

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 109 • 04/2008 www.n-c.gr

6€

ΑΦΙΕΡΩΜΑ: *CONTAINERS & LINER SHIPPING*

- Αργά ή γρήγορα οι Έλληνες εφοπλιστές θα στραφούν στις τακτικές γραμμές

Γεώργιος Βλάχος:
Θα προχωρήσουμε
σε τολμηρές παρεμβάσεις
και τομές

Νίκος Βαρβατές:
Οι στόλοι δεν φτιάχνονται
με κινήγια μαγισσών

Μιχάλης Σαρλής:
Εξαρτήσεις,
τροχοπέδες και
αγκυλώσεις
σε ΟΛΠ & ΟΛΘ

- Ναυτιλία Τακτικών Γραμμών: Η μεγάλη ελληνική απουσία

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 **UE** **DIESEL** **ENGINE** **METurbo**
HEAVY INDUSTRIES, LTD.

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



CASTROL ENVIRONMENTALLY FRIENDLY LUBRICANTS

PROTECTING YOUR VESSEL AND THE ENVIRONMENT.

With ever-increasing industry pressure to reduce environmental impact, Castrol have launched a world-leading range of environmentally friendly stern tube oils, hydraulic oils, gear oils and greases. As well as delivering outstanding environmental performance, Castrol BioStat, BioBar, BioTrans and BioTac also provide far greater operational advantages, such as superior gear oil performance, excellent wear, corrosion protection and resistance to oxidation. Each one meets relevant performance specifications and all are supported by major OEMs. To be ahead of environmental legislation and maximise your operating efficiency, the solution is Castrol Marine's environmentally friendly lubricants range.

IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.



Marine

89, Akti Miaouli, 18538 PIRAEUS, GREECE Tel: +30 210 4582533
Fax: +30 210 4291113 www.castrolmarine.com

Editorial ΣΕΛ. [06]

Το Οικονομικό περιβάλλον της Ναυτιλίας ΣΕΛ. [08]

Ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων και ξηρού φορτίου ΣΕΛ. [12]

Ναυτικά Νέα ΣΕΛ. [22]

Λιμενική βιομηχανία:

Θα προχωρήσουμε σε τολμηρές παρεμβάσεις και τοιμές



Του Γεωργίου Βλάχου, Γενικού γραμματέα Λιμένων & Λιμενικής Πολιτικής ΣΕΛ. [36]



Οι στόλοι δε φτιάχνονται με κυνήγια μαγισσών, απαγορεύσεις εγγυοδοσίας και ασφάλι κατά επιδοτήσεων του ναυπηγικού κόστους Συνέντευξη του Νίκου Βαρβατέ, Προέδρου Ένωσης

Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, Chairman Naftotrade Shipping S.A. ΣΕΛ. [42]

Ανασκόπηση της αγοράς των Containerships για το 2007

Του Γ. Μπιτσάκη ΣΕΛ. [46]



Αργά ή γρήγορα, οι Έλληνες εφοπλιστές θα στραφούν προς τις τακτικές γραμμές

Συνέντευξη του Δημήτρη Πετρέλλη, CEO των Τακτικών Γραμμών, Logistics και Πρακτορείων ανά τον κόσμο του Ομίλου Ευγενίδη ΣΕΛ. [50]



Ο ανθρώπινος παράγοντας, η σταδιοδρομία και οι προοπτικές Σχόλιο του καπ. Άγγ. Κουτσούμπα, Διευθυντή πληρωμάτων Danaos Shipping Co. Ltd ΣΕΛ. [54]

«Εγεννήθη άρρεν STOP. Φροντίσατε δύο θέσεις στον ΟΛΠ STOP» Του Μιχάλη Σαρλή, Συμβούλου ναυτικών μεταφορών ΣΕΛ. [56]

Ναυτιλία τακτικών γραμμών:

Η μεγάλη ελληνική απουσία

Του Άλκη Κορρέ ΣΕΛ. [62]

Ο ανθρώπινος παράγοντας στη

ναυτιλία: Το παράδειγμα του Containershipping (Α' μέρος)

Των Αριστοτέλη Νανιόπουλου, Γεωργίου Γκοτζαμάνη ΣΕΛ. [68]

Εφαρμογές της τεχνολογίας RFID

στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων

Των Παναγιώτη Σ. Τσιλιγγίρη, Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη ΣΕΛ. [74]



Επενδύσεις στις αγορές ενέργειας και προοπτικές των πλοίων LNG Του Θεόδωρου Συριοπούλου ΣΕΛ. [78]

Αφιέρωμα:

Νέα προϊόντα και υπηρεσίες ΣΕΛ. [82]

Mitsubishi Heavy Industries, Turbotechniki Ltd και MEK Ltd, παρουσιάζουν τις νέες τεχνολογίες ΣΕΛ. [94]

Παραναυτικά ΣΕΛ. [96]



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

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

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

Εκδότρια & Διευθύντρια: **Ιωάννα Μπίσια**

Σύμβουλος Έκδοσης: **Ηλίας Μπίσιας**

Διευθύντρια Σύνταξης: **Λίζα Μαρέλου**

Creative Director: **Γιώργος Παρασκευάς**

Ειδικοί Συνεργάτες: **Απ. Δόμβρος,**

Άλκης Κορρές, Γιώργος Μπάνος,

Γιώργος Μακρής, Β. Τσελέντης,

Χαρ. Ψαραύτης

Διεύθυνση Διαφήμισης: **Χρ. Καπάνταξ**

Υπεύθυνη Διαφήμισης: **Δήμητρα Τσάκου**

Φωτογραφία: **Γιώργος Γιαννακίς**

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 παρεμφερήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράχθει, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



TURBOCHARGERS - SPARE PARTS - INSPECTIONS - SERVICE - REPAIRS



Overhauling - servicing all types of turbochargers

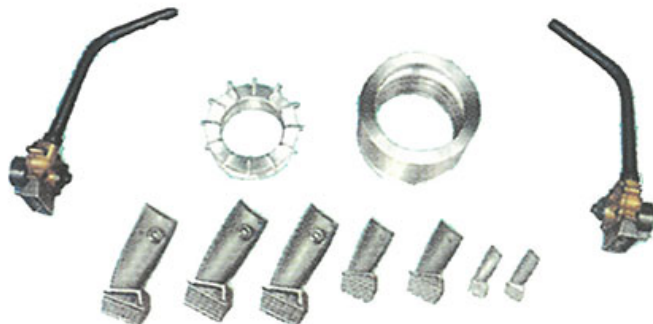
Excellent range and quality of new or used well-tested engine spare parts.

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

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

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

TRUST THE SPECIALISTS - TRUST GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



MICHAEL CHRYSOPOULOS
GENERAL MANAGER

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

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

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

www.generalturbos.com

Ένα και ένα κάνουν δύο(!)



Οι Έλληνες είμαστε πρώτοι σε πλοία στη θάλασσα, αλλά μουδιασμένοι ως προς ένα κοινό όραμα για το μέλλον του ανθρώπινου δυναμικού

Τα στοιχεία της 21ης έκδοσης του Committee σε συνεργασία με το Lloyd's Register και το περιοδικό Fairplay έφεραν αισιοδοξία σε αρκετούς παράγοντες της Ακτής Μιαούλη αλλά και της Γρηγορίου Λαμπράκη. Ο ελληνικός εφοπλισμός ξεπέρασε και πάλι τον εαυτό του, ελέγχοντας έως τις 18.2.2008 4.173 πλοία. Σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, η ελληνική πλοιοκτησία ελέγχει 474 επιπλέον πλοία (μια αύξηση της τάξεως του 12,82%). Οι Έλληνες, δηλαδή, είναι πρώτοι διεθνώς!

Στο ελληνικό νηολόγιο βρίσκουμε σήμερα 1.197 πλοία, συμπεριλαμβανομένων 422 που ναυπηγούνται διεθνώς. Μία χρονιά πριν, τα πλοία που ταξίδευαν με τη Γαλανόλευκη ήταν 969 ενώ τα υπό παραγγελία μόλις 212. Παρατηρούμε, λοιπόν, μια αύξηση 228 πλοίων που έχουν εγγραφεί στο ελληνικό νηολόγιο (της γενικότερης τάξεως του 23,5%), ενώ από τα 1.054 ελληνόκτητα πλοία που έχουν παραγγελθεί, τα 422 (δηλαδή το 40%) θα φέρουν την ελληνική σημαία.

Εν πρώτοις τα στοιχεία φέρνουν σίγουρα ένα κλίμα αισιοδοξίας στο επιτελείο του Μανώλη Κεφαλογιάννη, αλλά και σπουδαιότερα στα μέλη του ΝΕΕ, της ΕΕΕ και της ΠΝΟ.

Οι Έλληνες εφοπλιστές ανταποκρίθηκαν στις προθέσεις και πρωτοβουλίες του τ. υπουργού και αν και δεν εγγράφηκαν 1.000 πλοία όπως ο ίδιος υποσχόταν, εντούτοις τα αποτελέσματα είναι σίγουρα θετικά! (Ας μην ξεχνάμε μάλιστα και το διεθνή ανταγωνισμό που παρατηρείται στον κλάδο, αλλά και τις ιδιαίτερες δελεαστικές προτάσεις που έχει ο Έλληνας πλοιοκτήτης από νηολόγια που ανταποκρίνονται σε υψηλότερες απαιτήσεις.)

Με αφορμή τα στοιχεία του Committee, πάντως, ο προβληματισμός ενός σκεπτόμενου αναγνώστη οφείλει να επικεντρωθεί στο μέλλον της επάνδρωσης των πλοίων με νέους Έλληνες ναυτικούς. Στα προηγούμενα τεύχη ασχοληθήκαμε αναλυτικά ως συντακτική ομάδα με τα στοιχεία της έρευνας που συλλέξαμε από τις ΑΕΝ της χώρας. Με απλή αριθμητική, τα δεδομένα για το άμεσο μέλλον είναι μάλλον απογοη-

Kapa Neema - Kapa Neema Plus

The Ultimate Wire Rope alternative by D. KORONAKIS S.A.

Featherlight can be stronger than any heavy weight



Kapa Neema



12 - strand dyneema construction

Kapa Neema Plus



12 - strand dyneema core + protection jacket

D. Koronakis S.A. Invests in Safety & Easy-handling Mooring

Kapa Neema & Kapa Neema Plus: The latest high-performance winchlines developed by D. Koronakis S.A.

Made of Dyneema®, the strongest fiber in the world™, they ensure the safest moorings for: LNG's and LPG's Oil Tankers, Tug Boats, Container Ships, Bulk Cargo Vessels, Ro - Ro, Navy Ships.

Kapa Neema & Kapa Neema Plus Mooring lines reduce operational costs, increase worker safety and are easy to handle.

Kapa Neema & Kapa Neema Plus is the construction you should remember when replacing wire ropes with synthetic floating ropes. They have the one-seventh of the weight of steel wire ropes yet the same MBL. Kapa Neema (Plus) ropes offer incomparable durability and abrasion resistance against any other known fiber construction in the world!



D. KORONAKIS S.A.

Head Offices: 56, Grivas Str., 185 45 Piraeus, Greece
Plant - Factory: Eleonas, 322 00 Thiva, Greece
Tel.: +30 210 4060600 • www.koronakis.gr

As big your vessel is...

As heavy your vessel is...

As bad /extreme conditions your vessel is facing...

Kapa Neema & Kapa Neema Plus is your best choice!



τευτικά. Μπορεί να υπάρχει πρόθεση από την Πολιτεία ή και από τον εφοπλισμό για τη στήριξη της ελληνικής σημαίας, δε θα υπάρχουν όμως παρά λιγοστοί νέοι Έλληνες αξιωματικοί Ε.Ν.

Τον Οκτώβριο του 2005 εισήλθαν στις Σχολές Πλοιάρχων 719 νέοι, ενώ το 2006, με την εφαρμογή των «βάσεων» μόλις 461. Αν υποθέσουμε πως ο ένας στους τρεις σπουδαστές θα εγκαταλείψει το επάγγελμα (ενώ αρκετοί θα προτιμήσουν θέσεις στο Λιμενικό, σε γραφεία και σε άλλες ειδικότητες), τότε λιγότεροι από τους μισούς θα σταδιοδρομήσουν στη θάλασσα. Με ένα μέσον όρο -όλων των ετών- τους 300 νέους (ακόμα και αυτός ο αριθμός μάλλον φαντάζει για πολλούς αναλυτές υπερβολικός!) σε βάθος δεκαετίας θα έχουμε πολύ λιγότερους από 3.000 νέους ανθυποπλοιάρχους και υποπλοιάρχους κάτω των 32 ετών... Με απλή αριθμητική, πάλι, θα παρατηρήσουμε ότι στα 1.200 πλοία που έχουμε σήμερα, οι παραπάνω αριθμοί όχι απλά δεν επαρκούν αλλά προκαλούν μεγάλη αγωνία σε όσους ασχολούνται σοβαρά (ίσως λιγοστοί) με το θέμα αυτό.

Για τους μηχανικούς η κατάσταση είναι ακόμη πιο δραματική.

Ήδη παρατηρείται «λειψανδρία» στους β' μηχανικούς - πιθανόν εξαιτίας της προηγούμενης νομοθεσίας, που απαιτούσε από τα πλοία με ελληνική σημαία να ναυτολογούν έναν μόνο γ' μηχανικό... Ας αναλογιστούμε τι θα συμβεί σε μερικά χρόνια λοιπόν: Τον Οκτώβριο του 2005 εισήλθαν στις Ακαδημίες 575, ενώ το 2006, με την εφαρμογή των «βάσεων» μόλις 272. Αν πάλι υπολογίσουμε ότι οι μισοί θα αποχωρήσουν, τότε σε σύνολο την επόμενη δεκαετία δε θα υπάρξουν πάνω από 2.000 νέοι Έλληνες αξιωματικοί μηχανής, κάτω από 32 ετών! Έχει εξαιρετικό ενδιαφέρον να αναλογιστούμε ότι κάθε χρόνο ΜΟΝΟ στην Αττική εγγράφονται στους δύο δικηγορικούς συλλόγους 1.000 νέοι δικηγόροι. Σε 10 χρόνια δηλαδή, με το υπάρχον σύστημα, θα έχουμε

10.000 νέους δικηγόρους κάτω των 32 ετών στην Αττική ενώ στο αντίστοιχο χρονικό διάστημα θα έχουμε σε όλη την Ελλάδα πολύ λιγότερους από 3.000 πλοιάρχους.

Πριν από μερικά τεύχη, ο Δρ Ιωάννης Κούστας μάς υπογράμμισε όσον αφορά το θέμα αυτό: «Στην παρούσα φάση προτιμούμε να υψώσουμε κάποια σημαία, που θα μας λύσει τα θέματα της επάνδρωσης. Σας φέρνω ένα παράδειγμα: Παραλαμβάνω τα 28 βαπόρια. Γι' αυτά, στην ελληνική σημαία, θέλω μίνιμουμ 5 αξιωματικών, που σημαίνει ένα σύνολο 150 ναυτικών.

Σε αυτόν τον αριθμό να προσθέσουμε αυτούς που πρέπει να έχω stand by -εργάζονται τους 8 μήνες, περίπου, από τους 12-, έχουμε ένα σύνολο 250 ναυτικών. Πού θα τους βρούμε;»

Ήδη τα περιθώρια στενεύουν απίστευτα και θα οδηγήσουν σε αυξανόμενη «ανθρωποφαγία» μεταξύ των εταιρειών για να βρεθούν τα απαραίτητα πληρώματα. Υπήρξαν κάποιες υποσχέσεις και ευχολόγια από όλες τις πολιτικές ηγεσίες του ΥΕΝ αλλά την απλή αριθμητική φαίνεται ότι δεν την κατανοούν πολλοί παράγοντες του Πειραιά. Από μόνες τους οι πρωτοβουλίες του κ. Κεφαλογιάννη θα οδηγήσουν σε εξακριβωμένη, μαθηματικά βέβαιη πλέον καταστροφή. Ήταν σίγουρα σε σωστό πλαίσιο και προς την ορθή κατεύθυνση, αλλά απαιτούνται και πολλά επικουρικά μέτρα για να προστατευθούν και να επιφέρουν τα πλήρη αποτελέσματα. Η ιδέα της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας χωρίς την άμεση συμβολή και ανάμειξη του ανθρώπινου παράγοντα, δηλαδή του ναυτικού, είναι φρούδες ελπίδες. Ένα κάλπικο νόμισμα.

Ως αναλυτές, παραμένουμε σοβαρά προβληματισμένοι για τη σιωπή της πολιτικής ηγεσίας του ΥΕΝ (ακόμα και φέτος δεν είδαμε να ολοκληρώνεται κάποια σημαντική κομπάνια ή πρωτοβουλία). Επίσης απογοητευόμαστε από την οκνηρία των κομμάτων της αντιπολίτευσης που δεν ασχολούνται καθόλου με το θέμα αυτό, και τέλος, στεκόμαστε ανήσυχοι από την ομιχλώδη τοποθέτηση πολλών Ενώσεων και φορέων τόσο της ναυτεργασίας όσο και του εφοπλισμού πάνω στο φλέγον ζήτημα της ναυτικής ενημέρωσης και εκπαίδευσης. ☉

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

Μετά από πολύ καιρό, ορισμένα στοιχεία εκπέμπουν ένα αμυδρό φως για την οικονομία των ΗΠΑ.

Είναι ο δείκτης βιομηχανικής παραγωγής της Φιλαδέλφειας, κάποιες ενδείξεις επιβράδυνσης των ζημιών subprime ώστε να μη φθάσουν την πιο απαισιόδοξη εκδοχή των \$ 600 δισ., η κερδοφορία της Nike το α' τρίμηνο, ο πενταπλασιασμός του τιμήματος εξαγοράς της Bear Sterns, οι πωλήσεις παλαιών κατοικιών για πρώτη φορά ύστερα από πολλούς μήνες και η αναβάθμιση της General Electric από τη Merrill Lynch.

Όμως, μέσα στο γενικό σκοτάδι και στις διακοπές του Πάσχα των Δυτικών, είναι δύσκολο να διακριθεί εάν πρόκειται για φως ή για... πυρολαμπίδα. Έτσι, λόγω άλλων επίμονων αρνητικών στοιχείων, όπως ο μεικτός δείκτης μεσοπρόθεσμων προοπτικών, ο πληθωρισμός και η απασχόληση για τις ΗΠΑ και τα αρνητικά στοιχεία για υπηρεσίες, βιομηχανική παραγωγή, δείκτες εμπιστοσύνης και πληθωρισμό για την Ε.Ε., βαραίνουν περισσότερο ακόμα τα συμπεράσματα που προκύπτουν από επεξεργασία εκτιμήσεων διεθνών οργανισμών για την παγκόσμια ανάπτυξη.

Η ανάλυση, λοιπόν, οδηγεί στο συμπέρασμα, ότι η ανάπτυξη των βιομηχανικών χωρών θα είναι εφέτος, στην καλύτερη περίπτωση, μικρότερη κατά \$ 350 δισ. περίπου σε σχέση με το 2007. Εάν θεωρήσουμε βέβαιο ότι Ρωσία, Λατινική Αμερική και πετρελαιοπαρα-

γωγές χώρες δε θα επιβραδύνουν σύμφωνα με τις ενδείξεις, αλλά μία επιβράδυνση 1% θα σημειωθεί μόνο σε Κίνα και Ινδία, τότε θα προστεθούν στην υστέρηση της αύξησης του παγκόσμιου ΑΕΠ άλλα \$ 50 δισ. περίπου σε σχέση με την παγκόσμια ανάπτυξη του 2007.

Το διαφυγόν αυτό κέρδος των \$ 400 δισ., μαζί με μια ζημιά περίπου \$ 300 δισ. των subprime, αυξάνουν το λογαριασμό που καλείται να πληρώσει η παγκόσμια οικονομία στα περίπου \$ 700 δισ.

Αυτό δεν είναι μεν ικανό να πλήξει ανεπανόρθωτα την οικονομία, εκτός εάν οι ζημιές των subprime αποδειχθούν μεγαλύτερες. Επιβάλλουν όμως οπωσδήποτε νέες μειώσεις επιτοκίων, αλλά και αναπτυξιακές παρεμβάσεις κείναινης συνταγής.

Επιπλέον, δε μένει κανένα περιθώριο νέας επιβάρυνσης του γεωπολιτικού κλίματος, όπως απειλείται, και μάλιστα στην Ευρώπη, γιατί μέσα από τη διατάραξη των εύθραυστων ισορροπιών, μπορεί εύκολα να αναδυθεί το φάσμα μιας συστημικής κρίσης.

Σε τέτοια απευκταία περίπτωση, η Ε.Ε. που βαυκαλίζεται πως διαθέτει υγιή μακροοικονομικά και δεν πλήττεται σοβαρά από τα subprimes, θα βρεθεί στη δίνη του κυκλώνα γιατί δε διαθέτει τίποτα από ύλες, ενέργεια, πολιτική και στρατιωτική ισχύ και ενότητα, και θα συμπεριφερθεί ως πύργος από τραπεζολόχαρτα. Αδιάφευκτος μάρτυρας, η κατάρρευση ήδη της εμπιστοσύνης και των χρηματιστηρίων, με βαθύτερη πτώ-



Του Γ. Γρηγοριάδη

Finance & Research

George Moundreas Company S.A.



ση από τη Wall Street, και το άλμα του ελλείμματος τρεχουσών συναλλαγών της Ευρώζης τον Ιανουάριο.

Από τις ανεπτυγμένες, ελαφρότερο θα είναι το πλήγμα μόνο για την Ιαπωνία, όπου ο κατασκευαστικός κλάδος ήδη ανέκαμψε και οι εξαγωγές δεν έχουν δώσει δείγματα υποχώρησης. Η πτώση όμως της βιομηχανικής παραγωγής Ιανουαρίου δείχνει ότι ούτε και η Ιαπωνία θα περάσει... αβρόχους ποσά.

Τα γνωστά αντίδοτα απέναντι στον ταραγμένο βιομηχανικό κόσμο φαίνεται να λειτουργούν κανονικά.

Η Κίνα βέβαια πορεύεται με σύννεφα στον ορίζοντα από φυσικές καταστροφές και τις πρώτες εσωτερικές ανωμαλίες, στα μετά Τιέν Αν Μεν αναπτυξιακά χρόνια. Η προηγούμενη αναφορά μας για ανατιμητικό ρυθμό α' διμήνου του γουάν 10%, γίνεται 11% για το τρίμηνο από την αγορά Forward, και κατά δική μας εκτίμηση άνω του 12%. Έτσι, η αγοραστική δύναμη των καταναλωτών, η ανταγωνιστικότητα, ο πληθωρισμός και η ανάπτυξη συνεχίζουν να ισορροπούν, όπως ακριβώς αναμενόταν.

Για να γίνει και από άλλη άποψη αντιληπτός ο δυναμισμός που αναφέρουμε συχνά για τη βραζιλιάνικη ανάπτυξη, αρκεί απλά να επισημανθεί ότι ενώ η Ε.Ε. των 490 εκατ. κατοίκων πρόσθεσε 2,4 εκατ. νέες θέσεις εργασίας το 2007, η Βραζιλία των 180 εκατ. πρόσθεσε 1,6 εκατ., δηλαδή αναλογικά 140% περισσότερες.

Η ρωσική επέλαση στις business αυτή την εβδομάδα περιέλαβε (1) ανάλυση από την Gazprom του νέου project φυσικού αερίου της Βολιβίας.

(2) Επένδυση \$ 200 εκατ. της Rusal σε μονάδα αλουμινίας στην Κίνα.

(3) Εξαγορά από τη Severstal της αμερικανικής χαλυβουργίας Sparrows προς \$ 810 εκατ.

(4) Επένδυση \$ 180 εκατ. της Heineken στην εξαγορασμένη ήδη ζυθοποιία Volga.

(5) Εξαγορά από την Pepsi του 75% της εταιρείας τροφίμων και ποτών Lebedyansky.

(6) Προσφορά \$ 1,5 δισ. της μεταλλευτικής Mechel για εξαγορά της βρετανικής Oriel και (7) σύμπραξη της Atomenergoprom με την Toshiba για ανάληψη κατασκευής πυρηνικών εργοστασίων σε Ιαπωνία και ΗΠΑ.

Ο καταγισμός **ρωσικών deals** τους τελευταίους μήνες εξηγεί την αύξηση της βιομηχανικής παραγωγής Φεβρουαρίου πέραν κάθε πρόβλεψης κατά 7,1%, όταν π.χ. της Ιαπωνίας μειώθηκε -2,2%.

Επειδή **η ροή των πληροφοριών** για τις συναλλαγές τονάζ ήταν αμελητέα λόγω των αργιών του Πάσχα στη Δύση και της 25ης Μαρτίου στα καθ' ημάς, δίνεται η ευκαιρία εκτενέστερης αναφοράς σε μερικά θεμελιώδη μεγέθη άμεσου ναυτικού χαρακτήρα, σε συνδυασμό με το παραπάνω οικονομικό περιβάλλον μέσα στο οποίο κινείται η ναυτιλία. Καθώς λοιπόν αρχίζουν να γίνονται πιο συγκεκριμένες οι συνέπειες της στεγαστικής και

τραπεζικής κρίσης των ανεπτυγμένων χωρών όπως προκύπτει από τα ανωτέρω, ενώ είναι περίπου γνωστή και η πορεία της προσφοράς του παγκόσμιου τονάζ με βάση το πρόγραμμα παραγγελιών των ναυπηγείων, η διαμόρφωση της ναυλαγοράς και των τιμών τονάζ, εφέτος, θα επηρεασθεί από τους εξής συσχετισμούς:

Το παραπάνω σύνολο των \$ 700 δισ. κόστους, περίπου, της παγκόσμιας οικονομίας από τις ζημιές subprime και την αναπτυξιακή επιβράδυνση εφέτος αποτελεί το 1,6% του παγκόσμιου ετήσιου ΑΕΠ, που φαίνεται να επαληθεύει την πρόβλεψη Ιανουαρίου διεθνών οργανισμών για πτώση της παγκόσμιας ανάπτυξης εφέτος στο 3% από 4,7% πέρυσι.

Μια τέτοια ανάπτυξη σημαίνει περίπου 5% αύξηση του παγκοσμίου εμπορίου εφέτος. Στην ίδια περίοδο, οι παραδόσεις νεότευκτων όλων των τύπων αυξάνουν ταχύτερα το τονάζ κατά 6,5% περίπου, ενώ οι διαλύσεις εξακολουθούν υποτονικές στο 0,5% του παγκόσμιου στόλου. Αυτή η κατά 1% υστέρηση της αύξησης του όγκου του εμπορίου σε σχέση με την αύξηση του τονάζ τεκμηριώνει παλαιά μας εκτίμηση πως οι πιέσεις εφέτος θα υπάρξουν, αλλά θα έχουν ως αποτέλεσμα απλά να μη δούμε τα περυσινά υψηλά σε αξίες και ναύλους.

Από πλευράς **συναλλαγών τονάζ** των ημερών, σημειώνεται ότι μαζί με το «Bulk Cedar», 73.322 dwt (1998, Halla) που είχε ανακοινωθεί την περασμένη εβδομάδα ότι πουλήθηκε σε Έλληνες προς \$ 72 εκατ., φαίνεται ότι πουλήθηκε και το αδελφό «Bulk Fern», 73.326 dwt (1998, Halla) προς ίσο αντίτιμο, με εν bloc αγοραστή την Blossom. Στην ίδια κατηγορία, το μικρότερο και κατά 1 χρόνο παλαιότερο «Double Fortune», 69.118 dwt (1997, Imabari) πουλήθηκε σε Κορεάτες με σημαντική έκπτωση προς \$ 67 εκατ., και αναλογικά προς αυτό πουλήθηκε το παλαιότερο αδελφό «Cumbria», 69.043 dwt (1994, Imabari) προς \$ 60 εκατ. σε Κινέζους.

Στον τομέα των Handymax, σε σταθερά από την αρχή του έτους επίπεδα πουλήθηκε το «Hulk», 46.601 dwt (1995, Sanoyas) σε Κορεάτες προς \$ 56 εκατ. και το υπερηλικο «Angel S», 40.614 dwt (1978, Sanoyas) βρήκε αγοραστή προς \$ 13 εκατ.

Στα υποναυπηγημένα ακόμα Handysize, το ενδιαφέρον πηγαίνει ακόμα πιο πίσω στο χρόνο. Το «Gassam», 30.702 dwt (1975, Usuki) πληρώθηκε από άγνωστους \$ 5,5 εκατ. και το «Jag Ika», 26.781 dwt (1977, Namura) πληρώθηκε από Κινέζους αγοραστές \$ 7,2 εκατ.

Τέλος, το μοντέρνο «IVS Kingfisher», 28.425 dwt (2002, Kanda) πουλήθηκε σε Έλληνες προς \$ 49 εκατ. με παράδοση 6/2008, τιμή που είναι σαφώς αναλογικά υψηλότερη από την προ μηνός πώληση του αδελφού «Cape York», 28.471 dwt (2001, Kanda) που είχε πουληθεί προς \$ 45 εκατ. ●



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

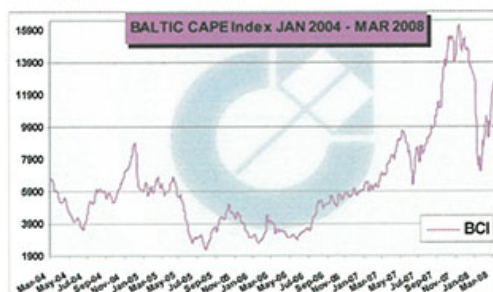
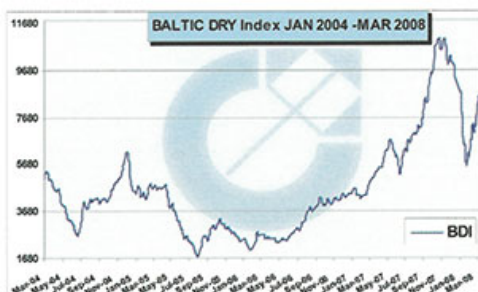
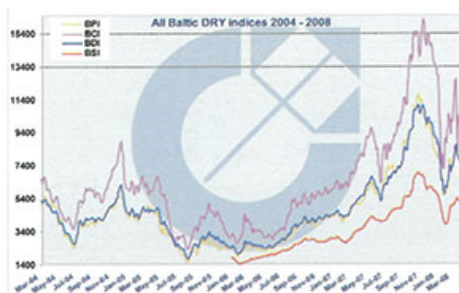


*mooring ropes
and wire ropes for the* **21st** *century*

Ναυλαγορά

Ξηρού φορτίου & Δεξαμενόπλοιων

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



A. Αγορά ξηρού φορτίου

Χαρακτηριστικά έντονων διακυμάνσεων με θετικό πρόσημο παρουσίασε η αγορά των ναύλων ξηρού φορτίου και το μήνα Μάρτιο.

◆ BDI

Ο Baltic Dry Index συνέχισε την ανοδική του πορεία, έχοντας ανακάμψει από τις αρχές του Φεβρουαρίου. Ακολούθησε μια σοβαρή διόρθωση μετά το 1ο δεκαήμερο του Μαρτίου, κυρίως λόγω της σημαντικής απουσίας φορτίων. Έτσι ο BDI από τα επίπεδα των 7.296 μονάδων δείκτη (25/2/08) αναρριχήθηκε στις 8.624 μονάδων δείκτη (10/3/08), διορθώνοντας στη συνέχεια και γράφοντας απώλειες 8%, περίπου, μέχρι τις 7.619 μ.δ. (25/03/08). Συνολικά, ωστόσο, το μήνα Μάρτιο ο BDI κατέγραψε κέρδη +7%, στις 7.884 μ.δ. (27/03/08), σε σχέση με το Φεβρουάριο.

◆ BCI - Αγορά Capesize

Παρόμοια η εικόνα ανάκαμψης και διόρθωσης στην αγορά των Capesize. Πιο συγκεκριμένα, ο BCI από τα επίπεδα των 10.175 (26/2/08) μονάδων δείκτη αναρριχήθηκε στις 12.625 μ.δ. (10/03/08), διορθώνοντας κατά -22% μέχρι τις 9.874 μ.δ. (25/03/08). Ο BCI κατέγραψε συνολικά κέρδη περίπου +8% τον τελευταίο μήνα 11.100 μ.δ (27/03/08). Η αυξημένη προσφορά τονάζ και η απουσία σημαντικών ναυλωτών -παρά τις πληροφορίες ότι η Rio Tinto ναύλωσε 3 πλοία σε Άπω Ανατολή και η Raponcean για μεταφορά 160.000 τόνων σιδηρομετάλλευμα με φόρτωση Αυστραλία τον Απρίλιο και εκφόρτωση Κίνα- για τα Capesize διαμόρφωσαν υποτονικό προσωρινά κλίμα κατά τη δεύτερη και τρίτη εβδομάδα του Μαρτίου.

Μάρτιος 2008

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

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή: στα \$ 172.500/την ημέρα.

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός: στα \$ 87.750/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό: στα \$ 118.500/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό: στα \$ 132.750/την ημέρα.

◆ BPI - Αγορά Panamax

Την ίδια εικόνα, ελαφρώς διαφοροποιημένη, παρουσίασε η αγορά των Panamax το Μάρτιο. Έτσι, ο BPI με έντονες διακυμάνσεις από τις 7.143 μονάδες δείκτη (26/2/08) βρέθηκε στις 8.630 μ.δ. (11/3/08) για να υποχωρήσει και να κλείσει στις 7.909 μονάδες δείκτη (27/3/08) καταγράφοντας κέρδη πάνω από +12% για τον τελευταίο μήνα. Σημαντικό το ενδιαφέρον κυρίως στην Άπω Ανατολή με ναυλώσεις ύψους έως και 65.000 δολ. την ημέρα στα κυκλικά ταξίδια, ενώ αρκετοί ναυλωτές είναι σε αναζήτηση πλοίων για ναυλώσεις μικρής χρονικής διάρκειας. Θετική η εικόνα και στον Ατλαντικό. Ο μικρός ωστόσο αριθμός prompt πλοίων σε Ατλαντικό δε δημιούργησε τις προϋποθέσεις για άνοδο των επιπέδων των ναύλων, με τους πλοιοκτήτες να αποδέχονται χαμηλότερα επίπεδα και λόγω των εορτών του Πάσχα των Καθολικών.

Μάρτιος 2008

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

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή: στα \$ 79.350/την ημέρα.

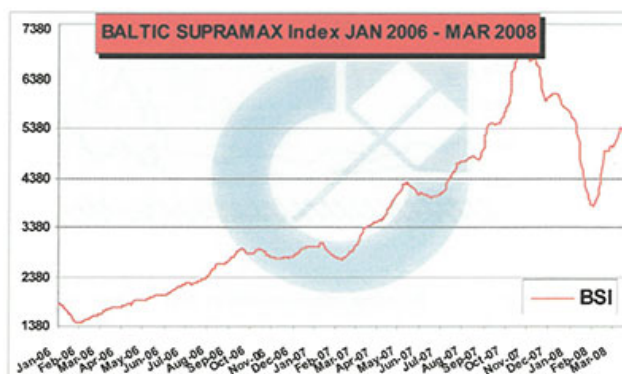
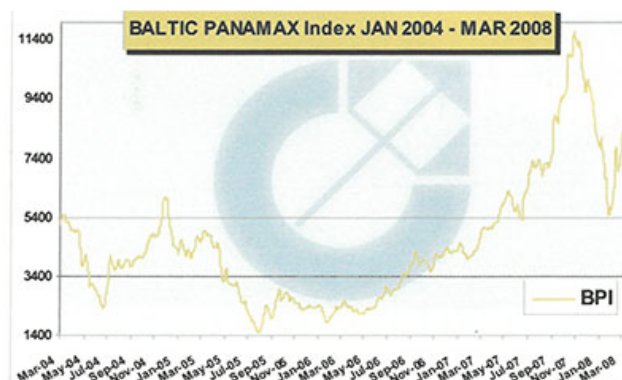
Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό: στα \$ 70.525/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό: στα \$ 63.125/την ημέρα.

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός: στα \$ 50.375/την ημέρα.

◆ Αγορά Handies / Supramax - BSI

Δύσκολα τα πράγματα για τα Handies, με την αγορά τους να διορθώνει έντονα ιδιαίτερως την τελευταία εβδομάδα του μήνα. Η υπερπροσφορά τονάζ κυρίως στον Ειρηνικό, αλλά και οι απεργίες στα λιμάνια της Αργεντινής επηρέασαν αρνητικά τα φορτία και περιόρισαν τη ζήτηση στην ευρύτερη περιοχή του Ατλαντικού. Έτσι ο BSI



με έντονες διακυμάνσεις από τις 4.922 μονάδες δείκτη (25/02/08) βρέθηκε στις 5.394 μονάδες δείκτη (14/03/08) για να κλείσει τελικά στις 4.986 μονάδες δείκτη (26/2/08) με κέρδη +1,3% για τον τελευταίο μήνα.

Μάρτιος 2008

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

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή: στα \$ 62.500/την ημέρα

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό: στα \$ 72.650/την ημέρα.

Μαύρη Θάλασσα → Άπω Ανατολή: στα \$ 61.625/την ημέρα.

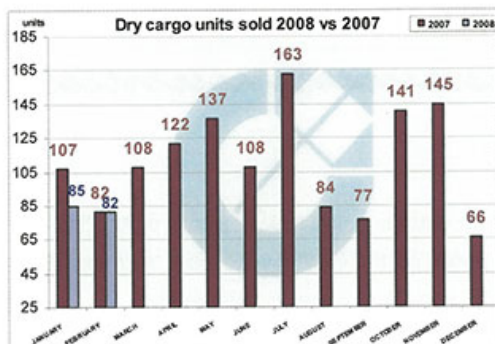
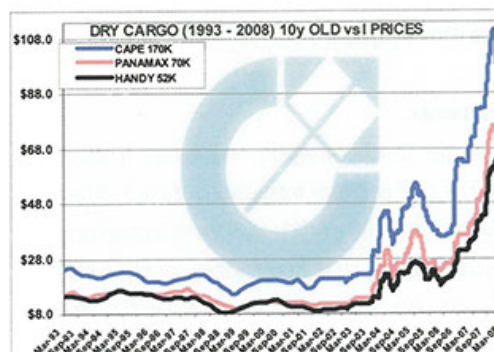
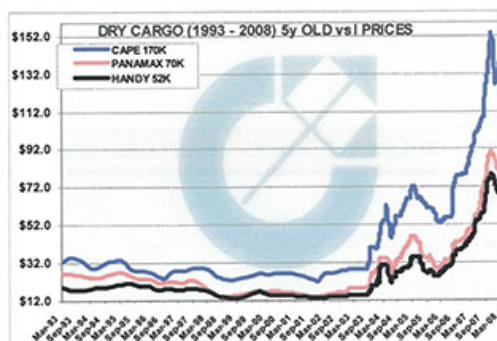
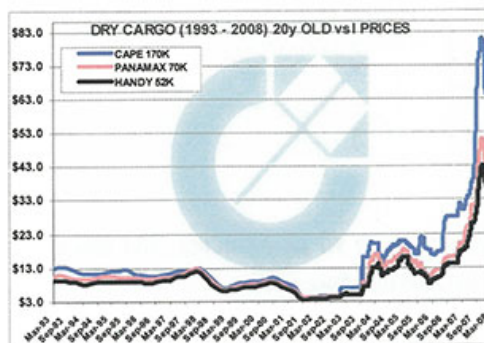
Άπω Ανατολή → Ατλαντικός: στα \$ 49.625/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό: στα \$ 54.500/την ημέρα.

◆ Αγορά των Bankers 2nd Hand



Σταθεροποιητικές τάσεις παρουσιάζει η αγορά των Bulkers 2nd Hand το μήνα Μάρτιο σε σχέση με το Φεβρουάριο. Ανοδικές οι τάσεις κυρίως στα Capesize ανεξαρτήτως ηλικίας.



5Y BULKERS PRICE COMPARISON

10Y BULKERS PRICE COMPARISON

20Y BULKERS PRICE COMPARISON

TYPE	01/01/93	04/01/08	31/03/08	CHANGE	01/01/93	04/01/08	31/03/08	CHANGE	01/01/93	04/01/08	31/03/08	CHANGE
				FROM 4/1/08				FROM 4/1/08				FROM 4/1/08
5y CAPE	\$30,5	\$146,0	\$140,0	-4%	\$23,0	\$109,0	\$120,0	10%	\$12,5	\$76,0	\$78,0	3%
5y PMX	\$24,3	\$89,0	\$80,5	-10%	\$14,0	\$75,0	\$67,0	-11%	\$10,0	\$46,0	\$46,0	0%
5y HANDY	\$18,0	\$76,5	\$67,5	-12%	\$14,2	\$62,0	\$55,0	-11%	\$9,0	\$41,0	\$41,0	0%



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

♦ Αγορά των Bulkers New Buildings

NB BALKERS PRICE COMPARISON

TYPE	01/01/93	04/01/08	31/03/08	CHANGE FROM 4/1/08
NB CAPE	\$43,0	\$97,0	\$97,0	%
NB PMX	\$27,0	\$53,0	\$54,0	2%
NB HANDY	\$24,0	\$45,0	\$46,5	3%

Με σημαντική δραστηριότητα για νέες παραγγελίες παρουσιάζεται η αγορά των Bulkers New Buildings το μήνα Μάρτιο, με τις τιμές να κινούνται ελαφρώς ανοδικά. Όσον αφορά το βιβλίο παραγγελιών για τον κλάδο των Tanker, αυτό διαμορφώνεται ως εξής:

BANKERS ORDER BOOK MAR 2008

	2008 (Delivered)	2008	2009	2010	2011	2012	Total on Order
VLOC		12	13	23	34	21	103
Capesize	5	40	127	248	94	12	521
Small Cape	1	17	48	99	83	19	266
Panamax	16	82	96	149	83	18	428
Supramax	23	172	265	293	172	40	942
Handysize	11	126	209	192	124	31	682
Total	56	449	758	1.004	590	141	2.942

♦ Εμπορεύματα - Οικονομία

Τα προβλήματα συσσωρεύονταν όσο πλησίαζε ο Απρίλιος, προθεσμία ολοκλήρωσης των ετήσιων διαπραγματεύσεων της Κίνας με τους βασικούς ξένους προμηθευτές της σε σιδηρομεταλλεύματα, Rio Tinto και BHP Billiton, αμφότεροι εκ των οποίων έχουν σημαντική παρουσία στην Αυστραλία.

Τις τελευταίες εβδομάδες, κυκλοφορούν φήμες για πλοία γεμάτα σιδηρομεταλλεύματα από την Αυστραλία, τα οποία δεν μπορούν να λάβουν τις απαραίτητες άδειες για να πουλήσουν τα φορτία τους στη spot αγορά της Κίνας, όπου οι τιμές είναι διπλάσιες ή τριπλάσιες από εκείνες στα προθεσμιακά συμβόλαια. Οι άδειες, ωστόσο, συνεχίζουν να εκδίδονται για φορτία από την Ινδία και τη Βραζιλία. Οι αιτήσεις για άδεια δεν απορρίπτονται επισήμως, «απλώς» καθυστερούν ανεξήγητα.

Τα αποθέματα στα λιμάνια αυξάνονται σταθερά, κάτι που ίσως δείχνει ότι η βιομηχανική ζήτηση στην Κίνα επιβραδύνεται.

Οι τιμές του ρυζιού εκτινάχτηκαν 30% τις τελευταίες μέρες, σε ιστορικό ρεκόρ, επιτείνοντας τους φόβους για κοινωνική αναταραχή σε όλη την Ασία, όπου το ρύζι αποτελεί βασικό είδος διατροφής για 2,5 δισεκατομμύρια ανθρώπους. Τα παγκόσμια αποθέματα του ρυζιού κινούνται στα χαμηλότερα επίπεδα από το 1976. Οι τιμές του ρυζιού έχουν διπλασιαστεί από τον Ιανουάριο, όταν η τιμή πώλησής του ήταν περίπου στα 380 δολάρια ανά τόνο, εξαιτίας της αυξημένης ζήτησης από Ασία, Μέση Ανατολή και Αφρική.

Ολοένα περισσότεροι Κινέζοι εξαγωγείς φροντίζουν να αποφύγουν το δολάριο ή προσπαθούν να επινοήσουν τρόπους ώστε να μειώσουν τις επιπτώσεις από τη συνεχιζόμενη πτώση του αμερικανικού νομίσματος, δεδομένου ότι αντιμετωπίζουν αύξηση του εργατικού κόστους αλλά και των τιμών πρώτων υλών στην εγχώρια αγορά.

Το γουάν, το οποίο οι δυτικές κυβερνήσεις θεωρούν πως είναι υποτιμημένο, έχει ενισχυθεί 6,7% έναντι του δολαρίου κατά τη διάρκεια του τελευταίου εξαμήνου. Οι οικονομολόγοι προβλέπουν ότι θα ενισχυθεί από 10% έως και 15% έναντι του δολαρίου κατά τη διάρκεια του 2008.

Η ύφεση στις ΗΠΑ γίνεται μεταδοτική. Ούτε οι κυβερνήσεις ούτε οι κεντρικοί τραπεζίτες ούτε οι διεθνείς οργανισμοί είναι ακόμη σε θέση να εκτιμήσουν το ύψος των ζημιών στο διεθνές χρηματοπιστωτικό σύστημα και στην πραγματική οικονομία. Και αυτό γιατί σε συνθήκες παγκοσμιοποίησης και απόλυτης ελευθερίας των αγορών, κανείς δε γνωρίζει πού εκτείνεται η αλυσίδα των επενδύσεων μέσω των σύνθετων χρηματοοικονομικών προϊόντων - των δομημένων προϊόντων - στα οποία έχουν επενδύσει επενδυτές από όλα τα μήκη και πλάτη του κόσμου.

Η Αμερική ήταν και παραμένει η μεγαλύτερη καταναλωτική αγορά, με μεγάλη διαφορά από άλλες αγορές, όχι μόνο γιατί έχει το πιο υψηλό ΑΕΠ στον κόσμο αλλά γιατί οι Αμερικανοί ξοδεύουν σχεδόν κάθε δολάριο που εισπράττουν. Και σήμερα βρίσκεται στα πρόθυρα της ύφεσης, παρασύροντας στον

κατήφορο της οικονομικής ανάπτυξης και άλλες οικονομίες. Κανένας δεν μπορεί να απαντήσει με βεβαιότητα στο αν και κατά πόσον οι οικονομίες της Ευρώπης, της Ασίας και της Λατινικής Αμερικής θα ξεφύγουν από την καταιγίδα που πλήττει την αμερικανική οικονομία.

Επισημαίνεται ότι η κατάρρευση των κερδών του χρηματοπιστωτικού τομέα (τόσο σπουδαία για την αμερικανική οικονομία), το κραχ στις τιμές των κατοικιών και το άλμα στις τιμές των εμπορευμάτων είναι ένα εκρηκτικό κοκτέιλ, το οποίο μπορεί να οδηγήσει σε μια βαθιά και παρατεταμένη ύφεση τις ΗΠΑ. Προκειμένου η FED να καταπολεμήσει τον κίνδυνο αυτόν, έχει ήδη προχωρήσει σε τεράστιες μειώσεις των αμερικανικών επιτοκίων από τον περασμένο Αύγουστο, οπότε ξέσπασε η πιστωτική κρίση - τα επιτόκια «κλειδιά» για το δανεισμό στις ΗΠΑ μειώθηκαν 300 μονάδες βάσης, στο 2,25% από το 5,25%, όμως δεν έχει καταφέρει ούτε τις τιμές των κατοικιών να σταθεροποιήσει.

Η έως σήμερα υποχώρηση του δολαρίου, λόγω μείωσης επιτοκίων, έχει βοηθήσει στην ενίσχυση των τιμών εμπορευμάτων.

Γεγονός αδιαμφισβήτητο είναι ότι οι περίφημοι κύκλοι της ναυτιλιακής αγοράς δεν έχουν πάψει να υπάρχουν. Η ανάπτυξη των νέων αγορών (Κίνας, Ινδίας) σε αντιδιαστολή με την πορεία της αμερικανικής οικονομίας είναι το μεγάλο ερώτημα για να δούμε αν και πότε θα έρθει η διόρθωση στον παρόντα ναυτιλιακό κύκλο.



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



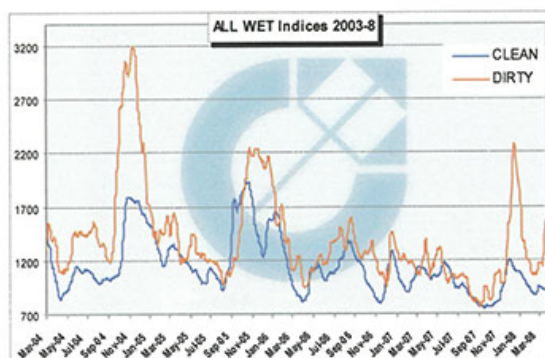
EURONAV

The ocean is our environment

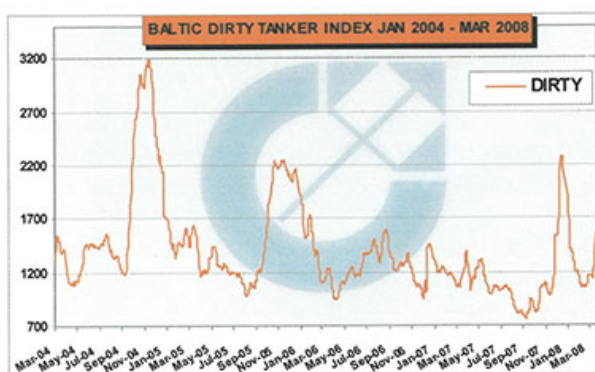


Β. Ναυλαγορά δεξαμενόπλοιων

Συνολικά βελτιωμένη παρουσιάζεται η εικόνα στην αγορά των δεξαμενοπλοίων κυρίως του αργού, μετά την έντονη υποχώρηση των ναύλων τον Ιανουάριο και το Φεβρουάριο 2008.



Αγορά αργού - Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)



Σημαντική άνοδο +40% κατέγραψε τον τελευταίο μήνα ο δείκτης BDTI από τις 1.104 (26/2/08) έφτασε τις 1.594 μ.δ. (25/03/08) και συνεχίζει να κινείται στην περιοχή των 1.500 μ.δ., 1.524 μ.δ. (28/03/08).

Το Μάρτιο του '08, οι ναύλοι για τη μεταφορά αργού, ειδικά στις κατηγορίες των VLCC αλλά και των Suezmax, μεγέθη που προδιαγράφουν τη συνολική εικόνα και εξέλιξη στην αγορά, παρουσίασαν βελτιωμένη εικόνα στο σύνολό τους, σε όλες τις διαδρομές.

Για το Μάρτιο 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	Feb 2008	Mar 2008
TD1	280.000 mt ME Gulf to US Gulf	84	89
TD2	260.000 mt ME Gulf to Singapore	113	121
TD3	250.000 mt ME Gulf to Japan	113	122
TD4	260.000 mt W Africa to US Gulf	91	123
TD5	130.000 mt W Africa to USAC	126	158
TD6	135.000 mt Black Sea / Med	123	188
TD7	80.000 mt North Sea to Cont	133	154
TD8	80.000 mt Kuwait - Singapore	145	153
TD9	70.000 mt Caribs to US Gulf	165	234
TD11	80.000 mt Cross Med	154	217
TD12	55.000 mt ARA to US Gulf	186	180

VLCC

Σταθεροποιητικές τάσεις παρουσιάζει η αγορά των VLCC's τις τελευταίες εβδομάδες. Θετική η εικόνα των VLCC's στον Αραβικό Κόλπο, με νέα φορτία να εισέρχονται σταθερά στην αγορά. Την ηρεμία μετά τις γιορτές ήρθε να διαδεχθεί μια ανοδική αγορά στα VLCC's στον Αραβικό Κόλπο. Η σταθερή είσοδος φορτίων συνοδεύεται από αντίστοιχη προσφορά όχι μόνο στα διπλού τοιχώματος αλλά και στα μονού τοιχώματος VLCC's, προεξοφλώντας, όπως προαναφέραμε, σταθερά επίπεδα. Ίδια εικόνα παρουσιάζει και η αγορά τους στην πλευρά του Ατλαντικού. Υψηλά ναυλώνονται και τα φορτία από Β. Ευρώπη - Μεσόγειο με εκφόρτωση Κόλπο Αμερικής.

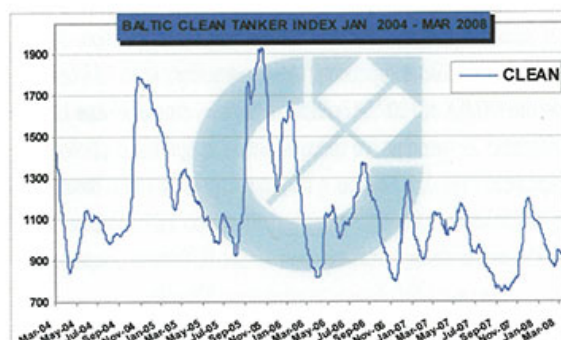
Suezmax

Σε υψηλά επίπεδα κινούνται και τα Suezmax σε σχεδόν όλες τις αγορές. Η αυξημένη ροή φορτίων VLCC's είχε αποτέλεσμα την απορρόφηση του πλεονάζοντος Suezmax τανά, με τα επίπεδα να διαμορφώνουν θετική τάση. Κινητικότητα με σημαντική άνοδο παρουσιάζει και η αγορά των Suezmax σε Δυτική Αφρική για Κόλπο Αμερικής - Β. Αμερική, Μεσόγειο, με σταθερή ροή νέων φορτίων και μικρή παρουσία τανά. Θετική η αγορά τους στον Αραβικό Κόλπο στα ταξίδια προορισμού Άπω Ανατολή και Δύση. Σταθερή αλλά με ανοδική τάση η αγορά τους στη Μεσόγειο στα κυκλικά φορτία της περιοχής.

Aframax

Ο τομέας των Aframax παρουσίασε μεικτές/σταθεροποιητικές τάσεις. Σταθερή, σημαντικά κινητικότερη η αγορά των Aframax στη Μεσόγειο για τα κυκλικά φορτία. Τα φορτία από Μαύρη Θάλασσα ναυλώνονται ανοδικά. Χωρίς σημαντική μεταβολή και η αγορά τους στη Β. Ευρώπη για τα κυκλικά φορτία. Έντονα μεταβλητή η αγορά τους στην Καραϊβική.

Αγορά προϊόντων - Baltic Clean Tanker Index (BCTI)



Ο δείκτης BCTI δε διαφοροποιήθηκε σημαντικά τον τελευταίο μήνα από την περιοχή των 900 μ.δ., με έντονες ωστόσο μεταβολές από τις 894 μ.δ. (26/2/08) ανελήχθηκε στις 947 μ.δ. (4/3/08) και διορθώνοντας για διάστημα 3 εβδομάδων έκλεισε στις 888 μ.δ. (28/3/08).

Τα επίπεδα των ναύλων το Μάρτιο '08 σε αυτή την αγορά δεν παρουσίασαν ιδιαίτερη διαφοροποίηση, με την επικράτηση κυρίως σταθεροποιητικών/πτωτικών στα προηγούμενα επίπεδα τάσεων.

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

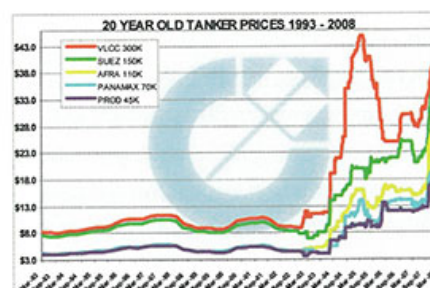
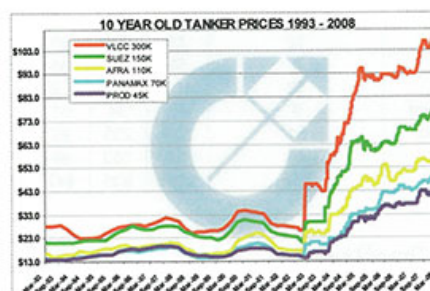
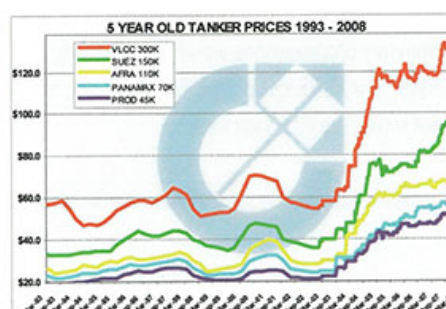
World Scale Average Rates			
Products			
Route	Route Description	Feb 2008	Mar 2008
TC1	75.000 mt Middle East Gulf - Japan	160	144
TC2 37	37.000 mt Continent to USAC	226	226
TC3 38	38.000 mt Caribbean - USAC	200	190
TC4	30.000 mt Singapore to Japan	192	199
TC5	55.000 mt Middle East to Japan	187	179

Αγορά των Tanker 2nd Hand

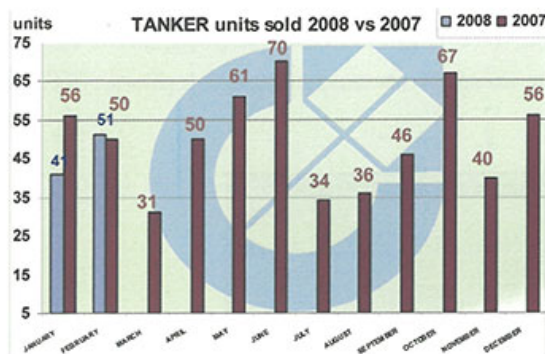
Χωρίς κάποια ιδιαίτερη μεταβολή η αγορά των Tanker 2nd Hand το μήνα Μάρτιο, με την τάση στις τιμές να δείχνει σταθεροποίηση και ελαφρά άνοδο σε σχέση με το Φεβρουάριο, τουλάχιστον όσον αφορά τα «θεμελιώδη μεγέθη» των VLCC's και Suezmax.

5Y TANKERS PRICE COMPARISON				
TYPE	01/01/93	04/01/08	31/03/08	CHANGE FROM 4/1/08
VLCC	\$30,0	\$130,8	\$135,0	3%
SUEZMAX	\$43,0	\$95,0	\$95,0	0%
AFRAMAX	\$27,0	\$69,0	\$71,0	3%
PANAMAX	\$24,0	\$58,0	\$62,7	8%
MR PROD	\$0,0	\$53,0	\$51,0	-4%

10Y TANKERS PRICE COMPARISON				20Y TANKERS PRICE COMPARISON			
01/01/93	04/01/08	31/03/08	CHANGE FROM 4/1/08	01/01/93	04/01/08	31/03/08	CHANGE FROM 4/1/08
\$28,5	\$107,5	\$112,0	4%	\$8,6	\$40,0	\$38,0	-5%
\$22,2	\$77,0	\$81,0	5%	\$7,9	\$35,0	\$32,0	-9%
\$16,3	\$56,3	\$58,5	4%	\$4,3	\$24,0	\$17,5	-27%
\$14,4	\$49,1	\$49,7	1%	\$4,4	\$18,0	\$14,0	-22%
\$14,8	\$42,7	\$43,0	1%	\$4,3	\$16,5	\$11,0	-33%



Οι αγοραπωλησίες αντίστοιχα:



Αγορά των Tanker New Buildings

NB TANKERS PRICE COMPARISON				
TYPE	01/01/93	04/01/08	28/03/08	CHANGE FROM 4/1/08
VLCC	\$98,0	\$141,0	\$149,0	6%
SUEZMAX	\$60,5	\$88,0	\$93,0	6%
AFRAMEX	\$44,0	\$71,0	\$75,5	6%
PANAMAX	\$37,0	\$62,5	\$64,5	3%
MR PROD	\$30,0	\$51,3	\$51,8	1%

Ισχυρή, με σημαντική δραστηριότητα για νέες παραγγελίες παρουσιάζεται η αγορά των Tanker New Buildings το μήνα Μάρτιο, με τις τιμές να κινούνται ελαφρά ανοδικά κυρίως στα VLCC's και Suezmax.

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

TANKER ORDER BOOK MAR 2008							
	2008 (Delivered)	2008	2009	2010	2011	2012	Total on Order
VLCC/ULCC	6	44	59	51	29	3	186
Suezmax	2	22	58	43	17	5	145
Aframax	12	73	109	88	32	1	303
Panamax	5	59	45	30	22		156
MR Product	19	164	195	135	70	9	573
Handy Product	8	46	34	61	24		165
Small Product	51	518	235	85	20	4	862
Chemical	14	120	100	49	20	9	298
Total	117	1.046	835	542	234	31	2.688

Οικονομία - Πετρέλαιο

Ενώ η στασιμότητα χτυπά το κατώφλι της αμερικανικής οικονομίας, η Ευρωζώνη παρουσιάζεται ανθεκτικότερη στους τριμήνους που έχει προκαλέσει η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση.

Στις ενδιάμεσες προβλέψεις του για την παγκόσμια οικονομία, ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης προβλέπει μηδενική ανάπτυξη στις ΗΠΑ το δεύτερο τρίμηνο, ύστερα από ανάπτυξη 0,1% το α' τρίμηνο, παρατηρώντας ότι «η αμερικανική οικονομία βρίσκεται σε στασιμότητα, εάν δε συρρικνώνεται ήδη, παγιωμένη σε κάτι που θα μπορούσε να εξελιχθεί στη χειρότερη πτώση στα χρονικά, στην αγορά ακινήτων».

Πρόκειται για πτωτικά αναθεωρημένη εκτίμηση, από ανάπτυξη 0,4% και 0,3% που προέβλεπε αντίστοιχως ο ΟΟΣΑ για β' και α' τρίμηνο του 2008, στην αμέσως προηγούμενη έκθεσή του, το Δεκέμβριο του 2007.

Στη Ζώνη του Ευρώ, ο ΟΟΣΑ βλέπει «λιγότερο απότομη» επιβράδυνση, διατηρώντας τις προβλέψεις του για το ρυθμό ανάπτυξης κατά τα δύο πρώτα τρίμηνα του έτους στο 0,5% και 0,4%, αντίστοιχα, έναντι 0,4% και 0,5% που προέβλεπε τελευταίως.

Τα επίπεδα ζήτησης πετρελαίου στις ΗΠΑ αναμένεται να αποτελέσουν το σημαντικότερο προσδιοριστικό παράγοντα διαμόρφωσης της τιμής. Οι εξελίξεις αναφορικά με τη ζήτηση προϊόντων πετρελαίου στις ΗΠΑ, που αποτελούν το μεγαλύτερο καταναλωτή του αγαθού παγκοσμίως, διαμορφώνουν την τάση στην αγορά πετρελαίου. Η ανακοίνωση της αρμόδιας υπηρεσίας του υπουργείου Ενέργειας των ΗΠΑ, στις 19/3, ότι η ζήτηση για περίοδο 4 εβδομάδων έως τις 14/3 διαμορφώθηκε στα 20,25 εκατ. βαρ./ημέρα καταγράφοντας υποχώρηση κατά 3,6% έναντι της αντίστοιχης περιόδου 2007, επαναφέρει στο προσκήνιο τα θεμελιώδη μεγέθη προσφοράς/ζήτησης και οδηγεί σε χαμηλότερα επίπεδα την τιμή του αγαθού. Η ανάκαμψη των τιμών του μαύρου χρυσού αποδίδεται επίσης στο ότι τα αποθέματα μειώθηκαν κατά 3,29 εκατ. βαρέλια, στα 229,2 εκατ. βαρέλια, έναντι προβλέψεων των αναλυτών για πτώση τους κατά 1,5 εκατ. βαρέλια.

Η έκρηξη σε βασικό αγωγό του Ιράκ εκτίναξε την τιμή του πετρελαίου, οπότε η τιμή του αργού στα συμβόλαια παράδοσης Μαΐου ενισχύθηκε κατά 1,68 δολάρια, για να κλείσει στο NYMEX στα 107,58 δολάρια το βαρέλι - στο υψηλότερο επίπεδο από τις 18 Μαρτίου. Σε σχέση με ένα χρόνο νωρίτερα, η τιμή του συμβολαίου είναι υψηλότερη κατά 71%. Στο Λονδίνο, η τιμή του πετρελαίου τύπου Brent έκλεισε χθες στα 105 δολάρια το βαρέλι, καταγράφοντας άνοδο 1,01 δολαρίου.

Σύμφωνα με κάποιους αναλυτές, η τιμή του αργού εύκολα θα θέσει σε δοκιμασία το όριο των 120 δολαρίων, τις επόμενες εβδομάδες.

Παράλληλα, η πρόσφατη εισοδηματική κερδοσκοπικών κεφαλαίων στις προθεσμιακές αγορές έχει επηρεάσει την πορεία της μελλοντικής καμπύλης για το πετρέλαιο, σε επίπεδα που δεν καθορίζονται απλώς από την προσφορά και τη ζήτηση.

Το δολάριο υποχώρησε σημαντικά έναντι του ευρώ στα τέλη Μαρτίου, καθώς οι επενδυτές αναμένουν περαιτέρω μειώσεις επιτοκίων από τη FED προκειμένου να αναχαίσει το κύμα ύφεσης που έρχεται στις ΗΠΑ. Οι αναλυτές προβλέπουν περαιτέρω υποχώρηση του δολαρίου, εξαιτίας κυρίως των αρνητικών εξελίξεων που αναμένονται στο χρηματοπιστωτικό κλάδο. Το ευρώ από την αρχή του έτους έχει ενισχυθεί κατά περίπου 9% έναντι του δολαρίου. Η Deutsche Bank πιστεύει ότι η ύφεση καθιστά ορατή την προοπτική υποχώρησης του αμερικανικού νομίσματος ως και στο 1,60 έναντι του ενιαίου ευρωπαϊκού.

Η υποχώρηση του δολαρίου, καθώς οι αγορές στοιχηματίζουν για επιτόκια στις ΗΠΑ κάτω του 2% στο επόμενο διάστημα, ο φόβος του πληθωρισμού, αλλά και η μεγάλη βιομηχανική ζήτηση οδήγησαν σε νέα υψηλά επίπεδα επίσης τις τιμές των μετάλλων.

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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

■ Εκτόξευση εσόδων για την Excel Maritime



Τα οικονομικά αποτελέσματα για τη χρήση του 2007 ανακοίνωσε η εισηγμένη στο NYSE ναυτιλιακή εταιρεία ξηρού φορτίου Excel Maritime.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση, σημειώθηκε σημαντική αύξηση των εσόδων και υπερδιπλασιασμός των κερδών παρά την αύξηση των λειτουργικών εξόδων και τη μείωση απασχολησιμότητας του στόλου από το 96% στο 94%.

Ειδικότερα, τα συνολικά έσοδα αυξήθηκαν στα 177,5 εκατ. δολάρια έναντι 124,1 εκατ. δολαρίων

το 2006 ενώ τα καθαρά κέρδη έφτασαν τα 84,9 εκατ. δολάρια έναντι 31,1 εκατ. της προηγούμενης χρονιάς.

Επίσης, τα κέρδη ανά μετοχή ανήλθαν στα 4,25 δολάρια υπολογιζόμενα σε 19.965.676 μετοχές έναντι 1,56 δολ. υπολογιζόμενα σε 19.947.411 μετοχές.

Στα αποτελέσματα του 2007 περιλαμβάνονται και τα κέρδη των 6,2 εκατ. δολαρίων από την πώληση του πλοίου «Goldmar».

Στη διάρκεια της προηγούμενης χρονιάς η εται-

ρεία απασχόλησε κατά μέσον όρο 16,5 πλοία με μέσο ημερήσιο έσοδο ανά πλοίο ύψους 28.944 δολαρίων έναντι 17 πλοίων με μέσο ημερήσιο έσοδο ανά πλοίο 19.197 δολάρια το 2006. Τα συνολικά έξοδα λειτουργίας των πλοίων αυξήθηκαν κατά 18% περίπου, στα 7.756 δολ./ημέρα έναντι 6.521 δολ./ημέρα το 2006.

Τα συνολικά έσοδα στο τέταρτο τρίμηνο του έτους έφτασαν τα 60,9 εκατ. δολάρια έναντι 35 εκατ. δολαρίων το αντίστοιχο διάστημα του 2006 ενώ τα καθαρά κέρδη αυξήθηκαν στα 34,1 εκατ. δολάρια έναντι 9,3 εκατ. δολαρίων της αντίστοιχης περιόδου του 2006.

Στο τέταρτο τρίμηνο του 2007 η εταιρεία είχε σε λειτουργία 16,4 πλοία (κατά μέσον όρο) με ημερήσιο έσοδο ανά πλοίο 38.539 δολάρια έναντι 17 πλοίων το τέταρτο τρίμηνο του 2006 με μέσο ημερήσιο έσοδο ανά πλοίο 20.849 δολάρια.

Ο στόλος της Excel Maritime απαρτίζεται από 18 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου. Αυτή την περίοδο τα έξι από αυτά δραστηριοποιούνται στη spot αγορά.

Με την εξαγορά και της Quintana Maritime, η νέα εταιρεία θα ελέγχει ένα στόλο από 48 πλοία. Στον αριθμό αυτό θα προστεθούν άλλα επτά πλοία στα οποία η Quintana ελέγχει το 50%, εκτός από ένα στο οποίο ελέγχει το 42,8%. ☉

■ Βελτίωση οικονομικών μεγεθών για την Global Oceanic Carriers

Προκειμένου να ακολουθήσει την ανάπτυξη των υπόλοιπων εισηγμένων στο χρηματιστήριο ναυτιλιακών εταιρειών, η διοίκηση της Global Oceanic αποφάσισε τη μετάθεση της λήξης του οικονομικού έτους.

Έτσι, σύμφωνα με ανακοίνωση της ναυτιλιακής εταιρείας, το οικονομικό έτος μετατίθεται από τις 31 Μαΐου του 2008 στις 31 Δεκεμβρίου της τρέχουσας χρονιάς.

Στο διάστημα των επτά μηνών και μέχρι το τέλος της χρονιάς τα καθαρά κέρδη ανήλθαν σε 6,88 εκατ. ευρώ από 5,51 εκατ. ευρώ που ήταν μέχρι τις



31 Μαΐου του 2007.

Όσον αφορά τα έσοδα, αυτά διαμορφώθηκαν σε 26,7 εκατ. ευρώ, από 27,09 εκατ. ευρώ της προηγούμενης οικονομικής χρήσης.

Ο κ. Μιχάλης Ταρτσίνης, chief executive officer της

εταιρείας, δήλωσε ότι «από τον Ιούνιο του 2006, οπότε ανέλαβε καθήκοντα η σημερινή διοίκηση, πρωτεύων στόχος είναι η δημιουργία ενός ισχυρού ιδρύματος που θα επιτρέψει στην εταιρεία να συνεχίσει να αναπτύσσεται συνετά». ☉

■ Σε νέα, δυναμική ρότα ο Όμιλος Βαφειά

Σε νέα συμφωνία προχώρησε ο Όμιλος Βαφειά, ύψους 204 εκατομμυρίων δολαρίων. Η συμφωνία αφορά την αγορά 10 πλοίων μεταφοράς υγραερίου.

Μετά και την τελευταία συμφωνία ο στόλος της Stealthgas ανέρχεται στα 48 πλοία, από τα οποία τα δύο είναι product tankers και τα υπόλοιπα 46 είναι LPG's Carriers.

Παράλληλα, ο Όμιλος Βαφειά έχει σε εξέλιξη το ναυπηγικό του πρόγραμμα αξίας 1,1 δισεκατομμυρίου δολαρίων, το οποίο προβλέπει την κατασκευή τεσσάρων MR και δύο aframax tankers, δεκατριών LPG's και τεσσάρων post panamax bulkers.



Τα πλοία χτίζονται σε ναυπηγεία της Ιαπωνίας και της Τουρκίας και οι παραδόσεις τους θα γίνουν έως τα τέλη του 2010. Τα συμβόλαια έχουν υπογραφεί από το 2007, εκτός από αυτά που χτίζονται στην Τουρκία.

Αξίζει να αναφέρουμε ότι στις αρχές του 2008 ο Όμιλος Βαφειά είχε υπογράψει άλλη μια επένδυση ύψους 616 εκατομμυρίων δολαρίων για την αγορά 10 δεξαμενοπλοίων μεταφοράς χημικών, τα οποία θα τα ελέγχει η θυγατρική ε-

ταιρεία του ομίλου Stealth Maritime Corp. Inc.

Τέλος, τα περισσότερα πλοία του ομίλου βρίσκονται κάτω από μακροχρόνιες ναυλώσεις. ☉

Γιορτάστε το Πάσχα. Καλέστε την οικογένεια και τους φίλους σας. Πιο συχνά, για περισσότερη ώρα και οικονομικότερα. Με την υπηρεσία Super Quiet Time.

Από την Παρασκευή 25 Απριλίου μέχρι τη Δευτέρα 5 Μαΐου.

Σημειώστε αυτές τις ημερομηνίες. Από τις 18.00 GMT την Παρασκευή 25 Απριλίου μέχρι τις 06.00 GMT τη Δευτέρα 5 Μαΐου, μπορείτε να γιορτάσετε το Πάσχα – και την Εργατική Πρωτομαγιά – με την οικογένεια και τους φίλους σας. Με κλήσεις χαμηλού κόστους, 24 ώρες το εικοσιτετράωρο. Χάρη στην υπηρεσία Super Quiet Time της Inmarsat. Καλέστε τους αγαπημένους σας. Μάθετε τα νέα στόμων με το οποίο δεν έχετε επικοινωνήσει εδώ και καιρό. Όσο συχνά και για όση ώρα επιθυμείτε. Inmarsat. Θέτε το πρότυπο στις ναυτικές επικοινωνίες.

inmarsat.com/crewcalling

The mobile satellite company™


inmarsat

■ Τα οικονομικά αποτελέσματα της TEN



Κατά 10% αυξήθηκε το ημερήσιο κόστος λειτουργίας ανά πλοίο της ναυτιλιακής εταιρείας Tsakos Energy Navigation (TEN) το 2007. Αναλυτικότερα και σύμφωνα με τα αποτελέσματα της ναυτιλιακής εταιρείας, το κόστος λειτουργίας διαμορφώθηκε στα 7.669 δολάρια, από 6.979 δολάρια το 2006. Αιτίες της αύξησης είναι η υποχώρηση του αμερικανικού νομίσματος έναντι του ευρώ, οι αυξημένες τιμές του πετρελαίου, αλλά και οι μισθολογικές αυξήσεις των μισθών των πληρωμάτων.

Τα έσοδα της TEN αυξήθηκαν κατά 17%, ενώ το μέρισμα που θα διανείμει είναι 0,90 δολ./μετοχή, αυξάνοντας το συνολικό μέρισμα που διένειμε για τη χρήση του 2007 στα 1,725 δολ./μετοχή έναντι 1,375 δολ./μετοχή το 2006.

Επίσης, τα καθαρά κέρδη της TEN ανήλθαν στα 183,2 εκατ. δολάρια έναντι 196,4 εκατ. δολαρίων το 2006, ενώ τα κέρδη ανά μετοχή έφτασαν τα 4,81 δολάρια έναντι 5,15 δολ./μετοχή το 2006. Παράλληλα, τα καθαρά έσοδα της TEN αυξήθηκαν στα 410,57 εκατ. δολάρια έναντι 343,15 εκατ. δολαρίων της περσινής χρονιάς.

Τα συνολικά έσοδα αυξήθηκαν κατά 17% καθώς αυξήθηκε και ο στόλος. Τα αποτελέσματα του 2007 αντικατοπτρίζουν την απασχόληση 41,7 πλοίων

(κατά μέσον όρο) έναντι 33,8 πλοίων το 2006.

Η απασχόληση του στόλου μειώθηκε ελαφρώς στο 96,6% έναντι 97,4% λόγω αυξημένων επισκευών, ενώ τα έξοδα λειτουργίας αυξήθηκαν κατά 10% από 6.979 δολάρια ημερησίως στα 7.669 δολάρια, για τους λόγους που ήδη αναφέρθηκαν. Τα χρηματοοικονομικά έξοδα αυξήθηκαν στα 77,4 εκατ. δολάρια έναντι 42,5 εκατ. δολαρίων το 2006 λόγω κυρίως των αυξημένων χρηματοδοτήσεων για τη ναυπήγηση νέων πλοίων.

Τα κέρδη από τις πωλήσεις πλοίων έφτασαν τα 68,9 εκατ. δολάρια ενώ τα αντίστοιχα κέρδη το 2006 ήταν 63,3 εκατ. δολάρια.

Ο στόλος της TEN απαρτίζεται από 50 πλοία, από τα οποία τα έξι κατασκευάζονται τώρα. ☉

■ Στόχος της Hellenic Carriers είναι η συνεχής ανάπτυξη του στόλου

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Hellenic Carriers, που είναι εισηγμένη στην αγορά AIM του Λονδίνου, ανακοίνωσε συνολικά έσοδα 32,8 εκατ. δολάρια για τη χρήση 2007 έναντι 15,1 εκατ. δολαρίων στη χρήση 2006.

Τα EBITDA αυξήθηκαν κατά 155,7% στα 24,8 εκατ. δολάρια έναντι 9,7 εκατ. δολαρίων της περσινής χρονιάς, ενώ τα καθαρά κέρδη αυξήθηκαν περίπου 260% στα 19,3 εκατ. δολάρια από 5,4 εκατ. δολάρια του 2006. Η Hellenic Carriers θα διανείμει μέρισμα 1,10 πένες ανά μετοχή.

Για τα αποτελέσματα του 2007 η ναυτιλιακή εταιρεία ανακοίνωσε ότι αντιπροσωπεύουν ένα στόλο από 3,1 πλοία (κατά μέσον όρο) με έσοδο ανά πλοίο την ημέρα 27.311 δολάρια έναντι 2,6 πλοίων το 2006 και μέσο ημερήσιο έσοδο ανά πλοίο 15.413 δολ.

Η Hellenic Carriers έχει χρονοναυλώσει το 63% του στόλου της για το 2008 και το 24% για το 2009.

Η διευθύνουσα σύμβουλος της εταιρείας κ. Φωτεινή Καραμανλή επισήμανε πως «η πολιτική ναυλώσεων που ακολουθεί η εταιρεία στοχεύει

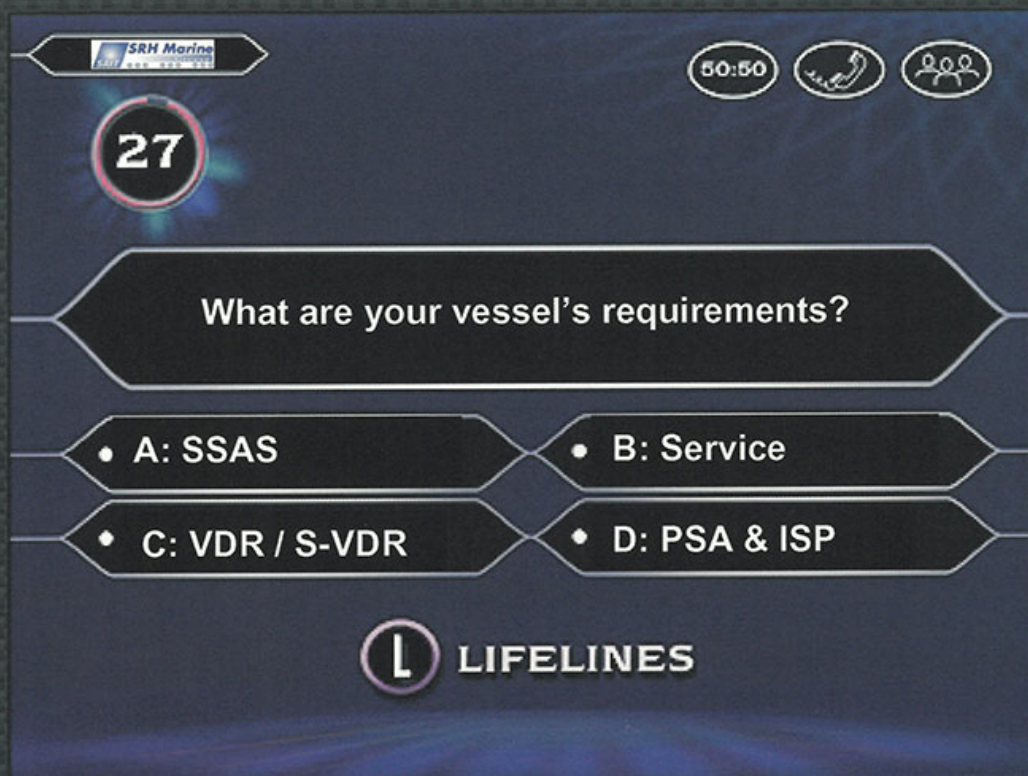
στη δημιουργία ισχυρών και προβλέψιμων ταμειακών ροών και στην επίτευξη μιας ελκυστικής μερισματικής πολιτικής».

Η εταιρεία διαθέτει ένα στόλο που αποτελείται από τέσσερα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου (τρία Panamax και ένα Handymax) ενώ αναμένεται το Μάιο να παραλάβει ένα supramax και ένα rapamax.

Τα έξι πλοία είναι συνολικής χωρητικότητας 372.761 dwt με μέσον όρο ηλικίας τα 12,9 έτη. Για την επέκταση του στόλου της η εταιρεία εξασφάλισε, πρόσφατα, επιπλέον χρηματοδότηση από τις Τράπεζες Πειραιώς και Εθνική. Με την πρώτη συμφώνησε δάνειο ύψους 190 εκατ. ευρώ ενώ αποδέχθηκε την προσφορά της Εθνικής Τράπεζας για πίστωση ύψους 120 εκατ. δολαρίων.

Από το ποσό του δανείου τα 110 εκατ. δολάρια θα διατεθούν για την αγορά δύο πλοίων, του supramax «Aegean Hawk» 50.300 dwt, που θα μετονομαστεί σε «Konstantinos D», και του rapamax «Orchid Star». Το υπόλοιπο του ποσού θα διατεθεί για την απόκτηση νέων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου. ☉

It's Your Choice



- For additional answers E, F, G, H,... X, Y & Z please contact us.
- Phone a Friend option: Please call us on +30 210 4110260
- Ask the Audience option: Please e-mail us at info@srhmar.gr
- Meeting our customers' requirements is not a game to us; our solutions are tailored to meet even the most demanding of requirements.

Our customers can rest assured that we don't compromise on quality of our products and services, thus offering only the highest quality assurance and after-sales support from the first moment.

From AIS to VDR, and nearly everything in between, SRH Marine Electronics is your partner of choice.

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

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



■ Τα οικονομικά αποτελέσματα του ΟΛΠ



Αύξηση του κύκλου εργασιών ανακοίνωσε το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού Λιμένας Πειραιά. Συγκριμένα η αύξηση για το 2007 είναι της τάξεως του 18,9% και ανήλθε στα 171,35 εκατ. ευρώ έναντι 144,14 εκατ. ευρώ της αντίστοιχης περιόδου.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση του Δ.Σ. η αύξηση του εισαγωγικού και εξαγωγικού φορτίου, μεγάλο μέρος του οποίου μεταφέρθηκε από το 2006, καθώς και η αύξηση των εσόδων από τη διακίνηση των αυτοκινήτων (Car terminal), την επιβατική κίνηση και τη διαχείριση καταλοίπων (slops) αποτελούν τους κυριότερους παράγοντες της αύξησης του κύκλου εργασιών, δεδομένου ότι στη διαμόρφωση του παραπάνω πο-

σοστού της αύξησης συνέβαλε και η μείωση των εσόδων του τελευταίου διμήνου του 2006 λόγω των κινητοποιήσεων του προσωπικού.

Τα λοιπά λειτουργικά έσοδα μειώθηκαν κατά 2,5% - λόγω της μικρής μείωσης των εσόδων από μισθώματα - και ανήλθαν σε 7,6 εκατ. ευρώ έναντι 7,8 εκατ. ευρώ της χρήσης του 2006.

Τα λειτουργικά έξοδα της περιόδου παρουσίασαν αύξηση κατά 8,7% και ανήλθαν στα 143,26 εκατ. ευρώ, έναντι 131,78 εκατ. ευρώ της χρήσης του 2006 ενώ τα λοιπά έξοδα της περιόδου αυξήθηκαν κατά 23,6% και ανήλθαν σε 3 εκατ. ευρώ, έναντι 2,43 εκατ. ευρώ της περσινής χρονιάς, λόγω κυρίως της αύξησης της πρόβλεψης για τις επίδικες απαιτήσεις τρίτων

κατά του ΟΛΠ οι οποίες κατά την 31/12/2007 εμφανίζονται αυξημένες.

Τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα της περιόδου εμφανίστηκαν βελτιωμένα σε σχέση με αυτά της αντίστοιχης περιόδου του 2006, λόγω κυρίως της αύξησης των εσόδων κεφαλαίων στην οποία οδήγησε η αξιοποίηση των υψηλότερων χρηματικών διαθεσίμων της εταιρείας.

Το καθαρό αποτέλεσμα προ φόρων διαμορφώθηκε σε 33,45 εκατ. ευρώ έναντι 17,45 εκατ. ευρώ της αντίστοιχης περιόδου του 2006, σημειώνοντας αύξηση 91,7%, ενώ τα καθαρά κέρδη μετά από φόρους ενισχύθηκαν κατά 103,3% λόγω του μικρότερου κατά τη χρήση 2007 φορολογικού συντελεστή και της διαφοράς στην αναβαλλόμενη φορολογία.

■ Τα οικονομικά αποτελέσματα του ΟΛΘ

Αντίστοιχη ικανοποιητική αύξηση της τάξεως του 2815 εμφάνισαν το 2007 τα ενοποιημένα καθαρά κέρδη του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης.

Αναλυτικότερα, τα καθαρά κέρδη αυξήθηκαν στα 13,9 εκατ. ευρώ από 3,64 εκατ. ευρώ το 2006. Παράλληλα, ο κύκλος εργασιών του ΟΛΘ για το 2007 ενισχύθηκε κατά 44% και έφτασε τα 66,28 εκατ. ευρώ. ☉

■ YENANΠ και IMO: Διαβουλεύσεις για διεθνή ναυτιλιακά θέματα

Συνάντηση εργασίας είχε ο YEN με το γενικό γραμματέα IMO κ. Ευθύμιο Μητρόπουλο, στη διάρκεια της οποίας συζητήθηκαν θέματα ναυτιλιακού ενδιαφέροντος όπως:

1. Η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.
2. Κύρωση διεθνών συμβάσεων και πρωτοκόλλων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) καθώς και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας στο Αιγαίο.

Για την προσέλκυση νέων συμφωνήθηκε η εντατικοποίηση των προσπάθειών δεδομένων των αυξημένων αναγκών της ναυτιλίας, ενώ για την κύρωση των διεθνών συμβάσεων του IMO ο κ. Βουλγαράκης δήλωσε ότι η χώρα μας έχει ξεκινήσει ήδη τις απαραίτητες διαδικασίες κύρωσης, στο εθνικό δίκαιο, σημαντι-

κών συμβάσεων του IMO, όπως της διεθνούς σύμβασης για την αστική ευθύνη και αποζημίωση για ζημιά σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων και επιβλαβών ουσιών, και τα πρωτόκολλα σύμβασης για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ναυσιπλοΐας.

Όσον αφορά το ζήτημα της ασφαλούς ναυσιπλοΐας στο Αιγαίο, εξετάστηκαν οι δυνατότητες υιοθέτησης μέτρων που να προάγουν την ασφάλεια δεδομένης της αυξημένης κίνησης που παρατηρείται και που προβλέπεται στο μέλλον από τη λειτουργία του αγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης.

Επίσης η Ελλάδα έχει ως πάγια αρχή τη λήψη μέτρων σε παγκόσμιο επίπεδο, δεδομένου του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας, και την αποφυγή περιφερειακών μέτρων. ☉

■ Ειδικό τέλος ασφάλειας στα λιμάνια

Την επιβολή ειδικού τέλους ασφάλειας και προστασίας των λιμένων προανήγγειλε σε ομιλία του, στο 7ο συνέδριο της EXPOSEC, με θέμα «Έκθεση για θέματα ασφαλείας», ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝΑΝΠ, Γεώργιος Βλάχος. Το τέλος πρόκειται να καλύψει μέρος του κόστους που αφορά την προμήθεια, συντήρηση και λειτουργία του απαιτούμενου εξοπλισμού ασφαλείας που θα εγκατασταθεί στους υπόχρεους λιμένες. Το συγκεκριμένο τέλος θα εφαρμοστεί στα πάσης φύσεως διακινούμενα φορτία στους υπόχρεους λιμένες. Το ύψος του τέλους που θα καθοριστεί θα αποτελέσει αντικείμενο διαβουλεύσεως και σε κάθε περίπτωση δε θα ξεπερνά το μέσον όρο των αντίστοιχων τελών που έχουν υιοθετηθεί από τους λοιπούς ευρωπαϊκούς λιμένες.

Η επιβολή του ειδικού τέλους, που υπολογίζεται

να κυμαίνεται από 6 έως 12 δολάρια ανά εμπορευματοκιβώτιο, είχε προβλεφθεί αρχικά και στο τελευταίο σχέδιο νόμου που κατέθεσε στη Βουλή το υπουργείο το οποίο αφορούσε την παραχώρηση των Σταθμών Εμπορευματοκιβωτίων των ΟΛΠ και ΟΛΘ σε ιδιώτες.

Ο κ. Βλάχος, μιλώντας στους συνέδρους, επισήμανε ότι το κεντρικό χαρακτηριστικό και ταυτόχρονα πρόκληση για τη μεταφορική ασφάλεια εντοπίζεται στο γεγονός ότι στη μεταφορά παρεμβάλλονται πολλές αρχές και φορείς, ενώ εμπλέκεται ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων και ατόμων. Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρέθεσε ο γ.γ.: «Μέσω των λιμένων διακινείται ένας τεράστιος όγκος φορτίων, σε containers, παλέτες, trailer, δεξαμενές, σε μορφή χύδην κ.λπ. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι στην Ευρώπη υπάρχουν περισσότεροι από 1.000 λιμένες από όπου διακινούνται περισσότεροι από

3.5 δισ. τόνοι φορτίου ετησίως, καθώς επίσης και περί τους 350 εκατ. επιβάτες. Παράλληλα, επισημαίνεται πως περί τα 350.000 άτομα εργάζονται σήμερα στους ευρωπαϊκούς λιμένες, όπως επίσης ότι για 1 θέση εργασίας στο λιμένα δημιουργούνται επιπλέον 3 τουλάχιστον θέσεις εργασίας στην ευρύτερη περιοχή».

Όσον αφορά την εφαρμογή των νέων προτύπων και κανονισμών ασφαλείας στους ελληνικούς λιμένες, ο κ. Βλάχος διαβεβαίωσε ότι έχουν δρομολογηθεί ουσιαστικές διαδικασίες προς την κατεύθυνση εφαρμογής τους, και τα μέτρα ασφαλείας που πρόκειται να υλοποιηθούν θα θωρακίσουν ακόμη περισσότερο τη λιμενική μας βιομηχανία χωρίς να δημιουργούν προβλήματα στην ελεύθερη διακίνηση αγαθών και επιβατών και χωρίς να στερούν από τους πολίτες των παραλιμενίων πόλεων τη δυνατότητα προσβάσεως σε θαλάσσιους χώρους. ☉

OLYMPIC GULF TANKERS Co. Ltd

Complexity is our Strong Point

OGT Headquarters

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

INTERTANKO

■ Οι αυξήσεις στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια



Αποφασίστηκε η αύξηση των εισιτηρίων της ακτοπλοϊας οικονομικής ή ενιαίας θέσης επιβατών και οχημάτων σε ποσοστό αύξησης 8% για δύο χρόνια, δηλαδή 3,75% για το 2006 και 4,25% για το 2007.

Η αύξηση αποφασίστηκε με βάση το Γενικό Δείκτη Τιμών Καταναλωτή, όπως προκύπτει από τα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας και θα ισχύσει από 1ης Μαΐου 2008. Η αύξηση του 8% αφορά τις χρονιές 2006 και 2007, με βάση το Γενικό Δείκτη Τιμών Καταναλωτή των δύο αυτών ετών. Σύμφωνα με την ανακοίνωση του ΥΕΝΑΝΠ, εφεξής οι ανώτατες επιτρεπόμενες τιμές θα αναπροσαρμόζονται την 1η Μαΐου κάθε χρόνου, με αρχή το 2009, σε ποσοστό αντίστοιχο του Δείκτη Τιμών Καταναλωτή των μηνών Ιανουαρίου-Δεκεμβρίου του προηγούμενου έτους και θα ανακοινώνονται μέχρι τις 10 Απριλίου.

Να σημειωθεί ότι οι αυξήσεις αυτές δεν αφορούν τις γραμμές εκείνες που είναι απελευθερωμένες και οι οποίες διαμορφώνονται ελεύθερα με βάση τους κανόνες της αγοράς και του ανταγωνισμού. Εξ άλλου, με άλλη απόφαση του κ. Βουλγαράκη, απελευθερώνονται ορισμένες ακτοπλοϊκές συνδέσεις μεταξύ νησιωτικών λιμένων ή μεταξύ ηπειρωτικών και νησιωτικών λιμένων, εφόσον υπάρχει μία τουλάχιστον από τις παρακάτω προϋποθέσεις:

α) Η σύνδεση εξυπηρετείται από πλοία που ανήκουν σε δύο τουλάχιστον εταιρείες και ο ετή-

σιος αριθμός διακινούμενων επιβατών (αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες) είναι άνω των εκατόν πενήντα χιλιάδων (150.000) βάσει των ετήσιων στατιστικών στοιχείων.

β) Η σύνδεση εξυπηρετείται από ένα πλοίο και ο ετήσιος αριθμός διακινούμενων επιβατών είναι άνω των τριακοσίων χιλιάδων (300.000) με βάση τα επίσημα στατιστικά στοιχεία.

Στις περιπτώσεις που υπάρχουν περισσότεροι του ενός λιμένες προσέγγισης σε ένα νησί, η επιβατική κίνηση υπολογίζεται ενιαία ανά νησί.

Ενιαία υπολογίζεται και η κίνηση στους λιμένες του Αγίου Όρους, στις συνδέσεις μεταξύ ηπειρωτικών και νησιωτικών λιμένων της ίδιας νομαρχιακής αυτοδιοίκησης και στις συνδέσεις μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων της ίδιας περιφέρειας με νησιωτικό λιμένα.

Δεν απελευθερώνονται όσες γραμμές δεν εμπίπτουν στις παραπάνω κατηγορίες καθώς και τα δρομολόγια που εκτελούνται έναντι μισθώματος ή αποκλειστικής εξυπηρέτησης με συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

Και η ανακοίνωση καταλήγει, επεξηγώντας ότι η απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συνδέσεων αποτελεί υποχρέωση της χώρας μας έναντι της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ ήδη έχουν σταλεί στη χώρα μας δύο αιτιολογημένες γνώμες και έχουν προηγηθεί τρεις φάσεις απελευθέρωσης: στις 30 Μαΐου 2006, 30 Ιουνίου 2006 και 11 Αυγούστου 2006. ☉

■ Η Lemissoler Shipping Group, μέτοχος σε νεοσυσταθείσα εταιρεία



Τη συνεργασία του με την εταιρεία Venture Capital Bank του Μπαχρέιν, με ποσοστό 12,5%, ανακοίνωσε ο όμιλος Lemissoler Shipping Group. Η νέα εταιρεία που δημιουργήθηκε ονομάζεται Lemissoler Maritime Bahrain και σε πρώτη φάση θα προβεί σε επενδύσεις πλοίων ύψους 166 εκατομμυρίων δολαρίων.

Όπως ανακοίνωσε ο διευθύνων σύμβουλος του ομίλου Lemissoler, κ. Φίλιππος Φιλής, ήδη μεταφέρθηκαν από τον όμιλο στη νεοσυσταθείσα εταιρεία πέντε πλοιοκτήτριες εταιρείες, οι οποίες έχουν στην κατοχή τους πέντε πλοία μεταφοράς χαρτιού.

Η συμφωνία θα επιφέρει κέρδος στη Lemissoler Maritime Bahrain ύψους 18,3 εκατ. δολ. ενώ θα συνεχίσουν να έχουν υψωμένη την κυπριακή σημαία.

Σημειώνεται ότι η Lemissoler Shipmanagement θα είναι ο λειτουργικός διαχειριστής της νέας εταιρείας ενώ η Venture Capital Bank θα είναι ο διαχειριστής επενδύσεων.

Παράλληλα, οι υπεύθυνοι εκτιμούν πως η πλειοψηφία των νέων πλοίων θα εγγραφούν στο κυπριακό νηολόγιο ενώ η πλοιοδιαχείρισή τους θα γίνεται εξ ολοκλήρου από την Κύπρο. Ο όμιλος Lemissoler Group είναι μέλος του ομίλου SFS από το 2004 και διαθέτει εκτός από την πλοιοδιαχειρίστρια εταιρεία Lemissoler Shipmanagement, η οποία διαχειρίζεται 35 πλοία εκ των οποίων τα 9 ανήκουν στον όμιλο, δύο εταιρείες διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στη Βαλτική Θάλασσα. Οι θυγατρικές αυτές εταιρείες, Inter Marine Container Lines (IMCL) και Baltic Containers Lines (BCL), αναμένεται εντός του 2008 να μεταφέρουν 350.000 εμπορευματοκιβώτια και να έχουν κύκλο εργασιών 75 εκατ. δολάρια. ☉

ON TIME ...ANY TIME!



MV Canadian Reefer, 270,000 cbft



MV Frio London, 200,000 cbft

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

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



MV Frio Hellenic, 500,000 cbft

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

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



LAVINIAcorp.
OPERATORS & MANAGERS OF REEFER VESSELS

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

■ Νέος αρχηγός Λ.Σ. ο Θεόδωρος Ρεντζεπέρης



Οι πρόσφατες κρίσεις στην ηγεσία του Λιμενικού Σώματος ανέδειξαν στη θέση του αρχηγού Λ.Σ. το μέχρι πρότινος Α' υπαρχηγό, υποναύαρχο Θεόδωρο Ρεντζεπέρη.

Ο νέος αρχηγός, ο οποίος προάγεται στο βαθμό του αντιναύαρχου, είναι πτυχιούχος του οικονομικού τμήματος της Νομικής Σχολής του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, με μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών από το New York University στις οικονομικές επιστήμες. Ο κ. Ρεντζεπέρης επίσης είναι απόφοιτος των σχολών: Σχεδίασης Εκτάκτου Ανάγκης της ΕΛ.ΑΣ., Αντιτρομοκρατίας των ΗΠΑ (Λουιζιάνα, ΗΠΑ) και της Σχολής Συνδέσμου Εδάφους - Αέρος (Σχολή 28η ΑΤΑ). Το 1978 - 6/1994 κατέταξε στο Λιμενικό Σώμα με το

βαθμό του σημαιοφόρου και τοποθετήθηκε σε διάφορες λιμενικές αρχές και υπηρεσίες ΥΕΝ όπως στο κεντρικό Λιμεναρχείο Χαλκίδας ως διοικητής Λιμενικής Αστυνομίας, στη διεύθυνση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος ως εισηγητής, στην ΑΕΝ/Μηχανικών Χίου ως υποδιοικητής, στο κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά προϊστάμενος Γραφείου Δικαστικού, στη διεύθυνση Ασφαλείας ως αξιωματικός σύνδεσμος του ΥΕΝ με τα συναρμόδια υπουργεία κατά τη διαδικασία προσχώρησης της Ελλάδας στη συμφωνία Σένγκεν και προϊστάμενος του γραφείου Αντιμετώπισης Ειδικών Εγκλημάτων Βίας. Από το 1994 έως το 1996 ήταν βοηθός ναυτιλιακού ακολουθού στη Νέα Υόρκη και από το 1997 έως το 2000 υπηρέτησε στη θέση του διευθυ-

ντή Εκπαίδευσης Ναυτικών του ΥΕΝ.

Από το 2000 μέχρι το 2001 διετέλεσε διευθυντής Ναυτιλιακής Πολιτικής και Ανάπτυξης του ΥΕΝ ενώ μέχρι το 2004 ήταν ο κεντρικός λιμενάρχης Θεσσαλονίκης. Από το 2004 μέχρι το 2005 ήταν ο κεντρικός λιμενάρχης Πειραιά και μέχρι το 2006 γενικός επιθεωρητής του Λιμενικού Σώματος. Το 2006 αναλαμβάνει Α' υπαρχηγός του Λιμενικού Σώματος.

Κρίσεις ανώτατων αξιωματικών Λ.Σ.

Τη θέση του αρχαιότερου υπαρχηγού Λιμενικού Σώματος κατέλαβε αυτοδίκαια ο υποναύαρχος Λ.Σ. Μπούσιος Αθανάσιος, κατόπιν εγγραφής του στον πίνακα Α' «Διατηρητέων» από το Ανώτατο Συμβούλιο Κρίσεων Λιμενικού Σώματος έτους 2008.

Επίσης, το Ανώτατο Συμβούλιο Κρίσεων Λιμενικού Σώματος σε πρόσφατη συνεδρίασή του επέλεξε για την πλήρωση της κενής θέσης του υπαρχηγού Λιμενικού Σώματος τον αρχιπλοίαρχο Λ.Σ. Γιαννημάρα Γεώργιο και για την πλήρωση της κενής θέσης του γενικού επιθεωρητή του Λιμενικού Σώματος τον αρχιπλοίαρχο Λ.Σ. Σαρλή Μιχαήλ, οι οποίοι και προήχθησαν στο βαθμό του υποναύαρχου Λιμενικού Σώματος. ☺

■ Βραβεύτηκαν μαθητές από τα μικρά νησιά του Αιγαίου



Από τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας, Κάρολο Παπούλια, έγινε η βράβευση των αριστούχων μαθητών και μαθητριών, αθλητών και αθλητριών των μικρών νησιών του Αιγαίου, καθώς και σπουδαστών της Σχολής Καλών Τεχνών της Τήνου.

Στη βράβευση, που πραγματοποιήθηκε στο κτίριο της Παλαιάς Βουλής, παρευρέθησαν η πολιτική ηγεσία του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Α & ΝΠ, ο πρόεδρος της Βουλής Δημήτρης Σιούφας, πρώην υπουργός Ε.Ν., γενικοί γραμματείς περιφερειών Βορείου Αιγαίου, βουλευτές Κυκλάδων και Δωδεκανήσων κ.ά. ☺

■ Μνημόνιο συνεργασίας ΥΕΝΑΝΠ και Πανεπιστημίου Αιγαίου

Για πρώτη φορά υπεγράφη μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής και του Πανεπιστημίου Αιγαίου. Το μνημόνιο του ΥΕΝΑΝΠ αναγνωρίζει στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου το ρόλο του επιστημονικού συμβούλου και στρατηγικού εταίρου.

Οι δύο φορείς θα έχουν στενή συνεργασία σε θέματα πολιτικής, επιστημονικών ερευνών, δράσεων και ενεργειών στους τομείς περιβάλλοντος, πολιτισμού, ναυτιλίας, τουρισμού, καινοτομίας, εκπαίδευσης, νησιωτικής ανάπτυξης και πολιτικής, κατάρτισης φοιτητών κ.λπ.

Το μνημόνιο συνεργασίας υπέγραψαν ο υπουργός Γιώργος Βουλγαράκης και ο πρόεδρος του Πανεπιστημίου Ανδρέας Τρούπης. ☺

■ Στα 2.056 πλοία η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου



Η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου τον Ιανουάριο 2008 αριθμούσε συνολικά 2.056 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 38.149.590 κόρων (κοχ), σύμφωνα με την ανακοίνωση της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος (ΕΣΥΕ).

Ειδικότερα, στην έρευνα της ΕΣΥΕ περιλαμβάνονται όλα τα πλοία 100 κοχ και άνω που έχουν κατασκευασθεί αποκλειστικώς ή κυρίως για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών και είναι νηολογημένα στην Ελλάδα και επιπλέον ανήκουν σε πρόσωπα (φυσικά ή νομικά) που κατοικούν στη χώρα μας.

Από τα πλοία αυτά, 628 ήταν φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 14.718.461 κοχ, τα 510 δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 21.764.692 κοχ και τα 918 επιβατηγά και λοιπά πλοία, συνολι-

κής χωρητικότητας 1.666.437 κοχ.

Στο χρονικό διάστημα Ιανουάριος 2001- Ιανουάριος 2008 σημειώθηκε:

- Αύξηση της συνολικής δύναμης των πλοίων κατά 4,5%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων κατά 39,6%.
- Αύξηση των φορτηγών πλοίων κατά 0,5%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των φορτηγών πλοίων κατά 23,8%.
- Αύξηση των δεξαμενόπλοιων κατά 11,6%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων κατά 54,4%.
- Αύξηση των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 3,7%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 23,8%. ☉

■ Στατιστικά στοιχεία λαθρομετανάστευσης



Σε 54 περιστατικά παράνομης διακίνησης αλλοδαπών υπηκόων σε όλη τη χώρα, συνελήφθησαν από το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος 766 λαθρομετανάστες και 16 διακινητές. Παράλληλα, κατασχέθηκαν 14 πλοία-λέμβοι και ένα αυτοκίνητο μεταφοράς τους.

Τα παραπάνω στοιχεία αφορούν το δίμηνο Ιανουαρίου - Φεβρουαρίου 2008 και ανακοινώθηκαν από την αρμόδια Διεύθυνση Ασφάλειας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής.

Επίσης από το ΥΕΝΑΝΠ ανακοινώθηκε ότι το μήνα Φεβρουάριο με μέριμνα του Ενιαίου Κέντρου Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης σε 39 συνολικά περιστατικά έρευνας και διάσωσης παρασχέθηκε βοήθεια σε 186 άτομα. ☉

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@finitesi.com web:www.finitesi.com

■ Το Propeller Club καλωσορίζει τον Αμερικανό πρέσβη

Το νέο Αμερικανό πρεσβευτή καλωσόρισε το Διοικητικό Συμβούλιο του International Propeller Club of the United States, Port of Piraeus, σε εκδήλωση που έγινε στο Ναυτικό Όμιλο Καστέλλας.

Ο πρόεδρος του Propeller Club, Νικόλαος Τσαβλέρης, καλωσόρισε τον Αμερικανό πρεσβευτή και επίτιμο πρόεδρο του Club κ. Daniel Speckhard και του ευχήθηκε επιτυχία στη δύσκολη αποστολή του.



Με τη σειρά του, ο κ. Speckhard ευχαρίστησε τον πρόεδρο και το Δ.Σ. για τη θερμή υποδοχή που του επιφύλαξαν, εκφράζοντας το θαυμασμό του για το επιτελούμενο φιλανθρωπικό έργο του Club και την πεποίθησή του για τη συνέχισή του.

Ο Αμερικανός πρεσβευτής κ. Speckhard.



Επάνω: Ο κ. Speckhard παραδίδει την τιμητική πλακέτα στον κ. Σάββα Καλαφатиδη. Κάτω: Ο πρόεδρος του Propeller Club κ. Ν. Τσαβλέρης καλωσορίζει τον Αμερικανό πρεσβευτή.

Στη συνέχεια, ο κ. Speckhard επέδωσε τιμητική πλακέτα στον κ. Σάββα Καλαφатиδη, που είναι από τα παλαιότερα μέλη του Club και διετέλεσε πρόεδρος του Propeller Club, Port of Piraeus από το 1993 έως το 1996.

Στην εκδήλωση παρευρέθησαν, μεταξύ άλλων, οι κ. Θόδωρος Κόντες, Κώστας Κουτσουμπής, Δαμιανός Λωζ, Γρηγόρης Τιμαγής και Δημήτρης Ζορμπαλάς και οι τέως πρόεδροι Σάββας Καλαφатиδής και Αργύρης Σκόνδρας. ☺

■ Ημέρα Ελληνικής Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης

Εκδήλωση με θέμα «Ημέρα Ελληνικής Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης 2008» διοργανώθηκε στο Μέγαρο της Εθνικής Τράπεζας, από τον πρόεδρο και το διοικητικό συμβούλιο της Ένωσης Τραπεζικών και Χρηματοοικονομικών Στελεχών της Ελληνικής Ναυτιλίας. Τιμώμενα πρόσωπα της εκδήλωσης, ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝΑΝΠ, καθηγητής Ιωάννης Τζωάννος, και ο αντιπρύτανης του City University, Cass Business School, UK, καθηγητής Κωνσταντίνος Γραμμένος.

Στον εισαγωγικό πανηγυρικό λόγο για την εκδήλωση, ο πρόεδρος της Ένωσης Τραπεζικών και Χρηματοοικονομικών Στελεχών της Ελληνικής Ναυτιλίας, Αλέξανδρος Τουρκολιάς, εστίασε μεταξύ άλλων στην τραπεζική κρίση, υπογραμμίζοντας ότι το επόμενο 12μηνο θα είναι κρίσιμο για το τραπεζικό σύστημα.

Στην ομιλία του ο κ. Γραμμένος επισήμανε ότι το εύρος και το βάθος της παρούσας κρίσης που βιώνει το διεθνές τραπεζικό σύστημα είναι άγνωστα, ενώ για τη διάστασή του φαινομένου υποστήριξε πως οι ευθύνες βαρύνουν το ελλιπές πλαίσιο σχετικών εποπτικών αρχών, όπως και καταλυτική είναι και η αλαζονική συμπεριφορά των τραπεζικών στελεχών σχετικά με την αποκόμιση τεράστιων χρηματικών ποσών ως bonus από την όλη διαδικασία κατακερματισμού του κινδύνου που προσέφερε η τιτλοποίηση των δανείων.

Ο κ. Γραμμένος κλείνοντας την ομιλία του υπογράμμισε: «Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι τα κεφάλαια τα οποία χρειάζεται να αντληθούν για τη ναυπήγηση όλων αυτών των παραγγελιών πλοίων κάθε είδους αγγίζουν τα 490 δισ. δολάρια. Η ανάπτυξη των νέων αγορών (Κίνας, Ινδίας) σε αντιδιαστολή με την πορεία της αμερικανικής οικονομίας είναι το μεγάλο ερώτημα για να δούμε αν και πότε θα έρθει η διόρθωση στο ναυτιλιακό κύκλο».

Ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝΑΝΠ κ. Τζωάννος τόνισε ότι άμεση προτεραιότητα είναι η περαιτέρω ενίσχυση των δεσμών της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας με την εθνική οικονομία και κατά προέκταση η εμβάθυνση του ναυτιλιακού cluster. Ο κ. Τζωάννος

αναγνώρισε την αναγκαιότητα ύπαρξης ρυθμίσεων και σημείωσε ότι και οι κείναιανές πολιτικές χρειάζονται στην οικονομία, ενώ χαρακτήρισε την Μπλε Βίβλο ως αξιόλογη προσπάθεια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη θέσπιση μιας ενιαίας στρατηγικής σε όλους τους τομείς που έχουν σχέση με το υγρό στοιχείο που περιβάλλει την Ευρώπη. Ο γ.γ. πρόσθεσε ότι η Ε.Ε. βρίσκεται μπροστά σε μια μοναδική ευκαιρία επαναπροσδιορισμού της στάσης της σε μια σειρά πολιτικών αποφάσεων που έχουν σχέση



με τη θάλασσα, εξασφαλίζοντας τελικά τη συνέχισή, για τους κατοίκους της, της κοινωνικής, πολιτισμικής και οικονομικής ευημερίας.

Το συντονισμό της εκδήλωσης είχε ο γενικός γραμματέας της Ένωσης, Γιώργος Ξηραδάκης, ενώ στο τέλος το διοικητικό συμβούλιο της Ένωσης -που απαρτίζεται από τους Αλέξανδρο Τουρκολιά, πρόεδρο, Δημήτριο Αναγνωστόπουλο, Α' αντιπρόεδρο, Νικόλαο Βουγιούκα, Β' αντιπρόεδρο, Γιώργο Ξηραδάκη, γεν. γραμματέα, Κωνσταντίνο Κουτσουμπή, αναπ. γενικό γραμματέα, Κατερίνα Φίτσιου, ταμία, και το μέλος Άγγελο Ρούπα-Πανταλέων- βράβευσε τους καθηγητές για την προσφορά τους στη διαμόρφωση μιας δυναμικής αγοράς με διεθνή εμβέλεια, προσφέροντάς τους αναμνηστική πλακέτα. ☺



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



DELTA
TANKERS

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

■ Φωτογραφικά στιγμιότυπα από την εκκένωση και την υποδοχή των αλλοδαπών επιβατών στο λιμάνι του Πειραιά.

Όπως είναι γνωστό, το κρουαζιερόπλοιο «Γεωργής» προσάραξε σε ύφαλο στη θαλάσσια περιοχή της νηίδας «Πλατιά» του Πόρου. Το πλοίο παρουσίασε εισροή υδάτων με αποτέλεσμα την αναποτελεσματικότητα της λειτουργίας των αντλιών απάντησης. Σύμφωνα με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ΑΝΠ, το πιστοποιητικό ασφαλείας ήταν σε ισχύ όπως και τα υπόλοιπα πιστοποιητικά του. Η επιχείρηση εκκένωσης των 278 αλλοδαπών επιβατών ολοκληρώθηκε με απόλυτη επιτυχία.



■ Ελληνικοί λιμένες

Πραγματοποιήθηκε στο αμφιθέατρο του Πανεπιστημίου Πειραιώς η ανοικτή συζήτηση της Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδος (ΕΝΟΕ), με θέμα «Ελληνικοί λιμένες: Επιστημονικοί προβληματισμοί ενόψει σημαντικών αλλαγών». Οι ομιλητές, κ. Θάνος Πάλλης, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Χαρίλαος Ψαραύτης, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, και Κώστας Χλωμούδης, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, ανέλυσαν το επίκαιρο αυτό αντικείμενο αναδεικνύο-

Ένωση Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδας Ε.Ν.Ο.Ε - H.A.M.E. Hellenic Association of Maritime Economists

ντας πολλαπλές θεωρητικές και πρακτικές πτυχές των εξελίξεων, με συντονιστή τον πρόεδρο της ΕΝΟΕ, Άλκη Κορρέ.

Σημαντική στην ημερίδα κατέστη η παρουσία του διευθύνοντος συμβούλου της ΟΛΠ Α.Ε., Νίκου Αναστασόπουλου, ο οποίος όχι μόνο παρακολούθησε τα δρώμενα, αλλά έλαβε το λόγο και από βήματος σχολίασε τις θέσεις και τα διλήμματα που αντιμετωπίζουν οι ασκούντες λιμενική πολιτική. Οι ταυτίσεις και

οι διαφορές απόψεων μεταξύ του νυν και του τέως διευθύνοντος συμβούλου έδωσαν ιδιαίτερο βάθος στην ανάλυση των θεμάτων, τις οποίες συμπλήρωσαν με τις απόψεις τους ο βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ κ. Θ. Δρίτσας, εκπρόσωποι των εργαζομένων στον ΟΛΠ και οι παρόντες πανεπιστημιακοί, με προεξάρχουσα την παρουσία του πρύτανη του ΕΜΠ, καθηγητή κ. Κ. Μουτζούρη. ☉

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

Του Γεωργίου Βλάχου,
Γενικού γραμματέα Λιμένων &
Λιμενικής Πολιτικής ΥΕΝΑΝΠ



Λιμενική Βιομηχανία: Θα προχωρήσουμε σε **τολμηρές** **παρεμβάσεις** και **τομές**

Η περίοδος που διανύει σήμερα η λιμενική βιομηχανία της χώρας είναι ιδιαίτερα κρίσιμη και οι αποφάσεις που λαμβάνονται θα καθορίσουν τη συμμετοχή των ελληνικών λιμένων στο μεταφορικό γίγνεσθαι για τις επόμενες δεκαετίες. Οι θαλάσσιες μεταφορές αναπτύσσονται διαρκώς με μεγάλο ρυθμό και δημιουργούν αντίστοιχα μεγάλη ζήτηση για παροχή λιμενικών υπηρεσιών, οι εξελίξεις στο χώρο των λιμένων και οι απαιτήσεις αυξάνονται αλματωδώς, ο ανταγωνισμός είναι αδυσώπητος και προβλέπεται να ενταθεί ακόμη περισσότερο.

The worlds leading shipbuilding fair

Οι ευκαιρίες και οι δυνατότητες που διανοίγονται για τους ελληνικούς λιμένες εκτιμάται ότι είναι μεγαλύτερες από οποτεδήποτε στο παρελθόν. Αντίστοιχα, όμως, ο κίνδυνος που ελλοχεύει αφορά στην απαξίωση των μεγαλύτερων λιμένων της χώρας από τους παγκόσμιους διαχειριστές (global operators), που είναι σε θέση να κατευθύνουν τις μεταφορικές ροές, αλλά και από τις ανταγωνιστικές δραστηριότητες λιμένων γειτονικών χωρών.

Στο σκληρό αυτό, το YENANΠ έχει διαμορφώσει μια συγκροτημένη λιμενική πολιτική, που στηρίζεται σε τολμηρές παρεμβάσεις και τομές. Η κυβερνητική στόχευση αφορά στον εκσυγχρονισμό και την ενίσχυση των λιμένων, στην αντιμετώπιση χρόνιων προβλημάτων και μεγάλων καθυστερήσεων, που αποτελούν τροχοπέδη στην ανάπτυξή τους, στην αξιοποίηση του υφιστάμενου παραγωγικού δυναμικού και των ευκαιριών που διανοίγονται.

Ωστόσο, οι Οργανισμοί Λιμένα δε διαθέτουν τα απαραίτητα επενδυτικά κεφάλαια για τις ιδιαίτερα κοστοβόρες επενδύσεις που απαιτούνται. Χαρακτηριστικά σημειώνεται ότι ακόμη και η σημαντική κερδοφορία των ΟΛΠ και ΟΛΘ Α.Ε. δεν μπορεί παρά να εξασφαλίσει ελάχιστους μόνον πόρους για ίδια επένδυση σε σχέση με τις τεράστιες απαιτήσεις που υφίστανται. Συνεπώς, και στη δεδομένη δημοσιονομική συγκυρία, κρίνεται απολύτως επιβεβλημένη η προσέλκυση μεγάλων ιδιωτικών κεφαλαίων και η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην οργάνωση και λειτουργία της λιμενικής παραγωγής, ενώ επισημαίνεται ότι η προσέγγιση αυτή συνάδει, επίσης, με τις σύγχρονες τάσεις και την πρακτική που ακολουθείται στη λιμενική βιομηχανία παγκοσμίως.

Εξάλλου, η αξιοποίηση του Χρηματοδοτικού Πρωτοκόλλου, που έχει συναφθεί μεταξύ του υπουργείου και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων για την ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων, δεν είναι δυνατό παρά να λειτουργήσει συμπληρωματικά με την εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα.

Επισημαίνεται ότι το Πρωτόκολλο έχει ήδη ενεργοποιηθεί με τις συμβάσεις που έχει υπογράψει ο ΟΛΠ με την τράπεζα για την κατασκευή του Προβλήτα Ι, συνολικού ύψους δανείου 35 εκατ. ευρώ, και αντίστοιχα ο ΟΛΘ για την κατασκευή του Προβλήτα VI, ύψους δανείου 50 εκατ. ευρώ.

Τα δάνεια αυτά, που συναρτώνται με τη βιωσιμότητα των έργων, αλλά και την πιστοληπτική ικανότητα των Οργανισμών, δεν επαρκούν προφανώς για την πραγματοποίηση όλων των αναγκαίων επενδύσεων, ώστε η αναζήτηση ιδιωτών επενδυτών εμφανίζεται ως η μόνη ρεαλιστική λύση.

Σε κάθε περίπτωση, το υπουργείο, στο πλαίσιο της πολιτικής για την ανάπτυξη των λιμένων, επιδιώκει, κατά περίπτωση, την καλύτερη δυνατή λύση, όπως επίσης τον καλύτερο δυνατό συνδυασμό των επιλογών και των μέσων που προσφέρονται.

23 - 26 sept. 2008



shipbuilding · machinery &
marine technology

international trade fair · hamburg

www.smm2008.com



Hamburg Messe

Dimitra Tsatsani

Phone: +30 2310 3277-33 · d.tsatsani@mail.ahk-germany.de



Ειδικά για τους λιμένες του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, τονίζεται ότι εμφανίζουν μια σειρά αρνητικών στοιχείων, που απαιτούν άμεση αντιμετώπιση. Σε αυτά συγκαταλέγονται χαμηλή παραγωγικότητα έναντι των ανταγωνιστικών λιμένων, αδυναμία επίτευξης υψηλού επιπέδου απόδοσης, δυσχέρεια χρηματοδότησης των αναγκαίων επενδύσεων σε υποδομές και εξοπλισμούς, αδυναμία αξιοποίησης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που προκύπτουν από τη γεωγραφική τους θέση, αδυναμία ένταξής τους στην παγκόσμια μεταφορική αγορά, καθώς επίσης ο κίνδυνος μελλοντικής απομόνωσης και απαξίωσής τους.

Για την αντιμετώπιση των αρνητικών αυτών στοιχείων και των προκλήσεων που υφίστανται, καθώς επίσης με γνώμονα τη διαφύλαξη του δημόσιου συμφέροντος, τη μεγιστοποίηση του οφέλους για τους Οργανισμούς Λιμένα, τη διασφάλιση και αύξηση των θέσεων εργασίας και την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των χρηστών, επελέγη, ως το πλέον κατάλληλο μοντέλο, η παραχώρηση, με πλήρως διαφανείς και ανοικτές διαδικασίες, μέρους των λιμενικών υποδομών του ΣΕΜΠΟ στον ΟΛΠ και του ΣΕΜΠΟ στον ΟΛΘ σε ιδιώτη επενδυτή που διαθέτει χρηματοοικονομική επάρκεια και εμπειρία, για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Στα πλεονεκτήματα της λύσης αυτής αναφέρονται, μεταξύ άλλων:

• Η πλήρης ανάληψη του κόστους επένδυσης από τον ιδιώτη επενδυτή και η εξασφάλιση σημαντικού οικονομικού ανταλλάγματος για τους δύο Οργανισμούς,

- η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στους λιμένες και στην ευρύτερη περιοχή, ως αποτέλεσμα της ανάπτυξης των λιμένων και των συναφών υπηρεσιών,
- η αύξηση των εισοδημάτων όλων όσοι εμπλέκονται στο ευρύτερο περιβάλλον της λιμενικής βιομηχανίας,
- η επίτευξη πολλαπλασιαστικών αποτελεσμάτων,
- η βελτίωση του ανταγωνισμού,
- η αύξηση των εξαγωγών,
- η μείωση του μεταφορικού κόστους και του χρόνου εξυπηρέτησης, με όλα τα θετικά που συνεπάγονται για τις επιχειρήσεις και τους καταναλωτές,
- η λειτουργική αναβάθμιση των Οργανισμών Λιμένα, ως απο-





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





τέλεσμα των επενδύσεων και της μεταφοράς τεχνολογίας των λιμενικών διαχειριστών,

- ο σεβασμός στο περιβάλλον στο πλαίσιο μιας αειφόρου ανάπτυξης.

Ειδικότερα, επισημαίνεται ότι στην περίπτωση του ΟΛΠ, ο παραχωρησιούχος αναλαμβάνει τη δαπάνη για την αναβάθμιση του υφιστάμενου Προβλήτα II και την κατασκευή και εξοπλισμό του Προβλήτα III, ούτως ώστε να επιτύχει ελάχιστη εγγυημένη δυναμικότητα 3,7 εκατ. TEUs ετησίως, εντός συμφωνημένου χρονοδιαγράμματος. Το ύψος της επένδυσης ανέρχεται σε περίπου 350 εκατ. ευρώ. Οι άμεσες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν από την επένδυση υπολογίζονται σε 850 και οι έμμεσες σε τουλάχιστον 1.500. Σημειώνεται, επίσης, ότι ο υπό επέκταση Προβλήτας I, ο οποίος με την ολοκλήρωσή του θα διαθέτει δυναμικότητα 1,1 εκατ. TEUs ετησίως, παραμένει στον ΟΛΠ, που αναλαμβάνει και το κόστος της επένδυσης, ύψους 120 εκατ. ευρώ, και θα καλύψει με ίδια κεφάλαια και δανειοδότηση.

Αντίστοιχα, το ύψος της επένδυσης στον ΟΛΘ, όπου επεκτείνεται, συντηρείται, εκσυγχρονίζεται και βυθοκορείται ο Προβλήτας VI, ανέρχεται στα 300 εκατ. ευρώ. Η επένδυση αναμένεται να τετραπλασιάσει τη σημερινή διακίνηση του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων, φθάνοντας τα 1,9 εκατ. TEUs. Εκτιμάται πως η επένδυση θα συμβάλει στη δημιουργία 300 νέων θέσεων εργασίας, ενώ οι έμμεσες θέσεις εργασίας που θα προκύψουν ανέρχονται σε 900.

Το αντάλλαγμα από τις παραχωρήσεις για τους δύο Οργανισμούς αφορά σε αρχική καταβολή, ετήσιο ενοίκιο υφιστάμενων υποδομών, ετήσιο ενοίκιο νέων υποδομών, οι οποίες θα κατασκευαστούν από τον ανάδοχο, αυξανόμενα κατ' έτος με το ΔTK+2%, και ποσοστό επί του Ετήσιου Κύκλου Εργασιών, όπως αυτός θα διαμορφώνεται κατά τη διάρκεια της παραχώρησης.

Υπογραμμίζεται ότι προβλέπονται συγκεκριμένες ποινικές ρήτρες, που αφορούν στο στάδιο κατασκευής των έργων και στο στάδιο λειτουργίας.

Παράλληλα, η κυβέρνηση, επιδεικνύοντας ιδιαίτερη ευαισθησία για το ζήτημα των εργαζομένων των ΟΛΠ και ΟΛΘ, έχει δεσμευτεί έμπρακτα για την πλήρη διασφάλιση των εργασιακών δικαιωμάτων τους με νόμο που ψηφίστηκε πρόσφατα. Συγκεκριμένα, οι εργαζόμενοι στους δύο Οργανισμούς μετά τη διαδικασία παραχώρησης έχουν τη δυνατότητα να παραμείνουν σε αυτούς ή εναλλακτικά να επιλέξουν την εθελουσία έξοδο με πρόωρη συνταξιοδότηση ή τη μετάταξή τους σε υπηρεσίες του Δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα.

Το κόστος που θα προκύψει θα καλυφθεί από τους Οργανισμούς Λιμένα μέσω του επιχειρησιακού προγράμματος του παραχωρησιούχου, χωρίς καμία απολύτως επιβάρυνση του ελληνικού Δημοσίου και των ασφαλιστικών φορέων.

Πέραν αυτών, προβλέπεται το δικαίωμα συμμετοχής των εργαζομένων στην υπεραξία των δύο Οργανισμών, μέσω της δυνατότητας απόκτησης μετοχών των δύο εταιρειών με προνομιακούς όρους. Ακόμη, έχει προβλεφθεί δυνατότητα προσλήψεων από τους ιδιώτες επενδυτές τέκνων εργαζομένων σε ποσοστό 10%, εφόσον διαθέτουν τα απαιτούμενα προσόντα, όπως επίσης η ενίσχυση της εκπαίδευσης σε θέματα ναυτιλίας με την παροχή υποτροφιών σπουδών σε φοιτητές.

Συνολικά, από το υπουργείο προωθείται η βέλτιστη λύση, προκειμένου να ανταποκριθούν οι δύο μεγαλύτεροι λιμένες της χώρας στο νέο περιβάλλον και να υπάρξει όφελος για τους χρήστες και την εθνική οικονομία γενικότερα. Είμαστε πεπεισμένοι ότι οι μεγάλες αλλαγές που προωθούνται θα ολοκληρωθούν σύντομα και τα αποτελέσματα της πολιτικής μας θα γίνουν ορατά. ●





Είναι στο χέρι μας...

να διατηρήσουμε καθαρές τις θάλασσες μας

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

Διαθέτουμε:

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

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

*Πειραιάς, Πάτρα, Ελευσίνα, Ραφήνα, Λαύριο, Κέρκυρα, Ηγουμενίτσα, Λευκάδα, Πρέβεζα, Ρίο, Αίγιο, Κόρινθος, Κατάκωλο, Κυθήνη, Καλαμάτα, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Θάσος, Σούδα, Δωδεκάνησα, Ναυπηγεία Σκαμαγκά, 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



Οι στόλοι δε φτιάχνονται με κυνήγια μαγισσών, απαγορεύσεις εγγυοδοσίας και σαφάρι κατά επιδοτήσεων του ναυπηγικού κόστους

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΤΟΥ ΝΙΚΟΥ ΒΑΡΒΑΤΕ, Προέδρου Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, Chairman NAFTOTRADE SHIPPING S.A.



Στα τριάντα τρία χρόνια φτάνει ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων. Πλοία που θεωρούνται μη βιώσιμα πλέον, στόλοι κουρασμένοι, με υψηλό κόστος επάνδρωσης. Ο πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών ΝΜΑ μάς αποτυπώνει τις ανησυχίες του για την ανυπαρξία κινήτρων, την έλλειψη ανταγωνιστικότητας και τη συνεχιζόμενη αδιαφορία των ελληνικών κυβερνήσεων για το μεσογειακό στόλο. Ίσως η θετικότερη είδηση που βρίσκεται σήμερα σε εξέλιξη είναι η πρόσβαση των μελών της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στο Χρηματιστήριο Αθηνών. Ο κ. Βαρβατές θεωρεί ότι οι διαπραγματεύσεις θα προχωρήσουν και ότι με τη συνδρομή των τραπεζών, που θα αναλάβουν ρόλο αναδόχου, σύντομα θα έχουμε ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες και στις τρεις αγορές του Χ.Α.

►► Υπάρχει κάποια πρόσφατη έρευνα που να παρουσιάζει σαφή στοιχεία για τη σημασία της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων ως προς τη στήριξη και την ανάπτυξη της ελληνικής περιφέρειας;

Όχι, δε γνωρίζω να υπάρχει κάτι τέτοιο, εξ άλλου το ενδιαφέρον της ελληνικής κυβέρνησης παραδοσιακά περιορίζεται στα ακτοπλοϊκά και στα ποντοπόρα. Με εξαίρεση τα πετρελαιοειδή, ένα πολύ μεγάλο ποσοστό των εμπορευμάτων εσωτερικού μεταφέρεται πλέον από ποστάλια, τα οποία, με τη γενική απουσία μέσων φορτοεκφόρτωσης στα επαρχιακά λιμάνια, έχουν υποκαταστήσει τα μικρά φορτηγά πλοία σε μεγάλο βαθμό.

►► Ποιος είναι ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων της Ένωσης; Πώς θα μπορούσε να εξασφαλιστεί η ανανέωση του στόλου;

Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων της ΝΜΑ ξεπερνά τα τριάντα τρία χρόνια και ως εκ τούτου θεωρούμε ότι είναι μη βιώσιμα. Αυτό το έχουμε τονίσει σε όλες τις αποχρώσεις εδώ και στην Ε.Ε. Το πρόβλημα δε φαίνεται να «καίει» κανέναν υπεύθυνο, αλλά θα έπρεπε, μια και οι ανταγωνιστές μας, που δε δεσμεύονται από την 7η Οδηγία για ναυπηγικές επιδοτήσεις ή έχουν βρει άλλους τρόπους αρωγής και χρηματοδότησης από τα κράτη τους, κτίζουν συνέχεια νέα πλοία.

Οι στόλοι, όπως ξέρετε, θέλουν πολλά χρόνια για να γίνουν ή να ανανεωθούν. Δε φτιάχνονται με κινήγια μαγισσών, απαγορεύσεις εγγυοδοσίας και

σαφάρι κατά επιδοτήσεων του ναυπηγικού κόστους όπως το είδε η Ευρωπαϊκή Ένωση. Αντιθέτως, θα έλεγα, έχουμε ανάγκη από μακροχρόνιες πολιτικές κινήτρων. Ας κοιτάξουν τι έχει φτιάξει μέσα σε είκοσι χρόνια η Τουρκία και θα καταλάβουν. Σήμερα, είναι γεγονός ότι όχι μόνο δεν υπάρχουν τα κίνητρα, δεν υπάρχουν ούτε τα ναυπηγεία για μια αξιοπρεπή καμπάνια ανανέωσης του μεσογειακού στόλου. Παραφράζοντας τη γνωστή ρήση «όσο λιγότερο ανακατεύεται το κράτος στη ναυτιλία, τόσο το καλύτερο», σκέπτομαι ότι όσο λιγότερο επεμβαίνει η Ευρωπαϊκή Ένωση στη ναυτιλία, τόσο το καλύτερο και για τις δύο!

►► Οι ελληνικές εταιρείες της ποντοπόρου ναυτιλίας επισημαίνουν την έντονη έλλειψη ελληνικών πληρωμάτων. Εντούτοις, νέοι απόφοιτοι των ΑΕΝ μάς ενημερώνουν ότι είναι εξαιρετικά δύσκολο να ναυτολογηθούν σε μεσογειακά φορτηγά πλοία. Ισχύει αυτή η άποψη, και αν ναι, για ποιους λόγους;

Στα μικρά μεσογειακά πλοία -τα κάτω των 1.000 GT- η θαλάσσια υπηρεσία δεν προσμετράται ως προς τις σπουδές στις ΑΕΝ. Επίσης, λόγω μεγέθους, έχουν συχνά πρόβλημα χώρου διαμονής ενός ή περισσότερων μαθητευόμενων αξιωματικών. Τέλος, είναι πλέον πολύ λίγα τα μεσογειακά πλοία που φέρουν ελληνική σημαία σε πλώες εκτός Ελλάδος λόγω κόστους επάνδρωσης, που παραμένει στο 100% να είναι Έλληνες.

►► Παλαιότερα ήταν έντονες οι επισημάνσεις για την κυβερνητική αδιαφορία σε θέματα του κλάδου σας. Ποια είναι η σημερινή εικόνα της Ένωσης και ποια είναι τα βασικότερα προβλήματα που απασχολούν τα μέλη της; Συνεχίζεται η γνωστή πολιτική των ελληνικών κυβερνήσεων, η οποία δίνει προτεραιότητα με την εξής σειρά: Ακτοπλοΐα, ποντοπόρα, λιμάνια, και πέραν αυτών, ουδέν. Ακόμα και επί υπουργίας Ανωμερίτη, οπότε υπήρξε πραγματικό ενδιαφέρον για τα θέματα της μεσογειακής ναυτιλίας, η κατάσταση αυτή δεν άλλαξε.

Στο θέμα της ενσωμάτωσης των διατάξεων περί γυμνής ναύλωσης (Bareboat) στην ελληνική σημαία, η ναυτιλιακή κοινότητα έκρινε ότι δεν είναι ένα εργαλείο που χρειάζεται. Ευτυχώς, το έχει ήδη η μαλτέζικη και πολλές άλλες κοινοτικές σημαίες.

Μετά αυτές τις διαπιστώσεις, εξετάζουμε σήμερα συστηματικά το θέμα της πρόσβασης μελών μας στο Χ.Α. Οι συναντήσεις τώρα έχουν πλέον γίνει πιο συγκεκριμένες. Θεωρώ πως οι διαπραγματεύσεις θα προχωρήσουν και ότι με τη συνδρομή των τραπεζών, που θα αναλάβουν ρόλο αναδόχου, σύντομα θα έχουμε ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες και στις τρεις αγορές του Χ.Α.

►► Έχετε επισκεφτεί τις ΑΕΝ της χώρας; Αν ναι, ποια προβλήματα εντοπίσατε και, αν όχι, ποιοι είναι οι λόγοι που σας έχουν αποτρέψει; Τα θέματα της προσέλευσης στο ναυτικό επάγγελ-



μα και της ναυτικής εκπαίδευσης παρακολουθούνται στενά από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, η οποία μάλιστα έχει θεσπίσει και ειδική επιτροπή. Η γνώμη μου είναι ότι πρέπει να διανεμηθούν cd με κατατοπιστικό υλικό στα σχολεία, αρχίζοντας από τις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές της χώρας, όπου θα περιγράφονται οι προοπτικές που ανοίγει το ναυτικό επάγγελμα.

►► Ο πρόεδρος της Γαλλίας αναφέρεται συχνά, αλλά όχι με σαφήνεια, για την εμπορική συνεργασία εντός των κρατών της Μεσογειακής Ένωσης. Πρόσφατα, μάλιστα, η κ. Μπακογιάννη επισκέφτηκε τις χώρες του Μαγκρέμπ για να ενισχύσει τις εμπορικές σχέσεις της Ελλάδας με αυτά τα κράτη. Θεωρείτε ότι τα μέλη της Ένωσης μπορούν να παίξουν σημαντικό ρόλο προς αυτές τις κατευθύνσεις; Υπάρχουν η τεχνογνωσία και ο απαραίτητος σύγχρονος στόλος;

Ο παραδοσιακός χώρος της ελληνικής ΝΜΑ ήταν ανέκαθεν η Μεσόγειος και η Μαύρη Θάλασσα. Οι ναυτικοί μας αποκαλούν την Τυνησία «Τουνεζί» και το Γιβραλτάρ «Τζιμπεραντα» έχοντας περάσει την καριέρα τους από κάβο σε κάβο της. Η απάντηση στην ερώτησή σας είναι, ναι, βεβαίως, και ήδη η Ένωσή μας συμμετέχει σε κάποιες πρωτο-

βουλίες αυτής της μορφής. Πάντως, επισημαίνω ότι η Ευρωμεσογειακή Συνεργασία που κύρωσε η Ε.Ε. προ ημερών, δεν είναι αυτή που ονειρευόταν ο Σαρκοζί, αλλά μια πολύ πιο χαλαρή υπόθεση. Εμείς δεν πιστεύουμε και τόσο στα πολυάριθμα σχήματα, οσοδήποτε και αν περιβάλλονται με επίσημο χαρακτήρα, αλλά στα ολιγάριθμα, που κινούνται με βάση συγκεκριμένες κατευθύνσεις. Είμαστε ανοικτοί σε κάθε είδους συνεργασία σ' αυτόν τον τομέα.

►► Το επιτελείο της επιτρόπου Ανταγωνισμού Neelie Kroes είναι ιδιαίτερα πεπεισμένο για το ότι υπάρχουν ενδείξεις για καρτέλ στις ευρωπαϊκές εταιρείες του Liner Shipping. Πώς αντιδράτε στο θέμα αυτό; Έχετε συναντηθεί μαζί της, έχετε ανταλλάξει απόψεις; Δεν είχα την τιμή να γνωρίσω την επίτροπο Neelie Kroes. Η Ένωσή μας σε αυτόν το χώρο έχει επί πολλά έτη εκπροσωπηθεί από το επί δεκαετίες μέλος του Δ.Σ. Μιχάλη Σαρλή, του οποίου τις θέσεις και προτάσεις πλήρως υποστηρίζει. Οι απόψεις μας κινούνται μεν εντός του γράμματος και του πνεύματος του κοινοτικού κεκτημένου, αλλά προς ενημέρωσή σας, αυτή τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο η μεσογειακή ναυτιλία δεν εκπροσωπείται στις τακτικές γραμμές.

Οδημιουργούμε σχέσεις εμπιστοσύνης...

...κρίκο-κρίκο.

PHASMA CREATIVE®



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



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

> Συρματόσχοινα
Εξαρτήματα <
> Αλυσίδες
Ιμάντες <
Σχοινιά <

Κ&Α ΣΥΝΟΔΙΝΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.



ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΟΤΕΧΝΙΚΗ

Οι πρωταθλητές της άρσης βαρών

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



εταίριες που αντιπροσωπεύουμε:





Ανασκόπηση της αγοράς των Containerships για το 2007

Οι προσδοκίες επιβεβαιώθηκαν και με το παραπάνω



Του Γ. Μπισσάκη,
N. Cotzias Shipping
Group (Sales &
Purchase dept.)

Τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν μια αύξηση τουλάχιστον κατά 14% στην παγκόσμια ζήτηση Container για το 2007 έναντι του 2006. Και η ζήτηση συνοδεύτηκε από μια αντίστοιχη αύξηση της χωρητικότητάς τους.

Τα μέσα επίπεδα των ημερήσιων χρονοναυλώσεων σε ετήσια βάση παρουσίασαν μια σχετικά μικρή διαφοροποίηση για το 2007 έναντι του 2006.

AVERAGE CHARTER RATES FOR CONTAINERS SHIPS
\$/ DAY - 12 MONTHS TIME CHARTER

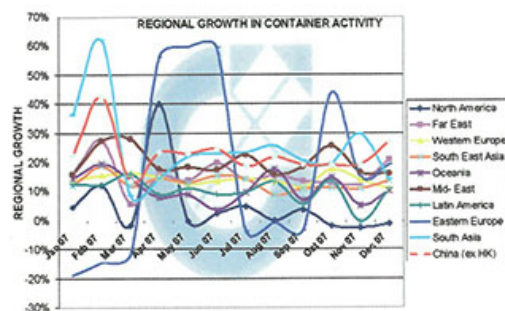
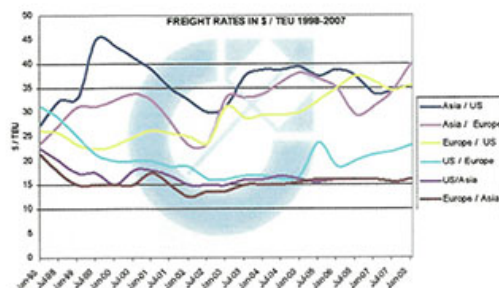
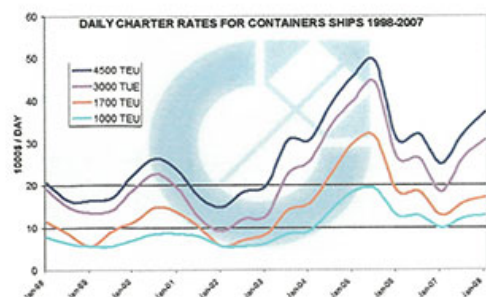
TEU	2005	2006	2007
1.000	17.800	12.200	12.100
1.700	28.000	17.500	16.100
3.000	39.000	25.000	26.500
4.500	47.000	31.000	32.000

Το 2007 ξεκίνησε σε χαμηλά επίπεδα, ανακάμπτοντας σταθερά κατά τη διάρκεια του έτους. Πλοία χωρητικότητας μικρότερης των 2.000 TEU εξασφάλισαν χαμηλότερες χρονοναυλώσεις σε σχέση με τα πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας.

Ο ναύλοι επίσης διαμορφώθηκαν το 2007 σε καλύτερα επίπεδα αυτών του 2006, παρουσιάζοντας ωστόσο έντονες διακυμάνσεις μεταξύ των διαφόρων δρομολογίων.

Ξεχώρισε η αύξηση των ναύλων κατά 20% μέσον όρο στο δρομολόγιο Ασίας/Ευρώπης. Επίσης, υψηλοί ναύλοι παρατηρήθηκαν και στο δρομολόγιο ΗΠΑ/Ευρώπης. Στα υπόλοιπα δρομολόγια οι τιμές των ναύλων κινήθηκαν σε αξιοπρεπή σε σχέση με το 2006 επίπεδα.

Μεικτή εικόνα παρουσιάζει η ανάπτυξη/ζήτηση Container που παρατηρήθηκε στις επιμέρους γεωγραφικές περιοχές για το 2007 έναντι του 2006. Ξεχώρισε η ετήσια αύξηση της ζήτησης



20% κατά μέσον όρο στο δρομολόγιο Ασίας/Ευρώπης, ενώ στην αντίθετη διαδρομή η αύξηση ήταν μόνο κατά 6%.

Στον Ειρηνικό στο δρομολόγιο Ασίας/ΗΠΑ παρουσίασε αύξηση μόνο 2% κατά μέσον όρο, ενώ στην αντίθετη διαδρομή η αύξηση εκτινάχθηκε στο 15% κατά μέσον όρο, σε ετήσια βάση, εξέλιξη που εξηγείται κυρίως λόγω της ύφεσης της οικονομίας των ΗΠΑ και της υποχώρησης της ισοτιμίας του δολαρίου.

Στον Ατλαντικό, στο δρομολόγιο Ευρώπης/ΗΠΑ η εικόνα ήταν αμετάβλητη παρά το γεγονός ότι οι εξαγωγές από τις ΗΠΑ προς την Ευρώπη αυξήθηκαν κατά 30%. Ισχυρή ζήτηση παρουσιάστηκε και στα δρομολόγια από Ασία για Μέση Ανατολή και Βόρεια Αμερική. Διηψήφια νούμερα ανάπτυξης συνέχιζαν να παρουσιάζουν και τα εσωτερικά της Ασίας δρομολόγια.

Η όποια ανάπτυξη επηρεάστηκε αρνητικά από την αύξηση των καθυστερήσεων που παρατηρήθηκε κυρίως στα ευρωπαϊκά λι-

WORLD CONTAINER FLEET 31 DEC 2007

Size Range (TEU)	No. of Vessels	% World Fleet	Total Capacity (TEU)	%Total Capacity	Average Speed (Knots)	Average Age (Years)
<500	438	10,1%	136.082	1,3%	13,9	21,1
500-999	793	18,2%	581.846	5,4%	16,9	10,7
1.000-1.499	646	14,8%	763.975	7,1%	18,5	11,7
1.500-1.999	512	11,8%	870.592	8,1%	19,8	10,5
2.000-2.499	312	7,2%	714.169	6,6%	20,8	11,0
2.500-2.999	363	8,3%	987.754	9,2%	21,9	9,3
3.000-3.999	334	7,7%	1.142.175	10,6%	22,6	11,9
4.000-4.999	382	8,8%	1.677.537	15,7%	24,1	6,6
5.000-5.999	251	5,8%	1.361.466	12,7%	25,2	4,5
6.000-6.999	123	2,8%	796.800	7,4%	25,2	4,3
7.000-7.999	50	1,1%	367.019	3,4%	25,1	4,4
8.000-8.999	107	2,5%	883.808	8,2%	25,0	1,3
9.000-9.999	37	0,8%	344.915	3,2%	24,8	0,9
>10.000	9	0,2%	114.600	1,1%	25,2	0,3
TOTAL	4.357	100%	10.742.738	100,0%	22,1	7,8



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



WORLD CONTAINER SHIP ORDERBOOK IN TEU CAPACITY/ YEAR 31 DEC 2007

Size Range (TEU)	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL	Current Fleet	% Current Fleet
<500	807					807	136.082	0,6%
500-999	90.638	18.970	9.864			119.472	581.846	20,5%
1.000-1.499	112.142	83.323	23.228	7.000	1.000	226.693	763.975	29,7%
1.500-1.999	94.629	81.147	29.278	10.400	7.200	222.654	870.592	25,6%
2.000-2.499	27.554	10.450	12.900			50.904	714.169	7,1%
2.500-2.999	173.413	93.986	69.640	26.800		363.839	987.754	36,8%
3.000-3.999	77.207	92.210	90.091	7.200		266.708	1.142.175	23,4%
4.000-4.999	308.345	389.326	196.294	78.330	42.500	1.014.795	1.677.537	60,5%
5.000-5.999	134.322	68.060	51.600	37.672	16.500	308.154	1.361.466	22,6%
6.000-6.999	227.822	307.168	187.288	32.900	13.200	768.378	796.800	96,4%
7.000-7.999	7.024		28.000			35.024	367.019	9,5%
8.000-8.999	209.782	216.802	347.206	67.930		841.720	883.808	95,2%
9.000-9.999	166.000	38.800	9.300	18.600		232.700	344.915	67,5%
>10.000	95.600	340.900	637.348	879.176	139.962	2.092.986	114.600	1826,3%
TOTAL	1.725.285	1.741.142	1.692.037	1.166.008	220.362	6.544.834	10.742.738	60,9%

μάνια με αποτέλεσμα τη μείωση της παραγωγικότητας του παγκόσμιου στόλου των Containership.

Συνολικά, η ζήτηση για container το 2007 παρουσίασε αύξηση κατά 14-15% σε σχέση με το 2006.

Με αμειώτους ρυθμούς συνεχίζονται επίσης οι παραγγελίες για ναυπηγήσεις αλλά και οι παραδόσεις. Έτσι ο παγκόσμιος στόλος των Containership διαμορφώνεται ως εξής:

Περίπου σε 1,5 Mill TEU σε χωρητικότητα ανέρχονται τα νεότευκτα που παραλήφθηκαν το 2007. Η καθαρή αύξηση στη χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου των Containerships το 2007 εκτιμάται ότι είναι περίπου 14,5% σε σχέση με το 2006.

Αναφορικά με το βιβλίο παραγγελιών:

Περίπου σε 1.5-1.7 Mill TEU χωρητικότητα υπολογίζονται τα νεότευκτα για το 2008. Το μεγαλύτερο μερίδιο φαίνεται να κατανέμεται σε αυτά με χωρητικότητα 4.000-7.000 TEU και άνω των 8.000 TEU.

Η ανάπτυξη/ζήτηση Container που συνδέεται με την παγκόσμια

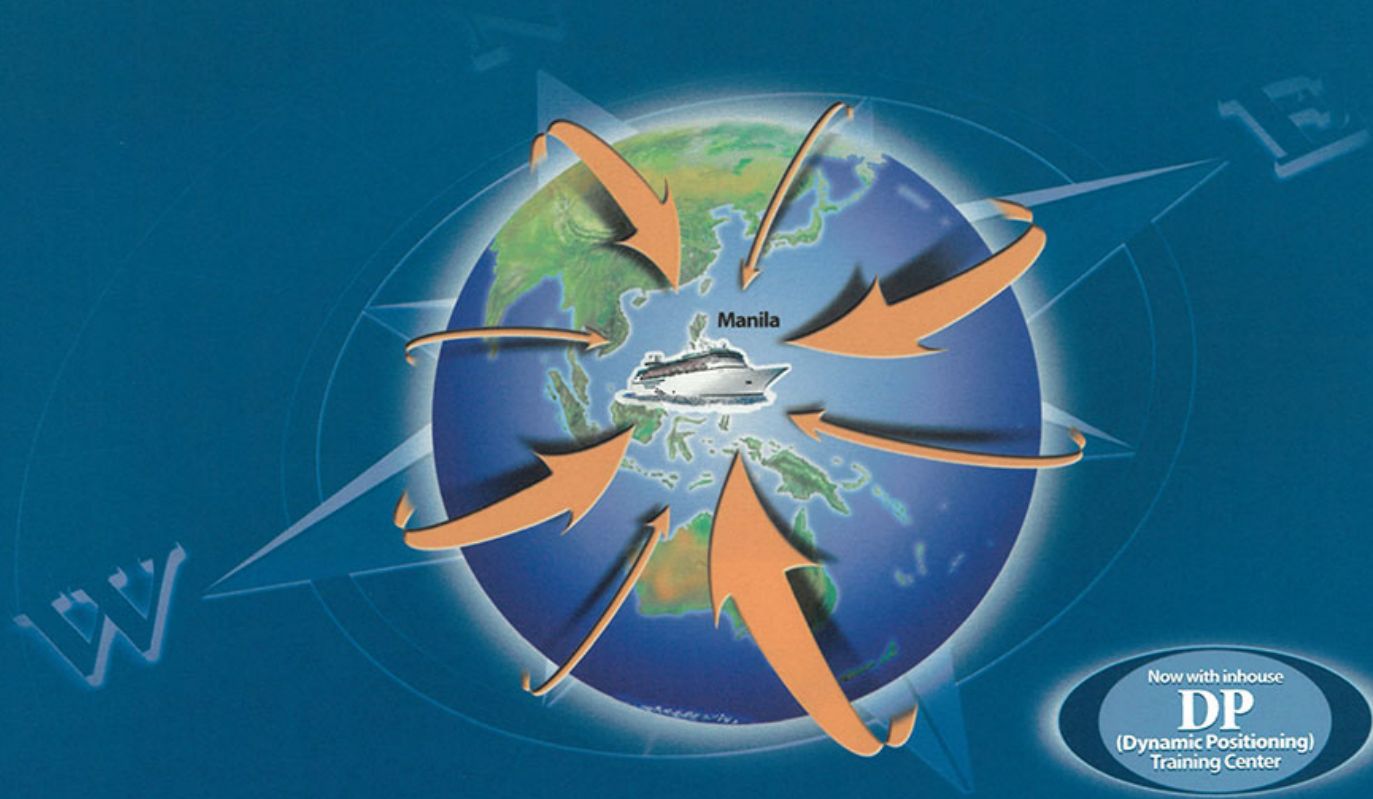
ανάπτυξη και το παγκόσμιο εμπόριο θα παραμένει ισχυρή και το 2008. Όχι βέβαια στα επίπεδα του 2007, μιας και αναμένονται χαμηλότεροι ρυθμοί παγκόσμιας ανάπτυξης.

Κατά συνέπεια και η παραγωγικότητα του παγκόσμιου στόλου των Container θα επηρεαστεί αρνητικά. Σε αυτό θα συμβάλουν και οι αποφάσεις αρκετών operator να αναδιοργανώσουν τις υπηρεσίες τους δρομολογώντας επιπλέον πλοία, κυρίως στο δρομολόγιο Ασίας/Ευρώπης, περιορίζοντας την ταχύτητα, την κατανάλωση και τα κόστη τους σε καύσιμα σε μια περίοδο υψηλών τιμών και περιβαλλοντικών περιορισμών.

Πολλά ωστόσο πέρα από τις όποιες επιδόσεις της παγκόσμιας οικονομίας θα εξαρτηθούν εκτός και από τις ισχυρές εισαγωγές της Ευρώπης από την περιοχή της Ασίας/Απω Ανατολής. Σημαντικός και ο ρόλος των συναλλαγματικών ισοτιμιών. Ένα ισχυρό ευρώ πιθανόν να υποστηρίξει τη ζήτηση για Container και κατά συνέπεια τις εισαγωγές αυτές. ●



Seafarers **across** the **world**



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

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

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

CROSSWORLD is not only «crewing agents».

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

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



CROSSWORLD
MARINE SERVICES INC.

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

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





Συνέντευξη του **Δημήτρη Πετρέλλη**
CEO των Τακτικών Γραμμών, Logistics και Πρακτορείων ανά τον κόσμο
του Ομίλου Ευγενίδη

Αργά ή γρήγορα, οι Έλληνες εφοπλιστές θα στραφούν προς τις τακτικές γραμμές

►► Η παρουσία των Ελλήνων στις μεταφορές Short Sea υστερεί κατά πολύ εν συγκρίσει με τους Ευρωπαίους εταίρους λόγω μη πληροφόρησης, έλλειψης κατάλληλου tonnage, έλλειψης κατάλληλων υποδομών στους ελληνικούς λιμένες και πολλών άλλων λόγων που αφορούν την ελληνική νοοτροπία.

Ο κ. Πετρέλλης θεωρεί ότι το ελληνικό δαιμόνιο θα στραφεί προς αυτήν την κατεύθυνση, που χρηματοδοτείται γενναιόδωρα από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Βασικός παράγοντας είναι οι μελέτες που θα κατατεθούν για όποιο κομμάτι θαλάσσιας μεταφοράς προμοδεύεται να είναι καλά εμπεριστατωμένες σε όλους τους τομείς.

►► Ποια είναι η εξέλιξη των μεταφορών τακτικών γραμμών στη Μεσόγειο και στη Μαύρη Θάλασσα;

Οι τακτικές γραμμές δεν ήταν ποτέ ο κύριος τομέας ανάπτυξης της ποντοπόρου. Μετά την Hellenic Line, η Niver Lines έμεινε ένας από τους κύριους εκπροσώπους της χώρας μας στο Deep Sea Liner Shipping. Στο Short Sea μετά μια περίοδο συρρικνώσεως, κυρίως λόγω του ανταγωνισμού των Feeder, των Mega Carriers, αρχίζουμε να βλέπουμε δείγματα ανάκαμψης και προσβλέπουμε σε ακόμη περισσότερες πρωτοβουλίες.

Αυτό έχει αποτέλεσμα οι άλλοτε εθνικές γραμμές να συνεργάζονται με Global Carriers ώστε να επιτυγχάνουν τα «Economies of Scale».

Το μέλλον των τακτικών γραμμών στη Μεσόγειο θα προχωρήσει σε αυτό το μοντέλο,

όσον αφορά δε τη Μαύρη Θάλασσα, η προώθηση μέσω ελληνικών λιμένων στα βαλκανικά κράτη, σε Ρωσία, Ουκρανία κλπ. θα αυξάνεται χρόνο με το χρόνο καθώς τα μέτρα της Τουρκίας για διέλευση των Στενών θα δυσχεράνουν την κατάσταση και θα αυξήσουν περαιτέρω το κόστος μεταφοράς.

►► **Πώς σχολιάζετε τις μεταρρυθμίσεις που δρομολογεί η κυβέρνηση και το YEN για ΟΛΠ και ΟΛΘ; Θεωρείτε ότι κινείται στη σωστή κατεύθυνση από την πλευρά των χρηστών;**

Έχουμε τονίσει στο παρελθόν και εξακολουθούμε να πιστεύουμε ότι δε νοείται ΟΛΠ και ΟΛΘ που να παρέχουν μονοπωλική μεταχείριση σε ένα χρήστη ή επενδυτή.

Κατά την άποψή μας, και εδώ η απάντησή μας θα είναι συγκεντρωτική και μάλλον λακωνική, το ιδανικό σχήμα θα ήταν η ανάθεση της λειτουργίας του ΟΛΠ κυρίως σ' έναν αναγνωρισμένο Operator που θα προσφέρει υπηρεσίες σ' όλους τους χρήστες, χρησιμοποιώντας σαν βασική ενέργεια το υπάρχον προσωπικό, εξοπλισμό, εμπειρία και ταυτόχρονα επενδύοντας στη βελτίωση των υποδομών και τεχνογνωσίας.

►► **Ποιος κατά την άποψή σας είναι ο λόγος που οι Έλληνες δεν έχουν πια ισχυρή παρουσία στις τακτικές γραμμές;**

Η προνομιακή μεταχείριση ορισμένων Mega Carriers έναντι των λίγων παραδοσιακών ελληνικών γραμμών, σε συνδυασμό με την παγκοσμιοποίηση του εμπορίου και την υψηλή ανταγωνιστικότητα, είχε αποτέλεσμα είτε τη φυγή ή την εξαφάνιση των Ελλήνων από τις τακτικές γραμμές της Μεσογείου και κατ' επέκταση παγκοσμίως.

Σας αναφέρω χαρακτηριστικά ότι η Niver Lines του Ομίλου Ευγενίδη αναγκάστηκε εκ των πραγμάτων στις γραμμές της Νοτίου Αμερικής να χρησιμοποιήσει σαν HUBS λιμένες της Ισπανίας, με σημαντική διαφορά στα λειτουργικά έξοδα σε όλους τους τομείς.

Πάντως, η γνώμη μας είναι ότι, αργά ή γρήγορα, οι Έλληνες εφοπλιστές θα αναγκαστούν εκ των πραγμάτων να στραφούν προς τις τακτικές γραμμές για να διαθέσουν τον ολοένα αυξανόμενο στόλο τους, που αυτή τη στιγμή ναυλώνουν στους μεγάλους μεταφορείς και ειδικά στο Trade της Άπω Ανατολής. Οι κινεζικές βλέψεις για κατακόρυφη αύξηση των container πλοίων τους σε συνδυασμό με τον αυξανόμενο ιδιόκτητο στόλο των μεγάλων εταιρειών θα οδηγήσουν αναπόφευκτα σε μείωση της προσφοράς ναυλώσεων με άμεσο αντίκτυπο στον ελληνικό εφοπλισμό.

Τότε θα υπάρξει η ανάγκη, οι Έλληνες να ενώσουν τις δυνάμεις τους για να μπορέσουν να ανταγωνιστούν τους μεγάλους παίκτες, που μέρα με τη μέρα γίνονται ισχυρότεροι.

►► **Με ποιους τρόπους πιστεύετε ότι οι Έλληνες θα μπορέσουν να επιδείξουν μια δυναμικότερη παρουσία στις μεταφορές Short Sea, οι οποίες αποτελούν, με τις θαλάσσιες λεωφόρους, το επίκεντρο ενδιαφέροντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης;**

Η παρουσία των Ελλήνων στις μεταφορές Short Sea υστερεί κατά πολύ εν συγκρίσει με τους Ευρωπαίους εταίρους λόγω μη πληροφόρησης, έλλειψης κατάλληλου tonnage, έλλειψης κατάλληλων υποδομών στους ελληνικούς λιμένες και πολλών άλλων λόγων που αφορούν την ελληνική νοοτροπία.

Όμως, πιστεύουμε ότι το ελληνικό δαιμόνιο θα στραφεί αργά ή γρήγορα προς αυτήν την κατεύθυνση, που χρηματοδοτείται γενναιόδωρα από την Ευρωπαϊκή Ένωση, αρκεί οι μελέτες που θα κατατεθούν για όποιο κομμάτι θαλάσσιες μεταφοράς πριμοδοτείται να είναι καλά εμπεριστατωμένες σε όλους τους τομείς.

►► **Ποιοι είναι οι λόγοι της συνέχισης της δυναμικής πορείας των χωρών Δανίας, Ολλανδίας και Γερμανίας;**

Τα παραδοσιακά αυτά κράτη στις τακτικές γραμμές έχουν κάθε λόγο να αναπτύσσουν περαιτέρω δυναμικά την παρουσία τους στο χώρο αφού έχουν καταστεί τα κέντρα εισόδου για το Continent και τη Βαλτική για το εμπόριο από/προς Αμερική, προς Μεσόγειο και από/προς Far East.

Η υποδομή των λιμένων τους ευνοεί αυτή την εξέλιξη, καθώς το ανεπτυγμένο δίκτυο Feeders και Short Sea προσδίδει ιδιαίτερα όφελι στους μεταφορείς.

Επιπλέον, πολλά εργοστάσια ανταλλακτικών, συναρμολόγησης αυτοκινήτων και τεχνολογικού εξοπλισμού τελευταία έχουν εγκατασταθεί σε αυτές τις χώρες και στο Βέλγιο για μείωση του κόστους μεταφοράς από τη Βαλτική ή την Άπω Ανατολή.

Οι συνενώσεις των εταιρειών τακτικών γραμμών για τη μείωση του λειτουργικού κόστους επέδρασε και επιδρά στη δυναμική τους παρουσία στον κλάδο.

Κατά τη γνώμη μας, αυτή η τάση θα συνεχιστεί προς όφελος των μεγάλων εταιρειών, που μοιραία θα οδηγήσει σε μονοπωλιακό καθεστώς αφού θα ελαττωθεί ο ανταγωνισμός των μικρότερων παικτών στον κλάδο.



* Ο κ. Δημήτρης Πετρέλλης είναι ο CEO των Τακτικών Γραμμών, Logistics και Πρακτορείων ανά τον κόσμο του Ομίλου Ευγενίδη.

Η Niver Lines είναι ελληνική παραδοσιακή ναυτιλιακή εταιρεία που διεκπεραιώνει εβδομαδιαία ολοκληρωμένες υπηρεσίες εμπορευματοκιβωτίων και ψυγείων μεταξύ των μεσογειακών και νοτιο-ανατολικών ακτών της Αμερικής.

Η Niver Lines ήταν μέλος επί αρκετά χρόνια του Operational Consortia «New Sirius» μαζί με τις Hamburg Sud/Ybarra, CMA - CGM, CSAV/Libra και ZIM.

Από τις αρχές Μαρτίου του τρέχοντος έτους αυτή η συνεργασία αναπτύχθηκε περισσότερο, προσθέτοντας στα μέλη της τις Costa Container Line και Maruba Lines.

Η νέα συνεργασία μετονομάστηκε σε MESA και εξυπηρετεί τις ανατολικές γραμμές Νοτίου Αμερικής με τη Δυτική Μεσόγειο με 6 πλοία των 3.100 teus (Loop 1) και 6 πλοία των 2.800 teus (Loop 2), υπηρεσιακής ταχύτητας 22 knots και average Reefer plugs 400 ανά πλοίο.

Δραστηριοποιείται στους λιμένες Buenos Aires, Montevideo, Rio Grande do Sul, Paranagua, Sao Francisco do Sul, Santos, Rio de Janeiro, Pecem, Valencia, Barcelona, Fos, Vado Ligure, Genoa, Livorno, Malta, Dakar.

Οι ανωτέρω συνεργαζόμενες εταιρείες αποτελούν μέλη της MEDSAM Conference, στην οποία ο κ. Πετρέλλης είναι πρόεδρος από το 2005. ☉



See you at Posidonia
hall 2, stand no. 213

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



Σχολιάζει ο καπτ. Άγγελος Κουτσούμπα,
Διευθυντής πληρωμάτων Danaos Shipping Co. Ltd.
του Ομίλου Κούστα



Ο ανθρώπινος παράγοντας, η σταδιοδρομία και οι προοπτικές

Η ναυτιλιακή εταιρεία Danaos Corporation του Ομίλου Κούστα κατατάσσεται μεταξύ των σπουδαιότερων εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως. Είναι, επίσης, η μεγαλύτερη εισηγμένη εταιρεία του κλάδου στο αμερικανικό χρηματιστήριο.

Θέλοντας να εστιάσουμε στις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζουν οι εργασιακές συνθήκες των ναυτικών που εργάζονται σε αυτού του είδους πλοία, καθώς και κατά πόσον είναι εύκολο στους υπεύθυνους πληρωμάτων να προσελκύσουν Έλληνες αξιωματικούς, απευθύναμε ορισμένες ερωτήσεις στον κ. Α. Κουτσούμπα, διευθυντή πληρωμάτων της ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας Danaos Shipping.

►► Πώς θα περιγράφατε το profile του νέου που θέλει να εργαστεί στα containers;

Οξυδερκής, ακούραστος, ανήσυχος στην τεχνολογία, με θέληση και εγκρατής στις επιθυμίες του.

►► Ποια στρατηγική ακολουθεί η εταιρεία σας, για να προσελκύσει το ενδιαφέρον των σπουδαστών των ΑΕΝ;

Οικονομική ενίσχυση και σταδιοδρομία, νέας τεχνολογίας πλοία και παροχή εξεζητημένων ηλεκτρονικών προγραμμάτων, που αφορούν το πολυδιάστατο θέμα των containers.

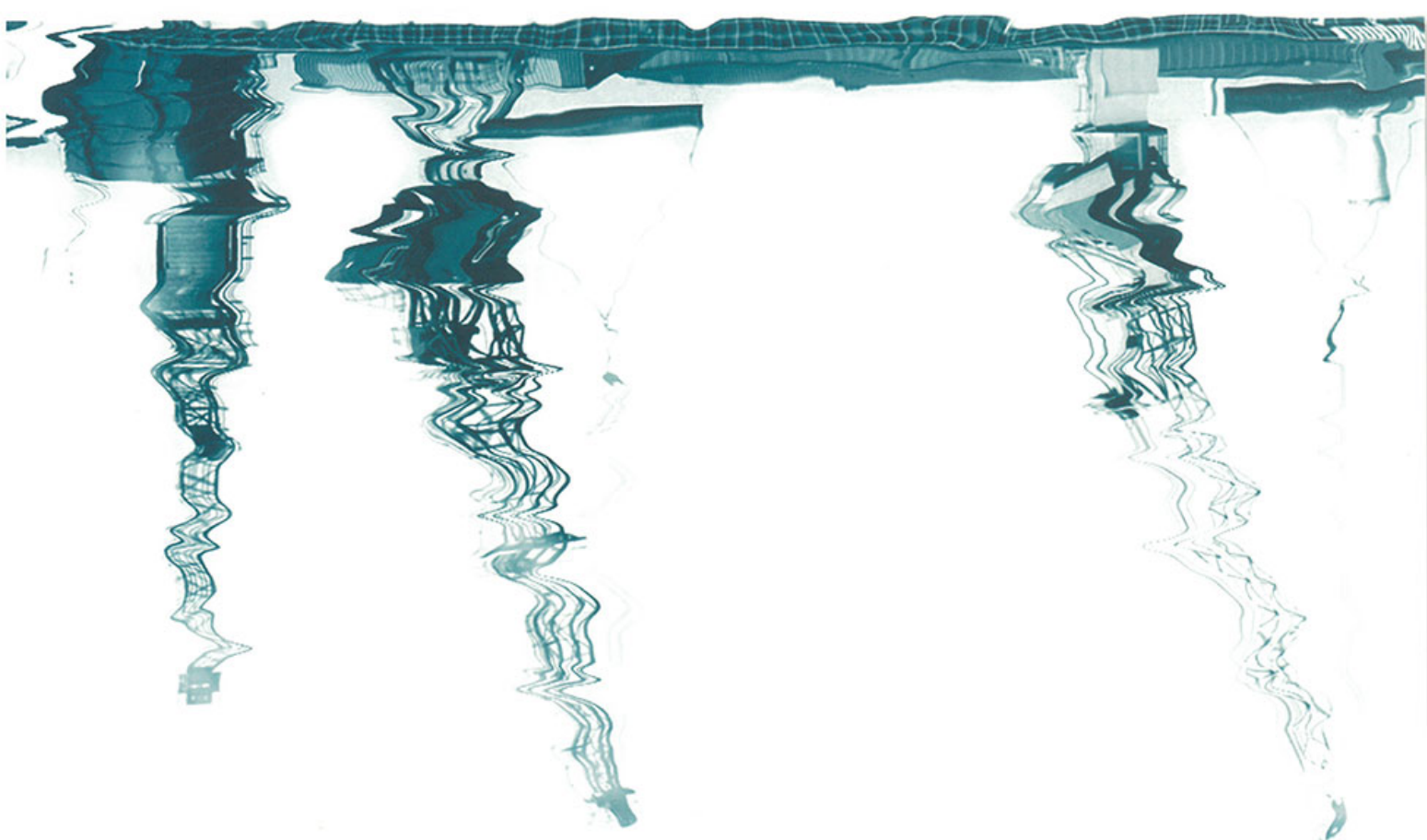
►► Για ποιους λόγους οι νέοι δεν είναι πρόθυμοι να σταδιοδρομήσουν στα containers;

Λόγω του ταχέως ρυθμού σε όλους τους τομείς εκμετάλλευσης και κίνησης του πλοίου, της μικρής παραμονής στα λιμάνια και μη υπάρχουσας προσωπικής ζωής.

►► Ποιες σκέψεις σας θα μοιραζόσαστε με έναν αξιωματικό του Ε.Ν.;

Εμπειρία και ναυτοσύνη, η οποία δεν υπάρχει διαθέσιμη στη βιβλιογραφία. ☉





ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB



Του Μιχάλη Σαρλή,
Συμβούλου Ναυτιλιακών Μεταφορών

« ΕΓΕΝΝΗΘΗ ΑΡΡΕΝ STOP ΦΡΟΝΤΙΣΑΤΕ ΔΥΟ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΟΛΠ STOP»¹

¹ Η μία θέσις ήταν για να εργάζεται και η άλλη ήταν αργομισθία.

Το γνωστό αυτό τηλεγράφημα από τη Μάνη, στις αρχές του περασμένου αιώνα, είναι ενδεικτικό απλού πολιτικού παρεμβατισμού στη λειτουργία του λιμανιού, που έκτοτε εξελίχθηκε σε ασφυκτικό εναγκαλισμό από το Δημόσιο, τις συντεχνίες και τα ποικίλα ιδιοτελή συμφέροντα. Εναγκαλισμό που δημιούργησε εξαρτήσεις και αγκυλώσεις, τροχοπέδες στην ανάπτυξη, τον εκσυγχρονισμό και την πρόοδο. Είναι κοινή διαπίστωση ότι όσο παραμένει διαχειριστής το Δημόσιο, τα δύο μεγάλα λιμάνια μας θα υστερούν σημαντικά σε **παραγωγικότητα, ανταγωνιστικότητα** και **ανταποδοτικότητα**, χαρακτηριστικά απαραίτητα στη σύγχρονη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων. Κίνητρο συνεπώς υπάρχει και δικαιολογεί την πρόθεση της κυβέρνησης να προχωρήσει σε ριζοσπαστική λύση, προσαυτολιζόμενη στην εκχώρηση λιμενικών υπηρεσιών διακίνησης containers σε ιδιώτες. Μέχρι εδώ καλά. Αναθέτοντας όμως το εγχείρημα σε άπειρους, με το αντικείμενο, συμβούλους, επιλέγοντας λάθος μοντέλο και αναπόφευκτα συγκρουσιακή μεθόδευση, οδηγείται για δεύτερη φορά σε αποτυχία έχοντας εν τω μεταξύ προκαλέσει και πάλι ανεπανόρθωτες και ανυπολόγιστες ζημιές στην οικονομία.

Ανθολόγιο επιπολαιότητων

Είναι επιπολαιότης όταν ο πρωθυπουργός ενθαρρύνει υποψήφιο ανάδοχο, συμβουλευόμενος αναρμόδιο υφυπουργό, που αγνοεί ότι οι απευθείας αναθέσεις είναι πλέον παρωχημένες και ότι οι τερματικοί σταθμοί είναι τμήματα των λιμένων. Η άγνοια αυτή οδήγησε στην αποτυχία της πρώτης απόπειρας επί υπουργίας κ. Κεφαλογιάννη.

Εξίσου επιπολαιή είναι η επιμονή των συνδικαλιστών και των περι-

αυτών που κοντόφθαλμα πιστεύουν ότι μπορούν εσαεί να διατηρήσουν προνόμια και απολαβές υψηλότερες του Προέδρου της Δημοκρατίας.

Όσον αφορά στη Διοίκηση της ΟΛΠ Α.Ε., πρόσφατο παράδειγμα της επιπολαιότητάς της είναι η προ ολίγων ημερών έγκριση από το Δ.Σ. της επέκτασης της προβλήτας Ι, έργου που βρίσκεται σε εξέλιξη. Δηλαδή έργου που μελετήθηκε, σχεδιάστηκε, εγκρίθηκε και δημοπρατήθηκε προ ετών και τώρα μόλις διαπιστώνει ο ΟΛΠ ότι το μέγεθος της προβλήτας δεν επαρκεί για την πλαγιοδέτηση των αναμενόμενων πλοίων.

Είναι επιπολαιή η υιοθέτηση του σχεδίου από φορείς παραγωγικών τάξεων με το σκεπτικό «χειρότερα από πριν δε θα είναι, άρα ας πούμε να για να τελειώνουμε με τις απεργίες».

Η αποκλειστικά εισπρακτικού χαρακτήρα απόφαση της κυβέρνησης ΠΑΣΟΚ να εισαγάγει τον ΟΛΠ στο Χ.Α., αφενός προκάλεσε την αδυναμία αντήλθεσης των απαραίτητων για τις επενδύσεις πόρων από το πολυδιαφημισμένο δάνειο των 3 δισ. ευρώ και αφετέρου παραχώρησε ποσοστό μετοχών σε δύο Α.Ε. **κοινής ωφελείας** που διατηρούν δύο ρόλους. Ο ένας είναι του παρόχου λιμενικών υπηρεσιών. Ο δεύτερος είναι αυτός της Αρχής Λιμένος, δηλαδή της εποπτείας λειτουργιών, ελέγχου εφαρμογής νόμων και κανονισμών και διαχείρισης και συντονισμού υπηρεσιών. Αυτές είναι λειτουργίες αποκλειστικά δημόσιου χαρακτήρα και δε νοείται η συμμετοχή ιδιωτών σε αυτές. Διαπιστώνεται λοιπόν τώρα ότι επιπολαιώς εισήχθησαν οι ΟΛΠ και ΟΛΘ στο Χ.Α. Εξάλλου, για τον ΟΛΠ τουλάχιστον η ασφαλιστική υποχρέωση που ανέλαβε τότε το Δημόσιο ήταν πενταπλάσια των μετρητών που αποκόμισε. Τα επιχειρήματα που ανέπτυξε ο κ. υπουργός, κατά τη διάρκεια της διήμερης συζήτησης στη Βουλή, αποκαλύπτουν τις λανθα-

σμένες εκτιμήσεις που οδήγησαν στις επιπόλαιες διακηρύξεις. Επιπόλαιες επιγραμματικά διότι:

- Δεν αναγνωρίζουν ότι κύρια αποστολή των ΣΕΜΠΟ είναι η διαχείριση του εγχώριου φορτίου.
- Ο βασικότερος δείκτης ποιοτικής αξιολόγησης λιμένων δεν είναι ο όγκος διακίνησης.
- Δεν είναι οι «Global Operators - παγκόσμιοι διακινητές φορτίων - παίκτες» (sic!), όπως τους ονομάζει ο κ. ΥΕΝ, που προσελκύουν τους πελάτες αλλά η γεωγραφική θέση, οι υποδομές, το κόστος υπηρεσιών και η ύπαρξη εγχωρίου φορτίου.
- Η διαχείριση Εμπορευματικών Σταθμών δεν απαιτεί ειδική

τεχνογνωσία. Υπάρχουν πάμπολλα παραδείγματα άριστων εμπορευματικών σταθμών μέτοχοι στους οποίους είναι ναυτικοί πράκτορες, διαμεταφορείς, κατασκευαστικές εταιρείες, τράπεζες, λιμενεργάτες και λιμενικοί υπάλληλοι.

- Ο ανταγωνισμός μεταξύ ιδιώτη και ΔΕΚΟ, ουσιαστικά, μόνο σε άνισο μπορεί να εξελιχθεί.
- Το κόστος εργασίας και κατασκευής υποδομών δεν προβλέπεται να είναι αντίστοιχο εξωκοινοτικών χωρών της ανατολικής Μεσογείου όπου λειτουργούν σταθμούς μεταφόρτωσης.
- Λιμένες με συγκρίσιμη με τη Θεσσαλονίκη διακίνηση διαθέτουν έως και 4 τερματικούς σταθμούς.





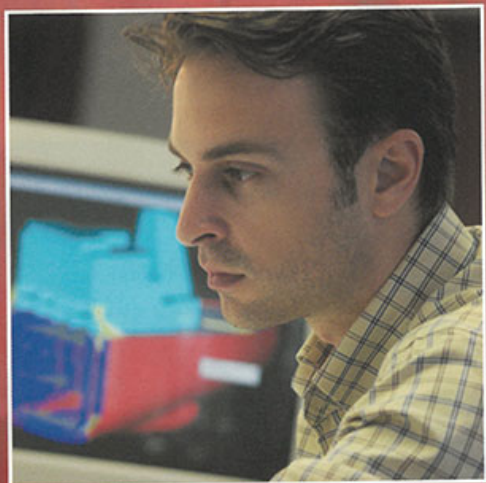
- Ο εκμισθωτής δεν επιτρέπεται να ανταγωνίζεται το μισθωτή.
- Η μεθόδευση της νομοθετικής ρύθμισης που ακολουθήθηκε είναι ευάλωτη, προσφέροντας σοβαρά νομικά επιχειρήματα στους πολέμιους της εκχώρησης αλλά και για ενστάσεις από μειοδότες.
- Τα παραδείγματα λιμένων με έναν πάροχο που ανέφερε δειγματοληπτικά ο κ. ΥΕΝ στη Βουλή είναι λανθασμένα και μη συγκρίσιμα. Στη Μάλτα υπάρχουν δύο τερματικοί, το Gioia Tauro κατασκευάστηκε και λειτουργεί σχεδόν αποκλειστικά για μεταφόρτωση, και όσον αφορά στην Αίγυπτο, η Αλεξάνδρεια διαθέτει δύο τέρμιναλ, το Πορτ Σαϊντ 2 και άλλοι τρεις τερματικοί (Damietta, el Shukni, Δεκέλεια), συνολικά 7, εξυπηρετούν την ίδια ενδοχώρα.
- Έχει αγνοηθεί παντελώς η **έλλειψη εναλλαξιμότητας** στην εξυπηρέτηση κοντέινερ, που αποτελεί μοναδικό σχεδόν χαρακτηριστικό στην Ευρωπαϊκή Ένωση για τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη.
- Το αναμενόμενο ετήσιο μίσθωμα που για τον ΟΛΠ ανεφέρθη ότι θα είναι 5 εκατ. ευρώ, δεν επαρκεί για τη σταυροειδή επιδότηση που απαιτείται για σχεδόν όλες τις άλλες λειτουργίες του ΟΛΠ που είναι ζημιογόνες και ιδιαίτερα του επιβατηγού λιμένα. Όσο για την

προκαταβολή των 50 εκατ., αυτή θα εξανεμισθεί για τις εργασιακές ρυθμίσεις που ανεφέρθη ότι θα κοστίσουν περίπου 60 εκατ.

Συνεχίζοντας την επισήμανση επιπολαιότητων, εξίσου σημαντική είναι η **έλλειψη πρόνοιας** για:

- Την εφαρμογή της «ίσης και δίκαιης μεταχείρισης των χρηστών», που αποτελεί θεμελιώδη υποχρέωση των Οργανισμών Λιμένων.
- Την αποτροπή αδικαιολόγητων αυξήσεων στις λιμενικές υπηρεσίες (ειδικά στη Θεσσαλονίκη) καθώς και την τιμολογιακή σύμπτωση των δύο παρόχων στον Πειραιά, όταν κάποτε επανδραστηριοποιηθεί ο ΟΛΠ ως πάροχος. Μέχρι τότε βέβαια θα λειτουργεί μονοπωλιακά ο ιδιώτης όπως και στη Θεσσαλονίκη.
- Τον αποκλεισμό του αναδόχου από μελλοντική παραχώρηση της προβλήτας Ι.
- Τη λειτουργία τερματικών σταθμών σε υφιστάμενες ιδιωτικές λιμενικές εγκαταστάσεις, ώστε να δημιουργηθεί ανταγωνισμός. Προεξοφλώντας ο ΟΛΠ απαλλακτική απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού, εκχωρεί στον ανάδοχο τη σύμβαση με τη MSC. Είναι δε οξύμωρο ότι οι υποψήφιοι δεν έχουν καν ενημερωθεί για το περιεχόμενο αυτής της εμπιστευτικής σύμβασης.





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

Setting the Standard for Service.

www.eagle.org



FOUNDED 1862

ABS

Setting Standards of Excellence



Η παραχώρηση της μελλοντικής προβλήτας III μαζί με την υφιστάμενη II δημιουργεί την ανάγκη για μακροχρόνια μίσθωση. Εάν είχαν διαχωρισθεί οι δύο αυτές προβλήτες, η μεν II θα ήταν δυνατόν να εκμισθωθεί για πολύ λιγότερα χρόνια, η δε III για μεγάλο διάστημα βάσει της μεθόδου BOT (άρθρο «Ν.Χ.» 11/2006).

Εάν

Εάν μετά την αποτυχία της προηγούμενης προσπάθειας, ΥΠΕ-ΘΟ/ΥΕΝ/ΟΛΠ-ΟΛΘ/ΟΜΥΛΕ είχαν συμφωνήσει από κοινού στην ανάθεση μιας μόνο μελέτης σε εξειδικευμένους πανεπιστημιακούς και κατάλληλους εμπειρογνώμονες, θα είχαν τη δυνατότητα να γνωρίζουν τις προοπτικές των λιμένων και της ανταποδοτικότητάς τους:

- Α. Είτε με διατήρηση του υφιστάμενου καθεστώτος.
- Β. Είτε με πλήρη απελευθέρωση των λιμενικών υπηρεσιών (τουλάχιστον 2 ιδιώτες πάροχοι για κάθε υπηρεσία).
- Γ. Είτε, τέλος, με μεικτή λύση.

Θα είχαν τη δυνατότητα να γνωρίζουν ότι το σύστημα hub and spoke στη διακίνηση κοντέινερ παγκοσμίως θεωρείται στάσιμο διότι οι liner operators μεγιστοποιούν τις δυνατότητες απευθείας προσεγγίσεων με τα κατάλληλου μεγέθους, κατά περίπτωση, πλοία.

Οι «παίκτες»

Σε δημοσιεύματα φέρονται ως ενδιαφερόμενοι για τους ΣΕΜΠΟ Πειραιά ή/και Θεσσαλονίκης οι:

- Port of Singapore Authority, Hutchinson, Dubai Ports,

Eurogate, ICTSI. Όλοι μεγάλοι διαχειριστές τερματικών σταθμών κοντέινερ, που είναι ήδη εγκατεστημένοι σε λιμένες της ευρύτερης ανατολικής Μεσογείου, λιμένες ανταγωνιστικούς στους δικούς μας, σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό, όσον αφορά το φορτίο μεταφόρτωσης. Δε θα έπρεπε να ληφθεί υπ' όψιν αυτή η παράμετρος στον καθορισμό κριτηρίων υποψηφίων αναδόχων;

- Dragados - κατασκευαστική εταιρεία με συμμετοχή σε λιμενικούς σταθμούς, κυρίως ισπανικούς.

• APM, COSCO, ZIM, MSC - Μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών, τρεις από τις οποίες μέσω θυγατρικών διαχειρίζονται και συμμετέχουν σε λιμενικούς σταθμούς. Δεν αποτελεί σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην αγορά των θαλάσσιων μεταφορών η ανάληψη από μια εκ των ανωτέρω της διαχείρισης ΣΕΜΠΟ Πειραιά ή/και Θεσσαλονίκης; Η από το πλεονέκτημα αυτό απόσπαση μεγάλου μεριδίου της εγχώριας διακίνησης δεν οδηγεί σε αύξηση των ναύλων και ολιγοπώλιο;

Μήπως...

Αναρωτιέμαι τώρα μήπως ο χαρακτηρισμός «επιπολαιότητας» χρησιμοποιήθηκε κατά κόρον σε αυτό το άρθρο. Ελπίζω η όλη προσπάθεια να είναι αποτέλεσμα σειράς επιπολαίων εκτιμήσεων και χειρισμών, διότι εάν αποτελεί μεθόδευση για την υλοποίηση ειλημμένων αποφάσεων τότε τα αποτελέσματα θα είναι ακόμα πιο δυσάρεστα και επώδυνα για το λιμενικό σύστημα και την εθνική μας οικονομία, οπότε θα άρμοζε άλλος πιο δόκιμος χαρακτηρισμός και όχι η «επιπολαιότητα».

Ίδωμεν



Ernst & Young is pleased to announce
**The 3rd Annual Shipping
Industry Forum**

28-29 May 2008
Hotel Grande Bretagne, Athens

This forum, the first of its kind in Greece, provides our shipping clients with both access to our entire Network in the same place at the same time, and an excellent opportunity to exchange views and develop relationships with their peers from around the world.

For registration support
and information please
contact: [Fani Klironomou](#)
[+30 211 3006213](#)

 **ERNST & YOUNG**
Quality In Everything We Do



Του Άλκη Κορρέ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ: Η ΜΕΓΑΛΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΠΟΥΣΙΑ

Διαβάζουμε κάθε μέρα στον Τύπο για τις επιτυχίες της φορτηγού ναυτιλίας, τις παραγγελίες, την είσοδο των εφοπλιστών της στις λίστες του Forbes και δημιουργείται με αυτό τον τρόπο η εντύπωση ότι οι Έλληνες λίγο-πολύ δεσπόζουν στις διά θαλάσσης μεταφορές. Αν και η παρουσία των Ελλήνων είναι έντονη σε κάποιους τομείς, άλλο τόσο είναι έντονη η απουσία τους στις τακτικές γραμμές, ένα χώρο που στο παρελθόν τίμησε με την παρουσία της η «Ελληνική», αλλά και άλλες ελληνικές εταιρείες.

Πολλά έχουν λεχθεί σχετικά με το γιατί οι Έλληνες δεν πολυαρέσκονται τις τακτικές γραμμές. Έχουμε ακούσει ότι δεν τους πάει η πολυφωνία γιατί έχουν κακομάθει στη δεσποτεία του ενός -εκεί αποφασίζουν περισσότεροι- ότι οι γραμμές αυτές έχουν μικρότερα περιθώρια κέρδους από τα ελεύθερα φορτηγά -γεγονός, αλλά έχουν μικρότερη έκθεση σε εμπορικό κίνδυνο- και ότι δεν έχουν τόσο τζόγο με αποτέλεσμα μικρότερη έκκριση αδρεναλίνης στο γραφείο. Όλα αυτά έχουν στοιχεία αλήθειας, αν και δεν απαρτίζουν τη συνολική εικόνα. Η αλήθεια είναι ότι η λειτουργία μιας τακτικής γραμμής χρειάζεται πολλαπλάσια οργάνωση απ' ό,τι ένα απλό ναυτιλιακό γραφείο, διότι σε αντίθεση με τις μεταφορές χύδην διεκπεριλώνει μεταφορές door to door, δηλαδή ένα διατροπικό σύστημα όπου τα μέσα συντονίζονται και δε λειτουργούν ως ανεξάρτητες οικονομικές μονάδες.

Από εκεί και πέρα η τακτική γραμμή δημιουργεί μερίδιο αγοράς και εμπορική αξία -αέρα- της επιχείρησης, εξασφαλίζει εργασία σε πλοία όταν οι αγορές είναι χαμηλά και τα βαπόρια μένουν αναύλωτα, επεκτείνεται σε συναφείς τομείς όπως οι χερσαίες μεταφορές, οι λιμενικές υπηρεσίες και η διαχείριση κοντέινερ και δημιουργεί πολλαπλές ευκαιρίες για λειτουργικές ή εμπορικές

συνέργειες με άλλες τακτικές γραμμές με τις οποίες κατά τα λοιπά ανταγωνίζεται. Στην τακτική γραμμή δεν περιμένουν το κέρδος να προκύψει από τη διαφορά του ναύλου από τα έξοδα, αλλά από τη διαφορά μεταξύ του μέσου κόστους λειτουργίας της γραμμής ανά κουτί και μέσου εσόδου ανά κοντέινερ. Το αντικείμενο εκμετάλλευσης δεν είναι το πλοίο, αλλά η προσφερόμενη υπηρεσία μεταφοράς.

Αυτό που είναι λιγότερο γνωστό είναι ότι οι τακτικές γραμμές κατατούν ολοένα και μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς αφαιρώντας από το έργο άλλων πλοίων, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τον τομέα των reefers, αλλά όχι μόνο. Οι τακτικές γραμμές είναι το κατεξοχήν αντικείμενο ενδιαφέροντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τόσο προς το εξωτερικό, όσο και προς το ενδοκοινοτικό σκέλος του οποίου την απόδοση προσπαθούν με το «Μάρκο Πόλο» και τις Θαλάσσιες Λεωφόρους να προωθήσουν. Ό,τι μεταφέρεται από πόρτα σε πόρτα, δηλαδή σε κουτί ή σε νταλίκ, είναι αντικείμενο προώθησης, έστω και αν αυτό σημαίνει αύξηση της «υπό διωγμόν» οδικής μεταφοράς. Είναι χαρακτηριστική η έλλειψη τέτοιων πρωτοβουλιών από πλευράς της στα φορτηγά πλοία και στα δεξαμενόπλοια. Πιο συγκεκριμένα, το ενδιαφέρον

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

ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ Α.Β.Ε.Ε.

Βιομηχανικά και Ναυτιλιακά Ανταλλακτικά





της Ε.Ε. εστιάζεται στο διαμεταφορέα και όχι στον πλοιοκτήτη, αποδεικνύοντας κατά σαφή τρόπο ότι το ζητούμενο είναι η διαδικασία μεταφοράς του φορτίου -της μεταφορικής αλυσίδας δηλαδή- και όχι η ενίσχυση του μεταφορέως σε κάποιο από τα τμήματα αυτής. Υπό αυτή την έννοια, ο operator τακτικής γραμμής είναι πλησιέστερα, αν δεν ταυτίζεται, με την έννοια του Multimodal Operator που επί τόσα χρόνια εμφανίζεται στις Πράσινες και Λευκές Βίβλους της Ε.Ε.

Αξίζει να εξετάσουμε επί τροχάδην αυτό τον τομέα της ναυτιλίας, που αναπτύσσεται με ρυθμό δύο εκατοστιαίες μονάδες υψηλότερο, 8,8%, από αυτόν του διεθνούς εμπορίου, ενώ στη Μεσόγειο αγγίζει το 12%. Ο στόλος των πλοίων μεταφοράς κοντέινερ είναι σήμερα 4.500 πλοία με συνολική μεταφορική ικανότητα 11 εκατ. TEU, συνεπώς το μέσο μέγεθος τέτοιου πλοίου είναι το δυομισάρι, 2.500 TEU, δηλαδή ένα πλοίο κοντά στους 40.000 dwt. Χαρακτηριστικό των πλοίων αυτών είναι η υψηλότερη ταχύτητα, η οποία κυμαίνεται για σύγχρονα σκάφη από 19 έως 26 κόμβους. Λόγω της ταχύτητάς τους στην πλεύση, αλλά και της ταχύτητας στη φορτοεκφόρτωση στα ειδικά τέρμιναλ, η αντιστοιχία μεταφορικής ικανότητας ανά τόνο dwt δεν είναι 1:1 συγκρινόμενα με κλασικά φορτηγά, αλλά υψηλότερη.

Η τεράστια αύξηση στους όγκους των μεταφερόμενων κοντέινερ σε συνδυασμό με τον ανταγωνισμό στις ωκεάνιες γραμμές οδήγησαν σε γιγαντισμό, δηλαδή πλοία μήκους 400 μέτρων που μπορούν να φορτώνουν περισσότερα από 14.000 κουτιά και να τα μεταφέρουν από την Ανατολή στη Δύση με ταχύτητα 25 μιλί-

ων. Τα τεράστια αυτά βαπόρια, όπως και τα μικρότερα εξάλλου, με το εξίσου τεράστιο ωριαίο κόστος λειτουργίας υπόκεινται σε δύο βασικούς περιορισμούς: Πρέπει να γεμίζουν και πρέπει να μην καθυστερούν πουθενά. Όσο τηρούνται αυτές οι προϋποθέσεις, υπάρχει προσδοκία κερδοφορίας και χαμηλού ανά κοντέινερ κόστους. Αν, από την άλλη πλευρά, κάτι από αυτά τα δυο διαταραχθεί, εύκολα γίνονται ζημιογόνα. Αυτό είχε αποτέλεσμα τα μεγάλα πλοία να υπαγορεύουν στις γραμμές που τα χρησιμοποιούν ιδιαίτερη έμφαση στο εμπορικό κομμάτι τους, αλλά και πίεση στα operations ώστε να τηρούνται οι ημερομηνίες.

Η τήρηση των ημερομηνιών προσέγγισης στα λιμάνια δεν είναι μόνο ζήτημα εκμετάλλευσης του μεγάλου πλοίου, αλλά και σημαντικότερο ζήτημα συγχρονισμού τους με τα μικρότερα πλοία που φέρνουν και παίρνουν κουτιά για άλλα περιφερειακά λιμάνια, όπου ακόμα χρησιμοποιείται το σύστημα hub and spoke, αν και το σύστημα αυτό σε πολλές περιπτώσεις τείνει να ξεπεραστεί. Τα μεγάλα πλοία κάνουν τις κύριες γραμμές και τα μικρότερα, feeders, διεκπεραιώνουν τη διανομή προς τα μικρότερα λιμάνια από όπου τα κοντέινερ θα προωθηθούν με τρένα, ποταμόπλοια και φορτηγά αυτοκίνητα στους τελικούς παραλήπτες. Ο συντονισμός όλων αυτών των λειτουργιών αποτελεί την πρόκληση για τον operator της τακτικής γραμμής, μια πρόκληση στην οποία σήμερα ελάχιστοι Έλληνες ανταποκρίνονται και αυτό είναι λάθος, διότι αυτοπεριορίζονται σε περιφερειακές δράσεις και όχι στα φορτία υψηλής αξίας που μπορούν να διεκδικούν υψηλότερους ναύλους, αποκλείμενοι ταυτόχρονα και από τομείς που θεωρεί αιχμή η Ευρωπαϊκή Ένωση και που ετοιμάζεται να επεν-



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

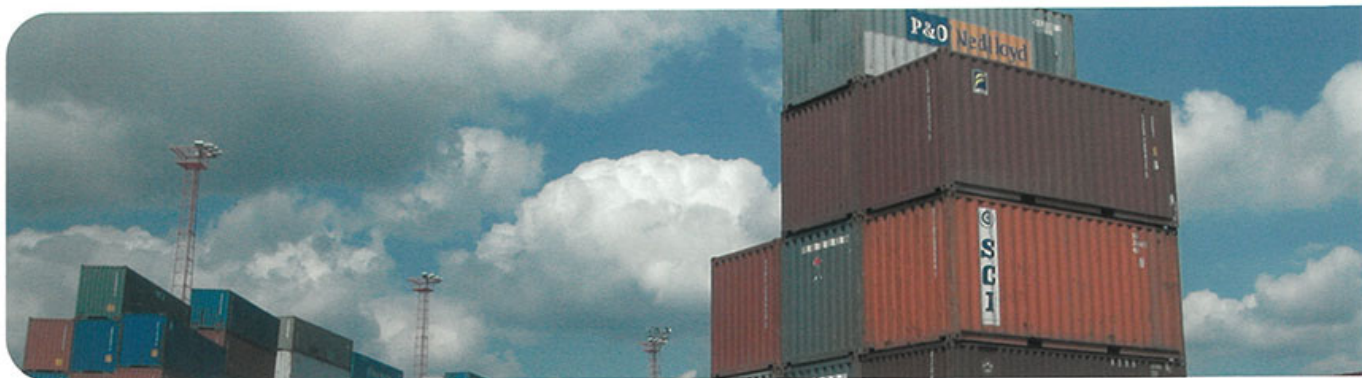
S.Daukanto 3, 92123 Klaipeda, Lithuania

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

info@towage.lt

www.towage.lt





δύσει πολλά κεφάλαια από τα διευρωπαϊκά δίκτυα στα αμέσως επόμενα χρόνια.

Μεταξύ κλασικής ναυτιλιακής δραστηριότητας και τακτικής γραμμής υπάρχει και μια άλλη ειδοποιός διαφορά. Στην πρώτη ο αντισυμβαλλόμενος είναι ο ναυλωτής, στη δεύτερη, το ευρύ κοινό. Κατά συνέπεια δεν υφίστανται όλοι αυτοί οι κίνδυνοι που συνδέονται με την οικονομική υπόσταση μιας άλλης επιχείρησης, αυτής του ναυλωτή. Η τακτική γραμμή έχει εκατοντάδες, αν όχι χιλιάδες, αντισυμβαλλόμενους, οι οποίοι μάλιστα στη μεγάλη τους πλειοψηφία δεν είναι μέλη του ναυτιλιακού κυκλώματος. Είναι εισαγωγείς και εξαγωγείς προϊόντων, κατά συνέπεια ο ναυτιλιακός κύκλος δεν επηρεάζει τα έσοδά τους σε μεγάλο βαθμό, οπότε δεν υφίσταται ο κίνδυνος εξάρτησης από κάποιον άλλο που υπόκειται στις ίδιες μεταβαλλόμενες συνθήκες όπως ο πλοιοκτήτης. Από την άλλη πλευρά, η τακτική γραμμή χρειάζεται περισσότερο κόσμο, έχει πολύ υψηλότερα πάγια έξοδα, και όπως είδαμε στο πρόσφατο παρελθόν, επηρεάζεται άμεσα από τις εργασιακές σχέσεις στα λιμάνια. Η λέξη «απεργία» στον κόσμο των τακτικών γραμμών έχει το ίδιο αποτέλεσμα με τη λέξη «έκρηξη» στον κόσμο των διυλιστηρίων πετρελαίου. Δημιουργεί υψηλό στρες και βάζει σε άμεση κίνηση σχεδιασμούς εκτάκτου ανάγκης, διότι τινάζονται στον αέρα οι μεταφορικές αλυσίδες που λειτουργούν μέσα από τις τακτικές γραμμές. Να μην εκπλαγούμε αν στο εγγύς μέλλον δούμε κοινοτικές ρυθμίσεις που θα κατατείνουν στο να ξεχωρίσουν τις επαγγελματικές διεκδικήσεις από τη λειτουργία κρίσιμων λειτουργιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, παρά τις όποιες αντίθετες φωνές στο Ευρωκοινοβούλιο.

Η συρρίκνωση του αριθμού των τακτικών γραμμών διεθνώς κατά τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια έχει οδηγήσει σε ένα σημαντικό βαθμό συγκέντρωσης διεθνώς, όπου το 80% των 130 εκατ. TEU μεταφέρεται από τις είκοσι μεγαλύτερες εταιρείες. Σ' αυτό

έχει συντελέσει και η αύξηση στη χωρητικότητα των μεγάλων πλοίων. Όμως, υπάρχουν ενδείξεις ότι ήδη η αγορά προβληματίζεται από τον υψηλό αυτό βαθμό συγκέντρωσης, τόσο σε επίπεδο Ε.Ε., για το ενδεχόμενο καταχρηστικών πρακτικών, όσο και σε επίπεδο εξυπηρέτησης πελατών που συχνά θεωρούν, λόγω της έλλειψης ευελιξίας, ότι συναλλάσσονται με το Δημόσιο και όχι με ιδιωτικό διαμεταφορέα. Είναι απολύτως αναγκαίο να διατηρείται το δικαίωμα επιλογής διαμεταφορέα από τον πελάτη χωρίς ο τελευταίος να φοβάται ότι αν διαμαρτυρηθεί, μπορεί να το μετανιώσει στην επόμενη μεταφορά που θα είναι υποχρεωμένος να κάνει με τον ίδιο, ελλείψει ανταγωνιστή.

Υπό αυτό το πρίσμα είναι θέμα χρόνου να μειωθεί ο βαθμός συγκέντρωσης με την είσοδο νέων παικτών, που θα δίνουν αυτή τη δυνατότητα στους μη ικανοποιητικά εξυπηρετούμενους πελάτες των τακτικών γραμμών. Η είσοδος αυτών θα βοηθήσει και στη σταθεροποίηση των ναύλων, οι οποίοι τα τελευταία δυο χρόνια έδειξαν σημαντικά υψηλότερες αυξήσεις από αυτές που δικαιολογεί ο πληθωρισμός, οι οποίες αποδόθηκαν σε καθυστερήσεις σε λιμάνια και στην αύξηση στην τιμή των καυσίμων.

Τέλος, δεν πρέπει να μας διαφεύγει το ότι οι αμερικανικές χρηματαγορές δικαιολογούν διπλάσια άντληση κεφαλαίων από εταιρείες που έχουν ως αντικείμενο τα logistics εν σχέσει με κλασικές ναυτιλιακές εταιρείες. Οι δεύτερες μετά βίας διεκδικούν επτά φορές τη μέση ετήσια κερδοφορία τους, ενώ οι πρώτες φθάνουν μέχρι και δεκατέσσερις φορές. Κάτι θα ξέρουν και αυτοί που ζούνε από τις επικερδείς τοποθετήσεις των κεφαλαίων τους. Σε γλώσσα που καταλαβαίνουμε, αυτό σημαίνει ότι το ασφαλιστικό premium το οποίο υπολογίζουν για τα ελεύθερα φορτηγά πλοία είναι ίσο προς το 100% των χρημάτων που διατίθενται να επενδύσουν. ☉





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)

Ο ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ CONTAINERSHIPPING

Το Container shipping παρουσιάζει διάφορες ιδιομορφίες όπως: πλοία γραμμής, σύντομη παραμονή στους λιμένες, ακριβή δρομολόγια, υψηλές ταχύτητες, σύγχρονα πλοία, γρήγορη ανάπτυξη των γιγαντιαίων πλοίων κλπ. Η εργασία αυτή συζητά το ανθρώπινο στοιχείο στη ναυτιλία με βάση το container shipping ως ένα ναυτιλιακό τομέα με ιδιαιτερότητες, χρησιμοποιώντας τις παραμέτρους και τους ορισμούς που αναπτύσσονται στο E.U./DG TREN project THALASSES καθώς επίσης και στους Clustered Fatigue Factors του U.S. Department of Transportation [2]. Τα στοιχεία προέκυψαν μέσω βιβλιογραφικής επισκόπησης και συνεντεύξεων περίπου 20 αξιωματικών, Dra's (Designated Persons Ashore) και δοκίμων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

α' μέρος

Των Γεωργίου Γκοτζαμάνη

Καθηγητή & διευθυντή Σχολής
Μηχανικών ΑΕΝ Μακεδονίας,

και Αριστοτέλη Νανιόπουλου

Καθηγητή τμήματος
Πολιτικών Μηχανικών ΑΠΘ



■ Εισαγωγή - μεθοδολογία

Εν περιλήψει, μερικά κύρια σημεία στην εξέλιξη του containershipping:

- Στην αρχαιότητα υπήρξε μια εκτενής χρήση των αμφορέων στη μεσογειακή περιοχή για τη θαλάσσια μεταφορά υγρών προϊόντων, κυρίως ελαιόλαδου και κρασιού.
- Στα 1.830 μικρά εμπορευματοκιβώτια 5-10 τόνων που χρησιμοποιούνται στις σιδηροδρομικές μεταφορές της Αγγλίας, της Σιλεσίας και της Αμερικής για τη μεταφορά μεταλλευμάτων, άνθρακα κ.λπ.
- 26 Απριλίου 1956. Ο Malcolm McLean φόρτωσε το 1ο εμπορευματοκιβώτιο στο «Ideal X» (Tanker) από το λιμένα Νιούαρκ στο Χιούστον - 58x35 "cntrs. + κανονικό υγρό φορτίο.
- Το 1957-58 έξι ακόμα πλοία μετατρέπονται σε «Trailerships».

- Το «Ideal X» φορτώθηκε χρησιμοποιώντας γερανούς λιμένος, αλλά τα επόμενα πλοία είχαν ίδια μέσα φορτοεκφόρτωσης.
- 1960. Το «Santa Eliana» της Grace Lines έγινε 1ο πλοίο εμπορευματοκιβωτίων στο διεθνές εμπόριο, καθώς έπλευσε από το Νιούαρκ, Ν.Ι., στη Βενεζουέλα.
- 1960. Ο McLean μετονόμασε την επιχείρησή του σε Sealand Services Inc.
- Ο Οργανισμός Λιμένος της Νέας Υόρκης κατασκεύασε το Elizabeth Marine Terminal - 1ο αποκλειστικό τερματικό εμπορευματοκιβωτίων.
- 1966. Ο McLean κατασκευάζει τον πρώτο τερματικό σταθμό Container στο Ρότερνταμ.
- Απρίλιος 1966. SS Fairland - το υπερατλαντικό ταξίδι - από το Πορτ Ελίζαμπεθ στο Ρότερνταμ. Το φορτίο έφθασε στον προορισμό του 4 εβδομάδες νωρίτερα.
- 50 έτη μετά την πρώτη χρήση του εμπορευματο-

κιβωτίου στη ναυτιλία, τον Αύγουστο του 2006, πλέει το νεοκατασκευασθέν πλοίο μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων «Emma Maersk», με τα ακόλουθα κύρια στοιχεία:

Deadweight: 156.907 t

Χωρητικότητα: 11.000 - 13.000 TEUS

Μήκος: 397 m

Πλάτος: 56,40 m

Ύψος: 30 m

Πρόωση: 1 δίχρονη Wärtsilä 14RT-

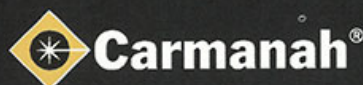
Flex96c, 109.000

HP συν 40.000 hp από πέντε

Caterpillar 8M32

Ταχύτητα: 25,5 Kn

Πλήρωμα: Το σκάφος παρέχει ενδιαιτήση για 30 ανθρώπους, αν και το κανονικό πλήρωμα είναι μόνο 13 (αξιωματικοί και πλήρωμα).



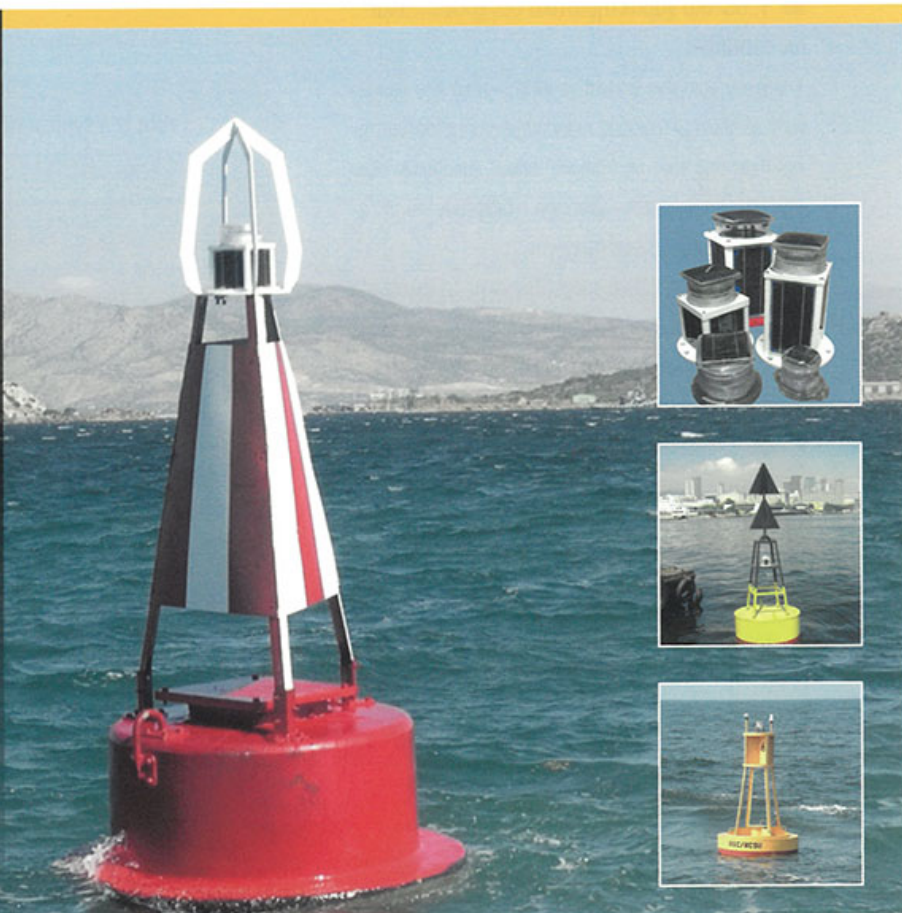
Compact, rugged and reliable Carmanah's solar-powered LED marine lanterns are the world's most advanced solution for marine navigation and channel/hazard marking applications.

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

Our lights offer:

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

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



CHANGE THE WORLD WITH US™

Θα είναι το M/S «Emma Maersk» η έναρξη μιας νέας ανάπτυξης προς τα 18.000 TEU Malacca-Max, πιθανώς το απόλυτα μέγιστο πιθανό μέγεθος πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων; Πάντως, από τη βιομηχανία συζητούνται οι τεχνολογικές προκλήσεις που αντιμετωπίζονται συνολικά για τέτοιου εξαιρετικά μεγάλου μεγέθους πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Η ανάγκη για τις οικονομίες κλίμακας υπαγορεύει μιαν αυξανόμενη τάση στο μέγεθος του πλοίου προκειμένου να μειωθούν οι δαπάνες, ενώ η σύγχρονη τεχνολογία επιτρέπει την κατασκευή των γιγάντων. Η ερώτηση που τίθεται είναι: Μπορεί ο άνθρωπος να ακολουθήσει και να αποκριθεί σε αυτόν το γιγαντισμό και πού αυτό έχει επιπτώσεις;

■ 1. Βασικά χαρακτηριστικά σύγχρονων πλοίων container

Υπάρχουν ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά που διακρίνουν τα πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων από τους υπόλοιπους τύπους εμπορικών σκαφών, που παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ανάλυση των ανθρώπινων στοιχείων.

Αυτά τα χαρακτηριστικά συσχετίζονται με τη φιλοσοφία της χρήσης εμπορευματοκιβωτίων, που χαρακτηρίζεται, μεταξύ των άλλων, από ταχύτητα, ασφάλεια φορτίου, ακριβή χρονοδιαγράμματα και είναι:

- Πλοία γραμμής
- Υψηλών ταχυτήτων
- Υψηλής τεχνολογίας
- Τάση γιγαντισμού

Τον Ιούλιο του 2006 ονόμασε στον Πειραιά ένα σκάφος αντιπροσωπευτικό των ανωτέρω χαρακτηριστικών (το μεγαλύτερο πλοίο μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων εκείνη την περίοδο), το «Postpanamax CV Cosco Hellas» με τα ακόλουθα κύρια στοιχεία:

Deadweight: 107.200 t

Capacities: 9.469 TEUS

Length: 350,57 m



Breath: 47,80 m

Depth: 27,30 m

Propulsion: 1 δίκρονη μηχανή MAN B&W 12K98MC 101.640 HP

Speed: 25,9 Kn

Crew: 24 Persons (officers and rating)

Στον table 1 παρουσιάζεται ένα χαρακτηριστικό πρόγραμμα του προαναφερθέντος πλοίου. Μια βασική παρατήρηση στον προαναφερθέντα πίνακα, που δε διαφέρει από άλλα προγράμματα πλοίων μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων, είναι η σύντομη διάρκεια ταξιδιού, 1 έως 10 ημέρες, αλλά και η σύντομη παραμονή στο λιμένα, 11 - 36 ώρες.

Table 1: A typical timetable of Cosco Hellas Source [COSCO]

Port	Arrival Date - Time	Departure Date - Time	Stay in Port	Voyage Port to Port duration
Shanghai	29/09/07 - 02.00	30/09/07 - 02.00	24 H	1 Day
Dalian	01/10/07 - 05.00	01/10/07 - 17.00	12 H	1/2 Day
Qingdao	02/10/07 - 10.00	02/10/07 - 23.00	13 H	1 Day
Ningbo	04/10/07 - 01.00	04/10/07 - 14.00	13 H	4 Days
Singapore	08/10/07 - 13.00	09/10/07 - 03.00	14 H	9 Days
Suez Canal	18/10/07 - 01.00	18/10/07 - 18.00	17 H	6 Days
Rotterdam	24/10/07 - 20.00	26/10/07 - 02.00	30 H	1 Day
Felixtowe	26/10/07 - 10.00	27/10/07 - 16.00	30 H	1 Day
Hamburg	28/10/07 - 16.00	30/10/07 - 04.00	36 H	1 Day
Antwerp	31/10/07 - 05.00	01/11/07 - 09.00	28 H	6,5 Days
Suez Canal	07/11/07 - 19.00	08/11/07 - 19.00	24 H	10 Days
Singapore	18/11/07 - 08.00	18/11/07 - 21.00	13 H	3 Days
Hong Kong	21/11/07 - 19.00	22/11/07 - 06.00	11 H	2 Days
Shanghai	24/11/07 - 02.00			

**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



2. Το ανθρώπινο στοιχείο (human element)

Αν και η ψυχολογία ασχολείται για περισσότερο από 100 έτη με την αλληλεπίδραση μεταξύ του ατόμου και των τεχνικών συστημάτων, ένας γενικός αποδεκτός καθορισμός του όρου του ανθρώπινου στοιχείου (HE) ή του ανθρώπινου παράγοντα (HF) λείπει ακόμα. Ένας ικανοποιητικός καθορισμός, κατά την άποψή μας, είναι ο ακόλουθος: «Ο όρος ανθρώπινο στοιχείο (ανθρώπινος παράγοντας) περιγράφει το συνδυασμένο αντίκτυπο μιας ομάδας προσωπικών χαρακτηριστικών και δυνατοτήτων και μια σύνθεση του υλικού, του λογισμικού, των όρων εργασίας και της οργανωτικής δομής για την εκτέλεση ενός καθήκοντος» (5).

Συνήθως ο όρος «ανθρώπινος παράγοντας» χρησιμοποιείται για ένα σύνολο στοιχείων, όπου, εν τούτοις, το καθένα αξίζει την ιδιαίτερη προσοχή. Παραδείγματος χάριν, η κούραση παίζει αναμφισβήτητα ένα σημαντικό ρόλο στα ατυχήματα. Το πλοίο απαιτεί μια λειτουργία 24 ωρών ανά ημέρα, έτσι είναι και η εργασία για το πλήρωμα. Τα αποτελέσματα της 24ωρης εργασίας και της διαστρέβλωσης των κανονικών εργασιμών ημερών των ανθρώπων στη ναυτιλιακή βιομηχανία απαιτούν περαιτέρω έρευνα [3]. Η ποιότητα των ναυτικών συσχετίζεται πολύ με τη γενική αποδοτικότητα των πλοίων. Δεν είναι απολύτως αλήθεια να ειπωθεί ότι τα υποβαθμισμένα πλοία έχουν πάντα και υποβαθμισμένους ναυτικούς, αλλά ένα υποβαθμισμένο πλήρωμα σχεδόν βεβαίως σημαίνει ένα υποβαθμισμένο πλοίο. Πάντως, μια γενίκευση εδώ είναι μάλλον επικίνδυνη.

Για τους σκοπούς της ανάλυσης είναι απαραίτητο να περιοριστεί ο αριθμός στοιχείων ανθρώπινου παράγοντα. Σύμφωνα με το πρόγραμμα THALASSES, η εργασιακή κουλτούρα στα πλοία μπορεί να περιγραφεί επαρκώς χρησιμοποιώντας 10 στοιχεία [2] που θα αναλυθούν αργότερα, χρησιμοποιώντας τα στοιχεία από δομημένες συνεντεύξεις με αξιωματικούς πλοίων container.

Αρχικά παρουσιάστηκε στους συμμετέχοντες ένας καθορισμός των δέκα στοιχείων ανθρώπινου παράγοντα και έπειτα εξηγήθηκε ο πίνακας των Clustered Fatigue Factors [3]. Ακολούθησε συζήτηση για να δηλωθούν οι, βασισμένες στην εμπειρία τους, από-

ψεις σχετικά με τα διάφορα στοιχεία και ζητήματα.

Ακολουθούν τα 10 σημαντικότερα στοιχεία ανθρώπινου παράγοντα όπως προσδιορίζονται και αναλύονται στο πρόγραμμα THALASSES και μια συνοπτική περιγραφή τους.

1. Οργανωτική δομή στο πλοίο

Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά γνωρίσματα της οργάνωσης εργασίας στα πλοία είναι η κατανομή των λειτουργιών. Μια άκαμπτη κατανομή μπορεί να οδηγήσει σε λιγότερη συνεργασία μεταξύ των μελών, την απομόνωση και ένα υψηλό επίπεδο αυτονομίας για τα μέλη του πληρώματος. Υψηλή αυτονομία σημαίνει και μεγάλη ανεξαρτησία για το ναυτικό στην παραγωγή των επιλογών. Δεδομένου ότι οι υπηρεσίες στη γέφυρα, στο μηχανοστάσιο αλλά και οι υπηρεσίες σε σχέση με τις Αρχές γίνονται όλο και περισσότερο ολοκληρωμένες (integrated), η ιεραρχία είναι λιγότερο σαφής και οι επικοινωνίες πιο σύντομες. Σε αυτήν την περίπτωση, η συνεργασία μεταξύ των crewmembers μπορεί να τείνει να είναι υψηλότερη.

2. Απαίτηση διανοητικής εργασίας

Η υγεία του ναυτικού υποβάλλεται σε ψυχοκοινωνικά φορτία. Η αυξανόμενη αυτοματοποίηση στο πλοίο έχει οδηγήσει σε μια μετατόπιση από την απαίτηση φυσικής εργασίας προς την απαίτηση διανοητικής εργασίας. Η απαίτηση διανοητικής εργασίας συσχετίζεται με τις αντιληπτικές-γνωστικές απαιτήσεις ελέγχου των τεχνικών συστημάτων. Μεγάλη απαίτηση διανοητικής εργασίας μπορεί να οδηγήσει στην κούραση και την πίεση για το ναυτικό.

3. Φυσικές καταστάσεις

Η ζωή του ναυτικού υπόκειται επίσης σε φυσικά φορτία, όπως υψηλές θερμοκρασίες, δονήσεις, θόρυβος και ακτινοβολία.

4. Χρόνος απασχόλησης

Ένα από τα κύρια στοιχεία των όρων απασχόλησης στα πλοία είναι ο χρόνος απασχόλησης. Στην ILO-conference τον Οκτώβριο του 1996 συντάχθηκε μια συμφωνία για τους χρόνους απασχόλησης. Ένας συνολικός μέγιστος χρόνος απασχόλησης 72 ωρών την εβδομάδα, που διαιρέθηκε σε 7 ημέρες, είχε την προτίμηση των κυβερνήσεων και των εργαζομένων. Αυτό νομοθετήθηκε στην Ε.Ε. με την



οδηγία του Συμβουλίου 1999/63/ΕΚ της 21ης Ιουνίου 1999.

5. Επίπεδα πληρωμής

Ένα άλλο κύριο στοιχείο των όρων απασχόλησης στα πλοία είναι το επίπεδο πληρωμών. Οι ναυτικοί έχουν σχετικά υψηλό εισόδημα σε σύγκριση με τα επαγγέλματα ξηράς. Αυτό το υψηλό επίπεδο πληρωμής είναι μια αποζημίωση για τους μήνες απουσίας από το σπίτι και ένα υψηλό επίπεδο υπερωριών.

6. Ανάγκη για την κατάρτιση και εκπαίδευση

Η χρήση των νέων τεχνολογιών στα πλοία οδηγεί σε πρόσθετες ανάγκες εκπαίδευσης για τους ναυτικούς, που πρέπει να λειτουργήσουν με αυτά τα νέα συστήματα. Αυτό σημαίνει ότι κάθε τόσο ο ναυτικός θα καλείται να πάρει μια σειρά μαθημάτων ή κατάρτιση στην εργασία με τα νέα τεχνολογικά συστήματα. Δεν προτιμούν όλοι οι ναυτικοί μια λειτουργία για την οποία απαιτείται υψηλό επίπεδο (συνεχούς) κατάρτισης και εκπαίδευσης.

7. Ανάπτυξη σταδιοδρομίας

Όταν ο ναυτικός επιλέγει την εργασία του, μια από τις πτυχές που λαμβάνει υπόψη είναι οι δυνατότητες για την ανάπτυξη σταδιοδρομίας μέσα στην επιχείρηση. Συμπεριλαμβανόμενη στην ανάπτυξη σταδιοδρομίας του ναυτικού είναι η δυνατότητα κατάρτισης που προσφέρεται από τη ναυτιλιακή εταιρεία.

8. Κοινωνικές επαφές

Οι νέες τεχνολογίες επικοινωνιών, όπως το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, το fax και η κινητή τηλεφωνία, έχουν βελτιώσει τη δυνατότητα για το ναυτικό να μείνει σε επαφή με την οικογένεια και τους φίλους του στην ξηρά.

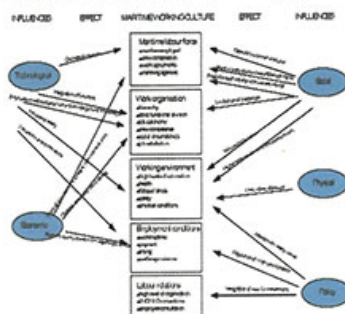
9. Ενσωμάτωση - ολοκλήρωση καθηκόντων, multi-skilling

Η αυτοματοποίηση μειώνει τον αριθμό επαναλαμβανόμενων καθηκόντων σε μια εργασία και καθιστά πιθανό να εκτελεστούν τα ίδια καθήκοντα με λιγότερους ανθρώπους. Λόγω της εφαρμογής των νέων τεχνολογιών στο πλοίο, διαφορετικές λειτουργίες είναι ολοκληρωμένες. Αυτό σημαίνει ότι οι ναυτικοί πρέπει να είναι σε θέση να εκτελέσουν διαφορετικές εργασίες στο πλοίο. Για να είναι σε θέση να εκτελέσει διαφορετικά καθήκοντα, ο ναυτικός πρέπει να είναι πολλών ειδικοτήτων.

10. Εργασιακές διαδικασίες

Η σημασία του ανθρώπινου στοιχείου στην πρόληψη και αποτροπή των ναυτικών ατυχημάτων και στην ελάττωση του κινδύνου ρύπανσης έχει αναγνωριστεί από τις κυβερνήσεις και τις οργανώσεις κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών. Μία από τις κύριες αιτίες για τα ναυτικά ατυχήματα είναι η έλλειψη εμπροχής σε εργασιακές διαδικασίες (ασφάλεια).

Figure 1: Βασικές επιρροές στη ναυτική εργασιακή κουλτούρα



Source: (2)

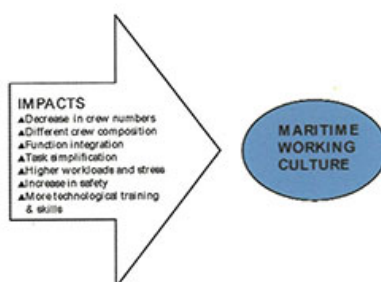
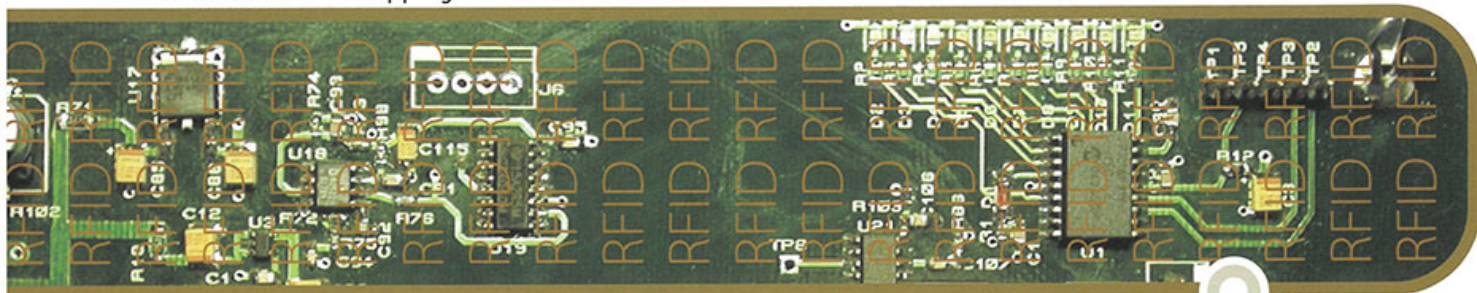


Figure 2 Technological effects on the maritime working culture

Η ναυτική εργασιακή κουλτούρα διαφέρει μεταξύ των διάφορων τομέων της ναυτιλίας (π.χ. πλοία μεταφοράς τυποποιημένων εμπορευματοκιβωτίων, δεξαμενόπλοια, φορτηγά χύδην φορτίου κ.λπ.) και επίσης στο πλαίσιο του ίδιου τομέα. Βρίσκεται κάτω από συνεχή εξέλιξη και αλλαγή δεχόμενη επιρροές, όπως τεχνολογική, οικονομική, κοινωνική, φυσική πολιτική. Το σχήμα 1 περιγράφει εν περιλήψει τις προαναφερθείσες επιρροές στην εργασιακή κουλτούρα στο ναυτιλιακό τομέα και το σχήμα 2 τις επιδράσεις της εφαρμογής των νέων τεχνολογιών. ©

ΑΝΑΦΟΡΕΣ

- [1] The disordered start of containerization, J. C. van Ham, J. C. Rijsenbrij, Maritime Transport III Barcelona 2006
- [2] THALASSES - EU/DG TREN project, Development of a framework for the assessment of the impact of new technologies in maritime transport: impacts on the human element Contr. No.: WA-97-SC-2108
- [3] The Human Factor, A report on manning, UK P&I Club
- [4] EU Council Directive 1999/63/EC of 21 June 1999
- [5] Zur Ermittlung von Unfallursachen und begünstigenden Faktoren fuer Unfaelle in der Seeschifffahrt. Jens Uwe Schroeder, Bergische Universitaet Wuppertal, 2003



Εφαρμογές της τεχνολογίας RFID στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων

Των Παναγιώτη Σ. Τσιλιγγίρη¹
και Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη²

Η τεχνολογία RFID (Radio Frequency Identification) αφορά συστήματα τα οποία εκπέμπουν την ταυτότητα αντικειμένων μέσω ραδιοκυμάτων. Αναγνώστες RFID (RFID readers) δέχονται δεδομένα αποθηκευμένα σε ετικέτες (tags) και τα μεταδίδουν σε ένα υπολογιστικό σύστημα χωρίς ανθρώπινη διαμεσολάβηση. Μια συνήθης ετικέτα RFID έχει μέγεθος περίπου όσο μια πιστωτική κάρτα (βλ. Σχ. 1).

Η ετικέτα περιλαμβάνει ένα μικροτσίπ συνδεδεμένο με μια κεραία ραδιοκυμάτων, η οποία με τη σειρά της είναι τοποθετημένη πάνω σε ένα πλαίσιο. Ένας αναγνώστης RFID έχει μία ή περισσότερες αντένες, οι οποίες εκπέμπουν ραδιοκύματα και λαμβάνουν πίσω σήματα από την ετικέτα. Η θεμελιώδης λειτουργία του RFID συνοπτικά έχει ως εξής: Αρχικά, ο αναγνώστης στέλνει ενέργεια στην ετικέτα για να την ενεργοποιήσει. Κατόπιν, η ενέργεια του αναγνώστη λαμβάνεται από την αντένα της ετικέτας και αξιοποιείται για να παρέχει ηλεκτρική ενέργεια στο μικροτσίπ, το οποίο αλλάζει το ηλεκτρικό φορτίο στην κεραία και μεταδίδει πίσω το δικό του σήμα. Έτσι, η ετικέτα στέλνει δεδομένα πίσω στον αναγνώστη. Τέλος, ο αναγνώστης αποκωδικοποιεί τις πληροφορίες και τις μεταδίδει στο κεντρικό υπολογιστικό σύστημα (βλ. Σχ. 2).

Η ανασκόπηση που κάναμε για συστήματα RFID σχετικά με την ασφάλεια εμπορευματοκιβωτίων βασίζεται σε έρευνα πολλών εφαρμογών στην πράξη. Τα κυριότερα πορίσματα της ανασκόπησης αυτής έχουν ως εξής:

- Οι εμπορικές εφαρμογές υπερισχύουν έναντι των ακαδημαϊκών. Παρά το ότι σε αρκετές από τις εφαρμογές συμμετέχουν πανεπιστημιακά ιδρύματα, η συντριπτική πλειονότητά τους αφορά εμπορικές εφαρμογές ιδιωτικών εταιρειών. Αυτό σε συνδυασμό με την επιτυχή έκβαση πολλών από αυτές υποδηλώνει ότι οι εφαρμογές RFID στη μεταφορά και διαχείριση Ε/Κ έχουν ευοίωνες προοπτικές.

- Η Ευρωπαϊκή Ένωση παρουσιάζει σημαντική χρονική υστέρηση στην προώθηση σχετικών εφαρμογών σε σχέση με τις ΗΠΑ. Η χρονική αυτή υστέρηση οφείλεται αφ' ενός στην έμφαση που δίνουν οι ΗΠΑ στην αποτροπή ενδεχόμενης τρομοκρατικής επίθεσης διά θαλάσσης και στο ότι οι Αμερικανοί επιχειρηματίες αποσκοπούν σε επιχειρησιακή - λειτουργική αριστεία μέσω της χρήσης RFID. Πάντως, τα τελευταία δύο-τρία χρόνια παρατηρούμε αξιόλογες ερευνητικές και επιχειρηματικές προσπάθειες εντός της Ε.Ε.

- Το βασικό κίνητρο για την εισαγωγή της τεχνολογίας RFID στα Ε/Κ είναι η ασφάλεια (security) και όχι η

1. Μεταπτυχιακού φοιτητή, Management Science & Engineering Dept., Stanford University, USA.
2. Καθηγητή, Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών, ΕΜΠ.

επιχειρησιακή αριστεία. Η χρήση της τεχνολογίας RFID στην εφοδιαστική αλυσίδα και στις μεταφορές είχε βασιστεί στην προοπτική ότι το RFID θα μπορούσε να προσφέρει «ορατότητα» στην εφοδιαστική αλυσίδα (supply chain visibility). Το όραμα είναι να οδηγηθούμε από μια δομή βασισμένη στην **πρόβλεψη ζήτησης** σε μια αλυσίδα εφοδιασμού βασισμένη στη **ζήτηση πραγματικού χρόνου** (real-time demand). Σε κάθε περίπτωση, στην περίπτωση της ναυτιλίας και των Ε/Κ, η ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων κυρίως ανακινεί τις σχετικές εξελίξεις.

• Η χρήση RFID στη μεταφορά Ε/Κ οφείλει να συνοδεύεται από επανασχεδιασμό των λειτουργικών διαδικασιών. Αυτή τη στιγμή η χρήση RFID στη μεταφορά Ε/Κ, όπου συναντάται, βρίσκεται είτε σε κατάσταση δοκιμής είτε αντικατάστασης της προηγούμενης τεχνολογίας και πρακτικής (βλ. Σχ. 3 και 4). Σε πολλές από αυτές τις εφαρμογές δεν έχει πραγματοποιηθεί ολοκληρωμένη επανασχεδιαση επιχειρησιακών διαδικασιών (business processes re-engineering).

Συνοπτικά, οι εφαρμογές RFID στη μεταφορά και διαχείριση Ε/Κ μπορούν να ταξινομηθούν ως εξής (βλ. Σχ. 5):

Αναγνώριση Ε/Κ (Container Identification). Στην πράξη, πολλές φορές τα intermodal containers έχουν πολλαπλούς αριθμούς αναγνώρισης. Επίσης, ακόμη και εάν ο αριθμός αναγνώρισης είναι μοναδικός, το αρμόδιο προσωπικό μπορεί να καταγράψει λαθεμένα αυτή την πληροφορία. Με την τεχνολογία RFID, η ταυτότητα του Ε/Κ μπορεί να αποθηκευθεί αυτόματα στην ετικέτα RFID σύμφωνα με τις επιταγές ISO αποτρέποντας λανθασμένες καταγραφές. Επίσης, το ID του Ε/Κ δεν πλαστογραφείται. Σε επίπεδο πρακτικής εφαρμογής, αναγνώστες τοποθετημένοι σε γερανούς, οχήματα ή λοιπούς εξοπλισμούς λιμένων καθιστούν εφικτή την αυτόματη καταγραφή του ID οιοδήποτε Ε/Κ καθώς αυτό φορτοεκφορτώνεται ή μεταφορτώνεται μέσα στο τέρμιναλ.

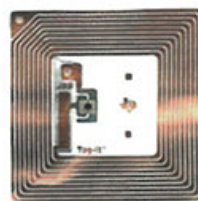
Αναγνώριση ανθρώπινου δυναμικού. Κάρτες αναγνώρισης RFID μπορεί να είναι το αντίδοτο στην πλαστογράφηση των ταυτοτήτων υπαλλήλων. Αυτές οι κάρτες μπορούν να αποθηκεύουν πληροφορίες όπως όνομα, φωτογραφία κ.ά., καθώς και πληροφορίες σχετικά με την εργασία, τη βάρδια κτλ. Σε ανεπάρκεια σημεία ο έλεγχος μπορεί να γίνει μέσω τηλεόρασης κλειστού κυκλώματος. Σε

επاندρωμένα σημεία το όφελος είναι εξίσου σημαντικό. Άλλο προσωπικό απαλλάσσεται από το άγχος του ελέγχου των διακριτικών σημάτων (κονκάρδων). Οι κονκάρδες RFID μπορούν να περιέχουν ακόμη και εξουσιοδοτήσεις ή άδειες.

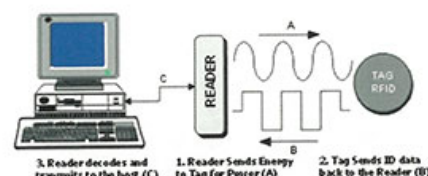
Πρόσβαση, έλεγχος και παρακολούθηση εξοπλισμού. Η ακριβής χωρική και χρονική παρακολούθηση εξοπλισμού οφείλει να αποτελεί μέρος ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης στόλου και πλατείας (fleet and yard management). Χρήση ετικετών RFID σε straddle carriers, τράκτορες, νταλίκες κτλ. καθιστούν εφικτή την παρακολούθηση του εξοπλισμού. Όσον αφορά την πρακτική εκτέλεση αυτής της λύσης στην πλατεία ενός τερματικού σταθμού Ε/Κ, ετικέτες RFID μπορούν να επικολληθούν ή να θαφτούν σε επιλεγμένα σημεία της πλατείας. Οι πληροφορίες μπορούν να μεταφερθούν στα γραφεία εργαζομένων μέσω ασυρμάτου LAN, το οποίο αποτελεί ήδη κοινοτοπία σε μοντέρνα τέρμιναλ. Επίσης, το RFID μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την πρόσβαση στον εξοπλισμό. Για παράδειγμα, μπορούμε να συνδυάσουμε εξοπλισμό RFID οχημάτων με κονκάρδες RFID εργαζομένων ώστε να βεβαιωθούμε ότι ο σωστός οδηγός οδηγεί το κάθε όχημα. Επίσης, κονκάρδες RFID μπορούν να διασφαλίσουν την απρόσβλητη χρήση εξοπλισμού με το να κλειδώνουν /ξεκλειδώνουν τον εξοπλισμό. Επιπροσθέτως, αναγνώστες τοποθετημένοι σε στρατηγικά σημεία πρόσβασης ελέγχουν την είσοδο/έξοδο στο λιμάνι.

Επόπτευση επιχειρησιακών δραστηριοτήτων (activity monitoring). Εκτός από τον εντοπισμό και έλεγχο υπαλλήλικου προσωπικού και εξοπλισμού, η χρήση RFID προωθεί την επόπτευση επιχειρησιακών δραστηριοτήτων σε πραγματικό χρόνο.

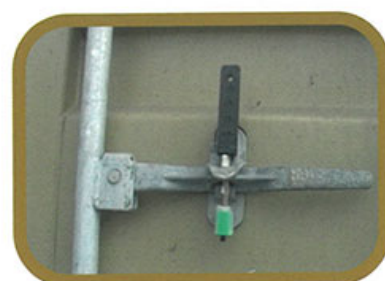
Ανάπτυξη συνεργιών με αισθητήρες. Η τεχνολογία RFID αναπτύσσει άριστες συνεργίες με αισθητήρες. Οι ενεργές (active) ετικέτες RFID μπορούν να φέρουν αισθητήρες, GPS, δορυφορικά συστήματα και άλλες προσθήκες. Ο συνδυασμός επιτυγχάνεται ως εξής: Οι αισθητήρες μετράνε τις τιμές συγκεκριμένων παραμέτρων που μας ενδιαφέρουν και η τεχνολογία RFID καταγράφει αυτές τις τιμές. Στις πραγματικές, ως επί το πλείστον στρατιωτικές, εφαρμογές που συναντήσαμε οι αισθητήρες καταγράφανε μεγέθη όπως υγρασία, φως, θερμοκρασία, ατμοσφαιρική πίεση, δονήσεις, ήχο, χημικά αντιδραστήρια, θέση (βλ. GPS) και κίνηση. Να σημειώσουμε ότι η σκέψη



Σχ. 1: Ετικέτα RFID



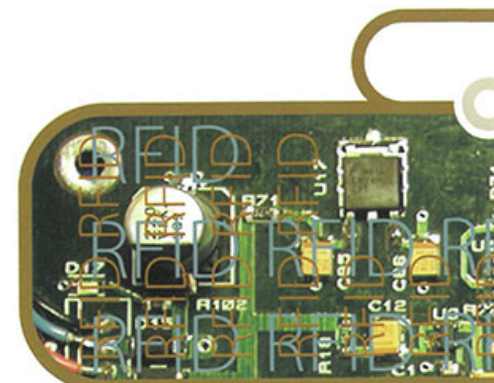
Σχ. 2: Πώς λειτουργεί το σύστημα RFID

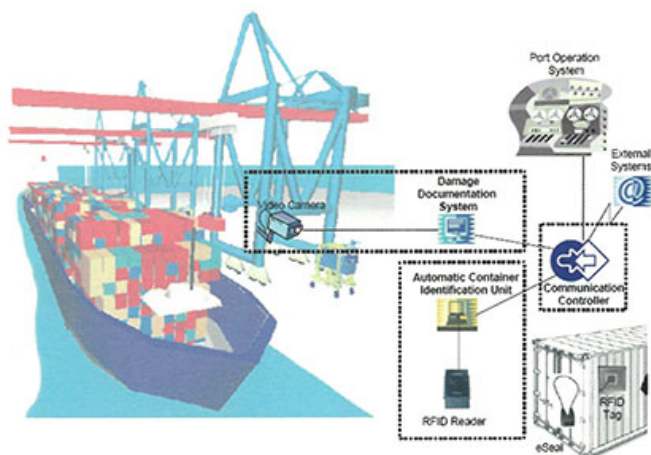
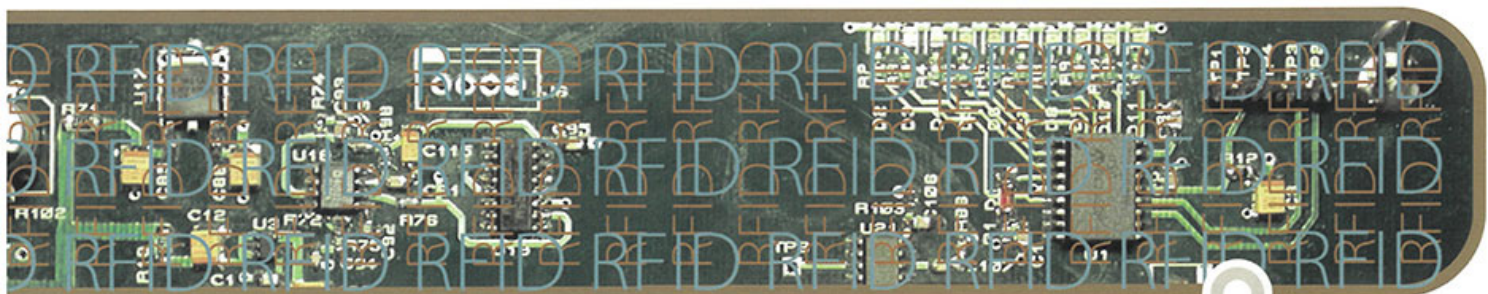


Σχ. 3: Μηχανική σφραγίδα



Σχ. 4: Ηλεκτρονική σφραγίδα





Σχ. 5. Σύστημα RFID σε ένα λιμάνι
(ευρωπαϊκό ερευνητικό πρόγραμμα CHINOS)

χρήσης αισθητήρων σε κάθε Ε/Κ είναι ανεδαφική, καθώς το συνιστάμενο κόστος των αισθητήρων είναι απαγορευτικό. Αφορά ειδικές κατηγορίες Ε/Κ, όπως

στρατιωτικά Ε/Κ υψηλής τεχνολογίας. Όταν η ετικέτα RFID ενός Ε/Κ εισέλθει στο πεδίο ενός αναγνώστη RFID, οι τιμές αυτών των παραμέτρων διαβιβάζονται στο σύστημα πληροφορικής του τέρμιναλ. Στη συνέχεια, και εάν αναγνωρισθούν μη χαρακτηριστικές τιμές, το υπολογιστικό σύστημα θα μπορούσε να αναγνωρίσει «ύποπτα» Ε/Κ και, μάλιστα, να ιεραρχήσει τον «ενδεχόμενο κίνδυνο» για καθένα από αυτά τα Ε/Κ ανάλογα με την απόκλισή τους από τις αποδεκτές τιμές.

Συλλογή και εξόρυξη δεδομένων (data collection & mining). Η τωρινή ανάλυση ρίσκου δεν αποτιμά λεπτομέρειες σχετικές με τα ακολουθητέα δρομολόγια σε παγκόσμιο επίπεδο, π.χ., τους λιμένες φόρτωσης, εκφόρτωσης και μεταφόρτωσης. Τεχνικές εξόρυξης δεδομένων αξιοποιούν τις πληροφορίες αυτές για την αναγνώριση «ύποπτων» Ε/Κ. Έτσι, ασυνήθιστο δρομολόγιο ή άλλα μη χαρακτηριστικά γνωρίσματα μεμονωμένων ή ομαδοποιημένων εμπορευματοκιβωτίων, τα οποία δε θα μπορούσαν να είχαν αλλιώς εντοπιστεί, πολύ πιθανά να αναγνωρισθούν μέσω τεχνικών εξόρυξης δεδομένων.

Απαρέγκλιτη τήρηση κανονισμών. Όλα τα παραπάνω

μπορούν να βοηθήσουν τους εμπλεκόμενους φορείς να συμμορφωθούν με τους διαρκώς αυξανόμενους, κανονισμούς ασφαλείας. Κάποιοι σχετικά νέοι κανονισμοί αναφέρονται ρητά στη χρήση RFID («Container Security Initiative», «Safe and Secure Tradelines» κ.ά.). Εν γένει, το RFID βοηθάει να ανταποκριθούμε στους αντικειμενικούς στόχους των νομοθετημάτων που αφορούν την ασφάλεια Ε/Κ.

Συμπερασματικά, η χρήση RFID παρέχει προοπτικές για μεγιστοποίηση της ασφάλειας των Ε/Κ. Η επιτυχία των πρώτων δοκιμών, κυρίως σε λιμένες, και οι ευοίωνες προοπτικές του RFID στην αλυσίδα εφοδιασμού γενικότερα δικαιολογούν μια συγκρατημένη αισιοδοξία για τις προοπτικές της χρήσης του RFID στο ναυτιλιακό κλάδο.

Βιβλιογραφικές αναφορές

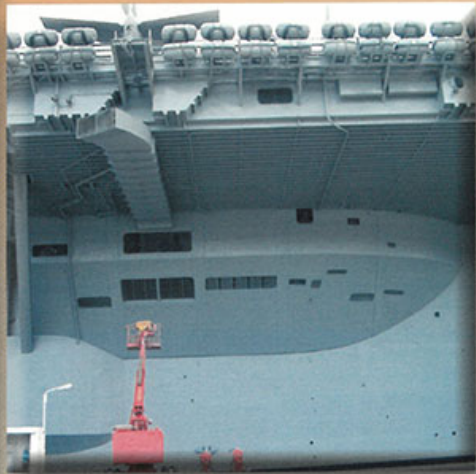
1. Tsilingiris, P., Psaraftis, H., and Lyridis, D. (2007a) RFID-enabled innovative solutions promote container security. Proceedings of the International Symposium on Maritime Safety, Security and Environmental Protection (SSE07), Athens, Greece.
2. Tsilingiris, P., Psaraftis, H. and Lyridis, D. (2007b) RFID in the ocean container transport. Proceedings of the 2007 Annual conference of the International Association of Maritime Economists (IAME 2007), Athens, Greece.



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



CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

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



Επενδύσεις στις αγορές ενέργειας και προοπτικές των πλοίων LNG



Ι Του Θεόδωρου Συριόπουλου Ι
Επικουρου καθηγητή Χρηματοοικονομικής,
τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών
Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

1. Εξελίξεις στις αγορές ενέργειας:

Πετρέλαιο vs φυσικό αέριο

Ο τομέας της ενέργειας βρίσκεται στο επίκεντρο των διεθνών γεωπολιτικών εξελίξεων τουλάχιστον κατά τη διάρκεια του τελευταίου αιώνα. Το αργό πετρέλαιο, ο λιγνίτης και το φυσικό αέριο αποτελούν βασικούς ενεργειακούς πόρους σε παγκόσμια κλίμακα. Ειδικότερα, η σημασία των προϊόντων αυτών είναι τέτοιας κρίσιμότητας που καλύπτει το μεν αργό πετρέλαιο ποσοστό 39%, το δε φυσικό αέριο ποσοστό 23% της παγκόσμιας ζήτησης για προϊόντα ενέργειας αντίστοιχα.

Οι παρατεταμένες περίοδοι έντονων διακυμάνσεων στις διεθνείς αγορές πετρελαίου είχαν αποτέλεσμα τη σταδιακή διαφοροποίηση των καταναλωτικών προτύπων, εξέλιξη που οδήγησε στην αυξημένη ζήτηση φυσικού αερίου. Τα πλοία που δραστηριοποιούνται στον τομέα μεταφοράς ενεργειακών προϊόντων, και ειδικότερα τα tankers και τα LNGs, παίζουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των ενεργειακών αγορών. Η μεταφορά των ενεργειακών προϊόντων διαμέσου θαλασσιών οδών παραμένει η πλέον αποτελεσματική επιλογή για τη διανομή ενεργειακών προϊόντων προς τους τελικούς χρήστες.



Σύμφωνα με το International Energy Outlook, η παγκόσμια κατανάλωση ενέργειας εκτιμάται ότι θα αυξηθεί σε ποσοστό 71% κατά την περίοδο 2003 με 2030. Ειδικότερα, για την ίδια περίοδο, η διεθνής κατανάλωση φυσικού αερίου αναμένεται να αυξηθεί με μέσο ετήσιο ρυθμό 3,6%, έναντι 2,4% για λιγνίτη και 1,4% για πετρέλαιο, αντίστοιχα. Σε κάθε περίπτωση, το φυσικό αέριο παραμένει από τις πλέον φιλικές προς το περιβάλλον πηγές ενέργειας. Ως αποτέλεσμα, το μερίδιο αγοράς του φυσικού αερίου στη συνολική διεθνή κατανάλωση ενέργειας (σε Btu) αναμένεται να αυξηθεί από 24% το 2003 σε 26% το 2030.

Σημαντική παράμετρος στις σχέσεις προσφοράς και ζήτησης των πηγών ενέργειας, όπως το φυσικό αέριο και το πετρέλαιο, είναι η διακύμανση της τιμής των προϊόντων αυτών. Η διαφορά στις τιμές φυσικού αερίου και πετρελαίου, που έχει παρατηρηθεί ιστορικά στο παρελθόν, σταδιακά περιορίζεται, καθώς οι τιμές φυσικού αερίου κινούνται ανοδικά με υψηλότερο ρυθμό από τις αντίστοιχες τιμές πετρελαίου.

Δεδομένου ότι το φυσικό αέριο και το αργό πετρέλαιο είναι καταναλωτικά υποκατάστατα αλλά και συμπληρωματικά προϊόντα ενέργειας, ενώ είναι ανταγωνιστικά στην παραγωγή, θα αναμενόταν οι τιμές των δύο αυτών προϊόντων να είναι άμεσα συσχετισμένες (όπως φαίνεται στο σχετικό διάγραμμα). Πιο πρόσφατα, όμως, εμφανίζονται συχνότερα περίοδοι που οι τιμές φυσικού αερίου αποκλίνουν σημαντικά από τις αντίστοιχες τιμές αργού πετρελαίου (όπως το 2001, 2003 και 2005). Η συμπεριφορά των τιμών φυσικού αερίου και αργού πετρελαίου συνδέεται άμεσα με τις συνθήκες προσφοράς και ζήτησης. Στο παρελθόν, σημαντικές μεταβολές στις τιμές πετρελαίου είχαν αντίστοιχη επίδραση στις τιμές φυσικού αερίου, αν και το αντίστροφο δεν έχει παρατηρηθεί. Η ασύμμετρη αυτή

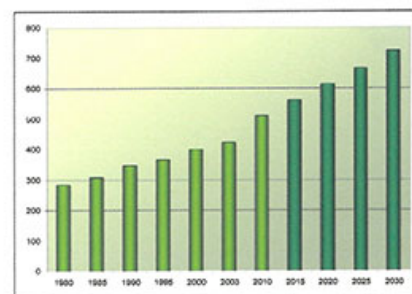
σχέση των τιμών ενδεχομένως αντανάκλα το αντίστοιχο μέγεθος της κάθε αγοράς. Η τιμή του αργού πετρελαίου καθορίζεται από τη διεθνή αγορά ενώ η αγορά φυσικού αερίου είναι περισσότερο γεωγραφικά κατακερματισμένη. Συνεπώς, οι μεταβολές στις τιμές φυσικού αερίου δε φαίνεται να έχουν σημαντική επίδραση στις αντίστοιχες διεθνείς τιμές πετρελαίου.

2. Ανάπτυξη και προοπτικές του τομέα των πλοίων LNG

Η αγορά του υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) αναμένεται να έχει συστηματικά αυξανόμενο ρόλο στην κάλυψη των μελλοντικών ενεργειακών αναγκών. Εντούτοις, η αλυσίδα προσφοράς είναι σύνθετη και τεχνολογικά απαιτητική, καθώς περιλαμβάνει: (α) Άντληση και υγροποίηση του φυσικού αερίου, (β) μεταφορά με ειδικά πλοία, (γ) διαχείριση και αποθήκευση σε κρυογενείς συνθήκες, (δ) μετατροπή και πάλι σε αέριο και μεταφορά στους τελικούς χρήστες.

Το κόστος ενός τυποποιημένου LNG tanker με δυνατότητα μεταφοράς 135.000 m³ κυμαίνονταν στα \$ 150 εκατ. το 2003, αρκετά χαμηλότερα δηλαδή από το μέσο κόστος των \$ 250 εκατ. στη δεκαετία του 1990.

Οι εκτεταμένοι τεχνολογικοί αυτοματισμοί και τα βελτιωμένα συστήματα πλοήγησης έχουν συμβάλει στον περιορισμό των απαιτήσεων σε έμπυχο δυναμικό για τα σύγχρονα tankers. Ο συνδυασμός τεχνολογικών βελτιώσεων και, παράλληλα, της υψηλότερης ζήτησης για φυσικό αέριο δημιουργούν τις συνθήκες για μια διεθνοποιημένη αγορά. Στους σημαντικούς παράγοντες για την ανάπτυξη της αγοράς φυσικού αερίου περιλαμβάνονται:



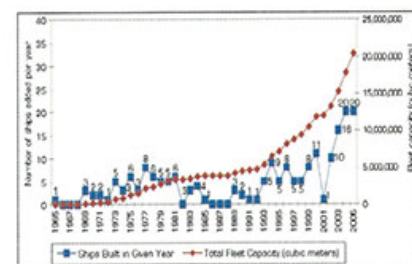
Διάγραμμα 1:

Παγκόσμια κατανάλωση ενέργειας, 1980-2030 (quadrillion Btu)



Διάγραμμα 2:

Τιμές αργού πετρελαίου (WTI) vs φυσικού αερίου (Henry Hub) Παγκόσμια κατανάλωση ενέργειας, 1980-2030 (quadrillion Btu)



Διάγραμμα 3:

Ανάπτυξη στόλου LNG, 1965-2006



• **Πτωτικά κόστη:** Το μοναδιαίο κόστος μεταφοράς εκτιμάται σε \$ 3/MMBtu – το σχετικό μέσο κόστος παρουσιάζει πτώση περί το 50% από τη δεκαετία 1990.

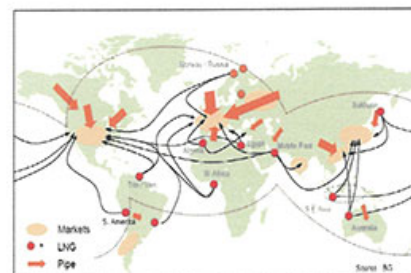
• **Άνοδος των παραγωγών στη Μέση Ανατολή:** Οι παραγωγοί LNG σε Κατάρ και Ομάν έχουν επιτύχει να παράγουν σε άκρως ανταγωνιστικά επίπεδα κόστους.

• **Κυριαρχία της αγορά των ΗΠΑ:** Οι εισαγωγές LNG στην αγορά των ΗΠΑ έχουν υπερδιπλασιασθεί από το 2003.

• **Διεθνοποιημένη αγορά:** Η Ιαπωνία και η Κορέα αποτελούν σημαντικά σημεία για την αγορά LNG, όμως η ταχεία ανάπτυξη της ατλαντικής λεκάνης διαμόρφωσε μια πραγματικά διεθνή αγορά LNG.

Με βάση τις διεθνείς τάσεις είναι ενδεχόμενο η ποσοστιαία συμμετοχή των LNG να διατηρηθεί σε σχετικά περιορισμένο επίπεδο στη συνολική αγορά φυσικού αερίου. Οι δύο κυριότερες αγορές αερίου (ΗΠΑ και Δυτική Ευρώπη) αναμένεται να βασισθούν σε επίγεια δίκτυα (αγωγούς) μεταφοράς φυσικού αερίου από σημεία διανομής όπως ο Κόλπος του Μεξικού, ο Καναδάς, η Βόρεια Αφρική και Ρωσία. Παρ' όλα αυτά, τα πλεονεκτήματα που έχουν τα LNG στην κάλυψη της αυξανόμενης ζήτησης και οι συνθήκες ασφάλειας που εξασφαλίζουν στην προσφορά φυσικού αερίου, γίνονται συστηματικά αντιληπτά. Στη διεθνή αγορά φυσικού αερίου δέκα χώρες καλύπτουν ποσοστό 79% των παγκόσμιων αποθεμάτων φυσικού αερίου.

Οι εξελίξεις στις υποκείμενες αγορές ενέργειας (πετρελαίου – φυσικού αερίου) και ειδικότερα στις τιμές των ενεργειακών προϊόντων επηρεάζουν άμεσα και τους μεταφορείς των προϊόντων αυτών, όπως τα πλοία LNG. Η αγορά των LNG χαρακτηρίζεται από ορισμένες δυσλειτουργίες, καθώς κυριαρχείται από περιορισμένο αριθμό μεγάλων ενεργειακών παραγωγών ή μακροπρόθεσμα συμβόλαια μεταφοράς (τύπου time-charter), αν και σταδιακά αυξανόμενης ευελιξίας στους όρους τους. Αν και η διεθνής αγορά LNG παρουσιάζει ρυθμούς ανάπτυξης τρεις φορές υψηλότερους συγκριτικά με την αγορά πετρελαίου, απαιτείται μια συστηματική



Διάγραμμα 4:

Προβλεπόμενες ροές διεθνών μεταφορών LNG

ροή σε νεοαναπηγηθέντα LNG πλοία και τερματικούς σταθμούς διανομής για να καλύψουν την ισχυρή ζήτηση. Ο παγκόσμιος στόλος LNG αριθμούσε 175 ενεργά πλοία το 2005 σε σχέση με 154 πλοία το 2004 αντίστοιχα, με 107 επιπλέον πλοία σε φάση ναυπήγησης (56 πλοία σε φάση ναυπήγησης το 2004). Η συνολική χωρητικότητα του ενεργού στόλου LNG αντιστοιχεί σε 20,6 εκατ. κυβικά μέτρα. Η συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για φυσικό αέριο από 125 τόνους ετησίως στο εκτιμώμενο ύψος των 200 τόνων ετησίως στο τέλος της δεκαετίας αναμένεται να έχει άμεσα θετική επίδραση στην περαιτέρω ανάπτυξη του στόλου των πλοίων LNG. Προβλέπεται η λειτουργία 340 πλοίων κατά το 2015, με μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης στόλου 9,2% μέχρι το 2010 και 4,2% μέχρι το 2015.

3. Σύνοψη

Η συνδυασμένη σχέση υψηλότερων τιμών φυσικού αερίου, χαμηλότερου ανά μονάδα κόστους λειτουργίας πλοίων LNG, και αυξανόμενων εισαγωγών φυσικού αερίου διαμορφώνουν ένα περιβάλλον που αναμένεται να έχει θετική επίδραση στην αύξηση του διεθνούς εμπορίου σε LNG. Στο πλαίσιο αυτό, τα πλοία LNG παίζουν καθοριστικό ρόλο στην εξομάλυνση ανισορροπιών της αγοράς φυσικού αερίου, καθώς η αποτελεσματική μεταφορά φυσικού αερίου συμβάλλει στη σύγκλιση προσφοράς και ζήτησης σε μακροπρόθεσμο επίπεδο ισορροπίας.

Οι προοπτικές των πλοίων LNG διαμορφώνονται ιδιαίτερα θετικές, καθώς παρατηρείται διεθνής στροφή προς πηγές ενέργειας φιλικότερες προς το περιβάλλον, όπως το φυσικό αέριο, ενώ νέοι διεθνείς παραγωγοί και χρήστες εμφανίζονται στον παγκόσμιο χάρτη. ☉

Πίνακας 1.

Παγκόσμια αποθέματα φυσικού αερίου

Χώρα	Κυβικά πόδια (τρισ.)	Ποσοστό (%)
Ρωσία	1.680	27,5%
Ιράν	971	15,9%
Κατάρ	911	14,9%
Σαουδική Αραβία	241	3,9%
Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα	214	3,5%
ΗΠΑ	193	3,2%
Νιγηρία	185	3,0%
Αλγερία	161	2,6%
Βενεζουέλα	151	2,5%
Ιράκ	112	1,8%
Σύνολο 10 πρώτων χωρών	4.819	78,8%
Λοιπές χώρες	1.293	21,2%
Σύνολο	6.112	100,0%



NEW YORK COLLEGE

ΗΜΕΡΕΣ ΚΑΡΙΕΡΑΣ

Το New York College προσκαλεί
εταιρείες & οργανισμούς
να συμμετάσχουν στη 14^η Διοργάνωση «Ημέρες Καριέρας» στις

14 & 15 ΜΑΪΟΥ, 2008

Αμαλίας 38, Σύνταγμα-Αθήνα
&
Κατσιμίδα 6, Θεσσαλονίκη

Αιτήσεις δεκτές έως: Παρασκευή 18 Απριλίου, 2008

Ελάτε να γνωρίσετε τους καλύτερους υποψηφίους !

Career Office

Amalias 38, Syntagma
tel. 210 3225961, fax. 210 3233337



Χορηγοί Επικοινωνίας

ΠΑΥΤΙΚΑ
ΕΡΩΝΙΚΑ

kariera.gr

Εκπαίδευση & Επαγγελματίες
ΚΑΡΙΕΡΑ

onLine

Capital.gr

TOYΡΙΣΤΙΚΗ

Capital A

Κεφάλαιο

metro

City Press

City ΚΑΡΙΕΡΑ

in.gr

Κηφισός

Τύπος Κηφισός

ΠΟΝΤΙΚΙ

look4studies.com

ΗΡΑΔΩΝΗ

ΗΡΑΔΩΝΗ

Metropolis

HR
PROFESSIONAL
The HR Manager's Tool

Elimination Units for Marine Oil Pollution [EU-MOP]

Αυτόνομα μικρά σκάφη για την αντιμετώπιση πετρελαιοκηλίδων

Των Νικολάου Π. Βεντίκου¹ και Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη²

Η δυνατότητα χρήσης ρομποτικών (μη επανδρωμένων) μονάδων για την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης από πετρελαιοειδή αποτελεί καινοτόμο πρόταση ικανή να συμβάλει σημαντικά στην αποτελεσματική προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών της Σχολής Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου ανέλαβε και ολοκλήρωσε με επιτυχία το συντονισμό του τριετούς ευρωπαϊκού ερευνητικού προγράμματος Elimination Units for Marine Oil Pollution (EU-MOP), στο οποίο συμμετείχαν 13 εταίροι από 7 ευρωπαϊκές χώρες. Το πρόγραμμα είχε κύριο στόχο τη μελέτη και παρουσίαση μιας νέας, ρεαλιστικής, αξιόπιστης και προηγμένης «συνολικής λύσης» για την καταπολέμηση των πετρελαιοκηλίδων στη θάλασσα.

Ειδικότερα, το έργο EU-MOP πέτυχε να διαμορφώσει μια εντελώς καινούργια ιδέα για την προστασία των θαλασσίων από το πετρέλαιο, προτείνοντας μικρά μη επανδρωμένα ρομποτικά σκάφη, τα οποία μπορούν να λειτουργήσουν σε πλατφόρμες τεχνητής νοημοσύνης και επιχειρησιακών τακτικών σμήνους για την αποδοτική συλλογή πετρελαιοειδών από τη θάλασσα. Το πρόγραμμα EU-MOP πέρα από την πλήρη ναυπηγική σχεδίαση μιας γκάμας από μικρά αυτόνομα σκάφη, κάλυψε ακόμη σημαντικά ζητήματα στρατηγικής και τακτικής διαχείρισης αντιρρυπαντικών επιχειρήσεων, όπως π.χ. αναλύσεις σεναρίων, θέματα εφοδιαστικής αλυσίδας, αποθήκευσης και συντήρησης, αναλύσεις κόστους - ωφέλειας κτλ.

► Η ανάγκη

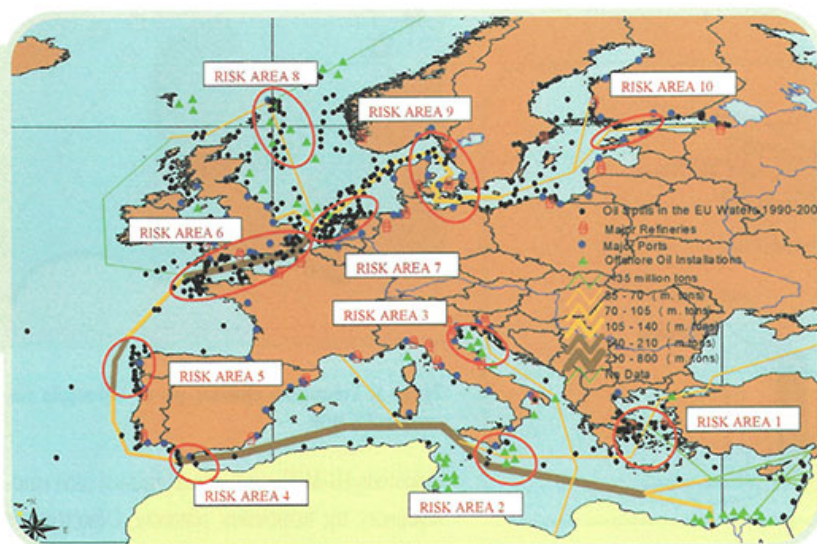
Η συνεχής ενίσχυση του θαλάσσιου εμπορίου σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο και η διαρκής επιβάρυνση του θαλάσσιου περιβάλλοντος με μικρότερες ή μεγαλύτερες πετρελαιοειδείς ρυπάνσεις καθιστούν επιτακτική την παρουσίαση προτάσεων ή τεχνολογιών ικανών για αποτελεσματική αντιμετώπιση των πετρελαιοκηλίδων. Αν μάλιστα προστεθεί η ιδιαίτερη προσοχή που δίνει τα τελευταία χρόνια η ναυτική βιομηχανία σε ζητήματα προστασίας του περιβάλλοντος και «πράσινων» μεταφορών, τότε η πίεση γίνεται ακόμα πιο έντονη για λύσεις που μπορούν να συμβάλουν ουσιαστικά και ρεαλιστικά στο συγκεκριμένο πρόβλημα - για λύσεις που μπορούν αποδεδειγμένα να δώσουν ικανοποιητικά αποτελέσματα υπό αντίξοες καταστάσεις και πραγματικές συνθήκες περιστατικών. Μέσα λοιπόν σε αυτό το απαιτητικό πλαίσιο και λαμβάνοντας υπόψη την καταγεγραμμένη προτίμηση της Ευρωπαϊκής Ένω-

1. Λέκτορα, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, ΕΜΠ.

2. Καθηγητή, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, ΕΜΠ.

σης (μέσω της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Θαλάσσιας Ασφάλειας, EMSA) για μηχανικά μέσα καταπολέμησης του πετρελαίου, η πρόταση EU-MOP φαίνεται να είναι ένας από τους πλέον υποσχόμενους τρόπους για τη συλλογή των πετρελαιοειδών από τη θάλασσα.

Το Σχήμα 1 δείχνει τις επικίνδυνες περιοχές για διαρροή πετρελαίου στα ευρωπαϊκά ύδατα από πλοία και γενικότερα τις θαλάσσιες μεταφορές. Οι "υποψήφιες" περιοχές για χρήση και δράση των μονάδων EU-MOP προέκυψαν μετά από αναλυτική εφαρμογή μεθοδολογιών αναγνώρισης κινδύνων και υπολογισμού του ρίσκου τους από το Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών του ΕΜΠ.



Σχήμα 1: Περιοχές υψηλού ρίσκου για εμφάνιση πετρελαιοκηλίδων στα ευρωπαϊκά ύδατα.

► Σκάφη - μονάδες EU-MOP

Η σχεδίαση των ρομποτικών σκαφών EU-MOP ήταν μία από τις σημαντικές προκλήσεις του έργου. Η πολυπλοκότητα του προβλήματος της συλλογής πετρελαιοειδών από τη θάλασσα (βλέπε κίνηση και «γήρανση» κηλίδας), καθώς και η ανάγκη ικανοποίησης μιας σειράς από διαφορετικά σενάρια εφαρμογής της λύσης EU-MOP (είδος διαρρέοντος πετρελαίου, τύπος θαλάσσιας περιοχής, επικρατούσες καιρικές και κυματικές συνθήκες κ.λπ.) οδήγησαν τους 13 εταίρους του έργου να απορρίψουν την αρχή «one size fits all», δηλαδή ένα μέγεθος σκάφους EU-MOP να μπορεί να ικανοποιήσει όλες τις απαιτήσεις του προβλήματος.

Με αυτό το σκεπτικό λοιπόν σχεδιάστηκαν τρία διαφορετικά μεγέθη σκαφών: το μεγάλο (L), το μεσαίο (M) και το μικρό (S). Ειδικότερα για το μεγάλο και το μεσαίο μέγεθος μελετήθηκαν σε βάθος δύο ανεξάρτητες σχεδιάσεις για κάθε ένα από αυτά τα μεγέθη: Σχέδια δίγαστρου σκάφους τύπου catamaran και σχέδια πρωτότυπου συνδυασμένου σκάφους τύπου monocat. Για το μικρό μέγεθος σκάφος EU-MOP υπάρχει μόνο μία σχεδίαση, η οποία εξετάστηκε και είναι εντελώς διαφορετική από αυτές των μεγαλύτερων «αδελφών» του.

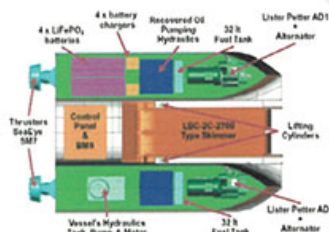
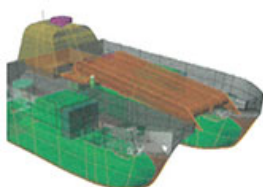
Όλες οι σχεδιάσεις των προαναφερόμενων μεγεθών/μοντέλων έπρεπε να είναι σε θέση να εκπληρώσουν συγκεκριμένες λειτουργικές και επιχειρησιακές προδιαγραφές. Παρακάτω αναφέρονται ενδεικτικά κάποιες από αυτές.

- Για τα μεγάλα μεγέθους σκάφη (ανεξαρτήτως τύπου) να μπορούν να λειτουργούν ικανοποιητικά (άρα να είναι αξιόπλοα κατά τη μετάβαση ή απομάκρυνσή τους από/προς την κηλίδα και κατά τη φάση περισυλλογής του πετρελαίου από τη θάλασσα) σε ανοιχτές θάλασσες και σε καταστάσεις θάλασσας έως και 4 (βλέπε κύματα ύψους 2 μέτρων). Επίσης έπρεπε να έχουν δυνατότητα αποθήκευσης και μεταφοράς περίπου 2 τόνων πετρελαιοειδών, υπήρχαν περιορισμοί μεγέθους λόγω της προϋπόθεσης μεταφοράς τους μέσα σε εμπορευματοκιβώτια, έπρεπε να εξασφαλίζουν αυτονομία ενέργειας για 24 ώρες κ.ά.

- Για τα μεσαίου μεγέθους σκάφη (ανεξαρτήτως σχεδίασης) να μπορούν να ανταποκρίνονται αξιόπιστα και στις δύο φάσεις λειτουργίας τους (πλεύση και περισυλλογή πετρελαίου στη θάλασσα) σε ανοιχτές θάλασσες και παράκτιες περιοχές και σε καταστάσεις θάλασσας τουλάχιστον έως 3 (με στόχο την κατάσταση θάλασσας 4). Επίσης, έπρεπε να έχουν δυνατότητα αποθήκευσης και μεταφοράς περίπου 1,3 τόνου πετρελαιοειδών, υπήρχαν περιορισμοί μεγέθους λόγω της προϋπόθεσης μεταφοράς τους μέσα σε εμπορευματοκιβώτια, έπρεπε και αυτά να εξασφαλίζουν αυτονομία ενέργειας για 24 ώρες κ.ά.

- Τα μικρού μεγέθους σκάφη σχεδιάστηκαν να λειτουργούν ικανοποιητικά σε απολύτως ρηχά νερά (σημαντικός περιορισμός για το βύθισμά τους), μέσα σε λιμάνια, κάτω από αποβάθρες (σημαντικός περιορισμός για το συνολικό ύψος τους) και κυρίως σε κατάσταση θάλασσας 1. Επίσης έπρεπε να έχουν συγκεκριμένο είδος αντιρρυπαντικού εξοπλισμού (βλέπε δίσκοι - ελαιοσυλλέκτες), να έχουν τη δυνατότητα ταχύτατης εκφόρτωσης των συγκεντρωμένων πετρελαιοειδών, να εξασφαλίζουν αυτονομία ενέργειας 8 ωρών κ.ά.

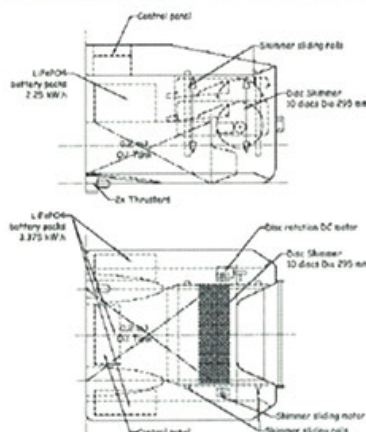
Ενδεικτικά παρουσιάζονται τα Σχήματα 2 έως 4 που δείχνουν τη διάταξη του μεγάλου δίγαστρου σκάφους EU-MOP (L - Catamaran), το μεσαίο σκάφος EU-MOP τύπου monocat (M - Monocat) και τη σχεδίαση του σκάφους EU-MOP μικρού μεγέθους (S model), αντίστοιχα.



Σχήμα 2: Σκάφος EU-MOP τύπου catamaran μεγάλου μεγέθους.



Σχήμα 4: Σκάφος EU-MOP μικρού μεγέθους.



Σχήμα 3: Σκάφος EU-MOP τύπου monocoat μεσαίου μεγέθους.

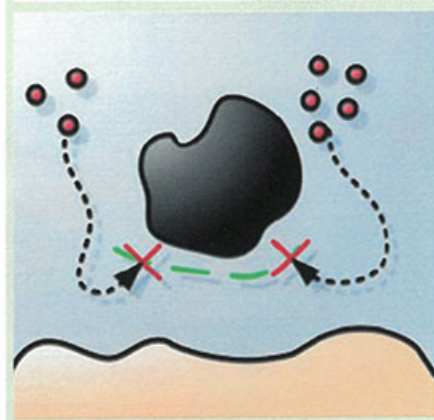
Strategy: 04-si-05-01 (strong interaction strategy for phase „move to known oil position“, part 1 „select target oil position“)

Short description:

- like strategy 04-wi-05-01
- units will move in formations

Requirements:

- absolute positioning syst.
- sensors for the movement in formations
- full information on position of oil slick(s)
- full information on static obstacles in the environment
- full information on endangered areas
- predefined virtual start line



Σχήμα 5: Στρατηγική σμήνους για τη λειτουργία των σκαφών EU-MOP.

Εξοπλισμός σκαφών EU-MOP

Ο τύπος catamaran των μεγάλων και μεσαίων σκαφών EU-MOP (για τη σχεδίαση και τις δοκιμές του οποίου συμμετείχαν ενεργά και το Εργαστήριο Μελέτης Πλοίου και Ναυτικής και Θαλάσσιας Υδροδυναμικής του ΕΜΠ) προβλέπει τη χρήση εξωτερικών αφαιρούμενων ποδών πρόωσης/κατεύθυνσης, ενώ η αντίστοιχη μέριμνα για τη σχεδίαση monocoat και για τα δύο μεγέθη σκαφών EU-MOP καταγράφει τη χρήση προστατευμένων αφαιρούμενων ποδών πρόωσης/κατεύθυνσης. Στα μικρά σκάφη EU-MOP προβλέπεται η χρήση 2 ολοκληρωμένων DC ή AC thruster – αυτό το είδος πρόωσης μελετήθηκε και κρίθηκε κατάλληλο για τις αποστολές που θα κληθούν να φέρουν σε πέρας τα EU-MOP S model.

Τα ρομποτικά σκάφη EU-MOP διαθέτουν πληθώρα χαρακτηριστικών τεχνητής νοημοσύνης, με αποτέλεσμα να μπορούν να συμμετέχουν και να διαμορφώνουν τακτικές και πρακτικές σμήνους (βλέπε ηγεσία, ανίχνευση, συνεργασία κ.λπ.). Για να μπορούν να επιτύχουν έναν τέτοιο σκοπό φέρουν ειδικά επιλεγμένο εξοπλισμό, δείγματα του οποίου αναφέρονται ενδεικτικά παρακάτω:

- DGPS.
- Σύστημα ανίχνευσης εμποδίων και αποφυγής συγκρούσεων.
- Βυθόμετρο.
- Ειδική πυξίδα.
- Αισθητήρες ή σύστημα αναγνώρισης πετρελαίου στο νερό.
- Διατάξεις ελέγχου για τη στάθμη στη δεξαμενή καυσίμων και στη δεξαμενή συγκέντρωσης των πετρελαιοειδών που συλλέγονται από τη θάλασσα.
- Σύστημα επικοινωνίας.
- Εγκατεστημένο υπολογιστικό σύστημα.

Στο Σχήμα 5 δίνεται μια από τις υιοθετημένες στρατηγικές σμήνους για τη λειτουργία και συνεργασία των μονάδων EU-MOP κατά την αντιμετώπιση πετρελαιοκηλίδων στη θάλασσα.

Η πρόταση EU-MOP χρησιμοποιεί μηχανικά μέσα καταπολέμησης της πετρελαιικής ρύπανσης. Ειδικότερα, τα μεγάλα και μεσαία σκάφη EU-MOP (και των δύο εναλλακτικών σχεδιάσεων) χρησιμοποιούν πτυσσόμενους ελαιοσυλλέκτες τύπου ζώνης/ταινίας (belt skimmer), ενώ το σκάφος EU-MOP μικρού μεγέθους είναι εξοπλισμένο με ελαιοσυλλέκτες τύπου δίσκου (disk skimmer). Σε κάθε περίπτωση υπήρξε ειδική μέριμνα ώστε να εξασφαλιστεί η μέγιστη δυνατή ικανότητα και απόδοση του επιλεγμένου εξοπλισμού σε μεγάλο εύρος πετρελαιοειδών και υπό πραγματικές συνθήκες επιχειρήσεων (βλέπε ανέμους, κύματα κτλ.).

Τα αποτελέσματα

Το σύστημα EU-MOP παρουσιάζει μια σειρά από καινοτόμα χαρακτηριστικά, που μπορούν να ενισχύσουν σημαντικά την καταπολέμηση της πετρελαιικής ρύπανσης στη θάλασσα και κατά συνέπεια την εικόνα και απόδοση της ναυτικής βιομηχανίας. Είναι ευέλικτο, έχει πολλαπλές επιλογές και εναλλακτικές για να μπορεί να ικανοποιήσει πειστικά ολόκληρο το εύρος σεναρίων εφαρμογής του, χαρακτηρίζεται από υψηλούς βαθμούς απόδοσης, και η χρήση αυτής της λύσης είναι φιλική προς το χρήστη και το περιβάλλον.

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



Οι τελευταίες ραγδαίες εξελίξεις στη μεταφορά ενεργειακών φορτίων έχουν άμεση επίδραση στον τρόπο διαχείρισης των αντίστοιχων πλοίων. Ο χρόνος είναι πλέον εξαιρετικά καθοριστικός παράγοντας. Σε σημείο εξοικονόμησης χρόνου έχει εξελιχθεί η διαδικασία πρόσδεσης των LNG's, LPG's & Tankers.

Ο συγκεκριμένος χρόνος, ξεχωριστός για κάθε πλοίο, τείνει να υποδιπλασιαστεί εάν αντικατασταθούν τα συρματόσχοινα πρόσδεσης με **ιδίας διαμέτρου σχοινιά επιφανείας, τα Kara Neema & KaraNeema Plus.**

Αντικαθιστώντας τα συρματόσχοινα με συνθετικά σχοινιά Kara, προκύπτουν σημαντικά οφέλη, τόσο χρονικά όσο και οικονομικά.

Χρονικά οφέλη:

- Ο χρόνος πρόσδεσης - απόδεσης μειώνεται περίπου κατά το ήμισυ.
- Κάθε λάντζα μπορεί να μεταφέρει δύο ή και τρία σχοινιά ταυτόχρονα (αντί ενός μόνο συρματόσχοινου).

- Οι κινήσεις γίνονται γρήγορα και με ασφάλεια μεγαλύτερη από οποιοδήποτε άλλο μέσο πρόσδεσης.

Οικονομικά οφέλη - «Ο χρόνος είναι χρήμα»

- Χρησιμοποιώντας KaraNeema περικλύονται σημαντικά τα έξοδα των stand-by ρυμουλκίων και όλα τα συναφή έξοδα των λιμένων. Το πλοίο χρησιμοποιεί ανάλογα και προς όφελός του τον κερδισμένο χρόνο.

- Η συντήρηση (maintenance) των σχοινιών αυτών είναι μηδενική. Σε αντίθεση με τα συρματόσχοινα, δε χρειάζονται επαναλύπανση ούτε φθείρουν τα μέρη/σημεία του πλοίου που «ακουμπούν» κατά τη λειτουργία τους.

Ασφάλεια:

Μία σημαντικότερη παράμετρος επίσης είναι και η ασφάλεια. Οι δείκτες ατυχημάτων κατατάσσουν

D. KORONAKIS S.A.

Kara Neema & KaraNeema Plus:

Ασφάλεια - οικονομία - ευκολία - οικολογία στα LNG - LPG - Oil tankers

τα σχοινιά φτιαγμένα από Dyneema SK75 ως τα πλέον ασφαλή παγκοσμίως.

Τα σχοινιά Kara Neema & KaraNeema Plus παρουσιάζουν πολύ σμαλό σπάσιμο, καθιστώντας τα έτσι ασφαλή και φιλικά προς τη χρήση.

Περιβάλλον - Οικολογία:

Τέλος, περιβαλλοντικοί περιορισμοί δυσκολεύουν τους χρήστες συρματόσχοινων. Τα ειδικά γράσα που πρέπει πλέον να χρησιμοποιούνται είναι ακριβά. Τα σχοινιά Kara Neema & KaraNeema Plus δεν επιβαρύνουν το περιβάλλον ενώ τα προβλήματα λόγω σκουριάς, τριψίματος, τραυματισμού από σπασμένα συρματίδια, βερινών κ.λπ. των συρμ/νων ανήκουν στο παρελθόν.

Συμπεράσματα:

1. Απαραίτητη κρίνεται η αντικατάσταση συρματόσχοινων πρόσδεσης από συνθετικά σχοινιά. Πολλά νέα ενεργειακά terminals δε δέχονται πλέον τη χρήση συρματόσχοινων.

2. Σε σχέση με άλλα συνθετικά σχοινιά, τα Kara Neema & KaraNeema Plus έχουν το ισχυρό πλεονέκτημα της χρήσης του ισχυρότερου νήματος του κόσμου (Dyneema). Το νήμα αυτό μας επιτρέπει τη διατήρηση της διαμέτρου του κάβου μας αυστηρά μέσα στα όρια της διαμέτρου του συρματόσχοινου, ενώ ταυτόχρονα ζυγίζει έως και 8 φορές λιγότερο από το αντίστοιχο συρματόσχοινο ίδιας διατομής και μας προσφέρει μεγάλο απόθεμα δυνάμεως ασφάλειας.

Δ. ΚΟΡΩΝΑΚΗΣ ΑΒΕΕ:

Τηλ.: 210-40.60.600

Email: koronakis@koronakis.gr

www.koronakis.gr

LALIZAS HELLAS S.A.:

Το μικρότερο Life jacket flashing light / safe light



Η Lalizas κατασκεύασε το μικρότερο λαμπάκι **Life jacket flashing light**

/ safe light. Είναι ένα μοναδικό προϊόν με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, το οποίο θα είναι διαθέσιμο στην αγορά τον Απρίλιο του 2008.

Ζυγίζει μόλις 40 gr, τοποθετείται εύκολα και είναι ειδικά σχεδιασμένο για να αντέχει οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες.

Τεχνικά χαρακτηριστικά

- Θήκη: (54x29x28) mm
- Βάρος: 40 gr
- Ένταση: Πάνω από 0,75 cd
- Διάρκεια: 8 ώρες συνεχούς χρήσης
- Διακόπτης: Manual off - Manual on
- Μπαταρία: Λιθίου.

LALIZAS HELLAS S.A.:

Τηλ.: 210-42.26.274

E mail: info@lalizas.com, www.lalizas.com

CASTROL MARINE: Πρώτη παράδοση βιο-αποικοδομήσιμων λιπαντικών

Η Castrol Marine ανακοίνωσε ότι επετεύχθη το αρχικό σημαντικό βήμα για την προώθηση της πρώτης, πλήρους σειράς βιοδιασπώμενων λιπαντικών ναυτιλίας στην αγορά με την τοποθέτηση μιας μεγάλης παραγγελίας για τον εφοδιασμό ενός δεξαμενόπλοιου της εταιρείας Chemmariner Shipping, τουρκικών συμφερόντων.

Ο κ. David Gilmour, γενικός διευθυντής πωλήσεων της BP-Castrol, τόνισε: «Αισθανόμαστε ιδιαίτερα χαρούμενοι με την ολοκλήρωση της πρώτης παραγγελίας που δεχτήκαμε από πελάτη μας για βιο-αποικοδομήσιμα λιπαντικά. Καθώς είμαστε στην αρχή της παρουσίασης στην αγορά αυτής της νέας σειράς προϊόντων, είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικό γεγονός για εμάς το έντονο ενδιαφέρον που έχουν προκαλέσει τα βιο-λιπαντικά στις τάξεις των πελατών μας. «Υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να έχουμε κάποιες σημαντικές εξελίξεις στο μέτωπο των "πράσινων προϊόντων" κατά τη διάρκεια των επόμενων ετών, συμπεριλαμβανομένων των νομικών απαιτήσεων και της "πράσινης αξιολόγησης" της εφοδιαστικής αλυσίδας». Ο κ. Gilmour πρόσθεσε: «Ορισμένες από τις επερχόμενες αλλαγές ενδέχεται να είναι επηρεασμένες από τη νομοθεσία σχετικά με την περι-

βαλλοντική απόδοση των πλοίων και τα αποκαλούμενα "πράσινα κίνητρα", ενώ άλλες θα έρθουν στο προσκήνιο λόγω της αυξανόμενης πίεσης που θα ασκηθεί στις μεταφορικές εταιρείες να επιδεικνύουν "πράσινα" διαπιστευτήρια».

Η Chemmariner αρχικά θα χρησιμοποιήσει το προϊόν Biostat 220 της Castrol Marine στο στόλο των πλοίων της ως συνέπεια της δέσμευσής της προς το περιβάλλον. Το Biostat 220 είναι προϊόν της σειράς «Greendeck» βιο-διασπώμενων λιπαντικών της Castrol Marine που πρωτοεισήχθησαν στο χώρο της ναυτιλίας το 2007. Τόσο τα υδραυλικά λιπαντικά, τα λιπαντικά για τον κύριο άξονα και τα λιπαντικά για γραναζοκιβώτια (βαλβολίνες) όσο και τα γράσα είναι κατά 100% περισσότερο βιο-αποικοδομήσιμα σε σχέση με τα συμβατικά ορυκτέλαια.

Το πρώτο πλοίο που παρέλαβε φιλικά προς το περιβάλλον βιο-λιπαντικά ήταν το «Alfatem», ένα δεξαμενόπλοιο χωρητικότητας 6.753 dwt, χτισμένο το 2000, κατά την παραμονή του στο λιμάνι της Αμβέρσας. Ως μια επιπρόσθετη ψήφο εμπιστοσύνης προς τη σειρά προϊόντων «Greendeck», η Chemmariner Shipping ανέφερε ότι σχεδιάζει να χρησιμοποιήσει την πλήρη γκάμα των βιο-διασπώμενων προϊόντων

σε ολόκληρο το πρόγραμμα των υπό κατασκευήν πλοίων της. Το πρώτο από τα υπό κατασκευήν πλοία της που θα χρησιμοποιεί τα βιο-προϊόντα της Castrol Marine αναμένεται να είναι έτοιμο προς απόπλου αργότερα φέτος.

Συνολικά, πέντε καινούργια δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών είναι προγραμματισμένα για παράδοση μεταξύ 2008 και 2010. Σε όλα αυτά τα πλοία, τα υδραυλικά συστήματα καταστρώματος, τα γραναζοκιβώτια και οι οπίσθιοι άξονες θα πληρωθούν με βιο-αποικοδομήσιμα λιπαντικά της Castrol Marine.

Ο κ. Serhat Toprak, τεχνικός διευθυντής της Chemmariner Shipping, επισήμανε: «Έχουμε δεσμευθεί να μεταφέρουμε χημικά προϊόντα σε όλα τα μήκη και πλάτη της υδρογείου με έναν οικονομικό, κοινωνικό, ηθικό και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο, και τώρα και στο μέλλον».



CASTROL MARINE

Τηλ.: 210-45.82.533

E-mail: nellos.economopoulos@bp.com

www.castrolmarine.com

AUTOMATION & POWER CONTROL: Αυτοματισμός γεννητριών για πλοία και μεγάλα σκάφη αναψυχής

Επιτέλους ήρθε ο απόλυτος αυτοματισμός γεννητριών για πλοία και μεγάλα σκάφη αναψυχής.

Οι μονάδες 5510M, αναγνωρισμένες από το νορβηγικό νηογνώμονα DNV, διαθέτουν οθόνη για την απεικόνιση λειτουργικών παραμέτρων των Η/Ζ, την κατάσταση της εγκατάστασης και τυχόν συναγερμούς. Πέραν αυτού, με ένα σύστημα επιλογών (menu) απεικονίζονται εκτεταμένες μετρήσεις και στοιχεία για τον πετρελαιοκινητήρα και τη γεννητρία, όπως, τάση, ένταση, συχνότητα, στρωφές, πιέσεις, θερμοκρασίες κ.λπ.



Ο αυτοματισμός που παρέχεται από τη μονάδα περιλαμβάνει μεταξύ άλλων και:

- Παρακολούθηση παραμέτρων λειτουργίας μηχανών και γεννητριών, περιλαμβανομένων όλων των ασφαλιστικών διατάξεων και προστασιών.
- Αυτοματοποίηση των λειτουργιών των Η/Ζ (εκκίνηση, κράτηση, συγχρονισμός, παραλληλισμός κ.λπ.).
- Αυτόματο συγχρονισμό των Η/Ζ μεταξύ τους.
- Αυτόματη κατανομή του φορτίου μεταξύ των Η/Ζ.
- Ομαλή μεταφορά των φορτίων προς και από το κάθε Η/Ζ κατά την ένταξη και απομάκρυνσή του από την παραγωγή.
- Αυτόματο έλεγχο και κατανομή ενεργού και αέρ-

γου ισχύος.

• Έλεγχο για την ακολουθία της λειτουργίας πολλών μηχανών (sequencing) έτσι ώστε να εντάσσονται και αποδεσμεύονται Η/Ζ στη διαδικασία της παραγωγής αυτόματα και ανάλογα με την αιτούμενη κατανάλωση.

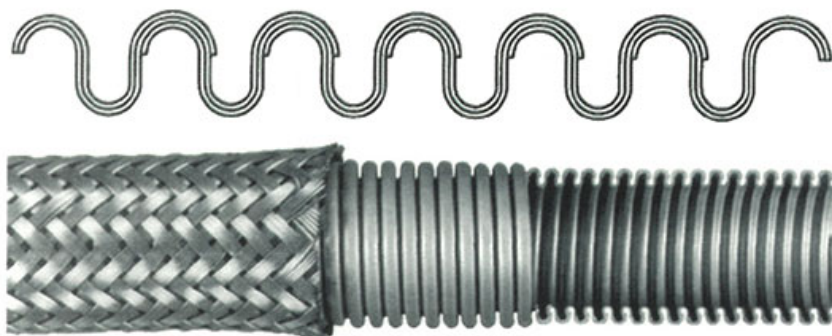
• Δυνατότητα ένταξης της συνολικής διαχείρισης της εγκατάστασης σε ένα σύστημα απόμακρης επιτήρησης (SCADA), που να προσφέρει απόλυτο έλεγχο με πλήρη πληροφόρηση.

Πλην των ως άνω, οι μονάδες 5510M παρέχουν εκτενείς ηλεκτρικές και μηχανικές προστασίες όπως π.χ. υψηλές θερμοκρασίες, χαμηλές πιέσεις/στάθμες υπερσυχνότητας και υποσυχνότητας, υπερένταση / υπόταση και πολλές άλλες.

AUTOMATION & POWER CONTROL

Τηλ.: 210-43.21.953, E-mail info@apc.com.gr

ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ ΑΒΕΕ CNC μηχανήματα κοπής



Η μακροχρόνια παρουσία της εταιρείας ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ ΑΒΕΕ στον τομέα της ναυτιλίας και βιομηχανίας πιστοποιεί την ποιοτική εξυπηρέτηση των πελατών της. Η εταιρεία δραστηριοποιείται στην κατασκευή και εισαγωγή ναυτιλιακών και βιομηχανικών ανταλλακτικών (ενώσεις, ροδέλες, ανοξείδωτα φίλτρα, μεταλλικές κατασκευές) και είναι αποκλειστική αντιπρόσωπος του ελβετικού οίκου BOA A.G. (ανοξείδωτοι διαστολικοί σύνδεσμοι, εύκαμπτοι ανοξείδωτοι σωλήνες, αντικραδασμικά) και του ισπανικού οίκου Montero S.A. (περμανίτες άνευ αμιάντου, σαλαμάστρες, θερμομονωτικά υλικά και υφασμάτινοι διαστολικοί σύνδεσμοι).

Σημαντική εξέλιξη στην ποιοτική οργάνωση και διεκπεραίωση της παραγωγής αποτελεί η χρήση CNC μηχανημάτων κοπής. Βασικά προϊόντα κοπής είναι τα παρεμβύσματα και οι ροδέλες από διάφορες α' ύλες (περμανίτες άνευ αμιάντου, γραφίτης, μikanίτης, λάστιχο, βελανιδόχαρτο, τεφλόν, πολυουρεθάνη κ.λπ.). Με την παραγωγή σε CNC μηχανήματα κοπής επιτυγχάνονται μεγαλύτερη ακρίβεια, υψηλότερη ποιότητα και μείωση στους χρόνους παράδοσης, παράγοντες οι οποίοι είναι καθοριστικοί στην ικανοποίηση των απαιτήσεων των πελατών με έμφαση την ανάγκη των τεχνικών τμημάτων για άμεση ανταπόκριση.

Η ελβετική εταιρεία BOA A.G. αποτελεί μία από τις πιο αξιολογές και ποιοτικές εταιρείες στο χώρο της. Τα προϊόντα εισάγονται και επεξεργάζονται στις εγκαταστάσεις στον Πειραιά σύμφωνα με τις τεχνικές προδιαγραφές και κατευθύνσεις της BOA A.G. Σε αυτό έχει συμβάλει ιδιαίτερα και η παρακολούθηση τεχνικών σεμιναρίων ανά τακτά χρονικά διαστήματα, που διοργανώνει ο ελβετικός οίκος.

Σημαντική είναι και η επιτυχής αποδοχή του ισπανικού οίκου Montero S.A. από την ελληνική αγορά με ιδιαίτερη έμφαση στους περμανίτες άνευ αμιάντου και τις σαλαμάστρες. Η Montero S.A. είναι πιστοποιημένη με ISO 9001 και διακρίνεται για τα ποιοτικά προϊόντα της και τις ανταγωνιστικές τιμές της.

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

ΜΕΤΑΛΛΟΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ ΑΒΕΕ

Τηλ.: 210-41.24.941

E-mail: metalloviotechniki@tee.gr, www.metalloviotechniki.gr

CARGO GEAR SRT LTD

Ποιοτικές υπηρεσίες αρμάτωσης και αφαρμάτωσης

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

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

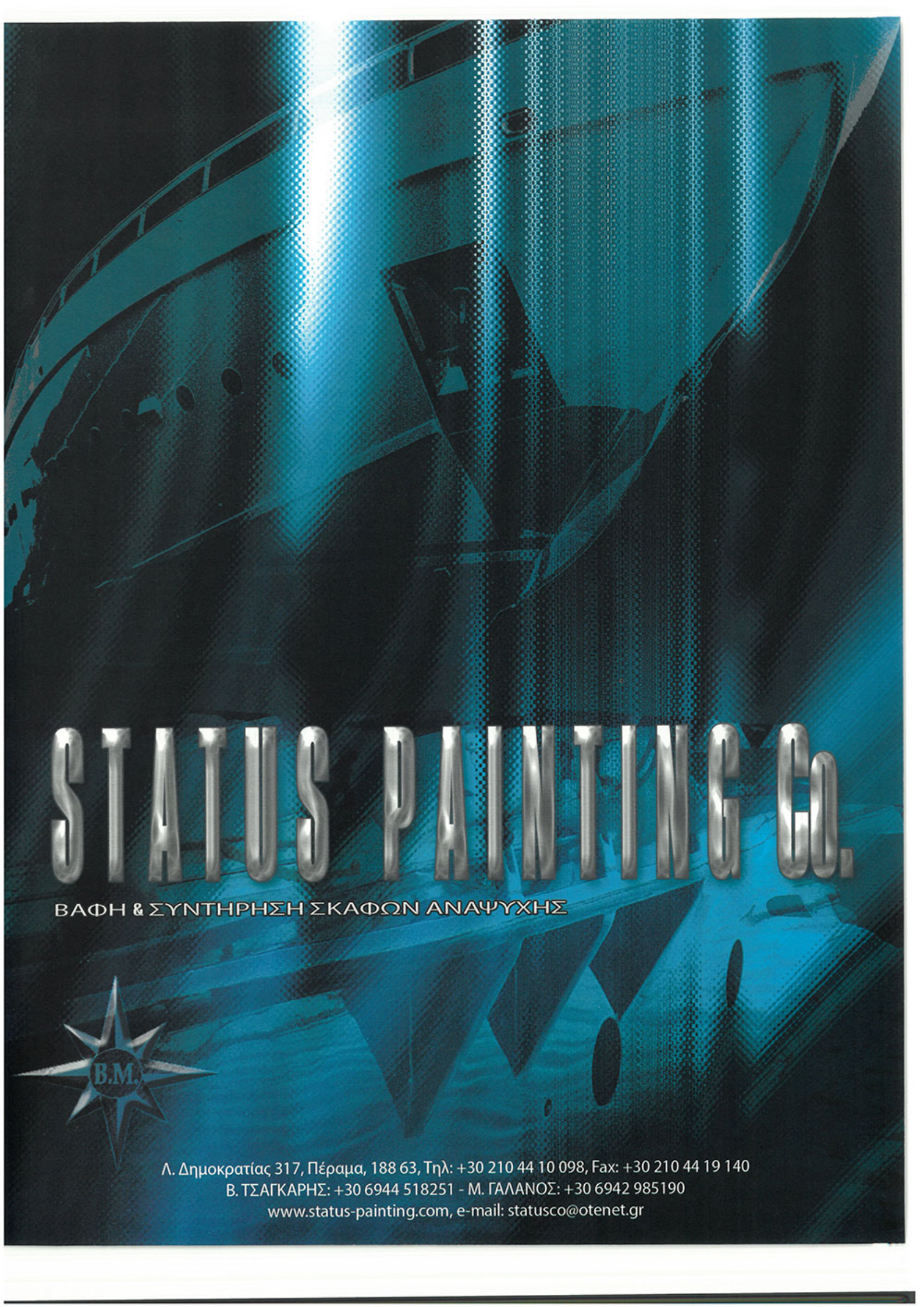
Οι εταιρείες μας **K. & A. Συνοδινός & Σια Ο.Ε.** και **Cargo Gear SRT Ltd**, με συνεχή παρουσία στο χώρο τα τελευταία 40 χρόνια, παρακολουθούν τις εξελίξεις αυτές και με τη μεγάλη συσσωρευμένη εμπειρία των τεχνικών τους είναι σε θέση να προσφέρουν ποιοτικές υπηρεσίες αρμάτωσης και αφαρμάτωσης, συντήρησης,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

CARGO GEAR SRT Ltd

Τηλ.: 210-41.70.709

E-mail: info@cargogear.gr, www.cargogear.gr





STATUS PAINTING CO.

ΒΑΦΗ & ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ



Λ. Δημοκρατίας 317, Πέραμα, 188 63, Τηλ: +30 210 44 10 098, Fax: +30 210 44 19 140
Β. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ: +30 6944 518251 - Μ. ΓΑΛΑΝΟΣ: +30 6942 985190
www.status-painting.com, e-mail: statusco@otenet.gr

VECOM MARINE ALLIANCE B.V.

Σύστημα καθαρισμού Exhaust Gas System Λύσεις για το περιβάλλον

Η εταιρεία Vecom Marine Alliance (VMA), πρωτοπόρος εταιρεία στην παρουσίαση φιλικών προς το περιβάλλον προϊόντων, προτείνει το σύστημα EGT για να κρατάει το Exhaust Gas System καθαρό με αποτέλεσμα αποφυγή προβλημάτων και καθαρότερη εκπομπή καυσαερίων προς το περιβάλλον.

Η VMA έχει γκάμα προϊόντων φιλικών προς το περιβάλλον υποστηριζόμενων από συστήματα δοσολογίας. Το σύστημα συνοδεύεται από το προϊόν Economizer Treat LT (low toxic) και αντικαθιστά το Soot Remover Powder και το Soot Remover Liquid.

Πριν από τη χρησιμοποίηση του συστήματος, η

VMA προτείνει καθαρισμό του Exhaust Gas System με το Gas Side Cleaner για συνεχή καθαριότητα στο μέλλον.

Η VMA με το σλόγκαν «Καθαρά πλοία - Καθαρές θάλασσες» (Clean Ships - Clean Seas) ξοδεύει το 5% για ανάπτυξη νέων προϊόντων, φιλικών προς το περιβάλλον.

VECOM MARINE ALLIANCE B.V.

c/o Unimarine Services Ltd

Τηλ.: 210-42.80.159

www.vecom-marine.com / www.unimarine.gr

info@unimarine.gr



HEMPEL (HELLAS) S.A.

Hempadur Fibre 4760:

Ένα κρυφό πλεονέκτημα για ορατή διαφορά

ρωγμές αποδεικνύουν σημαντικά βελτιωμένη απόδοση σε σχέση με τα συμβατικά εποξειδικά προϊόντα. Οι δοκιμές που πραγματοποιήθηκαν περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, τη δοκιμή ευκαμψίας άξονα (Mandrel Bend Test), τη δοκιμή αντοχής θερμικού κύκλου NACE TM 0304 και δοκιμές κρούσης.

Το Hempadur Fibre 4760 έχει λάβει την πιστοποίηση B1 του οργανισμού Norske Veritas (DNV). Η πιστοποίηση B1 είναι η καλύτερη κατάταξη που μπορεί να έχει μια επιστρώση δεξαμενής έρματος και είναι αναγνωρισμένη από το νορβηγικό πρότυπο για υπεράκτιες κατασκευές (Norwegian Offshore standard) NORSOK M501 - αναθεώρηση 5.

Συνιστώμενη χρήση

Το Hempadur Fibre 4760 παρατείνει τη ζωή του συστήματος επιστρώσης και ταυτόχρονα μειώνει την απαραίτητη συντήρηση στο εσωτερικό των δεξαμενών έρματος. Το Hempadur Fibre 4760 έχει σχεδια-

στεί για να αντέχει στο επιθετικό περιβάλλον μιας δεξαμενής έρματος, αλλά μπορεί να χρησιμοποιηθεί και για τις περισσότερες επιφάνειες ενός πλοίου.

Το πρώτο που περιέχει ίνες

Η HEMPEL είναι ο πρώτος κατασκευαστής που χρησιμοποιεί την τεχνολογία ινών στις προστατευτικές εποξικές επιστρώσεις δεξαμενών έρματος. Η ιδέα της προσθήκης ινών σε διάφορα υλικά για βελτιωμένη ευκαμψία και εσωτερική δύναμη είναι ευρέως διαδεδομένη. Τα αλεξίσφαιρα γιλέκα, η Φόρμουλα 1, τα διαστημικά σκάφη και τα υφαλοχρώματα της HEMPEL αποτελούν μόνο μερικά παραδείγματα «στιβαρών» προϊόντων με βάση τις ίνες.

HEMPEL (HELLAS) S.A.

Τηλ.: 210-41.43.400

E-mail: sales@gr.hempel.com

www.hempel.gr

Το Hempel's Hempadur Fibre 4760 είναι μια νέα εποξική επιστρώση, η οποία περιέχει συνθετικές ορυκτές ίνες με τη βοήθεια των οποίων μειώνονται σε μεγάλο βαθμό οι ρωγμές στις επιστρώσεις των δεξαμενών έρματος.

Η απουσία διάβρωσης στη δεξαμενή έρματος συνεισφέρει σημαντικά στη διάρκεια ζωής κάθε σκάφους, όμως το επιθετικό περιβάλλον στο οποίο συχνά είναι εκτεθειμένες οι επιστρώσεις αυτές προκαλεί ρωγμές στα άκρα και στις γωνίες, ιδιαίτερα όταν η επιστρώση έχει φιλμ υπερβολικού πάχους.

Το Hempadur Fibre 4760 έχει υποβληθεί σε εκτενείς δοκιμές, αφενός μέσα στην εταιρεία και αφετέρου σε κάποια από τα πλέον αναγνωρισμένα ινστιτούτα δοκιμών. Όλες οι μέθοδοι ελέγχου αντοχής στις

S. HILIOU LTD

Παγοβολή: Νέα μέθοδος καθαρισμού με πολλά πλεονεκτήματα



Η NCT ΕΠΕ είναι μια καινούργια εταιρεία του ομίλου Σ. ΧΙΛΙΟΥ ΕΠΕ με αντικείμενο εργασιών εισαγωγές, αντιπροσωπείες και εμπόριο μηχανημάτων υψηλής τεχνολογίας και συγκεκριμένα παγοβολών, καθώς επίσης και την παροχή υπηρεσιών καθαρισμού σε κτίρια, βιομηχανίες και πλοία.

Η παγοβολή είναι μια νέα μέθοδος καθαρισμού, που βασίζεται στη μετατροπή του υγρού CO₂ σε κομμάτια ξηρού πάγου, διαφόρων διαμετρημάτων. Η μέθοδος αυτή αναπτύχθηκε ως εναλλακτική στις υπάρχουσες παραδοσιακές μεθόδους, όπως οι αμμοβολές και οι υδροβολές. Τα πλεονεκτήματα της νέας αυτής μεθόδου είναι ότι με την πολύ χαμηλή θερμοκρασία των κομματιών του ξηρού πάγου, τα κατάλοιπα όλων των ειδών επιφανειών ψύχονται και αποκολλώνται αμέσως. Επίσης, τα κομμάτια του ξηρού πάγου που προέρχονται από το υγρό CO₂ δεν αφήνουν υπολείμματα παρά μόνο των αρχικών υλικών των επιφανειών που καθαρίζονται. Τέλος, είναι η πιο φιλική στο περιβάλλον μέθοδος καθαρισμού. Η γκάμα εφαρμογών αυτής της μεθόδου είναι

τεράστια: Σε θαλάσσια βιομηχανία, βιομηχανία τροφίμων, αεροναυπηγική, αυτοκινητοβιομηχανία, φαρμακοβιομηχανία, χημικές βιομηχανίες, διυλιστήρια, εκτυπωτικές εργασίες, σιδηροδρόμους, τρένα, αμαξοστάσια, αστικά λεωφορεία, ηλεκτρονικά, κομπιούτερ, πίνακες διανομής ηλεκτρικού ρεύματος, τηλεπικοινωνίες, βιομηχανίες πλαστικών, βιομηχανίες ξυλείας.

S. HILIOU LTD

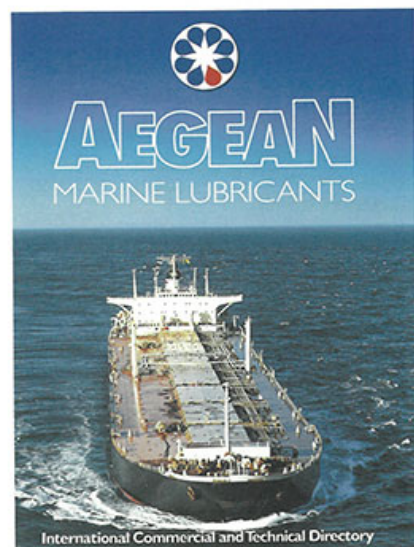
Τηλ.: 210-44.10.431

E-mail: info@hiliou.com

www.hiliou.com, www.s-hiliou.com

AEGEAN MARINE PETROLEUM S.A.

Πρωταγωνιστεί στον εφοδιασμό ναυτιλιακών καυσίμων



Η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Ν.Υ. εταιρεία **Aegean Marine Petroleum** και παγκόσμιος πρωταγωνιστής στον εφοδιασμό ναυτιλιακών καυσίμων, μετά την απόκτηση ενός από τα πλέον σύγχρονα εργοστάσια παραγωγής λιπαντικών στην Ελλάδα (πρώην εργοστάσιο της TEXACO), είναι σε θέση να εφοδιάζει τους πελάτες της με τα δικά της ναυτιλιακά λιπαντικά, υπό την εμπορική ονομασία **ALFA marine lubricants**.

Η **Aegean** παράγει επίσης και εφοδιάζει τα ναυτιλιακά της λιπαντικά και στη Σιγκαπούρη (IPL & OPL χύμα) συνεχίζοντας ταυτόχρονα να αναπτύσσει ένα δίκτυο παραγωγής-εφοδιασμών λιπαντικών ναυτιλίας στα βασικότερα λιμάνια παγκοσμίως.

Η αγορά των ναυτιλιακών λιπαντικών παραδοσιακά κυριαρχείται από πολυεθνικές εταιρείες, όμως η **Aegean** διαθέτει την τεχνογνωσία, τους απαραίτητους πόρους, τις υποδομές αλλά και το δυναμικό management για να πρωταγωνιστήσει στο απαιτητικό περιβάλλον της παγκόσμιας αγοράς των λιπαντικών ναυτιλίας, ώστε πάντοτε να αποτελέσει την ολοκληρωμένη και σίγουρη επιλογή του πλοιοκτήτη.

AEGEAN MARINE PETROLEUM S.A.

Τηλ.: 210-45.86.000

E-mail: marinelubs@ampni.com

www.ampni.com

ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΤΡΑΔΗΣ Νέα σύναψη συνεργασιών



Ο Όμιλος Εταιρειών Κατράδης, διεθνώς καταξιωμένος στη βιομηχανία των υψήλης ποιότητας και

προδιαγραφών καβών, συρματοσχοινίων και ανοδίων καθοδικής προστασίας, όπως και στο εκτεταμένο service, προέβη στη σύναψη συνεργασιών με εξειδικευμένους γνώστες των ανωτέρω προϊόντων, αναπτύσσοντας δραστηριότητα στα γνωστότερα λιμάνια παγκοσμίως. Διακρίνοντας τις ολοένα και αυξανόμενες απαιτήσεις της ναυτιλίας για ποιότητα καθώς και για ταχύτητα παράδοση και εξυπηρέτηση, αναζητά διαρκώς τη διεύρυνση και βελτιστοποίηση του παγκόσμιου δικτύου του, βρίσκοντας ακόμα πιο έμπειρους συνεργάτες, πιο εξειδικευμένο προσωπικό, καταλληλότερες και πληρέστερες εγκαταστάσεις και, ασφαλώς, παράγοντες με μακροχρόνια εμπειρία στη ναυτιλία. Ως εκ τούτου, ο όμιλος πέτυχε την ανανέωση του δυναμικού των συνεργατών του στις περιοχές των Fujairah και Dubai, οι οποίοι και αντικαταστάθηκαν από τη γνωστή σε όλους για την επιτυχημένη παρουσία της Seven Seas Shipchangers LLC. Επιπλέον, αντικατάσταση δυναμικού πραγματοποιήθηκε και στην περιοχή του Παναμά, με τη σύναψη συνεργασίας με την επίσης γνωστή αλλά πολλά υποσχόμενη MEC Group.

KATRADIS
MARINE ROPES INDUSTRY S.A.
Τηλ.: 210-40.60.329
E-mail: info@katradis.com
http://www.katradis.com

Franman LTD Μηχανήματα υδροβολής DEN-JET

Η εταιρεία Den-Jet Marine, ανταποκρινόμενη στις αυξανόμενες ανάγκες της ναυτιλίας, βελτίωσε όλη τη σειρά μηχανημάτων υδροβολής της εύρους από 350 έως 1.200 bars για εργασίες καταπολέμησης της διάβρωσης από το πλήρωμα. Υπ' αυτό το πρίσμα η Den Jet κατασκεύασε: Ειδικές μονάδες για container vessels αντιμετώπιζοντας τα προβλήματα χώρου, ειδικές μονάδες για τα product carriers με γνώμονα την ασφάλεια και ειδικά αξεσουάρ για bulkers για τον καθαρισμό ιζημάτων φορτίου.

Μόνο οι υδροβολές της Den-Jet είναι εξοπλισμένες με:

- Ενσωματωμένο σύστημα ψύξης της εμβολοαντλίας.
- Διπλό σύστημα φιλτραρίσματος νερού με δείκτες αλλαγής.
- Κοινή βαλβίδα εισαγωγής/εξαγωγής.
- Booster αντλία κινούμενη από τον άξονα της εμβολοαντλίας.
- Πιστόλια βάρους μόνο 3 kg με ειδικό σύνδεσμο ελεύθερης κίνησης της μάνικας.



- Ελαφρότερες και με ειδική εσωτερική επιφάνεια θερμοπλαστικές μάνικες για εφαρμογές χωρίς περιορισμούς.
- Δεξαμενή νερού με πλωτήρα για αποφυγή σπηλαιώσεως.

Όλες οι μονάδες συνοδεύονται από λεπτομερή και εύχρηστα εγχειρίδια χρήσης και πληρούν τις προδιαγραφές της Ε.Ε. («CE» mark).

FRANMAN LTD
Τηλ.: 210-95.32.350
E-mail: info@franman.gr
www.franman.gr

MAVICO ΕΠΕ Συνεργασία Mavico με τη Vianova Plant

Σε νέα συνεργασία προχώρησε η εταιρεία Mavico με τη Vianova Plant, η οποία είναι εξειδικευμένη στη μελέτη και προμήθεια εξ ολοκλήρου των εγκαταστάσεων των ναυπηγείων και λιμενικών εγκαταστάσεων, όπως μεταφορικά μέσα, γερανοί

προβλήτες, συστήματα διακίνησης, Panel lines, Treatment lines κ.λπ.

MAVICO ΕΠΕ
Τηλ.: 210-51.50.415
mavico@otenet.gr, www.mavico.gr



Italian design and technology to power your shipyard.



Vianova Plants srl - Via Puccini, 13. 33040 Campolongo al Torre, Italia - Tel +39(0)431 99005 - Fax +39(0)431 973496 - www.vianovaplants.com - info@vianovaplants.com



STAVROS KASSIDIARIS S.A.: Νέο 15 ppm Bilg Monitor

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

Την απαίτηση αυτή καλύπτει το monitor τύπου BilgMon 488. Είναι εξοπλισμένο με οθόνη LCD, με εύκολο προγραμματισμό και μικροεπεξεργαστή που αποθηκεύει όλα τα απαιτούμενα στοιχεία, ακόμη και μετά την αντικατάσταση του αισθητήρα μέτρησης. Η μονάδα διαθέτει σειριακή επικοινωνία για σύνδεση με εξωτερικό εκτυπωτή, μενού αυτοδιάγνωσης και λειτουργία για τον αυτοκαθαρισμό του αισθητήριου που βασίζεται στην αξιόπιστη μέθοδο μέτρησης IR.

Περιοχή μέτρησης: 0-30 ppm

Alarm1: 1-15 ppm ρυθμιζόμενο

Alarm2: Γενικό alarm

Τάση τροφοδοσίας: 110/220 Vac ή 24 Vdc

Καθαρισμός αισθητήρα: Έξοδος εντολών προς βαλβίδες

Προστασία: IP 65

Επικοινωνία: RS 232

Διαστάσεις: 210x200x100 mm (LxWxD)

Καθαρό βάρος: 2,30 Kg

Πιστοποιήσεις: US Coast Guard, DNV, NKK.

STAVROS KASSIDIARIS S.A.

Τηλ.: 210 - 46.36.000

Email: info@kassidiaris.gr, www.kassidiaris.gr

WARTSILA GREECE S.A.

Θερμική επεξεργασία στροφαλοφόρου άξονα ναυτικών μηχανών



Μία από τις δυσμενέστερες βλάβες που μπορούν να προκληθούν σε μια ναυτική μηχανή είναι η υπερθέρμανση κομβίου του στροφαλοφόρου άξονα. Το αποτέλεσμα μπορεί να περιλαμβάνει είτε ανάπτυξη ρωγμών είτε αύξηση της σκληρότητας του κομβίου είτε γεωμετρική παραμόρφωσή του ή συνδυασμό των παραπάνω περιπτώσεων. Στην περίπτωση όπου ο άξονας/κομβίο έχει επισκληρυνθεί ενώ δεν έχουν αναπτυχθεί ρωγμές στο κομβίο, ο επικρατέστερος τρόπος επισκευής είναι η θερμική επεξεργασία - ανόπτηση.

Τα βήματα με τα οποία εκτελείται η διαδικασία ανόπτησης αναφέρονται επιγραμματικά παρακάτω:

- Κάλυψη του κομβίου με ηλεκτρικά θερμαντικά στοιχεία.
- Μόνωση του κομβίου και θέρμανσή του σε συγκεκριμένη θερμοκρασία με προκαθορισμένο ρυθμό.

- Διατήρηση της θερμοκρασίας για συγκεκριμένο χρόνο.
- Μείωση της θερμοκρασίας στη θερμοκρασία δωματίου με προκαθορισμένο ρυθμό.

Εφαρμόζοντας τη μέθοδο θερμικής επεξεργασίας στροφάλου, αυξάνονται οι πιθανότητες επισκευής του μετά από εκτεταμένη βλάβη και επίσης διευκολύνεται η εκτέλεση μηχανουργικής κατεργασίας των κομβίων καθώς η σκληρότητα έχει επανέλθει στα αρχικά (χαμηλά) επίπεδα.

Η Wartsila αναλαμβάνει την εκτέλεση εργασιών ανόπτησης σε στροφαλοφόρους άξονες μηχανών όλων των κατασκευαστών.

WARTSILA GREECE S.A.

Τηλ.: 210-41.35.450

E-mail: Yiannis.christopoulos@wartsila.com

www.wartsila.com

Mitsubishi Heavy Industries - Turbotechniki Ltd - MEK Ltd

Παρουσίαση νέων τεχνολογιών



Γενική άποψη / Seminar attend

Ο παγκοσμίως φήμης και πρωτοπόρος στις τεχνολογικές εξελίξεις ιαπωνικός κατασκευαστικός οίκος Mitsubishi Heavy Industries, με τη συμμετοχή των εν Ελλάδι αντιπροσώπων του, Turbotechniki Ltd και MEK Ltd, διοργάνωσε στο ξενοδοχείο Ledra Marriott στις 19 και 20 Μαρτίου διήμερο τεχνικό σεμινάριο, με σκοπό την ενημέρωση των Ελλήνων τεχνικών των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στις νέες τεχνολογίες που εφαρμόζονται πλέον τόσο στις μηχανές εσωτερικής καύσεως, όσο και στους στροβιλοφυσήτρες που ο οίκος κατασκευάζει.

Από την ιαπωνική αντιπροσωπεία παρευρέθησαν, με επικεφαλής το γενικό διευθυντή κ. Tomoo Kuzu, οι κ. M.Okabe, K. Edo, Y. Imakiire, Teshima, T. Yamada και T. Yamamoto. Εκ μέρους της ιαπωνικής εταιρείας SOJITZ, η οποία ενεργεί ως παγκόσμιος διανομέας των προϊόντων της MHI, παρευρέθησαν ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος αυτής κ. S. Kawato καθώς και οι κ. S. Yamazaki, G. Kagra, A. Arita και H. Matsui. Από την κορεατική εταιρεία NIMAC παρέστη ο γενικός διευθυντής αυτής, κ. S. Namboku.

Την ελληνική αντιπροσωπεία εκπροσώπησε εκ μέρους της Turbotechniki Ltd ο διευθύνων σύμβουλος αυτής κ. Π. Παρασκευόπουλος, τη δε MEK Ltd ο διευθύνων σύμβουλος της κ. Σ. Φράγκου.

Παρευρέθη επίσης πλήθος αρχιμηχανικών και διαφόρων στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όσο και επιθεωρητών νηγινωμόνων, μηχανολόγων, ναυπηγών, κατασκευαστών και γενικών επιχειρηματιών και στελεχών που ασχολούνται με τεχνικά θέματα στο ναυτιλιακό χώρο.

Το σεμινάριο προλόγισε ο τεχνικός διευθυντής των εν Ελλάδι αντιπροσώπων της MHI, κ. Δ. Δάνος, ο οποίος αφού παρουσίασε τους εκπροσώπους, έδωσε το λόγο στο γενικό διευθυντή της MHI κ. T. Kuzu, ο οποίος και κήρυξε την έναρξη του σεμιναρίου.

Παρουσιάστηκαν από τους ομιλητές θέματα που αφορούσαν την εξέλιξη των ναυτικών μηχανών, τη λειτουργία αυτών σύμφωνα με τις τελευταίες απαιτήσεις

Υποδοχή προσκεκλημένων / Guests Reception





Ο κ. Τ. Κuzu Senior Manager της MHI, Mr. T. Kuzu Senior Manager of MHI



Οι κ. Σ. Φράγκος και Π. Παρασκευόπουλος, Managing Directors
S. Fragou and Mr. P. Paraskevopoulos, Managing Directors



Ο κ. Δ. Ι. Δάνος, Technical Manager / Mr. D.J. Danos Technical Manager

της MARPOL σε ό,τι αφορά τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, την εναλλακτική λειτουργία τους με φυσικό αέριο, καθώς και θέματα σχετικά με τις εξελίξεις στις σχεδιαστικές και κατασκευές των στροβιλοφυστήρων και την παραγωγή πλέον ηλεκτρικής ενέργειας από αυτούς με τη χρήση υβριδικής εφαρμοσμένης τεχνολογίας.

Μετά το πέρας των ομιλιών και παρουσιάσεων ακολούθησε συζήτηση, απαντήθηκαν ερωτήσεις και διευκρινίστηκαν ζητήματα τα οποία σχετίζονται με τις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις. Ακολούθησε δείπνο, κατά τη διάρκεια του οποίου έγιναν συζητήσεις όχι μόνο τεχνικού αλλά και γενικότερα ναυτιλιακού ενδιαφέροντος.

Την επόμενη ημέρα, 20 Μαρτίου, με την παρουσία και συμμετοχή των σχεδιαστών και τεχνικών διευθυντών της MHI έγινε στις νέες εγκαταστάσεις των εν Ελλάδι αντιπροσώπων Turbotechniki Ltd και MEK Ltd επίδειξη μέρους των νέων κατασκευών, καθώς και αποσυναρμολόγηση/συναρμολόγηση αυτών προς κατανόηση του τρόπου λειτουργίας και συντήρησής των.

Evolutionary pioneer and well World-wide known Japanese house Mitsubishi Heavy Industries, has organized in Ledra Marriott Hotel Athens, in participation with authorized work-shops Turbotechniki Ltd. and MEK Ltd., a two days technical seminar, on March 19th and 20th, in order to bring forward to Greek Shipping community the new applied technologies on their Internal Combustion Engines, (ICE), and Turbochargers.

Japanese house represented by Senior Manager Mr. Tomoo Kuzu and Mr. M.Okabe, Mr. Edo, Mr. Y.Imakiire, Mr. Teshima, and Mr. T.Yamamoto. SOJITZ MARINE & ENGINEERING Corp., an authorized distributor of MHI, be present by its President and Managing Director Mr. S.Kawato, as well as by Mr. S.Yamazaki, Mr. G.Karpa, Mr. A.Arita and Mr. H.Matsui. Korean firm NIMAC, represented by General Manager Mr. S. Namboku.

Greek, TURBOTECHNIKI Ltd. and MEK Ltd., represented by corresponding Managing Directors, Mr. P.Paraskevopoulos and Mr. S. Fragou,

Businessmen, Class Society Surveyors and a lot of Technical Managers, Superintendent Engineers as well as Mechanical Engineers, Naval Architects, and Managers from other shipping sectors dealing with Shipping Industry, attend the seminar.

Seminar prefaced by Mr. D.J.Danos, Technical Manager of TURBOTECHNIKI Ltd., and MEK Ltd., who soon as he has introduced all representatives, has request Mr.T.Kuzu to "open" the seminar.

Various issues concern the latest developments on their Internal Combustion Engines, (so called "UE-ECO TYPE ENGINES") and their operation, under the latest MARPOL requirements for exhaust gas emission control NOx, were presented, as well as the engines' operation with Gas, instead of H.F.O.

They were also presented new designs, and the latests developments in their Turbochargers, particularly the production of electrical energy, using HYBRID technology for gas emission control and Fuel savings too.

Soon after the presentation, questions answered and clarifications given for the latest applied technologies.

Technical seminar closed by dinner, where also discussed, not only technical matters, but interested general Shipping issues.

Next day, 20th of March, in participation with MHI designers and experts, a demonstration carried out in TURBOTECHNIKI'S Ltd. and MEK'S Ltd. new premises, in Shisto VIPA (Skaramanga), where Turbocharger, Ex. Valve, H.F.Oil pump dismantled and re-assembled in order participants to familiarize themselves with new Engines' components and understanding the working principals and their maintenance too. Ⓢ

Οι νέες εγκαταστάσεις της TURBOTECHNIKI Ltd και MEK Ltd στο Σχιστό ΒΙΠΑ /
/ TURBOTECHNIKI Ltd and MEK Ltd new premises in Shisto - VIPA



Παρουσίαση νέας τεχνολογίας στροβιλοφυστήρων /
/ Main Engine TC. Demonstration of new technologies



Νέες τεχνολογίες βαλβίδων εξαγωγής και αντλιών πετρελαίου /
/ Main Engine Ex. Valves and F.O. Pumps



Τιμητική βράβευση του Κοινοφελούς Ιδρύματος Αλεξάνδρου Σ. Ωνάση



Ο πρόεδρος του ΑΗΙ κ. Ι. Μαρκέτος απονέμει το βραβείο στον πρόεδρο του Ιδρύματος Ωνάση κ. Αντώνη Παπαδημητρίου.

Στο πρόσωπο του κ. Αντώνη Παπαδημητρίου τίμησε το American Hellenic Institute το Κοινοφελές Ίδρυμα Αλεξάνδρου Σ. Ωνάση για το εθνικό έργο που προσφέρει στη διάσωση της ελληνικής κληρονομιάς στον ελληνισμό για τρεις συνεχείς δεκαετίες.

Στη διάρκεια της βράβευσης, που έγινε στην Ουάσιγκτον παρουσία χιλιάδων επιφανών μελών και αντιπροσώπων από όλες τις ελληνικές κοινότητες της Βορείου Αμερικής, ο πρόεδρος του Αμερικανο-Ελ-

ληνικού Ινστιτούτου κ. Ι. Μαρκέτος ανέπτυξε το σκεπτικό για τη βράβευση του Ιδρύματος. Ο κ. Μαρκέτος, αφού αναφέρθηκε στην προσωπικότητα του κ. Παπαδημητρίου, ανέτρεξε στην ιστορία του Ιδρύματος τονίζοντας ότι δεν ανήκει μόνο στους Έλληνες της Ελλάδας ή της Αμερικής αλλά σε όλους τους πολίτες του κόσμου που μοιράζονται κοινές ιδέες και οράματα για τον πολιτισμό, την αλληλεγγύη, την ειρήνη, την παιδεία και τα ανθρωπιστικά ιδεώδη. ☉

FINITSI Industrial and Maritime Services: Εταιρεία κοινωνικής ευθύνης

Μία από τις βασικές πεποιθήσεις της FINITSI Industrial and Maritime Services είναι ότι η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της θα έχει τα βέλτιστα αποτελέσματα όταν συντελείται σε ένα εύρωστο κοινωνικά



περιβάλλον. Έχοντας ως στόχο, λοιπόν, τη σωστή λειτουργία της σε αρμονία με την κοινωνία, αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στα θέματα της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης. Διεκπεραιώνει τις δραστηριότητές της κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να εξασφαλίζει την προστασία του περιβάλλοντος και να προωθεί την κοινωνική ευθύνη. Συμβάλλει ενεργά σε ΜΚΟ, υποστηρίζοντας το έργο τους και ενθαρρύνοντας παρόμοιες πρωτοβουλίες. ☉

Συνεργασία μεταξύ New York College και University of Greenwich



Επεκτείνεται η συνεργασία μεταξύ των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων University of Greenwich και New York College με την έναρξη, τον Οκτώβριο του 2008, του νέου προπτυχιακού προγράμματος του βρετανικού πανεπιστημίου BA (Hons) Shipping Business Administration.

Το συγκεκριμένο πρόγραμμα σπουδών, που θα παρέχεται εξ ολοκλήρου στις εγκαταστάσεις του New York College στην Αθήνα, είναι τριετές και θα διδάσκεται στην αγγλική γλώσσα.

Επίσης, θα τελεί υπό τον πλήρη ακαδημαϊκό και ποιοτικό έλεγχο του University of Greenwich και θα

είναι ταυτόσημο του προγράμματος που παρέχεται από το βρετανικό πανεπιστήμιο στις εγκαταστάσεις του Maritime Greenwich campus-London-U.K.

Το πρόγραμμα απευθύνεται σε αποφοίτους λυκείου που επιθυμούν σπουδές υψηλού επιπέδου, απαραίτητες για επιτυχή καριέρα στην ελληνική ναυτιλία.

Σημειώνεται ότι με την απόκτηση του παραπάνω τίτλου σπουδών διασφαλίζονται πλήρως τα επαγγελματικά δικαιώματα των κατόχων του βάσει της οδηγίας 36/2005 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να απευθυνθείτε στο New York College, τηλ.: 210-32.25.961, e-mail: nycath@nyc.gr και gousopoulos@nyc.gr, www.nyc.gr ☉

Breaking all Records

With 550 ships worth more than US\$30 billion on order, a US\$10 billion modernisation programme and a fleet of over 3500 vessels, Greek owners are building an exciting future.

Join them!

Only at Posidonia

2-6 June 2008

Hellenikon Exhibition Centre, Athens, Greece

Posidonia  Ποσειδώνια
The International Shipping Exhibition

Organisers: Posidonia Exhibitions SA e-mail: posidonia@posidonia-events.com
www.posidonia-events.com

REGIONAL SALES REPRESENTATIVES

- **International sales** except those territories listed below: **Seatrade**, E-mail: sales@seatrade-global.com
- For **China**, including Hong Kong and Taiwan: **CMP Asia Ltd** E-mail: StellaFung@cmpasia.com
- For the **United States of America and Canada**: **CMP Princeton, Inc.** E-mail: posidonia@cmpprinceton.com
- For **Greece, Cyprus, Balkans, Russia, Ukraine and Latin America**, contact the Posidonia organisers direct.



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


STRATOS


inmarsat


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