Στο τέλος, θα εκτελεσθεί η διαδικασία cargo pumping με προετοιμασία των αντίστοιχων δικτύων όπως αυτό του αδρανούς αερίου.

Για την αποτελεσματικότερη εκτέλεση του ερευνητικού προγράμματος δημιουργήθηκαν επιμέρους σενάρια, έτσι ώστε να υπάρχει η δυνατότητα επανεξέτασης των διαδικασιών σε χρονικά σημεία που θα αποφασίζονται από το χειριστή του συστήματος και τα οποία είναι κρίσιμα, σύμφωνα με τις οδηγίες των κατασκευαστών, για την αποδοτικότερη λειτουργία της μηχανής.

Όλες οι απαραίτητες ενέργειες θα καταγραφούν

και σε κάθε περίπτωση θα λαμβάνεται αναφορά για τους εμφανιζόμενους συναγερμούς και ανωμαλίες στη λειτουργία της μηχανής. Παράλληλα, και αφού θα υπάρχει η δυνατότητα αποθήκευσης των επιμέρους σεναρίων, θα εκτελεστούν ξανά τα σενάρια, στα οποία όμως θα έχει προγραμματισθεί η χρονική εμφάνιση βλαβών - ανωμαλιών σε περισσότερα από ένα υποσυστήματα της μηχανής. Ο ήδη εγκατεστημένος προσομοιωτής μηχανής έχει τη δυνατότητα για την εισαγωγή 454 βλαβών - ανωμαλιών, όπως φαίνεται στον παραπάνω πίνακα.

Από τις προαναφερόμενες βλάβες οι 142 έχουν τη δυνατότητα αλλαγής από 1 (κανονική λειτουργία) σε 0 (παύση λειτουργίας) ενώ όλες οι υπόλοιπες έχουν τη δυνατότητα προσθετικής αύξησης του ρυθμού επιδείνωσης της λειτουργίας. Οι αντίστοιχες πιθανές προειδοποιήσεις (alarm) είναι 386. Στόχος του προτεινόμενου προγράμματος είναι να προγραμματισθούν στα διάφορα επιμέρους σενάρια όλες οι προεπιλεγμένες βλάβες - ανωμαλίες για την όσο το δυνατόν καλύτερη απεικόνιση της λειτουργίας της μηχανής.

Στη συνέχεια, αφού πραγματοποιηθεί η συλλογή των συσχετισμένων πληροφοριών σε μια βάση δεδομένων, θα γίνει η στατιστική ανάλυση των καταγραφόμενων βλαβών - προειδοποιήσεων - μεταβλητών. Η ηλεκτρονική διαχείριση των δεδο-

μένων θα επιτρέψει τη γρήγορη εξαγωγή - αναδιάταξη των δεδομένων και παράλληλα θα αποτελέσει σημαντική βάση πληροφοριών για να δώσει τη δυνατότητα για την ορθότερη απεικόνιση της συνολικής συμπεριφοράς της μηχανής του πλοίου στα διάφορα στάδια λειτουργίας. Παράλληλα, με τη βοήθεια της σχεσιακής βάσης δεδομένων θα κωδικοποιηθούν οι πραγματοποιούμενες βλάβες - ανωμαλίες με τα σήματα συναγερμού και τα αντίστοιχα δίκτυα - υποσυστήματα, στα οποία θα πρέπει να επεμβαίνει ο χειριστής βάρδιας.

Παράλληλα, θα γίνει ιεράρχηση του βαθμού επικινδυνότητας των διαφόρων λειτουργιών - ανωμαλιών, οι οποίες σχετίζονται κυρίως με τις διαδικασίες αυξομειώσεων των ελαχίστων και μεγίστων λειτουργικών παραμέτρων του μηχανής και των υπόλοιπων βοηθητικών μηχανημάτων.

Θα διερευνηθεί η συμπεριφορά της μηχανής και θα ελεγχθούν τα αντίστοιχα trip codes σε διαδικασίες:

- Shutdown
- Slowdown

Θα ελεγχθεί ο βαθμός επικινδυνότητας των trip codes στα παρακάτω βοηθητικά μηχανήματα:

- Turbochargers
- Diesel Generators
- Turbo Generator
- Breakers
- Compressors



35 ΧΡΟΝΙΑ ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ 2008

Τεχνολογική Ημερίδα - Εκθεσιακή Παρουσίαση

1η ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΓΙΑ:

α) ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ και β) ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΗΝ ΕΚΘΕΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ 2008

Το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛ.Ι.Ν.Τ.), λειτουργώντας ως γέφυρα επικοινωνίας και συνεργασίας ανάμεσα στον ακαδημαϊκό κόσμο, τα στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων, τα στελέχη εταιριών τεχνολογικής υποστήριξης της ναυτιλίας, τις επαγγελματικές ενώσεις και τους κρατικούς φορείς:

ΑΝΑΚΟΙΝΩΝΕΙ

τη διοργάνωση τεχνολογικού συνεδρίου ΚΑΙ έκθεση ναυτικής τεχνολογίας κατά το Νοέμβριο 2008, με τίτλο «Ετήσια Συνάντηση Ναυτικής Τεχνολογίας ΕΛ.Ι.Ν.Τ. 2008», στοχεύοντας στην ανάδειξη των ελληνικών τεχνικών εταιριών στον τομέα της εφαρμογής και αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών.

ΠΡΟΣΚΑΛΕΙ

τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν πρωτότυπες εργασίες σε θέματα επιστημονικής και τεχνολογικής αιχμής, τα οποία έχουν άμεση συσχέτιση με τις σύγχρονες και μελλοντικές ανάγκες της Ελληνικής Ναυτιλίας. Η θεματολογία των προτάσεων που θα υποβληθούν και θα παρουσιαστούν στο Συνέδριο ενδεικτικά αναφέρεται ως εξής:

- | | |
|---|---|
| * Τεχνολογία νέων ναυπηγικών κατασκευών και μετασκευών. | ασφάλεια των πλοίων. |
| * Επερχόμενοι και νέοι κανονισμοί: Η επίδρασή τους στη σχεδίαση και λειτουργία των πλοίων. | * Ναυτική εκπαίδευση / Τεχνολογία προσομοιωτών |
| * Goal - based standards. | * Ερευνητικά προγράμματα στο χώρο της Ναυτιλίας / Ανώτατη Ναυτιλιακή και Τεχνολογική εκπαίδευση. |
| * Ασφάλεια πλοίων και περιβαλλοντική προστασία. | * Πραγματογνώμονες και ο ρόλος τους στη διαλεύκανση ναυτικών ατυχημάτων / Επιτροπές εμπειρογνομώνων. |
| * Σύγχρονες μέθοδοι πρόβλεψης δυναμικής συμπεριφοράς πλοίων. | * Ελληνική Ακτοπλοία / μοχλός ανάπτυξης του πολυνησιακού συμπλέγματος / Σύγχρονα πλοία. |
| * Συστήματα υποστήριξης αποφάσεων εν πλω. | * Ελληνικά λιμάνια / υποδομές και ο καθοριστικός ρόλος τους στην ασφάλεια των πλοίων και τις διαμετακομιστικές τους προοπτικές. |
| * Εξελίξεις στην τεχνολογία ναυτικών κινητήρων και βοηθητικών μηχανημάτων. | * Σύγχρονες αντιλήψεις για την εσωτερική Αρχιτεκτονική των πλοίων. |
| * Εξέλιξη τεχνολογίας προωστήριων μηχανών εσωτερικής καύσης για περιβαλλοντική προστασία από τις εκπομπές καυσαερίων. | * Εξειδικευμένοι τύποι πλοίων και θαλάσσιων κατασκευών. Προοπτικές της Ελληνικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας για διεύθυνση στις αντίστοιχες «αγορές» (niche markets). |
| * Μελέτη ναυτικών ατυχημάτων. | * Θέμα Στρογγυλής Τραπέζης (προτεινόμενο): Ισορροπημένη ανάπτυξη φάσματος ναυτιλιακών δραστηριοτήτων (maritime cluster) στην Ελλάδα. |
| * Ναυτικά καύσιμα και λιπαντικά. | |
| * Μέθοδοι οργάνωσης και διοίκησης ναυτιλιακών επιχειρήσεων & ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων. | |
| * Μέθοδοι προγραμματισμού συντήρησης και επισκευών στόλου. | |
| * Ναυτική εκπαίδευση / Ο ρόλος του πληρώματος στην | |

Οι εργασίες οι οποίες θα επιλεγούν προς παρουσίαση στο συνεδριακό μέρος των εκδηλώσεων θα δημοσιευθούν στα επίσημα Πρακτικά του Συνεδρίου («Βίβλος Ναυτικής Τεχνολογίας 2008»).

Οι ενδιαφερόμενοι παρακαλούνται όπως, σε πρώτη φάση, υποβάλουν (κατά προτίμηση μέσω email) περίληψη εύρους 300 έως 400 λέξεων, στη διεύθυνση του Ινστιτούτου, έως τις 31 Μαρτίου 2008:

Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας «Συνάντηση Ναυτικής Τεχνολογίας 2008»
Σκουζέ 14, 18536 Πειραιάς, Τηλ: 210 4186062, 210 4181758, Fax: 210 4181758, Email: elint@otenet.gr

Επίσης, οι ενδιαφερόμενοι ή ενδιαφερόμενες εταιρίες που επιθυμούν να συμμετάσχουν στην έκθεση ναυτικής τεχνολογίας παρακαλούνται να γνωστοποιήσουν την πρόθεσή τους στην ανωτέρω διεύθυνση το συντομότερο δυνατό.

Χρονοδιάγραμμα της Ημερίδας:

31 Μαρτίου 2008: Υποβολή περίληψης.

30 Απριλίου 2008: Ενημέρωση περί αποδοχής της περίληψης.

30 Ιουνίου 2008: Υποβολή πλήρους κειμένου εργασίας.

31 Αυγούστου 2008: Ενημέρωση περί αποδοχής της εργασίας και υπόδειξη αναγκαίων τροποποιήσεων.

15 Σεπτεμβρίου 2008: Υποβολή τελικού κειμένου προς δημοσίευση.

Για την Ημερίδα θα συσταθεί Οργανωτική και Επιστημονική Επιτροπή, η σύνθεση των οποίων θα γνωστοποιηθεί σύντομα με τη 2η Ανακοίνωση.



ABILITY & KNOWLEDGE METRICATION ORGANISATION

AKMO

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



7^ο ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ:
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΓΙΑ

CEOs

που και πότε; 31 Μαρτίου- 11 Απριλίου, 5-8μ.

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΛΑΣΚΑΡΙΔΗ

Info: Μαρία Σκαρπαθιώτου
τηλ: 210 4836104
Email: m.skarpathiotou@akmo.org

www.akmo.org

- Refrigeration Compressors
- Boiler
- Cargo Turbines
- HFO Separators

Τέλος, θα δημιουργηθούν checklists που θα επιτρέπουν στους χρήστες να ελέγχουν γρήγορα τη λειτουργία των βοηθητικών μηχανημάτων όπως οι diesel generators, η turbo generator, η shaft generator, το oil fired boiler, οι διαχωριστές, οι cargo turbines, το inert gas system και το σύστημα ψύξης του φορτίου.

Στην Ελλάδα δεν υπάρχει αντίστοιχη αξιοποίηση των ήδη εγκατεστημένων προσομοιωτών μηχανής (AEN Ασπροπύργου, ΚΕΣΕΝ, Πολεμικό Ναυτικό). Στο εξωτερικό έχει γίνει προσπάθεια, με χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να κατηγοριοποιηθούν οι παράγοντες που επηρεάζουν τη λειτουργία της μηχανής αλλά κυρίως σε τύπους πλοίων τα οποία χαρακτηρίζονται από σχετικά υψηλές ταχύτητες (High Speed Vessels) για την επίλυση του προβλήματος του Short Sea Shipping. Σε ένα από αυτά τα προγράμματα, σε συνεργασία με το Danish Maritime Institute (Force Technology) και το Πανεπιστήμιο της Γλασκώβης, είχε τη δυνατότητα να συμμετάσχει και η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας. Η συμμετοχή στο παραπάνω πρόγραμμα αποτέλεσε άλλωστε και το έναυσμα για την προσπάθεια μετάδοσης της τεχνογνωσίας που ήδη υπάρχει στα High Speed Vessels σε διαφορετικούς τύπους πλοίων όπως είναι το Very Large Crude Oil Carrier. Τα αποτελέσματα και οι εφαρμοσμένες μέθοδοι προσέγγισης και ανάλυσης της συμπεριφοράς της μηχανής του ήδη ολοκληρωμένου προγράμματος με το ακρωνύμιο SPIN - HSV θα αποτελέσουν σημαντικό υπόβαθρο για την επιχειρησιακή ολοκλήρωση του προτεινόμενου ερευνητικού έργου.

Στην Ελλάδα δεν υπάρχουν ερευνητικά έργα με συναφές αντικείμενο έρευνας και ο λόγος είναι ότι οι εγκατεστημένοι προσομοιωτές μηχανής χρησιμοποιούνται κυρίως για τη βασική εκπαίδευση των μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού και όχι για ερευνητικούς σκοπούς.

Τα στάδια εκτέλεσης του προτεινόμενου ερευνητικού έργου θα είναι η σχεδίαση των επιμέρους σεναρίων, ο προγραμματισμός εμφάνισης των επιλεγόμενων βλαβών και ανωμαλιών, η συλλογή πληροφοριών μέσω καταγραφής, η επεξεργασία και αξιολόγησή τους μέσω στατιστικών πακέτων λογισμικού για την εξαγωγή συμπερασμάτων και, τέλος, η τελική παρουσίασή τους.

Κλείνοντας ο συγγραφέας του άρθρου θα ήθελε να ευχαριστήσει την AEN Μακεδονίας για τη διάθεση των εγκαταστάσεων, τον Α' Μηχανικό Ε.Ν. κ. Ξενοφών Βουβαλίδη για την ουσιαστική συμμετοχή του όλα αυτά τα χρόνια στη λειτουργία του προσομοιωτή και να επισημάνει ότι χωρίς τη διάθεση της υποτροφίας από το Ίδρυμα Προποντίς θα ήταν αδύνατη η πραγματοποίηση και η τελική ολοκλήρωση της συγκεκριμένης μεταδιδακτορικής έρευνας. ☺



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, Κυλλήνη, Καλαμάτα, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Θάσος, Σούδα, Δωδεκάνησα, Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, Ναυπηγεία, Ελευσίνας, Ναύσταθμος Σαλαμίνας, Ναύσταθμος Κρήτης, Νεώριο Σύρου



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

www.hec.gr



HELLENIC ENVIRONMENTAL CENTER S.A.

ΣΕ ΚΑΘΕ ΠΑΡΑΛΑΒΗ
ΧΟΡΗΓΕΙΤΑΙ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ
ΝΟΜΙΜΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Η ανάπτυξη της Wärtsilä



Την επέκταση του εργοστασίου κατασκευής thrusters στην πόλη Drunen της Ολλανδίας εγκαινίασε η Wärtsilä.

«Το παγκόσμιο εμπόριο αναπτύσσεται με ρυθμό ανάπτυξης πάνω από 7% ανά έτος κατά μέσον όρο τα τελευταία 6 χρόνια. Οι παραγγελίες πλοίων έχουν αυξηθεί σημαντικά κατά την ίδια περίοδο. Εμείς επενδύουμε στην αύξηση της παραγωγικής ικανότητας μας, τόσο για να ανταποκριθούμε στην αυξανόμενη ζήτηση όσο και για να υλοποιήσουμε τους στόχους ανάπτυξης της εταιρείας μας» δήλωσε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Wärtsilä



Corporation, κ. Ole Johansson, κατά τη διάρκεια των εγκαινίων.

Το 2007, η Wärtsilä επένδυσε παγκοσμίως περί τα 170 εκατ. ευρώ στην παραγωγή. Εφέτος σχεδιάζει να επενδύσει περί τα 200 εκατ. ευρώ παγκοσμίως. «Στο Drunen διατηρούμε το δικό μας κέντρο τεχνολογίας και έχουμε τη δυνατότητα να κατασκευάζουμε αποδοτικά συστήματα πρόωσης. Η παραγωγή συστημάτων πρόωσης στην Ευρώπη και την Κίνα μάς καθιστά ηγέτες στην κατασκευή προπेलών πα-

γκοσμίως» συμπλήρωσε ο κ. Johansson.

Η Ολλανδία αποτελεί μια από τις πιο σημαντικές χώρες του κόσμου για τη ναυτιλία και έδρα ενός εκτενούς δικτύου προμηθευτών, ναυπηγείων και γραφείων μελετών. Η ολλανδική ναυτιλιακή αγορά και οι επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών εκτιμάται πως θα συνεχίσουν να ακμάζουν και στα επόμενα χρόνια. Η συγκεκριμένη επέκταση αποτελεί τμήμα ενός συνολικού επενδυτικού προγράμματος ύψους 10 εκατ. ευρώ, όπου εφαρμόζεται κατά το 2007 και 2008 για το εργοστάσιο στο Drunen. Οι νέες εγκαταστάσεις θα έχουν δυνατότητα κατασκευής 100 μονάδων το χρόνο. Τα περιστρεφόμενα thrusters χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο σε ρυμουλκά, σκάφη υποστήριξης, όπως επίσης και σε πλατφόρμες εξόρυξης και παραγωγής πετρελαίου ή αερίου, όπου απαιτείται μεγάλη ακρίβεια κατά την πραγματοποίηση ελιγμών και για τη διατήρηση ακριβούς θέσης. Οι νέες εγκαταστάσεις θα λειτουργούν σε πλήρη ισχύ από το 2009 και θα απασχολούν 40 επιπλέον εργαζομένους.

Η Wärtsilä προς το παρόν απασχολεί 1.500 εργαζομένους στις τέσσερις κύριες εγκαταστάσεις της στην Ολλανδία. Περίπου 700 άτομα εργάζονται στο Drunen, στο εργοστάσιο παραγωγής προπελών και thrusters και στο κέντρο τεχνολογίας συστημάτων πρόωσης. Η εταιρεία διατηρεί επίσης εγκαταστά-

σεις και στις πόλεις Zwolle, Schiedam και Kruijningen. Το ευρύ φάσμα υπηρεσιών που προσφέρει η Wärtsilä με τη βοήθεια 950 υπαλλήλων στην Ολλανδία, την καθιστά έναν από τους κύριους προμηθευτές ναυτιλιακών προϊόντων/υπηρεσιών της χώρας.

Παγκοσμίως, η Wärtsilä κατασκευάζει 1.500 συστήματα πρόωσης κάθε χρόνο, τα οποία περιλαμβάνουν προπέλες σταθερού και μεταβλητού βήματος και thrusters. Εκτός από την Ολλανδία, η Wärtsilä κατασκευάζει προπέλες στη Νορβηγία, στην Ισπανία και στην Κίνα. ☉

PROFILE: Συνεργασία με TTS στη Μέση Ανατολή

PROFILE

Systems & Software

Η εταιρεία πληροφορικής PROFILE, η οποία εξειδικεύεται στα χρηματοοικονομικά συστήματα, συμμετείχε για δεύτερη συνεχή χρονιά στην έκθεση χρηματοοικονομικού λογισμικού της MEFTEC, που πραγματοποιήθηκε στο Μπαχρέιν.

Με αφορμή τη συμμετοχή της στο MEFTEC, η PROFILE ανακοίνωσε τη νέα συνεργασία της με την Total Technologies and Solutions - έμπειρο Systems Integrator της περιοχής, για την τοπική κάλυψη της αγοράς με λύσεις της PROFILE, ιδίως στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και τη Σαουδική Αραβία.

Οι εταιρείες παρουσίασαν στους επισκέπτες της έκθεσης λύσεις πληροφορικής που καλύπτουν τους εξής τομείς:

Asset Management, Investment Management & Banking, Brokerage, Trade Order Management και Custodian Services μέσω της επενδυτικής πλατφόρμας IMSplus, Complete Banking solutions, CRM Banking και eBanking μέσω της λύσης SPECTRUM, Data Feed με σύνδεση στα τοπικά χρηματιστήρια μέσω των λύσεων Market Data & Analytics κ.ά. ☉



Fully automated production plant



The best sales team, ours



Test bench capacity of 500 tns



Products that move ahead, since 1967



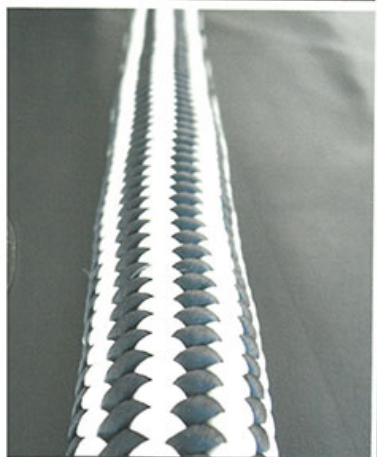
Manufacturing plant: more than 20.000m² of covered area



Advanced constructions with our wire ropes



Above all, your safety: Kapa mooring ropes



LNG's -LPG's and Tankers trust our Kapaneema Plus



This is how we do it. Which is why we do it better.

In a shipping and offshore industry rapidly growing worldwide, D. Koronakis S.A. provides secure and safe mooring for ships and harbors worldwide.

Creating innovative products and constantly investing in research and development, improving quality and services to the end-customer, implementing the production plant's state of the art testing facilities in the pursuit of top quality and establishing a highly efficient global network with over 25 depots worldwide, identifies a pioneering spirit, ours.

Discover today the right product for your line of business.

securing your business



D. KORONAKIS S.A.

56, Grivas str., 18545 Piraeus Greece
T: +30 210.40.60.600 F: +30 210.46.15.211
koronakis@koronakis.gr www.koronakis.gr



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

STRATOS


inmarsat


NAVARINO
telecom

INMARSAT FLEET SERVICES

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

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