



ΚΩΣΤΗΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ
«Στα Βαλκάνια δεν υπάρχει
το πνεύμα συνεργασίας και
η κουλτούρα ως προς τις
συνδυασμένες μεταφορές»

• **ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΣΕΜΠΟ:**

Απλά μαθήματα
πολιτικής οικονομίας

• **ΕΛΛΑΔΑ - ΗΠΑ:**

Το πλαίσιο δράσης
& συνεργασίας στη ναυτιλία

• **ΕΡΕΥΝΑ: Η δυναμική
πορεία των bulkcarriers**

Συνομιλούμε με τους: | ΘΕΟΔΩΡΟ ΒΕΝΙΑΜΗ

| ΣΥΜΕΩΝ ΠΑΛΗΟ | ΘΕΜΗ ΠΕΤΡΑΚΗ | ΓΙΩΡΓΟ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΙΟΥ

| ΓΙΩΡΓΟ ΣΑΡΡΗ | ΘΕΟΔΩΡΟ ΚΕΦΑΛΩΝΙΤΗ

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

 **LAVINIA corp.**

30 years...

Operators of the world's largest Ice Classed reefer fleet. The world's leaders in High Seas frozen cargo transshipments and bunkering operations.

Our dedication and commitment to quality, our team strength, ashore and onboard, is what makes the difference.

Also coming soon under our operation
7 Panamax Bulk Carriers - 75,200 DWT
4 Post Panamax Bulk Carriers - 92,500 DWT
3 Handy Bulk Carriers - 34,000 DWT
Delivery 2009-2011



M/V Frio Hellenic 500,000cbft



M/V Frio Atlantic 1 270,000cbft



M/V Kapteinis Kulinics 453,000 cbft

...On time



LASKARIDIS SHIPPING Co. Ltd.

Head Office
Xenias 5 & Ch. Trikoupi
Athens 14 562
Greece

Tel: +30-210-6284200
Fax: +30-210-8089710/11/12
Email: athens@laskaridis.gr

Frigoship Chartering GmbH, Hamburg
Tel: +49 40 38 60 54 0
Email: reefers@frigoship.de
Web: www.frigoship.de

Offices: London, Las Palmas, Shanghai, Vigo, Pusan, Madrid, Seattle, Riga, Vladivostok and The Falkland Islands

Experience the rewards of an integrated TMSA IT Solution

Features:

- Role Based Access
- Remote Access/Web Based Technology
- Real Time Data/KPI Analysis
- Programmed Workflow
- Customizable and Expandable
- Document Management
- Integratable with Existing Software
- User Friendly

HudsonSystems
maritime software solutions

TMSALogix[©]



Services Included:

- TMSA
- OPA 90
- ISPS
- SMPEP
- PCSOPEP
- Ballast Water Management
- ISM/ISO
- ThreatLogix

For an on-line demonstration email tmsa@hudsonmarine.com
or call Michael Kane +1 856.486.0800

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





06 | Editorial

10 | Επίτροπος Antonio Tajani
Ο άνθρωπος (μας;) στις Βρυξέλλες
Ανακαλύπτουμε και παρουσιάζουμε το προφίλ του νέου επιτρόπου, αρμοδίου για θέματα Μεταφορών

12 | Είμαι διατεθειμένος να ακούσω οποιαδήποτε κριτική
Συνέντευξη του υπουργού Μεταφορών Κωστή Χατζηδάκη

20 | Ελλάδα - ΗΠΑ:
Το πλαίσιο δράσης και συνεργασίας στους τομείς της ναυτιλίας
Συνέντευξη του Αμερικανού πρ. επιτετραμμένου της Αμερικανικής Πρεσβείας στην Ελλάδα, Thomas Countryman

24 | Εξαιρετικές συγκυρίες, εξαιρετικές ευκαιρίες, εξαιρετικές προκλήσεις
Της Ελένης Θανοπούλου

28 | Παραχώρηση ΣΕΜΠΟ: Απλά μαθήματα πολιτικής οικονομίας
Του Χαρίλαου Ν. Ψαραυτή

32 | Τα απόβλητα της ναυτιλίας
Του Άλκη Κορρέ

34 | Οι αθόρυβοι άνεμοι της στεριάς προκαλούν πάντα τρικυμίες στη θάλασσα
Του Ηλία Μπίσια

36 | Άγονοι τόποι ή άγονα μυαλά;
Ένα οδοιπορικό στον Άη Στράτη

40 | Αφιέρωμα Bulkcarriers
Η πλοιοκτησία απαντά στις ερωτήσεις των «Ν.Χ.»

50 | Παρόν και (άμεσο) μέλλον της ναυλαγοράς
Του Γ. Μπάνου

52 | Ανησυχία για την ποιότητα της κατασκευής
Του Πάνου Ζαχαριάδη

56 | Η ανάπτυξη και οι προοπτικές της αγοράς ξηρού φορτίου
Του Γ. Μπιτσάκη

60 | Λιμένες: Υπάρχουν και τα χύδην φορτία
Των Θάνου Πάλλη, Γιώργου Βαγγέλα

64 | Εξέλιξη των Κοινών Κατασκευαστικών Κανονισμών (Common Structural Rules - CSR) μέσα από διάλογο στα γραφεία Lloyd's Register Πειραιά

68 | Ποσειδώνια 2008 - 2010: Αναζητείται στέγη

72 | Ναυλαγορά ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοιων

82 | Ναυτιλιακά Νέα

104 | Παραναυτιλιακά

Ιδιοκτησία:
Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.

Publications

Εκδότρια & Διευθύντρια:
Ιωάννα Μπίσια
Σύμβουλος Έκδοσης:
Ηλίας Μπίσιας
Διευθύντρια Σύνταξης:
Λίτσα Μαρέλου
Creative Director:
Γιώργος Παρασκευάς

Ειδικοί Συνεργάτες:
Απ. Δόμβρος
Άλκη Κορρέ
Γιώργος Μπάνος
Γιώργος Μακρής
Β. Τσελέντης
Χαρ. Ψαραυτή
Διεύθυνση Διαφήμισης:
Χρ. Καπάνταης
Υπεύθυνη Διαφήμισης:
Δήμητρα Τσάκου
Φωτογραφία:
Γιώργος Γιαννακής

Πρακτορείο
Διανομής Τύπου:
ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

Συνδρομές
(10 τεύχη):
Ιδιώτες: 60 €
Ναυτικοί & φοιτητές: 50 €
Εταιρείες - Οργανισμοί: 70 €
Χώρες Ε.Ε.: 120 €
Χώρες εκτός Ε.Ε.: 140 €

Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
Εκδοτικές Επιχειρήσεις
Λεωφ. Συγγρού 132,
176 71 Αθήνα
Τηλ. 210 - 92.22.501,
210-92.48.006
fax: 210 - 92.22.640
e-mail: editors@naftikachronika.gr
www.naftikachronika.gr
Web strategy development by IT

Απόψεις που εκφράζονται στα ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού.
Παρόλο που καταβλήθηκαν προσπάθειες για να βεβαιωθεί ότι οι περιεχόμενες στο περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές, το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για οποιαδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει πορευθεί. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράγει, 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



CERTIFICATE OF APPROVAL

This is to certify that the Quality Management System of:
GENERAL TURBOS LTD-MACHINERY AND SPARES
Piraeus, Greece

has been approved by Lloyd's Register Quality Assurance
to the following Quality Management System Standards:

EN ISO 9001:2000

The Quality Management System is applicable to:
Installation, Service and Repair of Marine Turbochargers.
Sales of Turbocharger Spare Parts.

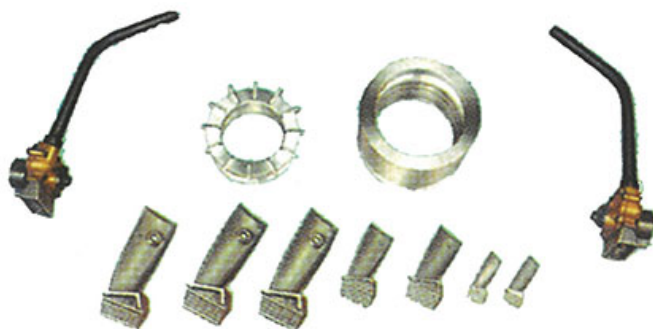
Approval Certificate No. 282114

Original Approval: 15 October 2004

Current Certificate: 20 October 2007

Certificate Validity: 15 October 2010

Issued by: Mr. Peter J. A. A. for and on behalf of
Lloyd's Register Quality Assurance Limited



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



Η γαλλική προεδρία θέτει για πρώτη φορά τόσο υψηλά στόχους για την ευρωπαϊκή ναυτιλία και για τη Μεσόγειο

Η πρόταση Σαρκοζί για την ίδρυση της Μεσογειακής Ένωσης (UBM)* αντιμετωπίστηκε εξ αρχής με δυσπιστία από το Βορρά και με εκνευρισμό από την Κεντρική Ευρώπη και τους Αγγλοσάξονες. Συνάντησε, όμως, και ανέλπιστα αδιαφορία από τους γνωστούς, νωχελικούς και... ανοργάνωτους Μεσογειακούς.



Ειδικά ο Τύπος, συμπεριλαμβανομένου κατά κύριο λόγο του ελληνικού, δεν κατάφερε να αντιληφθεί το μέγεθος των επιδιώξεων του Γάλλου προέδρου, αλλά και τη θέση που θα μπορούσαν να διαδραματίσουν ορισμένες χώρες, όπως η Ελλάδα, σε αυτή τη νέα «συμμαχία».

Ο κ. Σαρκοζί, ως επικεφαλής της γαλλικής προεδρίας της Ε.Ε. για το τρέχον εξάμηνο, θέλησε να φέρει πιο κοντά στην Ευρώπη -και στη Γαλλία- τις λησμονημένες χώρες του Μαγκρέμπ, οι οποίες εξαιτίας της οικονομικής τους δυσκινείας αντιμετωπίζουν τεράστια εσωτερικά προβλήματα, συμπεριλαμβανομένης και της τρομοκρατίας.

Η Γαλλία, άλλοτε κυρίαρχος στη Μεσόγειο, επιθυμεί να (ζανα)θέσει την κυριαρχία της στις νότιες θάλασσες, προκειμένου να αποκομίσει οικονομικά και επιχειρηματικά οφέλη από τις πρώην αποικίες και τα κράτη που ήταν ανέκαθεν φιλικά προς αυτήν.



Μαρόκο, Τυνησία, Αλγερία, αλλά και Λίβανος, Συρία αποτελούν χώρες με ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το Παρίσι. Ο κ. Σαρκοζί φαίνεται ότι «κουράστηκε» να αντιμετωπίζει την ισχυρογνωμοσύνη των γηγενών του Βορρά και επιθυμεί πλέον να μετατοπιστεί το κέντρο βάρους της Ε.Ε. από τη Βαλτική και τις Σκανδιναβικές χώρες, με τις δικές τους φιλοδοξίες και συμμαχίες. Επιμένει μάλιστα, ως πολιτικός αρχηγός, ότι η Ευρώπη, σε αντίθεση με την Ισπανία και τις ΗΠΑ, δεν επενδύει και δεν ενδιαφέρεται πραγματικά για τους νότιους γείτονές της.

Πιο συγκεκριμένα, η Ένωση επενδύει μόνο 2% στις γειτονικές χώρες της Μεσογείου σε αντίθεση με 20% που επενδύουν οι Αμερικανοί και οι Ιάπωνες στους νότιους γείτονές τους. Ο κ. Σαρκοζί επιμένει ότι γεωγραφικά η Ευρώπη έχει συμφέρον να επενδύσει στους νότιους γείτονές της. Η Κίνα έχει τη δική της στρατηγική, το ίδιο και η Ρωσία... στα Ανατολικά. Η αφρικανική ήπειρος και η Εγγύς Ανατολή αποτελούν σημεία-κλειδιά για τις ευρωπαϊκές επενδύσεις, που σίγουρα χρειάζονται αέρα εισδοχής και μίαν ώθηση σε νέες αγορές.



Φυσικό αέριο, γεωργία, κτηνοτροφία, βιομηχανία, τουρισμός αποτελούν βασικές συνιστώσες συνεργασίας, που θα μπορούσαν να αναπτυχθούν με μια πιο τολμηρή πολιτική προσέγγιση. Ο Γάλλος πρόεδρος φαίνεται να οραματίζεται μίαν ενωμένη Μεσόγειο και πολλοί, που επιθυμούν την ύπνωση της γαλλικής διπλωματίας, ανησυχούν και λιθοβολούν.

Οι Γάλλοι αποδεικνύονται, πάντως, εξαιρετικοί διπλωμάτες σε μια δύσκολη περίοδο. Καλούν για μια κοινή προεδρία στη νέα Ένωση και δεν επιθυμούν (τουλάχιστον φαινομενικά) την παραγκώνιση των χωρών του Νότου από τις μεσογειακές χώρες της Ε.Ε. Στα χαρτιά, η Κύπρος, η Μάλτα, η Ελλάδα, η Ισπανία, η Σλοβενία, η Ιταλία, η Ισπανία και η Γαλλία θα έχουν τα ίδια δικαιώματα και την ίδια ισχύ με τις υπόλοιπες χώρες όπως η Τουρκία, η Αλβανία, η Αίγυπτος κ.ά. Η έδρα της γραμματείας της νέας Ένωσης θα ανακοινωθεί μάλιστα πολύ σύντομα: Μασσαλία, Βαρκελώνη, Βαλέ-

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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

τα, Τύνιδα και Ραμπάτ διαφαίνεται να λαμβάνουν τις προτιμήσεις. Ο Πειραιάς είναι πάλι απών, ενώ η φυσική και ιστορική έδρα της νέας Ένωσης θα έπρεπε να είναι στη χώρα μας. (Η πρώτη θαλάσσια μεταφορά της Ευρώπης εξάλλου έγινε εδώ, από το Λίβανο στην Κρήτη.)

Ανάμεσα στους στόχους της Ένωσης ξεχωρίζουμε την προστασία του περιβάλλοντος, την ανάπτυξη των θαλασσίων οδών, τη βελτίωση των λιμενικών υπηρεσιών, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τη συνεργασία σε θέματα παιδείας. Επιπλέον, ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι κοινοί στόχοι σε θέματα αντιμετώπισης φυσικών καταστροφών (από σεισμούς και πυρκαγιές), ανάπτυξης της ηλιακής ενέργειας, διαχείρισης των αποθεμάτων νερού αλλά και ενίσχυσης της μικρομεσαίας επιχειρηματικότητας.

Για τη ναυτιλία τα οφέλη από την Ένωση είναι σημαντικά - αλλά ίσως και υπεραισιόδοξα. Εν πρώτοις, είναι εξαιρετικά ενθαρρυντικό το ότι ο πολιτικός αρχηγός μιας σημαντικής παγκόσμιας δύναμης προσδίδει ιδιαίτερη έμφαση στη μεσογειακή ναυτιλιακή βιομηχανία και στις θαλάσσιες οδούς της. Επιπλέον, η γαλλική προεδρία της Ε.Ε. θεωρεί τη θάλασσα και τις μεταφορές της βασικό «κλειδί» στην ευρωστία και ανάπτυξη των κρατών της Μεσογείου. Ποτέ πολιτικός αρχηγός στο Συμβούλιο Αρχηγών δεν έχει φέρει τη θάλασσα και τη ναυτιλία τόσο κοντά στις βασικές προτεραιότητες της Ευρώπης.

Η γαλλική προεδρία θέτει πιο συγκεκριμένα ως βασικό της στόχο τη μείωση των οδικών μεταφορών και τη διακίνηση του εμπορίου διά θαλάσσης. Ήδη υπάρχουν συμφωνίες προς αυτή την κατεύθυνση με την Πορτογαλία, την Ισπανία και την Ιταλία με σκοπό την αποσυμφόρηση του εθνικού οδικού δικτύου των παραπάνω χωρών.

Η «ενδυνάμωση» όμως του εγχερήματος των θαλασσίων οδών είναι ένα ιδιαίτερα ακριβό σχέδιο, που απαιτεί εξαιρετικό σχεδιασμό και υποστήριξη από πολλούς φορείς. Οι Γάλλοι οραματίζονται νέα σύγχρονα λιμάνια, μερικά μάλιστα ειδικά διαμορφωμένα ώστε να εξυπηρετούν τις θαλάσσιες οδούς, την απλούστευση των τελωνιακών διαδικασιών, καθώς και την εναρμόνιση - σύνδεση με τους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες.

Δεν είναι τυχαία η εμμονή της Γαλλίας για την ολοκλήρωση ενός υγιούς σιδηροδρομικού δικτύου μεταφορών στη Νότια Αφρική, που θα έχει σημεία αφετηρίας - άφιξης τα λιμάνια της Καζαμπλάνκας, του Αλγερίου και της Τύνιδας. Οι γαλλικοί σιδηρόδρομοι εξετάζουν παράλληλα και επιπλέον γραμμές μεταξύ Βουλγαρίας - Τουρκίας, Τυνησίας - Λιβύης, Αιγύπτου - Ισραήλ.

Στο χώρο της γενικότερης ναυτικής εκπαίδευσης, το νέο Μεσογειακό Πανεπιστήμιο στη Σλοβενία θα αναπτύξει την επικοινωνία και τη συνεργασία σε μεταπτυχιακό και διδακτορικό επίπεδο, με ερευνητικά κέντρα και ΑΕΙ της Μεσογείου όπου υπάρχει εξειδίκευση με γνωστικά αντικείμενα την ωκεανογραφία, το θαλάσσιο περιβάλλον, το ναυτικό δίκαιο και τον τουρισμό.



Στο χώρο ασφάλειας της ναυσιπλοΐας οι Γάλλοι έχουν καταθέσει πολλές προτάσεις: Σύσταση μιας νέας οργάνωσης για την αντιμετώπιση του λαθρεμπορίου ναρκωτικών από το Νότο προς το Βορρά (κυρίως την Αφρική), αλλά και την επιβολή ενός νέου επιναύλου από τα πλοία που διέρχονται από τα Στενά του Βοσπόρου, του Σουέζ και του Γιβραλτάρ. Ο νέος επίναυλος θα ισχύσει προκειμένου να ενισχυθούν οι στενότερες περιπολίες και η συγκέντρωση πληροφοριών για τη ναυτιλιακή κίνηση στη Μεσόγειο. Το Παρίσι προτείνει 1 ευρώ ανά τόνο για κάθε πλοίο που διέρχεται, προκειμένου να αντιμετωπιστεί η υπάρχουσα έλλειψη οικονομικών κονδυλίων.

Ο πρόεδρος της Γαλλίας γνωρίζει ότι το 40% των συνολικών πρώτων υλών, αγαθών και προϊόντων που διακινούνται διά θαλάσσης και το 30% του πετρελαίου διέρχονται από τις θαλάσσιες της Μεσογείου. Κατά την ανακοίνωση της γαλλικής προεδρίας, 13.000 πλοία εξυπηρετούνται από 500 λιμάνια της Μεσογείου και 10.000 πλοία απλά

διέρχονται από τη Μεσόγειο. Όλα αυτά μέχρι σήμερα, εν μέρει ανεξέλεγκτα. Δεν υπήρχαν έως τώρα κονδύλια για την ανάπτυξη ενός διεθνούς κέντρου πληροφόρησης αλλά και αντιμετώπισης κινδύνων. Ο κ. Σαρκοζί τα γνωρίζει όλα αυτά τα θέματα πολύ καλά και τα αναφέρει σε δημόσιες συζητήσεις, σε τακτικά διαστήματα. Δεν είναι απληροφόρητος ούτε αδιάφορος σχετικά με τα θέματα της ναυτιλίας. Και δεν τηρεί την επιθετική στάση του τ. προέδρου Σιράκ.

Η Ελλάδα οφείλει να διαδραματίσει έναν ουσιαστικό ρόλο στη νέα συμμαχία. Η φιλική διάθεση του κ. Σαρκοζί προς τον πρωθυπουργό (προέρχονται από τον ίδιο πολιτικό χώρο), η σημαντική θέση της στη μεσογειακή γεωγραφία και ιστορία καθώς και η οικονομική και τεχνολογική ευρωστία της - σε σχέση με τους γείτονές της - δεν πρέπει να λησμονηθούν. Σε αυτή την Ένωση, όπου η θάλασσα και η ναυτιλία διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο και έχουν ευρύ πεδίο δράσης, τόσο η ελληνική Πολιτεία όσο και οι αρμόδιοι φορείς οφείλουν να συμμετέχουν ενεργά, με μίαν ξεκάθαρη στρατηγική.

Για πρώτη φορά οι λαοί και οι κυβερνήσεις στον αξιωματικό Νότο συσπειρώνονται και για πρώτη φορά η θάλασσα - και η ναυτιλία της - φέρνει ανταγωνιστικούς μεταξύ τους λαούς τόσο κοντά. ●

Ηλίας Μπίσιος

* Η νέα Ένωση θα απαρτίζεται από τα 27 κράτη-μέλη της Ε.Ε. Επίσης 10 κράτη από την Αφρική και τη Μέση Ανατολή - Αλγερία, Αίγυπτος, Ισραήλ, Ιορδανία, Λίβανος, Μαρόκο, Μαυριτανία, Συρία, Τυνησία, Τουρκία και Παλαιστινιακή Αρχή -, αλλά και 5 από τα Βαλκάνια - Αλβανία, Κροατία, Μαυροβούνιο, Βοσνία, Μονακό.



**Why
playing
with
your
needs?**



We offer solutions. Not just words.

- VSAT antenna offers "always-on" broadband satellite communications.
- File and image transfer, video conferencing, e-mail, Virtual Private Networks (VPNs), and database backup.
- IP access to the Internet and corporate networks, enabling fast downloads of large data files and e-mail.
- Unlimited data transfer allowance.
- Easy stand-alone or network compatible installation.

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

SRH Marine Electronics S.A.
17-19 Grivas Street
185 45 Piraeus, Greece
Tel. 210 4110260
Fax. 210 4177784
E-mail. info@srhmar.gr
Web. www.srhmar.com





Σύμφωνα με δημοσιογραφικές πληροφορίες, ο πρόεδρος M. Barroso υπήρξε ιδιαίτερα ανήσυχος για το χαρτοφυλάκιο το οποίο θα αναλάμβανε ο νέος επίτροπος (δικαιοσύνη και ασφάλεια). Κατ' αυτόν τον τρόπο, ανέθεσε στον πιο «πειραγμένο» κ. Barrot τη συγκεκριμένη πολιτική διεύθυνση και στον κ.Tajani, αναγκαστικά, τον τομέα των μεταφορών. Ο νέος Ιταλός επίτροπος ορίστηκε όμως και αντιπρόεδρος, μια σχετική αναβάθμιση από τη θέση του μέλους που κατείχε ο προκάτοχός του, κ. Frattini.

Κατά τον κ. Tajani, οι μεταφορές είναι ένας από τους βασικούς πυλώνες της ευρωπαϊκής οικονομίας και σημείο αναφοράς για την καθημερινή ζωή των Ευρωπαίων πολιτών. Σύμφωνα με τις πρώτες του δηλώσεις, οι μεταφορές προσφέρουν εκατοντάδες θέσεις εργασίας και συνεισφέρουν αποτελεσματικά τόσο στη διακίνηση τροφών και αγαθών όσο και στη μετακίνησή μας στην ενωμένη Ευρώπη.

«Η πολιτική για τις μεταφορές αντανάκλα το δυναμισμό του συγκεκριμένου κλάδου. Ενός κλάδου και μιας βιομηχανίας που βρίσκονται συνέχεια σε κίνηση και εγρήγορση. Στις ευρωπαϊκές μεταφορές έχουμε αντιληφθεί την αποτελεσματικότητα αυτών των μέτρων: Ανταγωνιστικές μεταφορές, ασφαλείς, ποιοτικές και βιώσιμες. Η Στρατηγική της Λισσαβώνας αποτελεί σημείο αναφοράς μάλιστα για το μέλλον στις ευρωπαϊκές μεταφορές, αφού αποσαφηνίζει τους τομείς δράσης στο θέμα αυτό» όπως δήλωσε χαρακτηριστικά.

Επίτροπος Antonio Tajani

Ο άνθρωπός μας (;) στις Βρυξέλλες

Ανακαλύπτουμε και παρουσιάζουμε το προφίλ του νέου επιτρόπου, αρμοδίου για θέματα Μεταφορών

Ο νέος αντιπρόεδρος της Ε.Ε., υπεύθυνος για θέματα Μεταφορών, Antonio Tajani, έρχεται να αντικαταστήσει τον Jacques Barrot στο σημαντικό αυτό χαρτοφυλάκιο. Μετά την αποχώρηση του Ιταλού επιτρόπου αρμοδίου για θέματα Δικαιοσύνης, Franco Frattini (ο οποίος ανέλαβε τα καθήκοντα του υπουργού Εξωτερικών της Ιταλίας), ο πρωθυπουργός Sylvio Berlusconi επέλεξε τον κ. Tajani για τη θέση του Ιταλού επιτρόπου στην Ε.Ε.

Και συνέχισε: «Οι δύο προκάτοχοί μου έκαναν σημαντικά άλματα, που επιδιώκω να ακολουθήσω. Θεωρώ επιβεβλημένη την ευρωπαϊκή δράση σε θέματα που αφορούν τις σύγχρονες κοινωνίες και τις προκλήσεις της ηπείρου μας. Οι μεταφορές αποτελούν σημείο αιχμής για την ευρωπαϊκή ενοποίηση καθώς διευκολύνουν τόσο την ελεύθερη κίνηση των πολιτών και των προϊόντων, όσο και την ολοκλήρωση των οικονομιών και του εμπορίου τους. Οφείλουμε να ενημερώνουμε τους πολίτες για τις πολιτικές και τις προσδοκίες μας και να εξηγούμε διεξοδικά τη σημασία των μεταφορών στην καθημερινότητά μας.

Ως μέλος της Επιτροπής θα είμαι κοντά στους πολίτες και θα επιδιώξω μια στενή σχέση με όσους διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο σε αυτόν τον τομέα. Επιδιώκω και αναζητώ μια συστηματική επαφή και έναν υγιή διάλογο με τους ενδιαφερόμενους Ευρωπαίους πολίτες». Ο 55χρονος Ιταλός πολιτικός διετέλεσε ευρωβου-

λευτής από το 1994 έως το 2008. Υπήρξε τακτικά μέλος στις Επιτροπές Μεταφορών, Εξωτερικών Υποθέσεων, Αλιείας, Συνταγματικών Υποθέσεων κ.ά. Το 1999 επιλέχθηκε επικεφαλής της Forza Italia στο Ε.Κ. Στην Ιταλία υπήρξε από τα ιδρυτικά στελέχη της Forza Italia και διετέλεσε εκπρόσωπος Τύπου του κ. Berlusconi κατά την πρώτη του θητεία ως πρωθυπουργός. Ο Ιταλός πρωθυπουργός έχει μεγάλη εκτίμηση και ιδιαίτερη συμπάθεια προς το συγκεκριμένο πολιτικό.

Ο κ. Tajani έχει ένα πολύπλευρο πεδίο επαγγελματικής δράσης: Ως έφεδρος αξιωματικός της ιταλικής Πολεμικής Αεροπορίας σπούδασε στη Φλωρεντία, στην Air Combat Academy. Στην αρχή της επαγγελματικής του σταδιοδρομίας διετέλεσε ελεγκτής αεράμυνας και εναέριος κυκλοφορίας. Αργότερα υπήρξε κοινοβουλευτικός συντάκτης για σειρά ετών με σημαντικές θέσεις αρχισυνταξίας σε μεγάλης κυκλοφορίας εφημερίδες και τηλεοπτικά κανάλια. Έχει σπουδάσει, επιπλέον, νομικά στο πανεπιστήμιο Sapienza της Ρώμης.



Ως προσωπικότητα αρκετοί συνεργάτες και συνάδελφοί του μας μίλησαν για έναν άνθρωπο ιδιαίτερα φιλικό, ανοικτό και προσηνή. Ενδιαφέρεται εντονότερα για θέματα πολιτικής και λιγότερο για τεχνοκρατικά ζητήματα. Στέκεται δηλαδή περισσότερο στις πολιτικές προεκτάσεις ενός ζητήματος και λιγότερο στην τεχνοκρατική του διάσταση. Γνωρίζοντας όμως την τεχνοκρατική δομή της διεύθυνσης που ανέλαβε, επέλεξε στελέχη στο προσωπικό γραφείο του με ιδιαίτερη εμπειρία σε θέματα τεχνολογίας και εξειδικευμένης επιστημονικής κατάρτισης. Γνωρίζει πολύ καλά τα θέματα των αερομεταφορών, αρκετά των χερσαίων και λιγότερο της ναυτιλίας. Έχει σαφώς φιλελεύθερο πολιτικό προφίλ, με πολιτικά δεξιές καταβολές.

Είναι αρκετά ενθαρρυντικό που επιλέχθηκε ένας έμπειρος ευρωβουλευτής σε αυτή τη θέση, αφού θεωρείται πιθανό να εισαγάγει κάποια σύμπνοια μεταξύ της Επιτροπής με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε θέματα που μέχρι σήμερα οι αιρετοί αντιδρούσαν πεισματικά. Ως ευρωβουλευτής υπήρξε εξαιρετικά αγαπητός από τους συνεργάτες και συναδέλφους του και μπόρεσε να ενώσει την ευρωπαϊκή Δεξιά και τους Χριστιανοδημοκράτες σε πολλά δύσκολα θέματα, αλλά και σε γενικό επίπεδο, ως αιρετός, ήταν αγαπητός τόσο από τους ψηφοφόρους του όσο και από τους αντιπάλους του.

Στον νέο αντιπρόεδρο ευχόμαστε καλή επιτυχία και ουσιαστική διάθεση για διάλογο και σφαιρική αντίληψη των θεμάτων. ☺



» ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ του Κωστή Χατζηδάκη, Υπουργού Μεταφορών, στον Ηλία Μπίσια

“Είμαι διατεθειμένος να ακούσω οποιαδήποτε κριτική,”

Σε μια εξαιρετικά σημαντική περίοδο για τις ελληνικές δημόσιες μεταφορές, ο αρμόδιος υπουργός Κωστής Χατζηδάκης ανοίγει τα χαρτιά του για τον ΟΣΕ, την Ολυμπιακή, το Λαύριο και το Θριάσιο Πεδίο. Μας μιλάει επίσης για την επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς στην Αθήνα, τις μεγάλες επενδύσεις στα αεροδρόμια, αλλά και για τη δημιουργία ενός στόλου από μέσα μεταφοράς αξιόπιστα και φιλικά προς το περιβάλλον.

Ο κρητικής καταγωγής πολιτικός που εκλέγεται στη Β' Αθηνών, ως τ. πρόεδρος της πολυάσχολης Επιτροπής Μεταφορών του Ευρωκοινοβουλίου, γνωρίζει καλά τα θέματα του χαρτοφυλακίου του.

Τακτικός αναγνώστης, φίλος και σταθερός αρθρογράφος των «Ναυτικών Χρονικών» κατά τη διάρκεια της θητείας του στις Βρυξέλλες, ο υπουργός Μεταφορών υπήρξε πάντα ανοικτός και προσηνής προς το σύνολο της ναυτικής οικογένειας και αντιλαμβάνεται σφαιρικά τα θέματα που την απασχολούν.

■ Σε πρόσφατη έκθεση της Τραπέζης της Ελλάδος διαπιστώθηκε ότι, ενώ ο ελληνικός εφοπλισμός βρίσκεται σε μια περίοδο εξαιρετικής οικονομικής άνθησης, εντούτοις η χώρα μας δεν απολαμβάνει παρά σε ένα μικρό ποσοστό τα οφέλη που απολαμβάνει η εθνική οικονομία της Γερμανίας ή αυτή των Κάτω Χωρών. Ο βασικός λόγος είναι ότι τα λιμάνια, οι σιδηροδρομικοί άξονες και οι συνδυασμένες μεταφορές βρίσκονται μάλλον παραγκωνισμένα από τα κρατικά κονδύλια και από μια σταθερή και μακροπρόθεσμη εθνική στρατηγική. Ποιες είναι οι σκέψεις σας αναφορικά με το θέμα αυτό;

Συμφωνώ με αυτήν την διαπίστωση. Είμαι υποχρεωμένος να κινηθώ, όμως, προς την κατεύθυνση της βελτίωσης των πραγμάτων. Σε σχέση με το σιδηροδρομικό δίκτυο έχουμε μείνει πολλά χρόνια πίσω, και τα αποτελέσματα αυτής της κατάστασης είναι ευρέως γνωστά και αντιληπτά. Προσπαθούμε να καλύψουμε το κενό και να ελαχιστοποιήσουμε

θέλουμε να επεκτείνουμε και να αναδείξουμε. Προς αυτή την κατεύθυνση το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλλι της Κρήτης, έκφραση μιας τέτοιας συνεργασίας, θα αποτελέσει το δεύτερο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της νήσου.

Δυστυχώς, στα Βαλκάνια υπάρχουν μεν προοπτικές ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών με τις γείτονες χώρες, αλλά δεν υπάρχει ακόμα το πνεύμα και η κουλτούρα της συνεργασίας. Δεν υπάρχει, επίσης, η σταθερότητα που απαιτείται για να αναπτυχθεί το πλαίσιο συνεργασίας. Η διεύρυνση της Ε.Ε. προς τα Βαλκάνια θα βοηθήσει αυτή τη δύσκολη πραγματικότητα.

■ Μπορεί η Ελλάδα να γίνει κόμβος μεταφορών για τα Βαλκάνια και να επωφεληθεί από την ανάπτυξη της ναυτιλίας μας;

Υπάρχει ακόμα η μαύρη τρύπα των δυτικών Βαλκανίων. Θέλουμε να δουλέψουμε λοιπόν, ως κυβέρνηση, στους ακόλουθους 3 άξονες: Την εξωστρέφεια ως προς τις επιχειρήσεις, τις επεν-

δύσεις από το δημόσιο τομέα ως προς το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, την επέκταση των προσπάθειών της Ε.Ε. ως προς ένα αειθαλές κλίμα συνεργασίας στη γενικότερη περιοχή, προκειμένου να αποδώσουν οι προσπάθειες αυτές.

Η Ελλάδα μπορεί να γίνει ένα δυναμικό κέντρο στο συγκεκριμένο τομέα. Ενώ όμως ο ΟΣΕ θα έπρεπε να αποτελεί κινητήρια δύναμη προς αυτή την κατεύθυνση, δεν πρέπει να κρύψουμε ότι βρίσκεται σήμερα στην πιο προβληματική κατάσταση απ' όλους τους δημόσιους οργανισμούς. Ειδικά στον Έβρο, λαμβάνοντας υπόψη την έναρξη λειτουργίας του αγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης, ο ΟΣΕ οφείλει να αναπτύξει έναν εξαιρετικά σημαντικό ρόλο για την ανάδειξη της πόλης της Αλεξανδρούπολης σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών. Πρέπει να γίνουν πολλές επενδύσεις. Εξαιτίας όμως της οικονομικής κατάστασης του ΟΣΕ, δυστυχώς, πολλά σχέδιά μας ενδέχεται να καθυστερήσουν.

■ Ποιες είναι οι σχέσεις συνεργασίας και ποιες

τα προβλήματα. Μέσα από πολυάριθμα προγράμματα προσπαθούμε να βελτιώσουμε και να εκσυγχρονίσουμε το σιδηροδρομικό άξονα Αθηνών - Θεσσαλονίκης και Αθηνών - Πάτρας. Ευελπιστούμε ότι τα έργα θα έχουν ολοκληρωθεί μέχρι το 2013 και το δίκτυο θα είναι πλέον ηλεκτροκινούμενο, με διπλή γραμμή.

Σε γενικότερο πλαίσιο, δουλεύουμε πάνω στη βελτίωση των υποδομών για τις συνδυασμένες μεταφορές, με επίκεντρο το σιδηρόδρομο. Το νέο κέντρο στο Θριάσιο θα συνδέεται σιδηροδρομικά με το λιμάνι του Ικονίου και θα αποτελεί μια σύγχρονη σιδηροδρομική πύλη για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Παρόμοια έργα ολοκληρώνει η ΓΕΑ ΟΣΕ στη Θεσσαλονίκη (στη Σίνδο) και στην Αλεξανδρούπολη και, παράλληλα, έχουμε ένα φιλόδοξο πρόγραμμα για τα περιφερειακά αεροδρόμια. Μελετάμε νέα έργα υποδομής για τα αεροδρόμια της χώρας. Δεν αρκούμαστε στους δημόσιους πόρους, που είναι πεπερασμένοι. Η σύμπραξη του ιδιωτικού με το δημόσιο τομέα αποτελεί ένα εγχείρημα που



Με την έναρξη λειτουργίας του αγωγού Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης, ο ΟΣΕ οφείλει να αναπτύξει έναν εξαιρετικά σημαντικό ρόλο για την ανάδειξη της πόλης της Αλεξανδρούπολης σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών.

κοινές πολιτικές προωθείτε με το υπουργείο Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής;
Με τον υπουργό ΕΝΑΝΠ κ. Γ. Βουλγαράκη έχω συνεργαστεί για πολλά χρόνια. Οι σχέσεις μας είναι εξαιρετικές. Γνωρίζαμε μάλιστα από τον καιρό που δραστηριοποιούμαστε στην ΟΝΝΕΔ. Από τη στιγμή που τα υπουργεία μας έχουν συναφές αντικείμενο, προσπαθούμε να υπάρχει ένας εποικοδομητικός συντονισμός. Έχουμε πολλές κοινές ιδέες και συζητάμε όλα τα κοινά θέματα που μας απασχολούν.

■ Υπάρχει κάποιο σχέδιο για την προώθηση της ελευθέρωσης της αγοράς των ελληνικών κρατικών αερολιμένων; Θα προωθήσετε την ιδιωτικοποίηση ορισμένων εξ αυτών;
Υπάρχει ένα σημαντικό σχέδιο για την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων. Δε συζητούμε όμως για ιδιωτικοποίηση των αερολιμένων αλλά για την ανάπτυξή τους με κάποια σύμβαση παραχώρησης ή μέσω της σύμπραξης του δημοσίου με τον ιδιωτικό τομέα. Εν τω μεταξύ, η ΥΠΑ επενδύει αρκετά εκατομμύρια ευρώ στα περιφερειακά αεροδρόμια.

■ Υπάρχουν κάποια συγκεκριμένα σχέδια για τη δημιουργία νέων αερολιμένων στο νησιωτικό σύμπλεγμα;
Η Ελλάδα διαθέτει σήμερα 39 αεροδρόμια και υπάρχουν συνεχώς προτάσεις για τη δημιουργία επιπλέον αεροδρομίων. Ο κρατικός προϋπολογισμός όμως είναι δεδομένος και όχι απεριόριστος. Είναι αδύνατον τα κρατικά κονδύλια να καλύψουν όλα τα αιτήματα, ειδικά για τη δημιουργία νέων αεροδρομίων. Σύντομα, επιλεγμένοι σύμβουλοι του υπουργείου μας θα ολοκληρώσουν μια συγκεκριμένη μελέτη που μεταξύ άλλων, θα εξετάζει και τις δυνατότητες για τη δημιουργία και νέων αερολιμένων.

■ Θεωρείτε από την εμπειρία σας στην Ευρώπη ότι το ελληνικό υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας θα έπρεπε να απορροφήσει στις αρμοδιότητές του και τη ναυτιλιακή πολιτική;

Υπάρχει απόφαση να παραμείνουν χωριστά. Διαχρονικά υπήρξε δέσμευση όλων των κυβερ-

νήσεων ως προς αυτό. Δεν είναι θέμα δικής μου αρμοδιότητας να ασχοληθώ περαιτέρω με το συγκεκριμένο ζήτημα. Εξάλλου, ας μην ξεχνάμε ότι σε πολλά κράτη-μέλη της Ε.Ε. οι Μεταφορές και οι Επικοινωνίες δεν ανήκουν στο ίδιο χαρτοφυλάκιο.

■ Ο Πειραιάς, το κεντρικό λιμάνι της χώρας, αντιμετωπίζει τεράστια προβλήματα όσον αφορά τις δημόσιες μεταφορές. Πολλοί επίσης υποστηρίζουν πως οι λεωφορειολωρίδες αποτελούν ένα μόνιμο πρόβλημα στο κυκλοφοριακό κομφούζιο της πόλης. Ποιες είναι οι προτάσεις και στρατηγικές ως προς το θέμα της υποστήριξης του μεγάλου λιμανιού της χώρας;

Στον Πειραιά θα πηγαίνουν το μετρό, μέχρι το 2012-13, και το τραμ μέχρι το 2010, φτάνουν ήδη ο προαστιακός, αλλά και ο ηλεκτρικός. Αυτή είναι μια ιδιαίτερα σημαντική πρωτοβουλία. Τέσσερα διαφορετικά μέσα μεταφοράς θα εξυπηρετούν τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης.

Γνωρίζω για το κυκλοφοριακό κομφούζιο στο κέντρο του Πειραιά. Η αλήθεια είναι, πάντως, ότι δεν μπορούμε να περιορίσουμε την εισροή νέων Ι.Χ. στο λεκανοπέδιο. Μπορούμε όμως να

βελτιώσουμε τα μέσα σταθερής τροχιάς. Να δημιουργήσουμε τις συνιστώσες ώστε τα μέσα μαζικής μεταφοράς να είναι ασφαλή, γρήγορα, φιλικά προς το περιβάλλον και αξιοπρεπή προς το χρήστη τους. Οφείλω, επίσης, να παρατηρήσω ότι, ακόμα και η πρόσβαση στον Πειραιά με το τραμ, το οποίο είναι και λιγότερο ταχύ σε σχέση με τα άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς, θα είναι σαφώς πιο γρήγορη και εύκολη σε σχέση με ένα Ι.Χ. Υπάρχουν στοιχεία γι' αυτό.

Παράλληλα, σε όλη την Αττική, ενισχύουμε το σύστημα των λεωφορειολωρίδων και επεκτείνουμε τα μέτρα για το σεβασμό τους. Μας απασχολεί πάντως το συγκοινωνιακό σε συνάρτηση με την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών για όλο το λεκανοπέδιο.

■ Υπάρχει σκέψη για τη δημιουργία ενός συστήματος δακτυλίου για τον Πειραιά;
Δεν είναι δική μου αρμοδιότητα, είναι του ΥΠΕ-ΧΩΔΕ. Δεν υπάρχει όμως τέτοια σκέψη.

■ Σχετικά με την περαιτέρω υποστήριξη των συνδυασμένων μεταφορών από τα λιμάνια του Λαυρίου, της Ραφήνας και της Ελευσίνας;

Μέχρι το 2013 θα έχουν ολοκληρωθεί τα έργα της σύνδεσης του Λαυρίου με τον προαστιακό. Αυτό αποτελεί μια δέσμευσή μας προς τους κατοίκους της περιοχής αλλά και το επιβατικό κοινό. Γνωρίζω ότι υπάρχει αγωνία από την τοπική κοινότητα για τη γρήγορη ολοκλήρωση των έργων, αλλά χρειάζεται μεγάλη εγρήγορση και συστηματική προσπάθεια για την ολοκλήρωση αυτού του μεγάλου έργου. Και εγώ θα ήθελα να ολοκληρωθεί... αύριο. Δε γίνεται όμως αυτό. Μακροπρόθεσμος στόχος μας είναι η μεταφορά σημαντικού μέρους της επιβατικής κίνησης προς το Λαύριο. Στο Θριάσιο Πεδίο θα ολοκληρωθούν τα έργα του ΟΣΕ που, όπως προανέφερα, θα αφορούν τη σύγχρονη και ταχεία μεταφορά εμπορευμάτων.

■ Μέλη του ελληνικού εφοπλισμού έχουν εκφράσει στο παρελθόν το ενδιαφέρον τους για τις Ολυμπιακές Αερογραμμές. Ποιος σύγχρονος Ωνάσης θα θέλατε να επενδύσει στην Ο.Α. και ποια διασφάλιση θα μπορούσατε να του προσφέρετε για





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

την εξασφάλιση της επένδυσής του;

Η προσπάθειά μας είναι ανοικτή προς όλους. Όλες οι κινήσεις θα ολοκληρωθούν στην ώρα τους. Ως κυβέρνηση θέλουμε να αξιολογήσουμε μόνον σοβαρές και αξιόπιστες προτάσεις. Αναζητούμε σοβαρούς και αξιόπιστους επενδυτές.

Στην Ολυμπιακή, όπως έχω ανακοινώσει συστηματικά, θέλουμε να κρατήσουμε το όνομα και το σήμα, αλλά να απαλλαγούμε από τα χρέη. Με το θέμα αυτό ασχολούμαι από την πρώτη εβδομάδα που ανέλαβα ως υπουργός. Στο τέλος του χρόνου πρέπει να έχουμε ολοκληρώσει τις προσπάθειές μας. Υπάρχει σαφές χρονοδιάγραμμα ως προς αυτό.

Θέλω μια άλλη, μια νέα Ολυμπιακή και όχι ένα αντίγραφο της υπάρχουσας. Ως προς αυτή την κατεύθυνση αναζητούμε και τη συνεργασία με την Ε.Ε., ούτως ώστε η λύση να είναι επενδυτικά ελκυστική και νομικά ασφαλή.

■ Σας έχουν πικράνει οι αρνητικές κριτικές και οι χαρακτηρισμοί από τους εργαζομένους της Ο.Α.;

Είναι λογικό, όταν διαχειρίζεσαι δημόσιες υποθέσεις, να δέχεσαι κριτική από πολλές πλευρές. Είμαι διατεθειμένος να ακούσω οποιαδήποτε κριτική, φτάνει να μην είναι εις βάρος της τιμής και της υπόληψής μου. Ποντάρω όμως στο αποτέλεσμα όλων των προσπαθειών μου. Για να σας το πω διαφορετικά, προτιμώ να θυμούνται στο τέλος ένα καλό αποτέλεσμα και ας έχω δεχτεί έντονη κριτική, παρά να αντιμετωπίζω μια θετική κριτική κατά τη διάρκεια της θητείας μου χωρίς στο τέλος να βρω λύσεις. Εάν κατορθώσω και βρω μια λύση για την Ολυμπιακή, δε θα θυμάται κανείς την κριτική.

■ Πόσο έχει επηρεάσει η κρίση στην τιμή του πετρελαίου το οικονομικό ισοζύγιο των ΔΕΚΟ που εποπτεύετε;

Έτσι κι αλλιώς, όλες οι ΔΕΚΟ αλλά και οι Οργανισμοί που επιβλέπουμε είναι προβληματικές. Οι κρίσεις τις καθιστούν ακόμα πιο πολύ.

■ Η πρόσφατη διαφημιστική καμπάνια του υπουργείου σας δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στις πράσινες μεταφορές. Ποια είναι η εφελκυστική σκέψη πίσω από αυτή τη στρατηγική;

Η καθημερινότητα αλλά και οι στατιστικές μάς οδηγούν στο σύγγραφο συμπέρασμα ότι οι επείγουσες μεταφορές αυξάνουν τη ρύπανση του περιβάλλοντος. Σκοπός μας είναι να ενισχύσουμε τα δημόσια μέσα μεταφοράς για να βελτιωθεί αυτή η προβληματική κατάσταση. Αν είχαμε, παράλληλα, έναν υγιή ΟΣΕ, τότε η συνολική εικόνα θα ήταν πιο βελτιωμένη.

■ Αν και ο Έλληνας θεωρείται «φτωχός» από τις στατιστικές στις Βρυξέλλες, εντούτοις διακρίνουμε την επιμονή του ως προς την αγορά Ι.Χ. αλλά και τη διαρκή μετακίνησή του με αυτά. Πώς κρίνετε το φαινόμενο αυτό; Πώς θα μπορούσατε να ελαττώσετε την εξάρτηση του Αθηναίου από το Ι.Χ.;

Όπως προανέφερα, δεν μπορούμε σε μια ελεύθερη κοινωνία να περιορίσουμε το φαινόμενο αυτό. Δεν μπορούμε να απαγορεύσουμε τους Έλληνες να χρησιμοποιούν ή να αγοράζουν αυτοκίνητα. Η αλήθεια είναι ότι 6 στους 10 Αθηναίους έχουν σήμερα δικό τους αυτοκίνητο. Πιο ανησυχητικό είναι βέβαια ότι δεν παρατηρείται σημαντική απόσυρση των παλαιότερων Ι.Χ. Ο στόλος των υπαρχόντων αυτοκινήτων είναι περιβαλλοντικά προβληματικός αφού έχουμε το χαμηλότερο δείκτη απόσυρσης στην Ε.Ε. Προς αυτή την κατεύθυνση, μελετάμε σχέδια με το υπουργείο Οικονομικών και το ΥΠΕΧΩΔΕ. Γενικότερα, πάντως, εξετάζουμε τις εξελίξεις στο κυκλοφοριακό και, ενδεχομένως, θα λάβουμε επιπλέον μέτρα σε συνεργασία με τα συναρμόδια υπουργεία.

■ Στα πρόσφατα «Ποσειδώνια», εθνικά και αλλοδαπά ΜΜΕ κατέγραψαν την εξωφρενική συμπεριφορά και αισχροκέρδεια που παρατηρήθηκαν από τους περισσότερους οδηγούς ταξί της Αττικής. Ποιες κινήσεις μπορείτε να συντονίσετε για τη βελτίωση αυτής της απαράδεκτης κατάστασης, που αποτελεί τον τρόπο των αλλοδαπών τουριστών ειδικά στα λιμάνια και στα αεροδρόμια της χώρας;

Η αλήθεια είναι ότι οι οδηγοί ταξί, όπως και οι περισσότεροι ελεύθεροι επαγγελματίες, στην περίοδο των Ολυμπιακών έκαναν μια εξαιρετική προσπάθεια. Οι έλεγχοι ήταν επίσης εκτεταμέ-



νοι. Μετά, έβγαλαν τα καλά τους και μερικοί έδειξαν το πραγματικό τους πρόσωπο. Συζητάμε πολύ τακτικά με εκπροσώπους του συγκεκριμένου επαγγελματικού κλάδου.

Θα ήθελα να σας ανακοινώσω μάλιστα ότι πολύ σύντομα θα υπογραφεί ένα νέο Π.Δ., όπου θα αναφέρονται ρητά οι νέες υποχρεώσεις και οι δεσμεύσεις για τους επαγγελματίες του χώρου. Το κοινό θα λάβει ευρεία γνώση γι' αυτές τις υποχρεώσεις.

Επίσης, μέχρι το τέλος του χρόνου θα ανακοινωθεί μια νέα τετραπλήφια γραμμή επικοινωνίας με τον ταξιδιώτη - επιβάτη, όπου θα συλλέγονται πληροφορίες και κυρίως καταγγελίες.

■ Η Β' Αθηνών, η περιφέρεια στην οποία εκλέγεστε, έχει πλέον πολλά ναυτιλιακά κέντρα (Γλυφάδα, Βούλα, Καλλιθέα, Νέα Σμύρνη, Μαρούσι, Κηφισιά κκ.). Ενημερώστε για τα θέματα της ναυτιλίας από το εκλογικό σώμα της περιφέρειάς σας; Ποιες είναι οι κυριότερες θέσεις της ναυτιλιακής οικογένειας που μπορείτε να προωθήσετε ως υπουργός;

Ως ευρωβουλευτής, αλλά και ως πρόεδρος της Επιτροπής Μεταφορών του Ε.Κ. για πέντε χρόνια, παρακολουθούσα και ενδιαφερόμουν ενεργά για τα θέματα της ναυτιλιακής πολιτικής. Ως Έλληνας ήμουν υπερήφανος που η χώρα μας είναι πρωτοπόρος σε αυτό τον τομέα και αρκετοί συνάδελφοί μου στις Βρυξέλλες ζήλευαν την πρωτιά μας. Είναι, ίσως, ο μόνος τομέας για τον οποίο μας ζήλευαν. Ως υπουργός, αρμόδιος για θέματα μεταφορών, παρακολουθώ και ενημερώνομαι για τις εξελίξεις σε αυτό τον κλάδο, που είναι εξαιρετικά συγγενής και συμπληρωματικός με τα αντικείμενα του χαρτοφυλακίου μου. Η ναυτιλία είναι πάντα στην καρδιά μου. ☺



ENTERPRISES

SHIPPING & TRADING S.A.

***The shipping partner
you can trust !***

*Celebrating
32 years
of unparalleled
performance in
delivering
round-the-clock
safe, reliable,
efficient
and personal
client-service
solutions
through our
state-of-the-art
vessels and
equipment
managed by
our dedicated,
responsive and
dynamic team
of professionals.*

11, POSEIDONOS AVENUE,
ELLINIKO GR - 167 77 ATHENS
TEL +30 210 8910111 (switchboard)
FAX +30 210 8980351 - 8983612
E-MAIL: mail@ensh.com





32, ASKLIPIOU STR., GR-184 45 PIRAEUS - GREECE
TEL: +30 2104220581 (6 Lines) • FAX: +30 2104172142
E-mail: levederi@otenet.gr • Web site: www.leventeris.gr

N. LEVENTERIS S.A.

shipping ropes



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



Ελλάδα - ΗΠΑ:

Το πλαίσιο δράσης και συνεργασίας στους τομείς της ναυτιλίας

Σε μία από τις τελευταίες του συνεντεύξεις στην Αθήνα, ο πρώην επιτετραμμένος της Αμερικανικής Πρεσβείας στην Αθήνα Thomas Countryman εξετάζει τα κεφάλαια της συνεργασίας που αφορούν την Ελλάδα και τις ΗΠΑ, ειδικά σε θέματα ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας.

Εξωστρεφής, άμεσος και οξυδερκής, ο Αμερικανός διπλωμάτης επικροτεί τις προσπάθειες της ελληνικής κυβέρνησης σε θέματα ναυτιλιακής πολιτικής, γοητεύεται από την πορεία της ελληνικής ναυτιλιακής παντοδυναμίας και συγκινείται από την επιστροφή του «Liberty» στην Ελλάδα.

>> ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ του Thomas Countryman, στον Ηλία Μπίσια

■ Πόσο καλά γνωρίζει η αμερικανική διπλωματία τα θέματα που απασχολούν την ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια;

Θα ήθελα να ξεκινήσω με μια εφελκυστική σκέψη. Οι ΗΠΑ έχουν μεγάλο σεβασμό ως προς την ελληνική ναυτιλιακή παράδοση. Θεωρούμε εξαιρετικής σημασίας την πορεία της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας από τα αρχαία χρόνια έως και σήμερα. Ειδικά στις μέρες μας γνωρίζουμε ότι ο ελληνικός και ελληνοκύριος στόλος συνεισφέρει δυναμικά στην πορεία της εθνικής σας οικονομίας και θεωρείται παγκοσμίως πρωτοπόρος. Η κυβέρνηση των ΗΠΑ θεωρεί επιβεβλημένη τη στενή συνεργασία με την ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία. Ας μην ξεχνάμε ότι σημαντικότατο μερίδιο της ενέργειας που εξαγεται αλλά και κυρίως εισάγεται από τις ΗΠΑ διακινείται με τον ελληνικό στόλο.

■ Συνομιλείτε τακτικά με μέλη της ναυτιλιακής βιομηχανίας;

Συνομιλώ πολύ τακτικά με πολλούς ανθρώπους. Ανάμεσα σε αυτούς συνομιλώ και με μέλη της επιχειρηματικής κοινότητας της χώρας.

■ Πόσο ασφαλή θεωρείτε τα λιμάνια της Ελλάδας; Υπάρχει σήμερα συνεργασία μεταξύ της αμερικανικής ακτοφυλακής και του ελληνικού Λιμενικού Σώματος ως προς το θέμα αυτό;

Εδώ και αρκετά χρόνια συνεργαζόμαστε για την ασφάλεια των ελληνικών λιμένων. Οι ελληνικές αρχές είναι εξαιρετικοί συνεργάτες σε όλες μας τις κοινές προσπάθειες για την εξασφάλιση της ασφάλειας των εμπορευμάτων και των πλοίων που διακινούνται στα λιμάνια των χωρών μας. Και οι δύο πλευρές έχουν έναν ουσιαστικό ζήλο για κοινή και παράλληλη γνώση και μάθηση από τις εμπειρίες και την εξειδικευμένη τεχνογνωσία που διαθέτουμε. Η συνεργασία είναι πολύπλευρη και ξεκινά από την εκπαίδευση και τεχνογνωσία πάνω στα ραδιενεργά υλικά μέχρι την εξοικείωση με τα εξειδικευμένα μηχανήματα για την επιθεώρηση των containers. Βασικός μας άξονας σε όλες μας τις προσπάθειες είναι να διευκολύνουμε το διεθνές εμπόριο και τη μεταφορά του χωρίς να γινόμαστε άκαμπτοι και πέραν του δέοντος σχολαστικοί.

Επιτρέψτε μου επιπλέον να σας γνωστοποιήσω και το εξής: Πρόσφατα επισκέφθηκα τη Ρόδο, από όπου θα



κατέπλεαν αρκετά αμερικανικά πολεμικά πλοία. Η συνεργασία με τις τοπικές αρχές και το Λιμενικό Σώμα ήταν άψογη. Εάν δε θεωρούσαμε τα ελληνικά λιμάνια ασφαλή, δε θα υπήρχε τέτοια δυνατότητα συνεργασίας. Η συνεργασία των αμερικανικών Αρχών με το Λ.Σ., όπως και με όλα τα ελληνικά σώματα ασφαλείας, είναι σε εξαιρετικά υψηλό επίπεδο. Οφείλω επίσης να επισημάνω πως ο συνταγματικός σκοπός του ελληνικού Λιμενικού Σώματος είναι σχεδόν πανομοιότυπος με αυτόν της αμερικανικής ακτοφυλακής.

■ **Αρκετοί ναυτικοί, με μουσουλμανική υπηκοότητα, θεωρούν ότι ενίοτε υπάρχει στις μέρες μας μια υπερβολική προκατάληψη απέναντί τους, τόσο από τη νομοθεσία όσο και τις αμερικανικές διωκτικές και ελεγκτικές αρχές. Πώς αντιδράτε στην άποψη αυτή;**

Το θέμα αφορά κυρίως το αμερικανικό immigration service και όχι τόσο την αμερικανική ακτοφυλακή. Είναι γεγονός ότι μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου η έκδοση μιας βίζας για τις ΗΠΑ έχει γίνει πιο πολύπλοκη. Αυτό δε σημαίνει όμως ότι μεροληπτούμε εις βάρος των υπηκόων των μουσουλμανικών κρατών. Συνέχεια αναζη-

τούμε τρόπους για να απλουστεύσουμε και να τελειοποιήσουμε τις διαδικασίες μας. Δε θέλουμε με κανέναν τρόπο το θέμα της βίζας να δυσκολέψει τις σχέσεις συνεργασίας που έχουν οι ΗΠΑ με τα υπόλοιπα εμπορικά κέντρα του πλανήτη.

■ **Πώς βλέπετε το μέλλον των ελληνικών και διεθνών λιμένων; Σε ποιους τομείς αναζητείτε συνεργασίες;**

Όπως καταλαβαίνετε, η Ελλάδα, όπως και όλα τα ναυτιλιακά έθνη, θα δώσει ιδιαίτερη έμφαση ως προς την ασφάλεια των λιμένων της. Στις ΗΠΑ σήμερα είμαστε υπέρ της ιδιωτικοποίησης του management των λιμένων. Θεωρούμε επιβεβλημένη τη συνεργασία του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα στο θέμα του security, αλλά και της γενικότερης τεχνογνωσίας που απαιτεί η καθημερινότητα ενός λιμένα. Ως εγχείρημα έχει στεφθεί με επιτυχία.

Η Ελλάδα τώρα αρχίζει να στρέφεται προς την παραπάνω κατεύθυνση, της ιδιωτικοποίησης του management των σημαντικών λιμένων της. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα θέλαμε να υποστηρίξουμε τη συνεργασία των αμερικανικών εταιρειών που εξειδικεύονται με επιτυχία σε τομείς όπως τα logistics, η ασφάλεια κ.ά. Επικροτού-



με την προσπάθεια της Ελλάδας και θεωρούμε επιβεβλημένη τη διαφανή, αμερόληπτη και αντικειμενική αξιολόγηση όλων των προσφορών.

■ **Ποιες πιέσεις ασκεί η αμερικανική κυβέρνηση προς τις Αρχές της Ινδονησίας (και των υπολοίπων χωρών της νοτιοανατολικής Ασίας) για την εξάλειψη του φαινομένου της πειρατείας;**

Ο ρόλος μας είναι να συνεργαζόμαστε και όχι να ασκούμε πίεση. Τα προβλήματα στη νοτιοανατολική Ασία ως προς το θέμα της πειρατείας είναι πολύ μεγάλα και χρειάζεται μεγάλη προσπάθεια από ό-

λες τις εμπλεκόμενες πλευρές. Η προσέγγισή μας είναι η συνεργασία σε θέματα εκπαίδευσης και εξειδίκευσης της γνώσης. Είναι επίσης μια βασική υποχρέωση της κυβέρνησής μας να παρέχει γνώσεις και στοιχεία σε όλους τους ενδιαφερόμενους συνεργάτες της ως προς τις πληροφορίες που συλλέγει στο θέμα αυτό. Παρ' όλα αυτά δε θεωρούμε ότι η έκδοση μιας μαύρης λίστας θα επικουρούσε την προσπάθειά μας.

■ **Θεωρείτε ότι ο νέος αγωγός Μπουργκάς - Αλεξανδρούπολης απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή ως προς την ασφάλεια των δύο λιμανιών που θα κληθούν να εξυπηρετήσουν τα σύγχρονα δεξαμενόπλοια;**

Ο νέος αγωγός είναι μια καλή ιδέα, αφού θα διευκολύνει τη μεταφορά ενέργειας, που σήμερα αντιμετωπίζει προβλήματα καθυστερήσεων εξαιτίας της πίεσης στα Στενά του Βοσπόρου. Οι ελληνικές Αρχές θα πρέπει βέβαια να κατανοήσουν τη δυσκολία του όλου εγχειρήματος όσον αφορά την περιβαλλοντική προστασία της περιοχής του Έβρου αλλά και την οικονομικά βιώσιμη διατήρηση του αγωγού και των λιμένων που θα εξυπηρετούν τις μεταφορές. Όπως κάθε νέο λιμάνι που εξυπηρετεί πλοία LNG, έτσι και το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, όπου πρέπει να διατηρηθεί η περιβαλλοντική ισορροπία, χρειάζεται μια ειδική, ενδελεχή μελέτη και στρατηγική ως προς τα θέματα της ασφάλειας και της οικολογικής προστασίας.

■ **Πιστεύετε ότι το Port State Control στην Ευρώπη, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του**

προδιαγραφές στο θέμα αυτό. Για να είμαστε όμως αποτελεσματικοί, οφείλουμε να συνεργαζόμαστε με τους σημαντικούς διεθνείς ναυτιλιακούς εταίρους μας. Σε αυτό το πλαίσιο αναζητούμε τη συστηματική συνεργασία με την Ε.Ε. Θέλουμε να αναπτύξουμε όλες εκείνες τις συνιστώσες που θα επιτρέψουν μια απλούστευση του συστήματος μεταφορών μεταξύ των δύο ηπείρων και θα διευκολύνει την ανταλλαγή γνώσεων και πληροφοριών μεταξύ των δύο πλευρών.

Το θέμα της διαφάνειας και της πάταξης της διαφθοράς είναι παγκοσμίως ένα θέμα που χρειάζεται ιδιαίτερη αντιμετώπιση. Η διαφθορά θέτει σε κίνδυνο την οικονομική ανάπτυξη ενός τόπου.

■ **Ποια είναι η αξιολόγησή σας όσον αφορά την ποιότητα της ελληνικής σημαίας και του ελληνικού νηολογίου;**

Την αξιολογούμε σε εξαιρετικά υψηλό επίπεδο. Προφανώς οι Έλληνες πλοιοκτήτες γνωρίζουν τους λόγους για τους οποίους υψώνουν συνέχεια την ελληνική σημαία. Έχουμε μεγάλο σεβασμό προς την ελληνική σημαία και το νηολόγιό της.

■ **Ποια πλοία της ποντοπόρου ναυτιλίας είναι καλοδεχούμενα στα αμερικανικά λιμάνια;**

Δε θέλουμε να καταφεύγουμε σε διακρίσεις. Όλα είναι καλοδεχούμενα. Σαφώς τα πλοία που προσεγγίζουν τις ακτές των ΗΠΑ κατ' ευθείαν από το λιμάνι του Πειραιά θα έχουν ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, καθώς πιστεύουμε ότι το συγκεκριμένο λιμάνι τηρεί τα συστήματα ασφαλείας που θεωρούμε απαραίτητα, ειδικά στα Containers.

Τα ελληνικά tankers θα εξακολουθήσουν να παραμέ-



από το έργο του Γ.Γ. κ. Ευθύμιου Μητρόπουλου, ο οποίος και τιμά την Ελλάδα με τις προσπάθειες και πρωτοβουλίες του.

■ **Υπάρχει θέληση από την αμερικανική νεολαία ώστε να κατευθυνθεί στο ναυτικό επάγγελμα;**

Μάλλον όχι. Θεωρείται ένα δύσκολο επάγγελμα. Συζητάμε τακτικά με μέλη της ελληνικής ναυτικής κοινότητας ως προς τη δυσκολία για την εξεύρεση πληρωμάτων. Θα πρότεινα, παράλληλα με τις διαφημιστικές και προωθητικές ενέργειες, να γίνουν και κάποιες συστηματικές προσπάθειες στο χώρο της ψυχαγωγίας και του πολιτισμού. Ίσως κάποιες τηλεοπτικές σειρές και ταινίες με θέματα από τη ζωή και την καθημερινότητα στα πλοία θα μπορούσαν να βοηθήσουν έναν νέο. Προσέξτε το ενθουσιασμό που προκάλεσαν στο παρελθόν, στους νέους Αμερικανούς, οι εμπορικά επιτυχημένες ταινίες με θέματα από την αμερικανική πολεμική αεροπορία, τους πεζοναύτες ή το πολεμικό ναυτικό.

Με αφορμή τη συνέντευξη στο περιοδικό σας, επιτρέψτε μου επίσης να μεταφέρω τις ευχαριστίες μου στην ηγεσία του ΥΕΝΑΝΠ, στον

Paris MoU, αντανάκλα τις απαιτήσεις και των ΗΠΑ σε θέματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης ζωής; Κατά τη γνώμη σας, χρειάζεται ή ίσως βελτίωση ως προς την εφαρμογή του;

Στεκόμαστε ως κυβέρνηση πολύ στο θέμα της ασφάλειας της ναυτιλίας. Τόσο το Κογκρέσο όσο και οι διοικητικές αρχές των ΗΠΑ θέτουν υψηλές

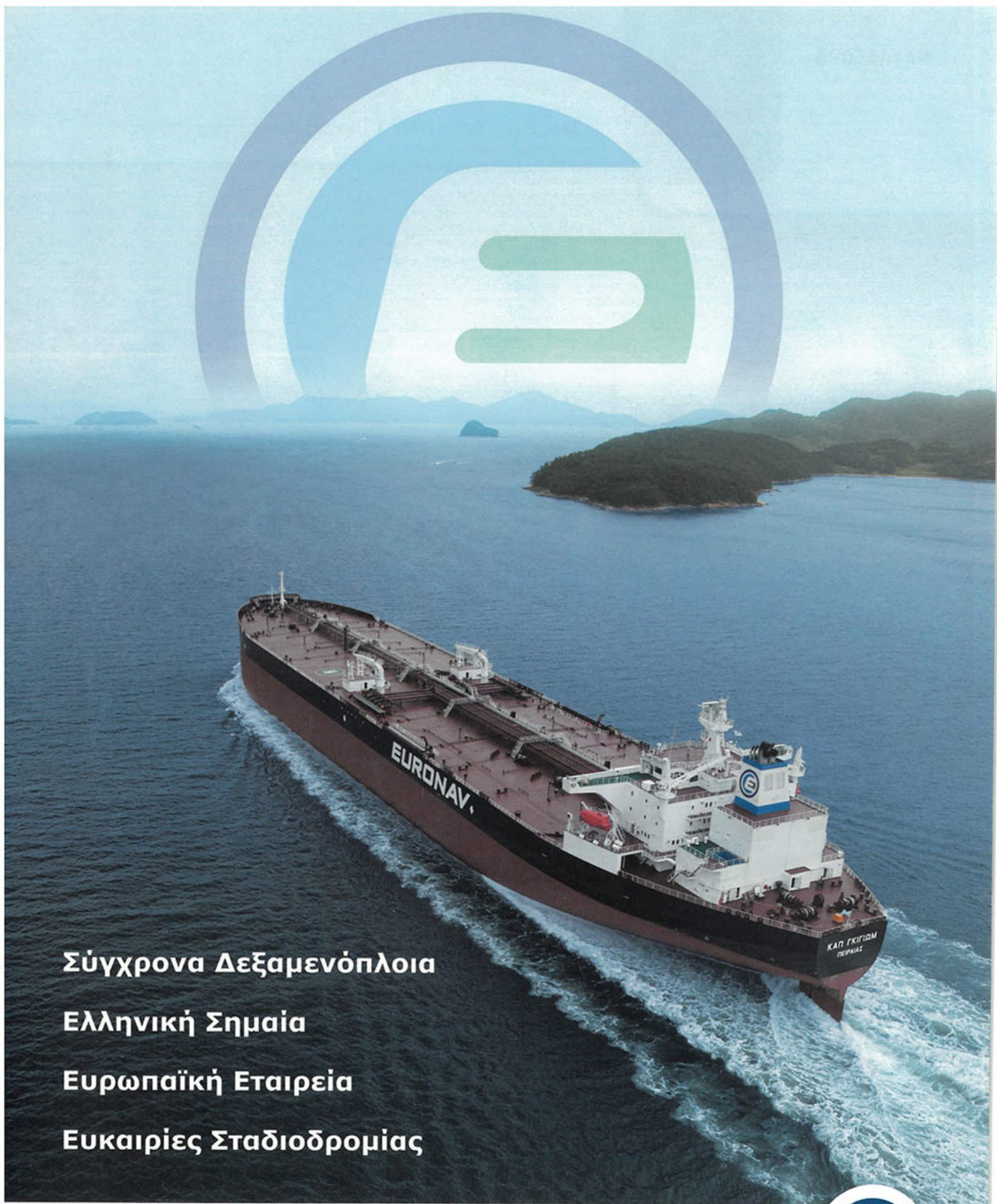
νουν για εμάς leaders. Με αυτά εξασφαλίζουμε την εισαγωγή και εξαγωγή της πολύτιμης ενέργειάς μας.

■ **Πόσο σημαντικό θεωρείτε το ρόλο του IMO ως προς τα ναυτιλιακά θέματα;**

Ο ρόλος του IMO είναι εξαιρετικά σημαντικός. Ο διάλογος που λαμβάνει χώρα στο διεθνές οργανισμό για θέματα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και περιβαλλοντικής προστασίας είναι εξαιρετικά εποικοδομητικός και προς τη σωστή κατεύθυνση. Είμαστε επίσης ιδιαίτερα ικανοποιημένοι

υπουργό κ. Βουλγαράκη, στον υφυπουργό κ. Καμμένο, στους πλοιοκτήτες και ναυτικούς, αλλά και προσωπικά στον καπετάν Β. Κωνσταντακόπουλο, που υποστήριξαν με τόση θερμότητα τη μεταφορά του πλοίου Liberty «Arthur M. Huddel» στην Ελλάδα. Χωρίς αυτή την πολύτιμη συνεργασία δε θα μπορούσε να είχε υλοποιηθεί αυτό το υψηλό όραμα. Τα Liberties ήταν εξάλλου ένα περίτρανο δείγμα της εξαιρετικής συνεργασίας Ελλάδος και ΗΠΑ στους τομείς των μεταφορών, του εμπορίου και κυρίως της ναυτιλίας. ☉





Σύγχρονα Δεξαμενόπλοια

Ελληνική Σημαία

Ευρωπαϊκή Εταιρεία

Ευκαιρίες Σταδιοδρομίας

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd.

Ακτή Μιαούλη 69, 18537 Πειραιάς

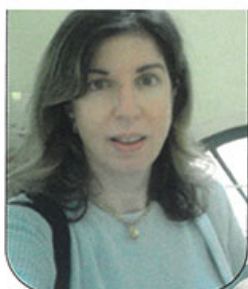
T 0030 210 455 8000 - Φ 0030 210 455 8010 - crew.gr@euronav.com

www.euronav.com



EURONAV

The ocean is our environment

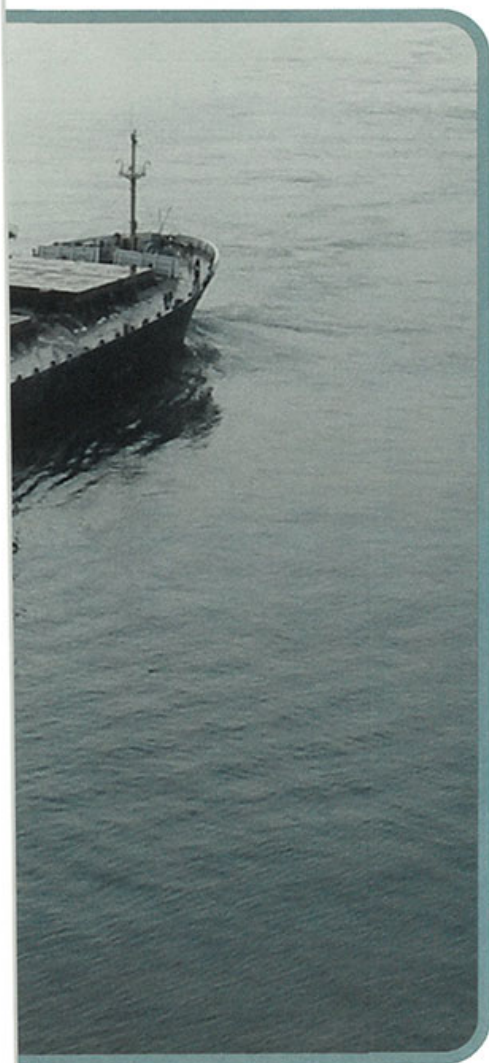


Της **Δρος Ελένης Θανοπούλου** | Επίκουρης καθηγήτριας, Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών Πανεπιστημίου Αιγαίου



Εξαιρετικές συγκυρίες εξαιρετικές ευκαιρίες - εξαιρετικές προκλήσεις

Η γράφουσα δεν έχει καμία αμφιβολία ότι τα Ποσειδώνια του 2008 θα παραμείνουν στην ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας σαν μια συγκυρία με μικρές δυνατότητες επανάληψης. Ποτέ άλλοτε η ελληνική ναυτιλία δε βρέθηκε στην κορυφή του παγκόσμιου στόλου επί τόσα συνεχόμενα έτη ρεκόρ ναύλων, ειδικά στις αγορές στις οποίες παραδοσιακά εξειδικεύεται. Ποτέ άλλοτε μεταπολεμικά οι κορυφές ναυλαγορών και ελληνικής χωρητικότητας δε συνδυάστηκαν με τόσο θεαματικές μεταβολές όλων εκείνων των χαρακτηριστικών που συνθέτουν το πρότυπο της ναυτιλιακής ανταγωνιστικότητας αλλά ελληνικά στην εποχή μετά την έλευση του ατμού. Και ποτέ άλλοτε οι εξελίξεις στο επίπεδο των υπόλοιπων ναυτιλιακών δυνάμεων πλην Ελλάδος δεν ήταν τόσο δραστικές και σχεδόν απροσδόκητες¹.



Το σημείωμα αυτό αποτελεί το δεύτερο αποτέλεσμα -για τη συνήθως περιορισμένη δημόσια δραστηριότητα της συγγραφέως του- της εξαιρετικής συγκυρίας που επικρατεί από το τέλος του 2003 έως σήμερα στις αγορές, καθώς την είχε ήδη οδηγήσει στο να αναλάβει στις αρχές του 2007 το συντονισμό της ημερίδας της Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδας με θέμα «Καλές ναυλαγορές: Για πάντα ή με ημερομηνία λήξεως;» αθετώντας έτσι μία ακόμα από τις αυτοδεσμεύσεις της για αποχή από δημόσιες παρουσιάσεις.

Καμία όμως παραπομπή σε περιορισμό, δέσμευση ή αυτοδέσμευση δε συνάδει με τα τεκταινόμενα στη διεθνή ναυτιλία των αρχών του 21ου αιώνα, όπου η λήξη των καλών ναυλαγορών μοιάζει να μετατίθεται αδιάκοπα. Η μόνη αντίστοιχη περίοδος των αγορών της μεταπολεμικής εποχής μπορεί να αναζητηθεί -με κάποια ποιητική ειρωνεία είναι αλήθεια- στην υπερθέρμανση των ναυλαγορών, που προηγήθηκε του πρώτου πετρελαϊκού σοκ του 1973. Από τότε μέχρι τη σημερινή συγκυρία -και αυτό το οποίο αποκλήθηκε ήδη το τρίτο πετρελαϊκό σοκ- έχει περάσει -όχι απαραίτητα αισίως για τις ναυλαγορές- μία ολόκληρη 35ετία. Βέβαια (όπως ίσως και για πολλούς εργαζόμενους πλέον), δε διαφαίνεται έξοδος στη σύνταξη για καμία από τις βασικές θεωρίες της ναυτιλιακής οικονομικής ούτε και το τέλος τής -πάντα γεμάτης εναλλαγές- ιστορίας των ναυτιλιακών κύκλων. Το ζητούμενο όμως σε αυτό το σημείωμα δεν είναι μία ακόμα πρόβλεψη (καταδικασμένη κατά κανόνα να λάμψει για λίγο ή να διαψευστεί κατά πολύ): Μπορεί η συγκυρία να είναι όντως εξαιρετική, αλλά όχι τόσο ώστε να προκαλέσει υπογραφή δημόσιας πρόβλεψης της ναυλαγοράς από την υποφαινόμενη...

Η αλληλουχία εξαιρετικών συγκυριών δεν μπορεί όμως παρά να οδηγήσει σε αναζήτηση παραλληλισμών μέσα από τη διατύπωση ερωτημάτων που -επισημαίνοντας πτυχές και παράγοντες της συγκυρίας- υποδεικνύουν τόσο τη μορφή της ευκαιρίας που δόθηκε για άλλη μία φορά στην ελληνόκτητη ναυτιλία, όσο και τη φύση των προκλήσεων που τα νέα δεδομένα διαμορφώνουν.



1. Οι μεταβολές στη γεωγραφική διάρθρωση του παγκόσμιου εμπορίου και η δυναμική τους θέτουν άμεσα το (καθόλου ρητορικό) ερώτημα: Είναι η Κίνα σήμερα η Ιαπωνία των ετών που προηγήθηκαν του σοκ του 1973; Αν η απάντηση φαίνεται ενστικτωδώς εύλογη, αξίζει να αναλογιστούμε την κλίμακα των μεγεθών και εξελίξεων. Η Ιαπωνία των πρώτων δεκαετιών της μεταπολεμικής εποχής υπήρξε ο ανερχόμενος τρίτος πόλος του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, παρέμενε όμως μια σχετικά μεγάλη χώρα και οικονομία με σχετικά σημαντικές κινήσεις εμπορευμάτων. Στην περίπτωση της Κίνας τα πάντα είναι απόλυτα. Μεγέθη, ρυθμοί και οι επιπτώσεις των μεταβολών τους είναι -τόσο αντίστοιχα όσο και αναπόφευκτα- χωρίς προηγούμενο από την πλευρά της ζήτησης.

2. Από την πλευρά της προσφοράς, είναι εξίσου αναγκαίο να ληφθεί υπόψη η διαφορετική κλίμακα των εξελίξεων και η διαφορετική δυναμική τους σε σχέση ακόμα και με τις πιο εντυπωσιακές εξελίξεις στη μεταπολεμική ναυτιλία. Η ιαπωνική ναυτιλιακή ανάπτυξη παρά το συνολικό μέγεθος αναγκών μεταφοράς συγκρατήθηκε, μετά μια ταχεία φάση αύξησης της χωρητικότητας, ουσιαστικά σε επίπεδα «ασφαλείας» διατηρώντας τελικά το χαρακτήρα της χώρας σαν κράτους - φορτωτή. Αυτό εξάλλου δείχνει και η επί σειρά πολλών ετών παραμονή της Ιαπωνίας στη δεύτερη θέση του παγκόσμιου στόλου πίσω από την ελληνόκτητη μεταφορική ικανότητα. Αν και προς το παρόν η Κίνα βρίσκεται εκτός των δύο κορυφαίων θέσεων και στις δύο κατατάξεις, η γρήγορη



άνοδος της ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του '80 ανάμεσα στους κυρίαρχους στόλους σε επίπεδο σημαίας και στη συνέχεια και σε επίπεδο ιδιοκτησίας, αλλά και η πορεία της στους υπόλοιπους κλάδους της παγκόσμιας οικονομίας, δεν προοιωνίζονται υποχρεωτικά μίαν απλή επανάληψη αλλά ούτε την ίδια δυναμική με την ιαπωνική περίπτωση.

Η ελληνόκτητη ναυτιλία πλέει πλέον σε ένα διαφορετικό σχήμα, γεωγραφικά και ποσοτικά του παγκόσμιου εμπορίου, ενώ ταυτόχρονα βρίσκεται επικεφαλής ενός παγκόσμιου στόλου του οποίου η ηγετική ομάδα παρουσιάζει τη μεγαλύτερη κινητικότητα των τελευταίων δεκαετιών. Η ταχύτητα της ανόδου της ζήτησης παρέσχε στην ελληνική ναυτιλία τη χρυσή -όσο και αναπάντεχη- ευκαιρία δραστικής ανανέωσης του στόλου της και προσαρμογής των χαρακτηριστικών του

τελευταίου στη νέα ναυτιλιακή πραγματικότητα μέσα σε ένα κλίμα ευφορίας και αντίστοιχης κερδοφορίας στις κύριες αγορές πρωτοφανούς διάρκειας. Όμως, ο γρήγορος ρυθμός των αλλαγών από την πλευρά της προσφοράς αξίζει -παρά το ότι προς το παρόν δεν έχει καταφέρει να αρθεί η τελευταία στο ύψος της ξέφρενης ζήτησης και να επαναφέρει τους ναυλάρθιμους σε πιο οικεία επίπεδα- λεπτομερέστερη εξέταση στο επίπεδο της κατανομής της προσφοράς όπως αυτή διαμορφώνεται. Για πρώτη φορά μετά την περίοδο που έφερε την ελληνική ναυτιλία στην κορυφή του παγκόσμιου στόλου, ο κατάλογος της κάποτε κλασικής τετράδας των ναυτιλιακών δυνάμεων στον κόσμο μεταβάλλεται με τόσο γρήγορους ρυθμούς. Εκτός από τη θεαματική επάνοδο της Γερμανίας στις πρώτες θέσεις της παγκόσμιας ναυτιλιακής ιεραρχίας, η εμφάνιση της Κίνας -που σε κάθε περίπτωση συμπεριλαμβάνει και τη

συνήθως ξεχωριστά υπολογιζόμενη χωρητικότητα του Χονγκ Κονγκ- δε θα πρέπει να θεωρηθεί ούτε προσωρινή ούτε ορισμένη στην προοπτική της. Η πρόκληση για την ελληνόκτητη ναυτιλία, η οποία ακολουθείται αυτή τη στιγμή από δύο εκ των παραδοσιακότερων ναυτιλιών της σύγχρονης εποχής, αλλά και από μία από τις χώρες που αναθερμαίνουν το ενδιαφέρον για το «απόλυτο πλεονέκτημα», είναι αντιστοίχου μεγέθους με τις ευκαιρίες που επέτρεψαν την αναγέννησή της για άλλη μια φορά σε αυτήν την προκλητικά ενδιαφέρουσα εποχή της ναυτιλίας των αρχών του εικοστού πρώτου αιώνα... ●

1. Βλ. Thanopoulou, H.A. (2007). *A fleet for the 21st century: Modern Greek Shipping*. Κεφάλαιο 2 στο Pallis, A. ed. *Maritime Transport: The Greek paradigm*. Oxford: Elsevier, σ. 23-61.

2. Στοιχεία 2007 στο UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2007*, σ. 32 και σ. 36.



ATLANTIC BULK CARRIERS MANAGEMENT LTD

Έχοντας βαθιά πίστη στις δυνατότητες των ανθρώπων μας επενδύουμε στη συνεχή εκπαίδευση και επιμόρφωσή τους.



Προτεραιότητα μας η ασφάλεια, η προστασία περιβάλλοντος και η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών.



Εξελίσξου μαζί μας,
ταξιδεύοντας την Ελληνική Σημαία.

Ακτή Μιαούλη 41, Πειραιάς, Τ.Κ. 18535
Τηλ.: 210 4292 070, Fax : 210 4292 118
Email : atlanticbulk@atlanticbulk.gr



Μεγάλο θόρυβο, αλλά και κάποια σύγχυση προκάλεσε το άνοιγμα των προσφορών της COSCO και της Hutchison για την παραχώρηση του ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ. Η διοίκηση του ΟΛΠ αλλά και η κυβέρνηση έσπευσαν να διαφημίσουν με ενθουσιασμό το γεγονός ότι η προσφορά της COSCO (της εταιρείας που ανακηρύχθηκε τελικά προσωρινός ανάδοχος) έφτασε τα 4,3 δισεκατομμύρια ευρώ για 35 χρόνια, άρα κάπου 123 εκατ. ευρώ ανά έτος κατά μέσον όρο, ποσό εξωπραγματικό, αν αναλογιστεί κανείς ότι ο κύκλος εργασιών όλου του ΟΛΠ το 2007 ήταν κάπου 171 εκατ. ευρώ και τα κέρδη προ φόρων 33,5 εκατ. ευρώ.

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

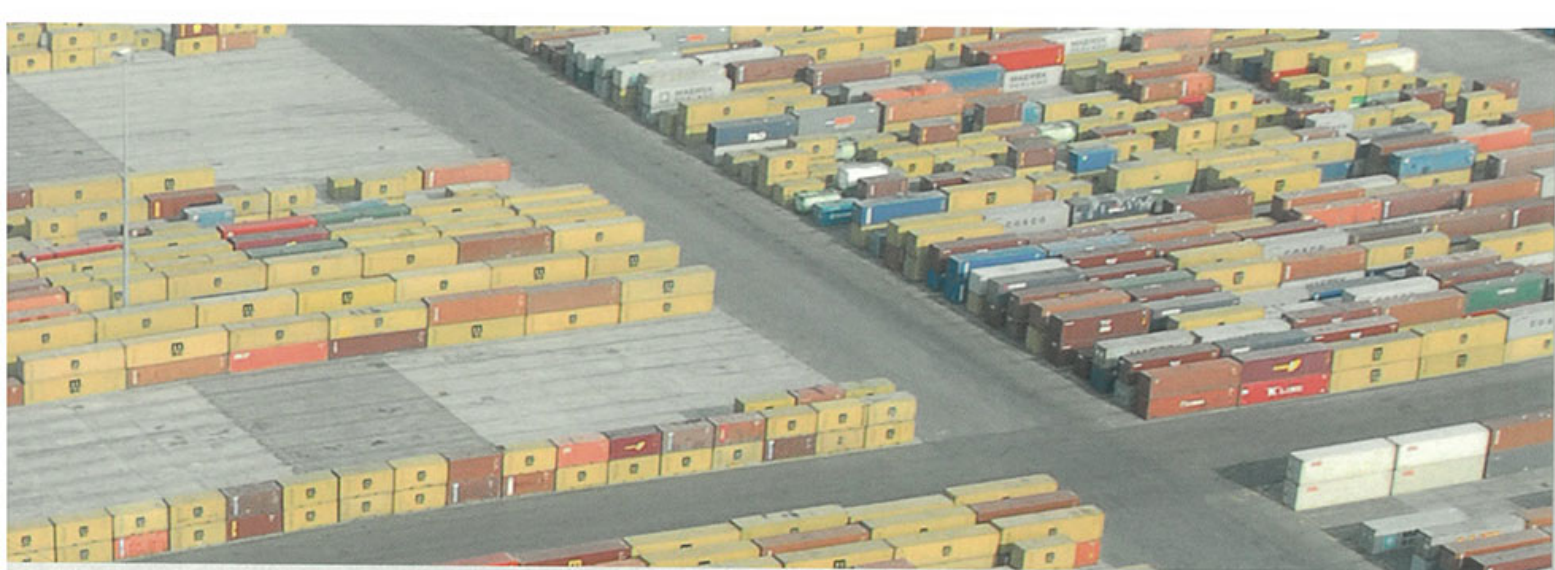
ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΣΕΜΠΟ

Απλά μαθήματα πολιτικής οικονομίας

Όμως, μερικές ημέρες μετά την εξαγγελία αυτή, όταν η COSCO εκλήθη από το Χρηματιστήριο του Χονγκ Κονγκ να δώσει εξηγήσεις για το τεράστιο ποσό που θα κατέβαλλε, αποκαλύφθηκε ότι η Καθαρή Παρούσα Αξία (ΚΠΑ) του εγγυημένου ανταλλάγματος είναι πολύ λιγότερη, κάπου 0,66 δισ. ευρώ. Πλήρης σύγχυση και μέγα σκαμπανέβασμα της μετοχής του ΟΛΠ σε μερικές ημέρες.

Την προσφορά της COSCO δεν την έχω δει, ούτε άλλωστε εκείνη του άλλου διαγωνιζόμενου, του ομίλου της Hutchison. Είδα όμως τον πολύ διακριτικό πίνακα που εξέδωσε ο ΟΛΠ για τους μετόχους του, για την Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς, για το Χ.Α. και γενικά για όλον τον κόσμο, για την αποκατάσταση της αλήθειας. Αντιγράφω από τον πίνακα αυτόν το κομμάτι που αφορά την COSCO. Στην προσφορά υπάρχει το πλήρες ανάλλαγμα, που φαίνεται στον **πίνακα 1**, και το εγγυημένο ανάλλαγμα, που φαίνεται στον **πίνακα 2**.





Τι όμως είναι η ΚΠΑ μιας χρηματορροής που εξελίσσεται διαχρονικά; Από το βασικό μάθημα Πολιτικής Οικονομίας που παρακολουθήσαμε στις προπτυχιακές μας σπουδές, ξέρουμε ότι η ΚΠΑ είναι ένας χρηματοοικονομικός δείκτης που έχει φτιαχτεί ακριβώς για να λαμβάνει υπόψη τη δια-

όταν το επιτόκιο είναι μεγάλο και όταν ο χρόνος είσπραξης είναι στο απώτερο μέλλον.

Τώρα, τι σημαίνουν όλα αυτά για τον ΟΛΠ; Στον ανωτέρω πίνακα, η στήλη του 9% (το από τον ΟΛΠ καθορισμένο επιτόκιο προεξόφλησης) είναι η πιο σημαντική. Αυτή δείχνει ότι η ΚΠΑ ενός εκατομμυρίου ευρώ διατηρεί το 100% της αξίας της

σοβαρό ποσοστό του ετήσιου τζίρου του ΟΛΠ, αυτό το ποσοστό μακροχρόνια θα πέφτει, και προς το τέλος της παραχώρησης θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα χαμηλό. Εδώ υποθέτουμε ότι ο ετήσιος τζίρος του ΟΛΠ θα αυξάνεται με ρυθμό που είναι παρόμοιος τάξεως μεγέθους με το επιτόκιο προεξόφλησης.

χρονική αξία του χρήματος. Έτσι, 1 εκατομμύριο ευρώ σήμερα δεν είναι καθόλου το ίδιο με 1 εκατομμύριο ευρώ σε 35 χρόνια. Η ΚΠΑ κάνει μια αναγωγή όλων των μελλοντικών χρηματικών δολησιών στο παρόν, ώστε εάν ποσό A εισπραχθεί μετά από N χρόνια ($N=0$ είναι το παρόν), τότε η ΚΠΑ του ποσού αυτού είναι $A/(1+r)^N$. Εδώ r είναι το επιτόκιο προεξόφλησης, ή αλλιώς κόστος κεφαλαίου της μονάδας που θα εισπράξει το ποσό διαχρονικά. Με τον τρόπο αυτό, όλα τα μελλοντικά ποσά ανάγονται στο παρόν, διαιρώντας τα διά του παράγοντα $(1+r)^N$, και αυτό ακριβώς έγινε και στη συγκεκριμένη περίπτωση. Είναι σαφές ότι όσο μεγαλύτερο είναι το r , τόσο πέφτει η ΚΠΑ ενός δεδομένου κονδυλίου. Το ίδιο άλλωστε συμβαίνει και με το N . Όσο πιο μελλοντικό είναι το ποσό, τόσο μικρότερη είναι η ΚΠΑ του. Μερικά παραδείγματα είναι χαρακτηριστικά (βλ. **πίνακα 3**).

Είναι αποκαλυπτικό πόσο γρήγορα πέφτει η ΚΠΑ

στο χρόνο 0, αλλά πέφτει στο 42,2% στα 10 χρόνια, στο 17,8% στα 20 χρόνια και στο 4,9%(!) αν το ποσό αυτό εισπραχθεί ύστερα από 35 χρόνια. Εξ ου και η ΚΠΑ των 4,3 δισ. ευρώ είναι μόλις 830 εκατ. ευρώ. Πώς προκύπτει ακριβώς το ποσό αυτό εξαρτάται από τη χρονική διάρθρωση των χρηματορροών που σε τρέχουσες τιμές αθροίζουν σε 4,3 δισ. ευρώ – εγώ προσωπικά δεν την έχω δει, αλλά εικάζω ότι δε θα είναι σταθερή διαχρονικά. Άρα, η εξαγγελία ότι ο ΟΛΠ θα εισπράττει κατά μέσον όρο 123 εκατ. ευρώ το χρόνο για 35 χρόνια (και 4,3 δισ. ευρώ συνολικά) είναι μεν τυπικά σωστή, αλλά παραγνωρίζει την ουσία, που είναι ότι η ΚΠΑ των 123 εκατ. ευρώ, με το δεδομένο επιτόκιο προεξόφλησης (9%), είναι κάπου 52 εκατ. ευρώ αν εισπραχθεί μετά 10 χρόνια, κάπου 22 εκατ. ευρώ αν εισπραχθεί μετά 20 χρόνια, και μόλις 6 εκατ. ευρώ αν εισπραχθεί έπειτα από 35 χρόνια! Αν το πάρουμε ανάποδα, ενώ στα αρχικά χρόνια της παραχώρησης το ποσό 123 εκατ. ευρώ θα είναι ένα

Αυτό που βγαίνει από την (μάλλον επιφανειακή αυτή) ανάλυση είναι για ποιο λόγο το ποσό των 4,3 δισ. ευρώ που διαφημίστηκε με τόσο ενθουσιασμό από τον ΟΛΠ και το υπουργείο, στην πραγματικότητα είναι πολύ χαμηλότερο αν το αναγάγουμε όλο στο παρόν, σύμφωνα με το κριτήριο της ΚΠΑ. Τώρα επί της ουσίας, για το κατά πόσο τα 830 εκατ. ευρώ (σε ΚΠΑ) μπορούν να θεωρηθούν ποσό που είναι μεγάλο ή μικρό, άρα καλό ή κακό για τον ΟΛΠ, δεν έχω σχηματίσει ακόμη άποψη, για τους λόγους που εξηγώ κατωτέρω.

Αν κατ' αρχάς διαιρέσουμε το ποσό των 830 εκατ. ευρώ διά 35, προκύπτουν 23,7 εκατ. ευρώ ως η κατά μέσον όρο ετήσια Καθαρή Παρούσα Αξία, δηλαδή ετήσια μεν, αλλά ανηγμένη στο χρόνο 0. Το ποσό αυτό είναι περίπου το 14% του τζίρου του ΟΛΠ το 2007 και περίπου το 71% των κερδών προ φόρων του ΟΛΠ το ίδιο έτος. Τα ποσοστά αυτά δε φαίνονται και τόσο εντυπωσιακά (σίγουρα λιγότερο εντυπωσιακά από το ετήσιο ποσό των 123 εκατ. ευ-





Πίνακας 1. Πλήρες αντάλλαγμα (σε €)

	Τρέχουσες τιμές	ΚΠΑ
Σύνολο εσόδων παραχωρησιούχου	15.133.312	
Προκαταβολή	50.000	
Ενοίκιο I	417.601	
Ενοίκιο II	173.405	
% επί εσόδων	24,2%	
	3.663.829	
Συνολικό	4.304.835	830.754

Πίνακας 2. Εγγυημένο αντάλλαγμα (σε €)

	Τρέχουσες τιμές	ΚΠΑ
Προκαταβολή	50.000	50.000
Ενοίκιο I	417.601	82.510
Ενοίκιο II	173.405	34.224
Αντικείμενο πλειοδοσίας	2.747.871	498.015
Συνολικό	3.388.877	664.749

Σημειώνεται ότι η ΚΠΑ στον πίνακα αυτό λογίζεται με επιτόκιο προεξόφλησης 9%.

Πίνακας 3. ΚΠΑ ενός εκατομμυρίου ευρώ, σε συνάρτηση του επιτοκίου προεξόφλησης και του χρόνου στον οποίο εισπράττεται το ποσό (σε ευρώ).

	0%	5%	9%	15%
0 χρόνια	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
10 χρόνια	1.000.000	613.913	422.411	247.185
20 χρόνια	1.000.000	376.890	178.431	61.100
35 χρόνια	1.000.000	181.290	48.986	7.509

ρώ). Αν όμως θέλει κάποιος να κάνει σωστά το λογαριασμό για την παραχώρηση του ΣΕΜΠΟ, δεν αρκούν ούτε τα νούμερα αυτά. Θα πρέπει να λάβει υπόψη δύο σημαντικές ακόμη παραμέτρους, τις οποίες κανένας δεν έχω ακούσει να τις αναφέρει.

Η πρώτη παράμετρος θα μετρήσει αρνητικά. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η απώλεια του απευθείας εισοδήματος που ο ΟΛΠ τώρα εισπράττει (και στο μέλλον θα εισέπραττε) από τον ΣΕΜΠΟ, αλλά από κάποια φάση και μετά δε θα εισπράττει πλέον. Υπόψη ότι ο ΟΛΠ στο μέλλον θα έχει μόνο τον Προβλήτα I, μια και το μεγαλύτερο κομμάτι του (Προβλήτες II και μελλοντικά III) θα παραχωρηθεί στην COSCO. Εδώ ως απώλεια θα πρέπει να υπολογιστεί το χαμένο απευθείας εισόδημα από τον Προβλήτα II (και κατ' επέκτασιν και από τον III, αν τον έφτιαχνε και τον λειτουργούσε ο ΟΛΠ).

Η δεύτερη παράμετρος θα μετρήσει θετικά. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η παράλληλη μείωση του κόστους λειτουργίας του ΟΛΠ λόγω της παραχώρησης, που θα εμφανιστεί με τη μορφή μείωσης του κόστους μισθοδοσίας κατά κύριο λόγο, αλλά και άλλων λειτουργικών δαπανών (συντήρηση μηχανολογικού εξοπλισμού, αναλώσιμα

κ.λπ). Ακόμη και στην περίπτωση που ο ΟΛΠ διατηρήσει όλο το νυν προσωπικό του (πράγμα απίθανο λόγω του προγράμματος εθελουσίας εξόδου που αναγγέλθηκε), αυτό δε θα απασχολείται πλέον υπερωριακά στον ΣΕΜΠΟ, ή εν πάση περιπτώσει οι υπερωρίες θα μειωθούν. Το ίδιο θα μειωθεί και η απασχόληση τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες. Το ότι θα υπάρξει τέτοια μείωση δαπάνης μισθοδοσίας το ξέρουν καλύτερα από όλους οι συνδικαλιστές του ΟΛΠ, και αυτό μπορεί να εξηγήσει τις αντιδράσεις τους, ως ένα βαθμό.

Τα σχετικά νούμερα ούτε τα έχω δει ούτε έχω επιχειρήσει να τα υπολογίσω, αλλά υποθέτω πως η μείωση του εισοδήματος από την απευθείας χρήση του ΣΕΜΠΟ πρέπει να είναι μεγαλύτερη από τη μείωση του λειτουργικού κόστους (αλλιώς ο ΣΕΜΠΟ θα ήταν ελλειμματικός). Σημειώνω επίσης ότι

και το πρόγραμμα εθελουσίας εξόδου, αυτό καθαυτό, ενέχει κάποιο κόστος για τον ΟΛΠ, άγνωστο πόσο. Άρα, εκτίμησή μου είναι ότι θα υπάρχει μια καθαρή οικονομική απώλεια, ή κόστος ευκαιρίας, άγνωστου μεγέθους, που θα πρέπει να αφαιρεθεί από το τίμημα που θα εισπράττει ο ΟΛΠ από την COSCO. Αν αφαιρεθεί, το βασικό ερώτημα είναι: ποιο θα είναι το καθαρό ποσό που θα απομείνει; Υποθέτω ότι όλα αυτά θα πρέπει να τα έχει υπολογίσει ο ΟΛΠ. Αν είναι έτσι, καλό θα είναι να τα βγάλει και στη δημοσιότητα, ώστε όλοι να έχουμε την πλήρη εικόνα. Αν δεν είναι έτσι, δηλαδή αν ο ΟΛΠ δεν έχει κάνει αυτούς τους υπολογισμούς, τότε η εικόνα που δίνεται για τα οικονομικά οφέλη της παραχώρησης είναι ελλιπής και προφανώς είναι δυνατόν να οδηγήσει σε εσφαλμένα συμπεράσματα για το αν η παραχώρηση είναι επωφελής ή όχι. ●



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





► Του Άλκη Κορρέ

Τα απόβλητα της ναυτιλίας

Το προηγούμενο αφεντικό μου, στην ερώτηση «πώς πάνε τα βαπόρια» απαντούσε με νόημα: «Τα βαπόρια πάνε καλά, κάποιοι εφοπλιστές δεν πάνε», εννοώντας προφανώς ότι μοίρες των μεν δεν ταυτίζονται πάντα με τις μοίρες των δε. Μετά έξι χρόνια, έχοντας όλο το χρόνο να το σκεφτώ και να το ξανασκεφτώ, συνειδητοποιώ πόσο δίκιο είχε.



Το μοναδικό πλέον οικονομικό σύστημα που επικράτησε σ' αυτό τον πλανήτη, το καπιταλιστικό, δε στηρίζει πια την επιτυχία ή την αποτυχία του στα κράτη όπως παλιά, αλλά στους επιχειρηματίες. Όχι μόνον ο επιχειρηματίας αποτελεί τη ραχοκοκαλιά ενός συστήματος που βασίζεται στις επενδύσεις, αλλά είναι και ο συντελεστής που χρειάζεται περισσότερο χρόνο για να παραχθεί, δεδομένου ότι απαιτούνται πάρα πολλές γνώσεις και ακόμα περισσότερη εμπειρία.

Η εμπορική ναυτιλία δεν αποτελεί εξαίρεση. Ο εφοπλιστής, δηλαδή ο σωστός συνδυασμός όλων αυτών που χρειάζονται, παίρνει δεκαετίες για να παραχθεί αναμένοντας, αν δεν είναι ήδη γόνος ναυτιλιακής οικογένειας, την ευκαιρία για να υλοποιήσει αυτά που πιστεύει ότι μπορεί να κάνει. Είναι τόσο σημαντική η παρουσία των επιχειρηματιών, ώστε η σύγχρονη οικονομική θεωρία αποφάσισε να τους θεωρήσει συντελεστές παραγωγής μαζί με τους κλασικούς, όπως η γη, η εργασία και το κεφάλαιο. Αξίζει πάντως να δει κάποιος πώς αντιμετωπίζεται



αυτός ο συντελεστής παραγωγής σε περιπτώσεις που η επιχείρηση αποτύχει λόγω συνθηκών ή λόγω σφαλμάτων ή για κάποιον άλλο λόγο. Πριν το κάνουμε αυτό, ας δούμε τι συμβαίνει με τους άλλους συντελεστές. Η γη ξαναχρησιμοποιείται, η εργασία στρέφεται προς άλλες ευκαιρίες απασχόλησης, ενώ το κεφάλαιο, αν δεν έχει αναλωθεί, θα επενδυθεί αλλού. Ο επιχειρηματίας, από την άλλη μεριά, ύστερα από μια τέτοια περίπτωση αντιμετωπίζεται μέχρι τις μέρες μας ακόμα ως ένα είδος εγκληματία.

Από αξιολογη μονάδα που προσφέρει στην κοινωνία και στην οικονομία θεωρείται πλέον απόβλητος και ως τέτοιο του συμπεριφέρονται, με πρώτο και καλύτερο το κράτος, λες και ο απρόσωπος αυτός οργανισμός είχε προηγούμενα μαζί του.

Το κράτος λοιπόν θα του κάνει πολλά. Οι διάφοροι οργανισμοί του, ΙΚΑ, ΝΑΤ, εφορία και ούτω καθεξής, θα επιδιώκουν να εισπράξουν τα οφειλόμενα υπόλοιπα κατά τις διατάξεις περί οφειλετών Δημοσίου. Αυτό σημαίνει ότι θα κινηθούν προσωπικά κατά αυτού και της περιουσίας του με όλη τη νομι-

κή πανοπλία που φρόντισε να τα εφοδιάσει το κράτος, ώστε ο καταδικωμένος να μην έχει καμιά ελπίδα να γλιτώσει. Τα δικαστήρια θα τον καταδικάσουν για επιταγές χωρίς αντίκρισμα, έστω και αν δεν έφταιγε αυτός αλλά τα προσωρινά μέτρα της τράπεζας, θα βγάλουν το σπίτι του στο σφυρί, θα τον κατηγορήσουν για κατάχρηση αν οφείλει εισφορές και, στο τέλος, θα τον πετάξουν στον κάλαθο των αχρήστων ως πτωχό, δηλαδή ανίκανο να εξασκήσει το επάγγελμα για το οποίο επί τόσες δεκαετίες προετοιμαζόταν.

Σε κανένα άλλο επάγγελμα δε γίνεται αυτό. Οι οδηγοί φορτηγών αυτοκινήτων παίρνουν πίσω το δίπλωμά τους μετά από δυστύχημα, οι γιατροί εξασκούν πάλι το επάγγελμά τους μετά το ιατρικό σφάλμα, οι ναυτικοί παίρνουν πίσω το φυλλάδιό τους μετά το ναυτικό ατύχημα.

Ο επιχειρηματίας του οποίου η εταιρεία πτώχευσε στις περισσότερες περιπτώσεις καταντά ανεπάγγελτος, διότι αυτή ήταν η επιθυμία του κράτους εντός του οποίου λειτουργήσε.

Διερωτάται κανείς ποιος είναι ο κερδισμένος από

αυτή τη διαδικασία. Αν ανατρέξει κάποιος στα μακροοικονομικά οφέλη που αντλεί το κράτος από τη ναυτιλία θα διαβάσει για το ισοζύγιο εξωτερικών πληρωμών, για τις συνεισφορές στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν και για το σημαντικό ρόλο στην απασχόληση. Αν όμως για κάποιο λόγο παύσει η παροχή αυτών των ευεργετημάτων από κάποιον επιχειρηματία της θάλασσας, γιατί αυτό πρέπει να αποτελέσει αίτιο και σύνθημα για την ενορχηστρωμένη εκστρατεία εκμηδενισής του; Μήπως το κράτος, εκμεταλλευόμενο κατά θηριώδη τρόπο τη δεσπόζουσα θέση του ως προς τον εν αδυναμία ευρισκόμενο οφειλέτη, βλάπτει εν τέλει τα ίδια του τα συμφέροντα; Έχει άραγε συνειδητοποιήσει ότι θα χρειαστεί τρεις δεκαετίες για να φτιάξει έναν τέτοιο σαν αυτόν που προσπαθεί να εκμηδενίσει; Οποία πλάνη.

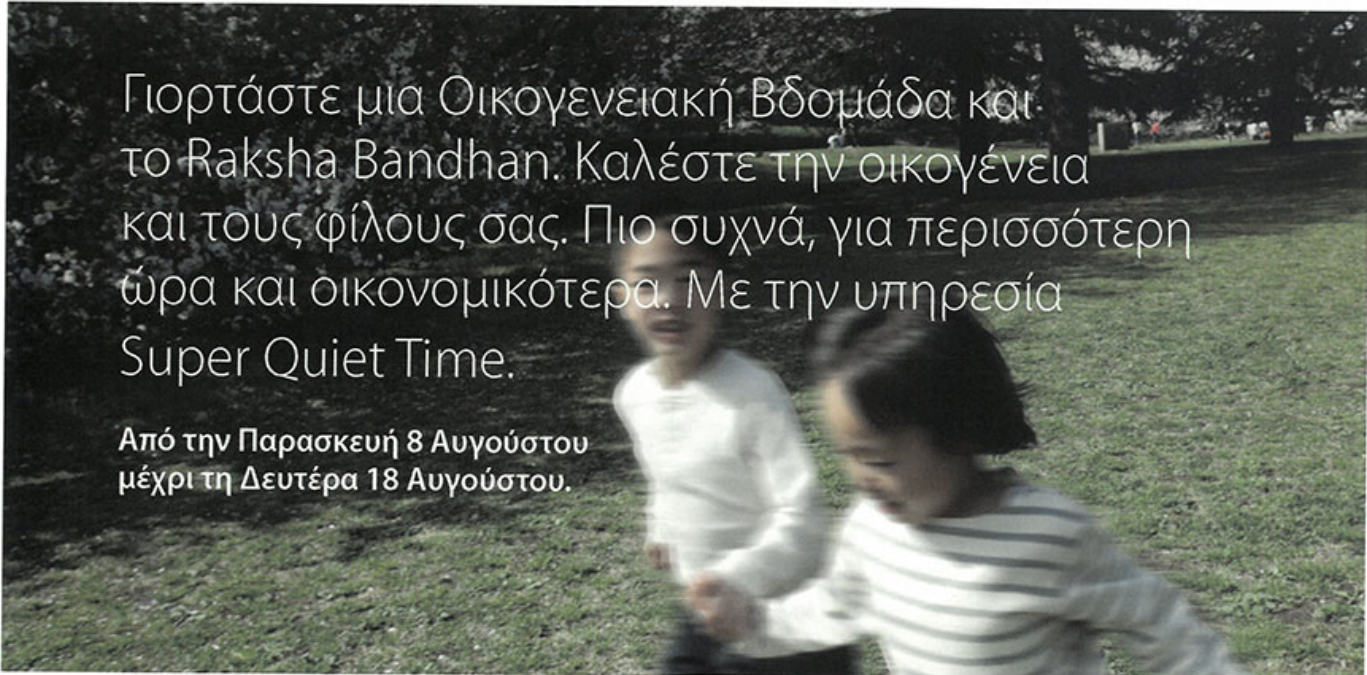
Δε με ενδιαφέρει να εμψύσω ευφυΐα σε κανένα κράτος, η ιστορία μας λέει ότι η ιδέα του κράτους ήταν έτσι κι αλλιώς ένα ατυχές εφεύρημα, ούτε θεωρώ εαυτόν σε θέση να το κάνει. Όμως, ενδιαφέρομαι για τη διατήρηση των πόρων που μας έχουν μείνει ως έθνος, ιδιαίτερα όταν η επιτυχία στο ναυτιλιακό χώρο έχει τις διαστάσεις εθνικής επιδίωξης.

Όταν η γεωργία έχει περιοριστεί σε μονά νούμερα, η βιομηχανία αποτελεί εκ των πραγμάτων παρελθόν και ο τουρισμός είναι σε κάμψη, δεν είναι δυνατόν να τοποθετούνται στα αζήτητα επιχειρηματίες του μόνου ελληνικού πόρου με προοπτικές. Δεν είναι δυνατόν, εφοπλιστικές ενώσεις που τιμήθηκαν με την παρουσία και το έργο τους να τους συμπεριφέρονται με συγκατάβαση. Δεν είναι δυνατόν

να περιμένει κανείς από ένα σεβαστό άνθρωπο να κάνει το δούλο ή το γελωποιοό για να εξασφαλίσει τα προς το ζην.

Όπως με τις αρρώστιες, είναι ανθρώπινο να νομίζουμε ότι αυτές οι αντιπαθείς καταστάσεις αφορούν όλους τους άλλους εκτός από μας. Δεν πειράζει αν μειδιούν κάποιοι σικ συνάδελφοι. Ούτως ή άλλως είμαστε στην εποχή που δοξάζεται η ευμάρεια, η φανταχτερή φιλενάδα, η βίλα στη Μύκονο και η Πόρσε. Αυτά δυστυχώς δεν αποτελούν υποκατάστατα της επαγγελματικής ικανότητας.

Να δούμε πότε θα αξιωθούμε να βραβεύσουμε και την αξιοπρέπεια. Ίσως ποτέ. Εκτός ίσως όταν είμαστε εμείς στον κάλαθο των αχρήστων; ☺



Γιορτάστε μια Οικογενειακή Βδομάδα και το Raksha Bandhan. Καλέστε την οικογένεια και τους φίλους σας. Πιο συχνά, για περισσότερη ώρα και οικονομικότερα. Με την υπηρεσία Super Quiet Time.

Από την Παρασκευή 8 Αυγούστου μέχρι τη Δευτέρα 18 Αυγούστου.

Σημειώστε αυτές τις ημερομηνίες. Από τις 18.00 GMT την Παρασκευή 8 Αυγούστου μέχρι τις 06.00 GMT τη Δευτέρα 18 Αυγούστου, μπορείτε να γιορτάσετε μια Οικογενειακή Εβδομάδα και το Raksha Bandhan 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 ατόμων με τα οποία δεν έχετε επικοινωνήσει εδώ και καιρό. Όσο συχνά και για όση ώρα επιθυμείτε. Inmarsat. Θέτει τα πρότυπα στις ναυτικές επικοινωνίες.

Μεταφορτώστε το ημερολόγιο προωθήσεων SQT από τη διεύθυνση inmarsat.com/crewcalling

The mobile satellite company™


inmarsat

Οι αθόρυβοι άνεμοι της στεριάς προκαλούν πάντα τρικυμίες στη θάλασσα

Του Ηλία Μπίσια

Επανεξετάζουμε το θέμα της εξωστρέφειας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με αφορμή μια πρόσκληση - επίσκεψη στην Κύπρο και στον Όμιλο Louis



Η ενασχόληση με τη δημοσιογραφική επικαιρότητα της ναυτιλίας έχει πάντα ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Η καθημερινότητα τόσο στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης όσο και στη ναυτιλιακή βιομηχανία δεν αφήνει κανένα περιθώριο για νωχελικότητα ή στασιμότητα.

Στα μέσα Ιουνίου, ο υπογράφων προσκλήθηκε από το Κέντρο Ερευνών για την Προοδευτική Πολιτική να αναπτύξει τις θέσεις και απόψεις του σχετικά με τη διαχείριση κρίσεων στη ναυτιλία και το ρόλο των ΜΜΕ στην ορθή μετάδοσή τους. Ανάμεσα στα παραδείγματα που αναφέρθηκαν ήταν και το σχετικά πρόσφατο ατύχημα του «Sea Diamond» και το ατύχημα στο Corcyra Beach Hotel του Ομίλου Louis. Στην παρουσίαση επισημάνθηκε η στάση των ΜΜΕ ως προς την κάλυψη του γεγονότος αλλά και η οργάνωση της συγκεκριμένης (ναυτιλιακής) εταιρείας όσον αφορά το χειρισμό μιας έκτακτης ανάγκης. Σε γενικότερο πλαίσιο, η τακτική της αθόρυβης στρατηγικής από τις σύγχρονες επιχειρήσεις, η έλλειψη επικοινωνιακής πολιτικής αλλά και η γενικότερη εχθρότητα πολλών επιχειρήσεων προς τα ΜΜΕ -και η αντανάκλαση αντιμετώπισή τους από αυτά- εξετάστηκαν ενδελεχώς τόσο από τον ομιλητή όσο και από τους παρευρισκόμενους ακροατές.

Λίγες μέρες αργότερα, ανέλπιστα, ο Όμιλος Louis προσκάλεσε μια ομάδα από δημοσιογράφους στην Κύπρο προκειμένου να ανταλλάξει σκέψεις και προτάσεις με μέλη του ελληνικού Τύπου, αλλά κυρίως για να αναπτύξει έναν

υγιή διάλογο επικοινωνίας με όσους ασχολούνται και γράφουν για μια εταιρεία για την οποία γνωρίζουν τόσο λίγα...

Ο Όμιλος Louis μπορεί να είναι σχετικά αθόρυβος στην Ελλάδα, εντούτοις χαίρει σημαντικής εκτίμησης όχι μόνο στην Κύπρο αλλά και στη διεθνή αγορά. Η ανάπτυξη των Louis Hotels και Louis Hellenic Cruises έδωσε σε μια δύσκολη εποχή για τον ελληνικό τουρισμό -και ειδικά για την κρουαζιέρα- κάποια αίσθηση αισιοδοξίας. Τα πολυάριθμα νέα πολυτελή ξενοδοχεία και τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια πρόσφεραν όχι μόνο θέσεις εργασίας σε όλη την Ελλάδα, αλλά συνεισέφεραν και στην οικονομική ανέλιξη αρκετών περιοχών.

Όλα αυτά όπως προαναφέρθηκε έγιναν σχετικά αθόρυβα... Ατυχώς για την οικογένεια Λοΐζου.

Ο ίδιος ο κ. Κωστάκης Λοΐζου μάς εξομολογήθηκε ότι αισθάνθηκε πικραμένος από την αντιμετώπιση του Τύπου, τόσο απέναντι στο πρόσωπό του όσο και στην εταιρεία του μετά τα ατυχή συμβάντα στην Κέρκυρα και στη Σαντορίνη. Δεν περίμενε, όπως μας είπε, στα τόσα χρόνια της επαγγελματικής σταδιοδρομίας του τέτοια παραπληροφόρηση, τόση οξύτητα. Τα στελέχη του μάλιστα παραδέχτηκαν ότι δεν ήταν έτοιμοι ως εταιρεία να αντιμετωπίσουν αυτή την αναπάντεχη επιθετικότητα. «Εδώ στην Κύπρο τα πράγματα είναι αλλιώς» μας είπαν χαρακτηριστικά.

Άγονες γραμμές ή άγωνα μυαλά;



Δεν υπάρχουν άγονοι τόποι. Ούτε άγονες γραμμές. Υπάρχουν μόνο τόποι που εγκαταλείπονται από τους κατοίκους τους και λησμονούνται από τους αιρετούς άρχοντές τους. Ο Αη Στράτης, δυστυχώς, αποτελεί περίτρανο σημείο αναφοράς και εξέτασης ενός εγκαταλελειμμένου νησιού, τόπου της άγονης γραμμής. Ένα νησί αδικημένο από τον άνθρωπο, σημαδεμένο από την πολιτική και πολιτιστική ιστορία του, ευλογημένο όμως από τη Φύση.

Πολλοί σήμερα, ειδικά νέοι της Αθήνας, δε γνωρίζουν το μικρό νησί που ανήκει στο νομό Λέσβου. Δε γνωρίζουν ούτε τη γεωγραφική του θέση ούτε την ταραχώδη πολιτική ιστορία του. Αγνωσούν τον Αη Στράτη ως τόπο εξορίας πολιτών σε μια ανήσυχη χρονική περίοδο, μεγάλης εσωτερικής διχόνοιας. Δε γνωρίζουν επίσης ότι ένας ισχυρός σεισμός, το 1968, αποτέλεσε την αφορμή για την καταστροφή ενός πανέμορφου οικισμού από τους στρατιωτικούς. Από τότε άρχισε η αντίστροφη μέτρηση.

Σήμερα το νησί κατοικείται από 200 άτομα. Δεν υπάρχει τουριστική υποδομή, σύγχρονο οδικό δίκτυο και λιμάνι. Ο παλιός, όμορφος οικισμός εγκαταλείφθηκε και δημιουργήθηκαν κάποια άχρωμα σπιτάκια-κουτάκια. Σήμερα, δύο ταβέρνες υπάρχουν, μερικά αλλά εξαιρετικά μέτρια (με επείκεια αναφερόμαστε!) δωμάτια προς ενοίκιαση, κανένα αναψυκτήριο, καμία οργανωμένη παραλία. Ακόμα και τις τουριστικές πληροφορίες τις δίνει το ΚΕΠ, σε ωράρια τραπεζών! Αν και το νησί είναι κυρίως κτηνοτροφικό, δεν υπάρχει σφαγείο. Αν και διαθέτει λίγους ψαράδες, δεν υπάρχει μια μικρή απάνεμη μαρίνα. Δεν υπάρχει επίσης τράπεζα, φαρμακείο, γενικός ιατρός, αλλά ούτε ένας τοπικός οδοντίατρος, μηχανικός ή δικηγόρος... Η τηλεϊατρική, εδώ, δεν εφαρμόστηκε ποτέ... Οι κάτοικοι αναγκάζονται να πηγαίνουν

Σε μια πολύωρη συνέντευξη Τύπου, που παραχώρησαν τόσο ο πρόεδρος της εταιρείας όσο και τα διευθυντικά του στελέχη, παρουσιάστηκαν εξαιρετικά χρήσιμες (και άγνωστες) πληροφορίες, που δυστυχώς ανακοινώνονται -ως συνήθως- έπειτα από ένα ατυχές συμβάν και ποτέ κατά τη διάρκεια... της νηνεμίας. «Κρατήσαμε αναμμένο το κερί της ελληνικής κρουαζιέρας. Είμαστε μάλιστα η μοναδική εταιρεία κρουαζιέρας που έχει υψωμένη τη Γαλανόλευκη. Είμαι περήφανος που συμβάλαμε στη συνέχιση της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και όχι στην αναβίωσή της» τόνισε χαρακτηριστικά ο Κωστάκης Λοΐζου.

Οι διευθυντές του, Ιάσων Περγίος (από τη Louis Hotels), Γ. Σταθόπουλος (από τη Louis Hellenic Cruises) και Στ. Κοιλιάρης, οικονομικός διευθυντής (του ομίλου Louis), αναφέρθηκαν σε πολλές παραμέτρους που αφορούσαν την υποστήριξη της ελληνικής οικονομίας και της αγοράς εργασίας από την ανάπτυξη της εταιρείας στα ξενοδοχεία και στην κρουαζιέρα.

Ο κ. Λοΐζου τόνισε χαρακτηριστικά ότι, ως όμιλος, η Louis δαπανά τεράστια ποσά για την προβολή και τη διαφήμιση των ελληνικών νησιών και θαλασσών, ποσά που πλησιάζουν κατά πολύ τις δαπάνες του επίσημου φορέα, του ΕΟΤ. Οι σημαντικότερες καμπάνιες, μάλιστα, «τρέχουν» κάθε χρόνο στο εξωτερικό και ειδικά στις ΗΠΑ. Και ας μην ξεχνάμε ότι ο κ. Λοΐζου είναι ένας πραγματικός πατριώτης, με ελληνική ψυχή, που ακόμα και στο σύντομο ταξίδι μας στην Κύπρο, μας προσκάλεσε να αντιληφθούμε το βάρος της διχοτόμησης της νήσου και κυρίως της αδικίας εις βάρος του

ελληνισμού.

Ειδικά για την κρουαζιέρα, στη συνέντευξη έγινε σαφής αναφορά στους 180.000 επιβάτες που φέρνει η εταιρεία στην Ελλάδα, στην υποστήριξη της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης Περάματος (δαπανούνται άνω των 30 εκατ. ευρώ στο Πέραμα) αλλά και στις προμήθειες που υποστηρίζονται από τη ναυτιλιακή αγορά του Πειραιά για τα πλοία της. Όπως επίσης τόνισε ο κ. Στ. Κοιλιάρης, «κατά τη διάρκεια παραμονής των ταξιδιωτών στην Ελλάδα υπολογίζεται ότι δαπανούν σε ξενοδοχεία, ψυχαγωγία και αγορές πάνω από 350 εκατ. ευρώ. Ενδεικτικά αναφέρουμε πως με όλα τα πλοία της εταιρείας επισκέπτονται τη Σαντορίνη 180.000 επιβάτες ετησίως». Για πρώτη φορά κρουαζιερόπλοια αγγίζουν μικρά νησιά, ακόμα και της άγονης γραμμής. Το Καστελόριζο, η Σύμη είναι ανάμεσα σε αυτά, ενώ κάθε χρόνο ένας εξαιρετικά σημαντικός αριθμός Κυπρίων τουριστών έχουν τη δυνατότητα να επισκεφθούν λιγότερο γνωστά νησιά της Ελλάδος. Οι εθνικά πολύτιμοι λόγοι μιας τέτοιας κίνησης είναι προφανείς.

Η Louis διαθέτει 11 κρουαζιερόπλοια ενώ μέσα στα επόμενα δύο χρόνια θα παραληφθούν 2 νέα πλοία στο στόλο, ανεβάζοντας τη χωρητικότητα στους 16.138 επιβάτες. Από τα κρουαζιερόπλοια, τα επτά βρίσκονται υπό ελληνική σημαία, ενώ απασχολούνται συνολικά περίπου 1.000 Έλληνες ναυτικοί. Η εταιρεία είναι μάλιστα πρωτοπόρος στην υποστήριξη του πρώτου εκπαιδευτικού μάρκου πρωτοετών σπουδαστών, με τη ναυτολόγηση πολλών δοκιμών κάθε χρόνο από τις ελληνικές ΑΕΝ.

Είναι ατυχές και οξύμωρο, στην εποχή της ταχείας

πληροφόρησης και της άμεσης γνώσης, τόσο σημαντικά στοιχεία από το χώρο της ναυτιλίας και του τουρισμού να δημοσιοποιούνται εκτενώς μόνο μετά από μια περίοδο εταιρικής κρίσης.

Η πρόσφατη κίνηση επικοινωνίας και συνδιαλλαγής του Ομίλου Louis είναι προς τη σωστή κατεύθυνση: Η παραδειγματική φιλοξενία τόσο της εξαιρετικά ευπρεπούς οικογένειας Λοΐζου όσο και των στελεχών του ομίλου είναι παράδειγμα υγιούς εξωστρέφειας και διαφάνειας. Μιας διαφάνειας που έχει τελικά απόλυτη ανάγκη η σύγχρονη επιχειρηματική οικογένεια, ειδικά στο χώρο της ναυτιλίας. Επικροτούμε επίσης τη στρατηγική της εταιρείας Civitas, που προφανώς υποστήριξε αυτόν το νέο άνεμο επικοινωνιακής στρατηγικής του ομίλου. Ως μέλη του ναυτιλιακού Τύπου, υποστηρίζουμε και σεβόμαστε γενικότερα όποια στρατηγική έχει στόχο την ορθή πληροφόρηση αλλά και την εξοικείωση της δημοσιογραφικής οικογένειας (και κατ' επέκτασιν του αναγνωστικού μας κοινού) με τις πολύτιμες δράσεις καθώς και τις δυσκολίες μιας υγιούς επιχείρησης στον τόπο μας.

Ευελπιστούμε πως ήρθε, επιτέλους, η ώρα να αντιληφθεί η ναυτιλιακή κοινότητα ότι η εξωστρέφεια, η επαφή και η τακτική επικοινωνία με τον Τύπο (και την κοινή γνώμη) είναι προς όφελος όλων μας. Οι κλειστές πόρτες και η αθόρυβη τακτική δεν ωφέλησαν τελικά ποτέ κανέναν στο σύγχρονο, ανταγωνιστικό χώρο των επιχειρήσεων. Στη δύσκολη στιγμή, μια κλειστή πόρτα, μια απρόσωπη συμπεριφορά, μια αθόρυβη επικοινωνία πάντα παρεξηγείται... Τι έχουμε άλλωστε να κρύψουμε ως ναυτιλιακή οικογένεια; ☺





1. Το πλοίο «Αιολίς» συνδέει καθημερινά το νησί με τη Λήμνο. Υπάρχουν βέβαια αρκετές δυσκολίες ως προς την ορθή λειτουργία και τήρηση της νομοθεσίας που προβλέπει το ΥΕΝ. Η τοπική κοινότητα γκρινιάζει, αλλά το Λιμενικό οφείλει να κάνει αμερόληπτα τη δουλειά του...



2, 3. Ελάχιστα είναι τα παραδοσιακά σπίτια που διατηρούνται στο νησί. Οι στρατιωτικοί κατά τη διάρκεια της δικτατορίας προτίμησαν να τα γκρεμίσουν παρά να τα επισκευάσουν μετά το μεγάλο σεισμό.



4. Το λιμάνι καλύπτει με δυσκολία τις σύγχρονες ανάγκες του νησιού. Η κυβέρνηση έχει δεσμευθεί ότι σε λίγα χρόνια θα ολοκληρωθούν τα έργα για τη δημιουργία νέου λιμένα, ο οποίος θα εξυπηρετεί και υδροπλάνα!

μέχρι τη Λήμνο για να κάνουν ό,τι εμείς στη στεριά θεωρούμε δεδομένο στη σύγχρονη εποχή της τεχνολογίας και του Διαδικτύου! Οι νέοι κάτοικοι του νησιού, δυστυχώς, φεύγουν. Από τα 18 και μετά, λίγοι μένουν. Είναι γνωστό το συγκεκριμένο σκοτεινό κεφάλαιο της νεότερης ελληνικής κοινωνίας στην επαρχία. Όλοι οι νέοι προσπαθούν και σπουδάζουν, με την οικογενειακή συγκατάθεση και ώθηση, σε κάποια ηπειρωτική πόλη και αναζητούν την τύχη τους μακριά από τη μακρινή νησιωτική κοινότητα, με τις αγκυλώσεις και την κλειστοφοβία της. Δεν ξαναγυρνούν, ενώ ίσως υπάρχει μέλλον, εάν και εφόσον τονωθεί ο τοπικός πληθυσμός. Ακόμα και οι διορισμένοι δάσκαλοι, καθηγητές και αξιωματικοί των Σωμάτων Ασφαλείας θέλουν να φύγουν, να μετατεθούν. Αισθάνονται εξόριστοι σε αυτό το μικρό νησί. Η γνωστή εσωστρέφεια αλλά και η ραθυμία της επαρχίας τους εγκλωβίζει δημιουργώντας τάσεις φυγής. Παρά τα παράπονα της τοπικής κοινότητας, η ακτοπολική σύνδεση του νησιού είναι εξαιρετική σε σχέση με τον πληθυσμό της. Στο πλαίσιο των επιδοτήσεων για την ακτοπολική σύνδεση της άγονης γραμμής, η εταιρεία SAOS εκτελεί το χειμώνα 3 δρομολόγια από το Λαύριο. Το συγκεκριμένο δρομολόγιο συνεχίζει προς τη Λήμνο και την Καβάλα, ενώ το καλοκαίρι αυξάνονται σε 5 κάθε εβδομάδα τα οποία και συνδέουν το νησί μέχρι και με την Κύμη. Υπάρχει επίσης μια τοπική σύνδεση με τη Λήμνο, η οποία

εξυπηρετεί τη νησιωτική κοινότητα σε καθημερινή βάση. Τα παράπονα όμως για τις προσφερόμενες ακτοπολικές υπηρεσίες και την αίσθηση ασφάλειας των πλοίων είναι πάρα πολλά. Όπως αναφέρθηκε στις συζητήσεις μας, είναι οξύμωρο ο εργολάβος να οριοθετεί τις προϋποθέσεις και όχι ο εντολοδόχος - δηλαδή το κράτος και η κοινότητα που εξυπηρετείται. Το Λιμενικό Σώμα στο Λαύριο, στην Καβάλα, αλλά και στον Αη Στράτη, καλείται σε πολλές περιπτώσεις από τους εμπλεκόμενους να διαδραματίσει ένα δύσκολο ρόλο: ως διαιτητή αλλά και επιθεωρητή - ελεγκτή, που οφείλει όμως να εξασφαλίσει την ισορροπία ανάμεσα στην ανάγκη για σταθερή σύνδεση του νησιού αλλά και την ασφάλεια των επιβατών που θα μεταφερθούν. Το λιμάνι σήμερα δεν είναι σύγχρονο και δεν ανταποκρίνεται στις δύσκολες απαιτήσεις που εμφανίζονται κατά τους

• Οδοιπορικό στον Αη Στράτη



5



6



7

5. Μια εικόνα για να θορυβήσει τον κ. Δήμα και την HELMEPA. Σε έναν γκρεμό, δίπλα από τη θάλασσα, περιμένουν τα σκουπίδια του νησιού, να «κολυμπήσουν»!

6. Το Δ.Σ. της κοινότητας έχει κάνει μεγάλες προσπάθειες για τον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των υποδομών του νησιού. Ο πρόεδρος, κ. Μακρής, εκλέγεται συνεχώς εδώ και αρκετές τετραετίες.

7. Η αλιεία είναι μια από τις κινητήριες δυνάμεις του νησιού, αλλά ο ανταγωνισμός από τους παράνομους αλιείς της Μακεδονίας είναι έντονος και αθέμιτος.

χειμερινούς μήνες, όταν οι άνεμοι ξεπερνούν τα 9 μποφόρ. Υπάρχουν πάντως άμεσα σχέδια για την ολοκλήρωση ενός νέου, σύγχρονου λιμανιού. Κατ' εμάς είναι επίσης επιβεβλημένη η δημιουργία ενός μικρού αεροδρομίου. Το Καστελόριζο, η Κάσος και άλλα νησιά αναζωογονήθηκαν από την ίδρυση αεροδρομίων. Δεν υπάρχει όμως καμία σκέψη ως προς αυτό.

Ο πρωθυπουργός αλλά και ο υφυπουργός ΕΝΑΝΠ, Πάνος Καμμένος, έχουν επισκεφθεί αρκετές φορές το μικρό νησί. Κανείς όμως από τις Βρυξέλλες, ευρωβουλευτής ή επίτροπος, δεν έχει ξεναγηθεί στις ιδιαιτερότητες του Αη Στράτη. Μοιάζει σαν ο συγκεκριμένος μικροσκοπικός τόπος να μην ανήκει στην Ε.Ε.

Οι υπουργοί δίνουν υποσχέσεις και επικουρούν (σε πολλές περιπτώσεις) τις προσπάθειες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ώστε να ξεπεραστούν οι συμπληγάδες πέτρες της γραφειοκρατίας. Χρειάζεται σίγουρα μια τολμηρή και γενναιόδωρη πολιτική ώστε τα νησιά αυτά να μην εγκαταλειφθούν στην τύχη τους. Κτηνοτροφία, αλιεία, αλλά και θαλάσσιος τουρισμός μπορούν να επιχορηγηθούν, να ενισχυθούν και να δώσουν θέσεις εργασίας.

Δεν αρκεί βέβαια μόνον η κυβερνητική παράινεση. Χρειάζεται και η αποφασιστικότητα και ο δυναμισμός της ίδιας της τοπικής κοινότητας. Η Γαύδος, το Καστελόριζο, τα Αντικύθηρα, τα Ψαρά, ο Αη Στρά-

της έχουν μοναδικές ιδιαιτερότητες, ως γεωγραφικά απομονωμένα και πολύ μικρά πληθυσμιακά νησιά. Χρειάζονται ιδιαίτερη πολιτική προσοχή από τα κυβερνητικά κέντρα, αλλά κυρίως μια αποφασιστική υπέρβαση από τους ίδιους τους κατοίκους τους. Αν οι ίδιοι οι κάτοικοι δεν αγαπήσουν, δε φροντίσουν και επιδιώξουν το καλύτερο για τον ξεχωριστό τόπο τους, τότε μάλλον κανείς από τα μεγάλα αστικά κέντρα δε θα μεριμνήσει γι' αυτούς.

Οι ίδιοι οι κάτοικοι σε πολλές περιπτώσεις κρατούν τη γνώση και την εμπειρία για τις ανάγκες του τόπου τους, όμως κρατούν και την τύχη τους. Η γνωστή ελληνική μεμψιμοιρία και η απαισιοδοξία δεν οδηγούν πουθενά. Σε αυτόν τον τόπο, οι νέοι που ίσως επιστρέψουν με επιπλέον γνώσεις και υπομονή, μπορούν με υπερβάσεις και εμπνευσμένη φιλοπρόοδη διάθεση να επαναφέρουν τον Αη Στράτη στο προσκήνιο. ☉

ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ

Πειραιάς, Γραβιάς 17 & Ασκληπιοῦ (3ος, 4ος & 5ος όροφος)

Υπερπολυτελείς χώροι γραφείων, κατασκευασμένοι με το νέο αντισεισμικό κώδικα και σύγχρονα δομικά υλικά. Το κτίριο εξυπηρετείται με δύο ανελκυστήρες (επιβατηγός και ανελκυστήρας φορτίου).

Κάθε όροφος διαθέτει:

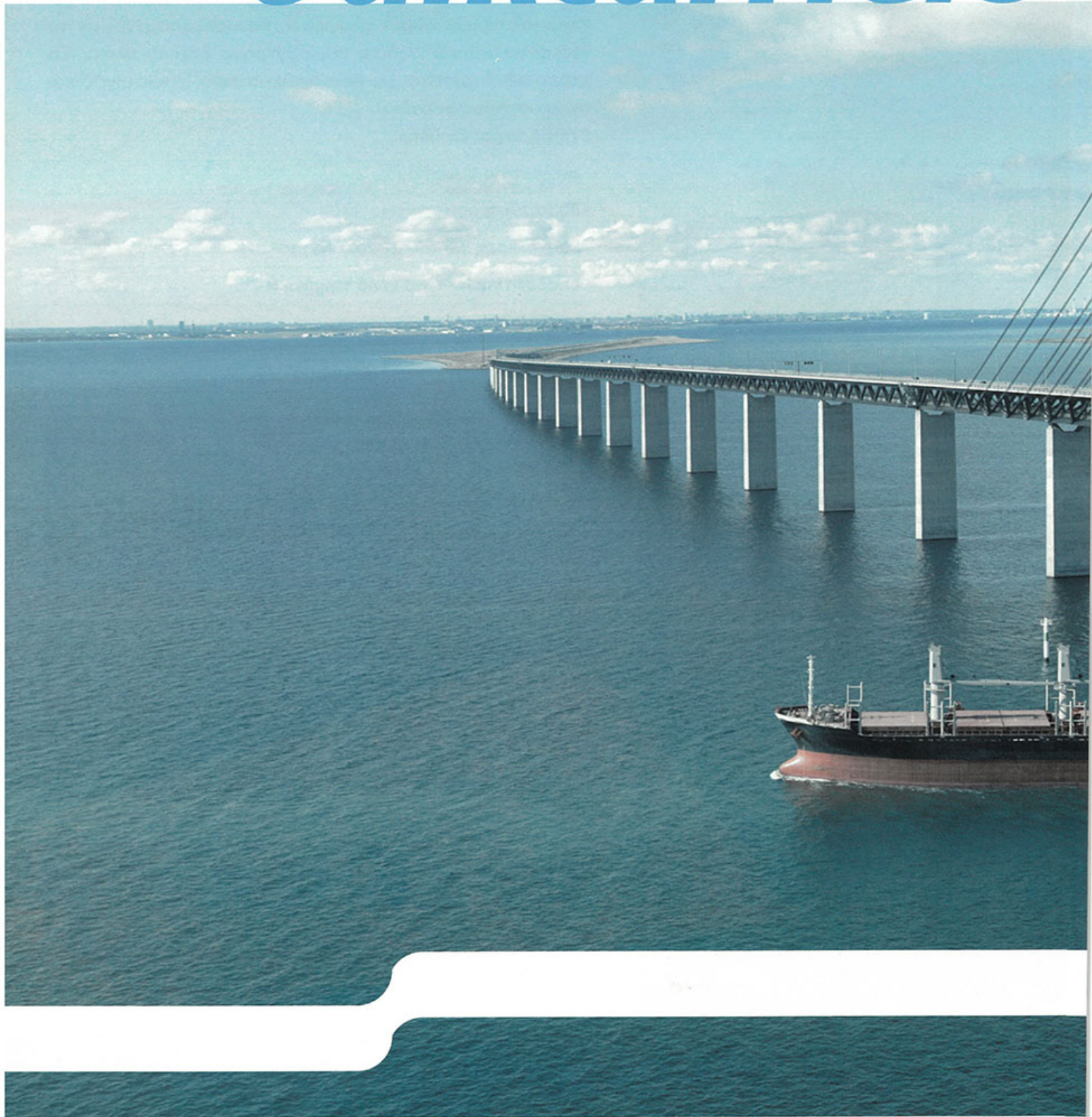
- ανεξάρτητο κλιματισμό
- θυροτηλεόραση
- καλωδιώσεις για τηλεφωνικό κέντρο
- υποδοχή για Η/Υ για εννιά τερματικά
- συναγερμό
- δύο θέσεις στάθμευσης



Περισσότερες πληροφορίες στα εξής τηλέφωνα επικοινωνίας:
210 64 20 243 & 6936 195332.

αφιέρωμα

Η δυναμική της πορείας των
bulkcarriers





Τα τελευταία χρόνια η αγορά ξηρού φορτίου έχει επιδείξει έναν αξιοσημείωτο δυναμισμό, με τους ναύλους να κινούνται σε ιστορικά υψηλά επίπεδα, η δε προτίμηση των Ελλήνων εφοπλιστών για τα πλοία μεταφοράς ξηρού - χύδην φορτίου είναι εμφανής με το ποσοστό συμμετοχής στον παγκόσμιο στόλο να ανέρχεται στο 22,3% (σύμφωνα με την έκθεση της Τραπέζης Ελλάδος 2007).

Προσπαθώντας να καταγράψουμε τις σημαντικότερες παραμέτρους αυτής της ανάπτυξης, απευθυνθήκαμε σε παράγοντες της ελληνικής πλοιοκτησίας, εξειδικευμένους γνώστες και πανεπιστημιακούς, οι οποίοι μας ενημερώνουν για τις συνιστώσες της αγοράς και ζήτησης τις τάσεις των ναύλων στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον, διακινδυνεύοντας προβλέψεις και αναλύοντας προοπτικές.

Οι ερωτήσεις που απευθύναμε στην πλοιοκτησία είναι οι εξής:

1 Ποιοι θεωρείτε ότι είναι οι λόγοι που συνετέλεσαν στην ανοδική πορεία της ναυλαγοράς των Bulkcarriers;

2 Πόσο επηρέασαν την πορεία της δικής σας εταιρείας;

3 Η εξαιρετική πορεία της ναυλαγοράς σε ποιες επενδυτικές κινήσεις σας έχει οδηγήσει εντός και εκτός στεριάς;

4 Ποια πιστεύετε πως θα είναι η μελλοντική πορεία της ναυλαγοράς;



ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΒΕΝΙΑΜΗΣ

Πρόεδρος Golden Union Co. S.A.

1 Η Κίνα και σε μικρότερο βαθμό η Ινδία είναι οι βασικοί παράγοντες που επηρέασαν την ανοδική πορεία της ναυλαγοράς των Bulkcarriers καθώς τα υψηλά επίπεδα οικονομικής ανάπτυξης οδήγησαν σε μεγαλύτερη ζήτηση για εισαγωγές πρώτων υλών.

Οι κινεζικές εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος, λιγνίτη και προσφάτως χάλυβα έχουν αυξηθεί κατακόρυφα τα τελευταία 5 χρόνια, δημιουργώντας επιπλέον ζήτηση για πλοία ξηρού φορτίου. Επίσης, η αυξανόμενη ζήτηση για εισαγωγές λιγνίτη προς χρήση στον ενεργειακό τομέα της Ινδίας έχει συμβάλει στην εντεινόμενη ζήτηση για Bulkcarriers ειδικότερα στον τομέα των Panamax Bulk Carriers.

2 Την τελευταία πενταετία η εταιρεία μας παρουσίασε εντυπωσιακή αύξηση και δυναμική στα οικονομικά αποτελέσματα και τον ισολογισμό, δίνοντάς μας μεγάλη ρευστότητα και ευελιξία στις επενδυτικές μας επιλογές. Επίσης παρουσιάσαμε υψηλά μερίσματα αλλά και κάλυψη μελλοντικών κερδών μέσω μακροχρόνιων συμβολαίων.

3 Η εξαιρετική πορεία της ναυλαγοράς μας οδήγησε στο να επενδύσουμε στην κατασκευή 20 νέων πλοίων σε ναυπηγεία της Άπω Ανατολής. Επίσης η εταιρεία μας προχώρησε επιλεκτικά σε πωλήσεις, κυρίως παλαιών πλοίων, εξασφαλίζοντας υψηλές υπεραξίες.

4 Σίγουρα το μέλλον της ναυλαγοράς μας προβληματίζει όλους, κυρίως λόγω των αθρόων παραγγελιών για την κατασκευή νέων πλοίων, αλλά και λόγω της υποχώρησης των ρυθμών ανάπτυξης και της τραπεζικής κρίσης.

Ωστόσο, αισιοδοξούμε ιδίως εξαιτίας της αναπτυξιακής προοπτικής της Κίνας και της Ινδίας, αλλά και των πιθανών καθυστερήσεων στην παράδοση των υπό κατασκευήν πλοίων.

ΣΥΜΕΩΝ ΠΑΛΛΗΣ

Chief Executive Officer Diana Shipping Inc.

1 Είναι ευρέως γνωστό ότι ο βασικός λόγος της πρόσφατης ανόδου της ναυλαγοράς στα πλοία ξηρού φορτίου είναι η τεράστια αύξηση στο ακαθάριστο εθνικό προϊόν και στη βιομηχανική παραγωγή στην Κίνα, την Ινδία και τις υπόλοιπες αναπτυσσόμενες χώρες. Η αύξηση στη ζήτηση πρώτων υλών, οι οποίες μεταφέρονται ως χύδην φορτίο, έχει φτάσει σε πρωτοφανή επίπεδα, υπερβαίνοντας το 8,25% το χρόνο για τα σιδηρομεταλλεύματα. Ελάχιστα χαμηλότερη αύξηση παρουσιάζει και η μεταφορά άνθρακα τα τελευταία πέντε χρόνια. Ως αποτέλεσμα, έχει αυξηθεί η κίνηση σε ορισμένους λιμένες φορτώσεως στην Αυστραλία και τη Νότια Αμερική και έχει μειωθεί τεχνητά η προσφορά στη χωρητικότητα πλοίων. Εξάλλου, αφού εξάντλησαν την προσφορά από γειτονικούς παραγωγούς, οι Κινέζοι και οι υπόλοιπες αναπτυσσόμενες χώρες υποχρεώθηκαν να αναζητήσουν επιπλέον ογκομετρική απόδοση σε πιο μακρινούς προορισμούς, γεγονός που έχει αυξήσει σημαντικά τη ζήτηση σε κόρους για τις μεταφορές σε χύδην φορτίο.

Ακόμη, ο αριθμός των διαθέσιμων πλοίων, αν και είναι εξαιρετικά υψηλός τα τελευταία τρία χρόνια, δεν ήταν αρκετός για να ικανοποιήσει τη διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση. Αυτό συμβαίνει δε, παρά το γεγονός ότι το scrapping έχει ουσιαστικά σταματήσει τα τελευταία τέσσερα χρόνια λόγω των υψηλών εσόδων, που ακόμα και πολύ παλιά πλοία μάς παρέχουν σ' αυτήν την περίοδο ευφορίας.

2 Η εταιρεία Diana Shipping κατέχει και διαχειρίζεται ένα στόλο 19 πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου και έχει παραγγείλει δύο ακόμη. Ανέκαθεν, στο χώρο των bulkcarriers, τα υψηλότερα κέρδη προέρχονταν από τα μεγαλύτερα πλοία. Το άμεσο αποτέλεσμα για την Diana Shipping φαίνεται από τον ισολογισμό μας. Μετά την είσοδό της στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, τον Μάρτιο του 2005, η εταιρεία μας έχει αποφέρει στους μετόχους της 292,6 εκατομμύρια δολάρια, έχοντας σε μερίσματα μια χρηματιστηριακή αξία της τάξης των 700 εκατομμυρίων δολαρίων. Νομίζω ότι αυτό ήταν σπουδαίο επίτευγμα.

Θεωρούμε πως, επειδή ο στόλος της Diana αποτελείται από καινούρια πλοία (ο μέσος όρος ηλικίας τους αγγίζει τα 3,5 έτη) θα συνεχίσουμε να διανέμουμε κέρδη στους μετόχους μας για πολλούς λόγους. Πρώτον, έχουμε πολύ λίγα απρόβλεπτα/έκτακτα λειτουργικά έξοδα. Δεύτερον, προτιμάμε τις χρονοναυλώσεις, ειδικά όταν πρόκειται για μακροχρόνια συμβόλαια. Ως αποτέλεσμα, προσελκύουμε ικανούς αξιωματικούς και πληρώματα. Ένας άλλος λόγος είναι ότι έχουμε λίγα έξοδα στο δεξαμενισμό των πλοίων μας. Όλοι αυτοί οι επιμέρους παράγοντες θα φέρουν οφέλη στον ισολογισμό μας ανεξάρτητα από τα αποτελέσματα μιας συνεχώς αυξανόμενης ναυλαγοράς.

3 Η Diana Shipping έχει θέσει με διαφάνεια ένα ξεκάθαρο επιχειρησιακό πλάνο, το οποίο και έχουμε παραθέσει επανειλημμένως σαν ένθετο και στο αρχικό μας διαφημιστικό φυλλάδιο και σε όσα εταιρικά φυλλάδια επακολούθησαν. Η εταιρεία μας κινείται επιχειρηματικά και επενδύει κυρίως στην πλοιοκτησία μεγάλων bulkcarriers. Σε αυτούς τους τομείς θα συνεχίσει να κινείται και να επενδύει και στο μέλλον. Ευκαιρίας δοθείσης, θα επενδύσουμε και σε μικρότερα ή μεγαλύτερα bulkcarriers απ' αυτά που ήδη έχουμε ή και πιθανώς σε container ships. Αν και είχαμε container ships για μία δεκαετία περίπου, πουλήσαμε το τελευταίο μας πριν από δύο χρόνια με σκοπό να περιορίσουμε τις επιχειρήσεις μας στο χώρο των μεγάλων dry bulkcarriers.

Μέχρι τώρα, το βασικό οικονομικό κριτήριο που καθορίζει την επενδυτική μας πο-



λιτική είναι ότι κάθε μας αγορά θα πρέπει να επιφέρει μια επαύξηση στα μερίσματά μας (our dividend per share) τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα (over at least the medium term). Αυτές τις επενδύσεις μπορέσαμε να τις κάνουμε χάρη στην ισχυρή ναυλαγορά και θεωρούμε ότι έχουν προσδώσει σημαντική αξία στην εταιρεία μας. Η χρηματιστηριακή αξία της εταιρείας κυμαίνεται αυτήν τη στιγμή στην τάξη των 2,25 δισεκατομμυρίων δολαρίων και αυτό μας ικανοποιεί ιδιαίτερα. Για να ολοκληρώσω την απάντησή μου στην ερώτησή σας, η Diana Shipping Inc. δεν έχει επενδύσει ποτέ και ούτε και προβλέπεται να επενδύσει στο εγγύς μέλλον εκτός του χώρου των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

4 Αυτή είναι βέβαια μια πολύ δύσκολη ερώτηση. Όλοι οι αναλυτές της Wall Street και όλοι οι πλοιοκτήτες στο χρηματιστηριακό και τον ιδιωτικό τομέα αναζητούν την απάντηση σε αυτήν ακριβώς την ερώτηση.

Εμείς απαντάμε ότι είμαστε σίγουροι μόνο για το ότι κανείς δεν μπορεί να είναι βέβαιος για το πότε η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές θα αρχίσει να πέφτει. Γι' αυτόν το λόγο και η ανάπτυξη του στόλου μας χρηματοδοτείται σχεδόν αποκλειστικά από νέα κεφάλαια. Οι διαδοχικές αντλήσεις νέων κεφαλαίων από τότε που μιλήκαμε στο χρηματιστήριο, έχουν ενισχύσει τον ισολογισμό μας και έχουν περιορίσει το δανεισμό στο ελάχιστο. Στις 31 Μαρτίου 2008, η αναλογία δανείων προς την αξία κεφαλαιοποίησης ήταν κάτι λιγότερο από 20% ενώ η αναλογία δανείων προς το Net Asset Value του στόλου μας ήταν ακόμη χαμηλότερη. Αυτή η στρατηγική σημαίνει ότι έχουμε ρυθμίσει τα χρέη μας έτσι ώστε να έχουμε τη δυνατότητα να αναπτυσσόμαστε ανεξάρτητα από τη δυναμική της ναυλαγοράς. Με άλλα λόγια, θα μπορούσαμε να έχουμε πάρει δάνεια από πολλές μεγάλες τράπεζες και θα μπορούσαμε να έχουμε αυξήσει το στόλο μας πολύ πιο επιθετικά. Αυτό όμως θα σήμαινε ότι ο ισολογισμός μας θα επιβαρυνόταν με δάνεια σε κάποια στιγμή ύφεσης για τη ναυτιλία. Οι κίνδυνοι είναι φανεροί και δεν επιθυμούμε να διακινδυνεύσουμε με λάθος κινήσεις τα χρήματα των επενδυτών μας.

Οι ναύλοι θα μειωθούν όταν η προσφορά πλοίων υπερβεί τη ζήτηση. Αυτό μπορεί να συμβεί για πάρα πολλούς λόγους, ανεξάρτητους ή αλληλένδετους. Κάποιοι απ' αυτούς τους λόγους είναι ο ενδεχόμενος υπέρτοκος ρυθμός ανάπτυξης στις νέες κατασκευές πλοίων, κάποια μείωση στο ρυθμό ανάπτυξης της Κίνας και των υπόλοιπων αναπτυσσόμενων χωρών, μια δραστητική μείωση στη διάθεση τραπεζικής πίστης προς τα ναυπηγεία και τους πλοιοκτήτες, μια δραστητική μείωση στις οικονομικές δραστηριότητες των δυτικών χωρών, η οποία και θα μειώσει τη ζήτηση για εμπορεύματα από χώρες όπως η Κίνα κ.ά. Έχουν υπάρξει φορές που οι αγορές κλείνουν από εξωγενείς παράγοντες και άρα η οποιαδήποτε πρόβλεψη είναι πολύ δύσκολη.

Στην εταιρεία μας προσπαθούμε να ενημερωνόμαστε για όλες τις εξελίξεις στους τομείς της παγκόσμιας οικονομίας που σχετίζονται ή μη με τη ναυτιλία. Προσπαθούμε να βλέπουμε τις ενδείξεις για να αποφασίζουμε για τις μεσοπρόθεσμες κινήσεις μας. Εν μέρει προσπαθούμε επίσης να προβλέψουμε αυτό που θα περίμεναν από εμάς οι μέτοχοι, οι οποίοι μάς έχουν εμπιστευθεί με τα χρήματά τους.

Ευελπιστούμε πως και στο μέλλον η ναυτιλία θα συνεχίσει να πηγαίνει καλά. Μέχρι το 2000, οι πλοιοκτήτες στο σύνολό τους είχαν περιοριστεί σε πολύ μέτριες αποδόσεις σε σχέση με τις επενδύσεις τους, ιδιαίτερα αν κανείς συνυπολογίσει το ρίσκο που αναλαμβάνουν. Στην εταιρεία Diana Shipping Inc. πιστεύουμε ότι είμαστε προετοιμασμένοι για κάθε πιθανή εξέλιξη κι ότι όχι μόνο θα επιβιώσουμε σε μια κάμψη στο παγκόσμιο εμπόριο, αλλά ότι θα ισχυροποιηθεί η θέση μας, ό,τι κι αν συμβεί.



ΘΕΜΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ

Αντιπρόεδρος Iolcos Hellenic Maritime Enterprises



1 Πέραν του -πλέον πολυσυζητημένου- φαινομένου της ραγδαίας ανάπτυξης της κινεζικής οικονομίας (αλλά και αυτών των Ινδίας, Βραζιλίας, Ρωσίας), που προφανώς είναι ο κυριότερος λόγος της πρωτοφανούς αυτής ανόδου της ναυλαγοράς, κατά την άποψή μου υπήρξε αυτό που ονομάζουμε «η τέλεια καταιγίδα»: Η συμφόρηση στα λιμάνια (κυρίως της Αυστραλίας), η πτώση του αμερικανικού δολαρίου, τα πολύ χαμηλά επιτόκια και φυσικά η χρονική υστέρηση του ναυπηγικού κλάδου να ανταποκριθεί στην άμεση ανάγκη για τονάζ, προκειμένου να καλύψει την τεράστια αυτή ζήτηση, έπαιξαν το δικό τους, σημαντικότερο, ρόλο.

2 Αισίως είχαμε πάρει long θέση σχεδόν από την αρχή του ανοδικού αυτού κύκλου, με αποτέλεσμα η εξαιρετική αυτή αγορά να έχει βρει την Iolcos Hellenic Maritime Enterprises με έναν ικανό αριθμό παραγγελιών newbuildings, αλλά και παλαιότερων μονάδων. Τα λειτουργικά κέρδη αλλά και οι υπεραξίες των πλοίων αυτών έδωσαν μεγάλη ώθηση στην εταιρεία, με αποτέλεσμα να αυξηθεί σημαντικά τις παραγγελίες (που έφτασαν συνολικά τα 14 Panamax και Post-panamax), ενώ ταυτόχρονα καταφέραμε να μειώσουμε τον τραπεζικό μας δανεισμό στο μηδέν (συμπεριλαμβανομένων και των νεότευκτων). Έτσι, όχι μόνον έχει καταστεί η Iolcos ένας σημαντικός συντελεστής στον τομέα των Panamax bulkcarriers, αλλά και θωρακίστηκε έναντι κάθε πιθανής πτώσης της αγοράς.

3 Αν και η κύρια δραστηριότητά μας είναι η ναυτιλία, δραστηριοποιούμαστε ήδη από το 1999 και στον κατασκευαστικό κλάδο, με την εταιρεία Ιωλκός Τεχνική, Τουριστική & Κατασκευαστική Α.Ε., αλλά και με συμμετοχές σε άλλες επιχειρήσεις. Επομένως, η κατανόμη του κινδύνου προϋπήρχε ούτως ή άλλως ως φιλοσοφία στον όμιλό μας.

4 Νομίζω ότι είναι παρακινδυνευμένο να κάνει κανείς προβλέψεις. Η αγορά έχει πολλές φορές διαψεύσει ακόμη και τους πιο έμπειρους αναλυτές. Θα θεωρηθεί ίσως τετριμμένο να λέγαμε ότι πιστεύουμε στη δυναμική της ανάπτυξης των οικονομιών των BRIC, ενώ στον αντίποδο οι επερχόμενες προσθήκες στο παγκόσμιο τονάζ θα είναι μεγάλης κλίμακας. Οι αστάθμητοι παράγοντες, όμως, που μπορεί να επηρεάσουν την αγορά, είναι τόσο πολλοί και παρούσα ή απουσία τους μπορεί να κάνει τη διαφορά μεταξύ μιας «καλής» και «κακής» ναυλαγοράς. Δεν μπορεί, π.χ., να αγνοήσουμε κινδύνους όπως τις φωνές που μιλάνε για είσοδο της παγκόσμιας οικονομίας σε ύφεση, τις υψηλές τιμές του πετρελαίου που απειλούν ΗΠΑ και Ε.Ε. με στασιμότητα πληθωρισμό, την πιθανή ενίσχυση του δολαρίου κ.ά., αλλά ταυτόχρονα να παραβλέψουμε παράγοντες που μπορεί να επιδράσουν θετικά όπως καθυστέρηση της υλοποίησης έργων υποδομής σε κύρια λιμάνια, καθυστερήσεις ή ακόμη και ματαιώσεις παραδόσεων νεότευκτων πλοίων -ως επί το πλείστον από τα υποδεέστερα ναυπηγεία-, παγκόσμια ανάπτυξη πέραν των προσδοκιών και πλήρης αξιοποίηση του πλεονάζοντος τονάζ κ.ά. Αντιλαμβάνομαι ότι δε σας έδωσα ένα σαφή προσανατολισμό ως προς τη μελλοντική πορεία της αγοράς, αλλά αμφιβάλλω εάν κάποιος άλλος θα μπορούσε. Αυτό που δύναμαι να πω είναι ότι η λήψη μιας απόφασης όσον αφορά τις μελλοντικές κινήσεις μιας εταιρείας -ιδίως σήμερα- οφείλει να γίνεται με βάση τις δυνατότητές της και με γνώμονα πάντα την ασφάλεια σε πιθανές δυσχερείς εποχές, κανόνα τον οποίο η δική μας εταιρεία -όπως και σίγουρα πολλές άλλες επιτυχημένες επιχειρήσεις- ακολουθεί και ακολουθούσε απαράβατα.



A. HILIOS L.T.D.

Since 1988



Cleaning
Surface preparation
Hydroblasting
Sandblasting
Tank coating
Painting



ROBOT SYSTEM
2500 bar

WE ARE PRIDE IN SERVING YOU
PROTECT STRUCTURE AND ENVIRONMENT

WWW.AHILIOS.GR

email: AHILIOS @ AHILIOS.GR

73, DIMOKRATIAS AVE. - 18863 PERAMA, GREECE
tel.: +30 210.4020.304 - +30 210.4020357 - fax.: +30 210.4020.367



ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΙΟΥ

CEO Globus Maritime Ltd

1 Η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη είναι ο κύριος λόγος της ανοδικής πορείας της ναυλαγοράς των Bulkcarriers. Η μέση ετήσια αύξηση του εμπορίου κατά την τρέχουσα δεκαετία 2000 - 2010 είναι υπερδιπλάσια (περίπου 7%) εκείνης των τριών προηγούμενων δεκαετιών, ήτοι 1970 - 1979, 1980 - 1988, 1990 - 1999 χάρη στην αύξηση της ζήτησης πρώτων υλών από ανερχόμενες οικονομίες όπως η Κίνα, η Ινδία, η Μέση Ανατολή, και η Βραζιλία.

Επιπλέον, αρκετές αναπτυσσόμενες χώρες, όπως η Ινδία και η Ινδονησία, που παραδοσιακά εξήγαν πρώτες ύλες σε «γειτονικά» κράτη, όπως η Κίνα, έβαλαν πρόσφατα περιορισμούς στις εξαγωγές αυτές, διότι χρειάζονται τις πρώτες ύλες αυτές για τη δική τους εγχώρια ανάπτυξη. Το 2007 η Κίνα σταμάτησε τις εξαγωγές άνθρακα, τον οποίον χρειάζεται για την παραγωγή ενέργειας, και άρχισε να κάνει εισαγωγές! Σύμφωνα με την China Coal Industry Association (CCIA), η ζήτηση άνθρακα από την Κίνα θα αυξηθεί από 2,5 δισ. τόνους το 2007 σε 3 δισ. τόνους το 2010. Το αποτέλεσμα αυτής της αλλαγής είναι η αύξηση της απόστασης (tonne miles) που τα εμπορεύματα μεταφέρονται με τα πλοία ξηρού φορτίου, αφού οι χώρες που εισήγαγαν άνθρακα από την Κίνα τώρα αναγκάζονται να το προμηθευτούν από πιο μακριά (από την Αυστραλία αλλά ακόμα και από τη Βραζιλία), δεσμεύοντας έτσι περισσότερες πλοιο-ημέρες, συρρικνώνοντας περισσότερο την προσφορά του στόλου σε μια αγορά που η ζήτηση είναι αυξανόμενη διαρκώς.



2 Η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου, σύμφωνα με όσα ήδη ανέφερα παραπάνω, προσέλκυσε θεσμικούς επενδυτές από την παγκόσμια αγορά κεφαλαίων για πρώτη φορά στον τομέα της ναυτιλίας. Ο κλάδος μας έγινε ελκυστικός χάρη στην άνοδο της ναυλαγοράς.

3 Η εταιρεία μας, Globus Maritime Limited, ξεκίνησε το 2006 με πέντε handymax πλοία 43.000 dwt το καθένα. Τον Ιούνιο του 2007 κάναμε αύξηση κεφαλαίου και οι μετοχές μας εισήχθησαν στο Χρηματιστήριο AIM του Λονδίνου, από όπου αντίληψαμε 50 εκατομμύρια δολάρια. Με τα κεφάλαια αυτά, τα οποία μας εμπιστεύτηκαν θεσμικοί επενδυτές από το Λονδίνο, το Εδιμβούργο, το Παρίσι, τη Νέα Υόρκη και την Ελβετία, αγοράσαμε άλλα τρία πλοία, ένα supramax και δύο rapamax. Στους επενδυτές μας προσφέρουμε ένα πολύ καλό μέρισμα, το οποίο προέρχεται από τα πολύ καλά ναύλα που εισπράττουμε.

4 Δεν μπορώ να σας απαντήσω διότι οι παράμετροι που επηρεάζουν τη ναυτιλία είναι τόσο πολλές που είναι αδύνατο όλες να προβλεφθούν σωστά. Οι αναλυτές αναμένουν ότι η ζήτηση για τη μεταφορά ξηρών φορτίων θα διατηρηθεί ψηλά από τις ανερχόμενες οικονομίες της Ασίας και της Μέσης Ανατολής, τουλάχιστον για τα επόμενα δύο χρόνια.

Από την άλλη μεριά, οι μελλοντικές παραγγελίες στα ναυπηγεία και ο τεράστιος αριθμός αναμενόμενων παραδόσεων καινούργιων πλοίων είναι ο παράγοντας που θα επηρεάσει αρνητικά τη ναυλαγορά μετά το 2008. Οι συνολικές παραγγελίες αγγίζουν τα 232 εκατομμύρια dwt, ήτοι το 58% του υπάρχοντος στόλου, που εκτιμάται στα 400 εκατομμύρια dwt. Ερωτήματα γεννώνται για το αν θα πέσουν άραγε στο νερό όλα αυτά τα πλοία και τότε; Η πρόσφατη κρίση στις κεφαλαιαγορές δυσκόλεψε τη χρηματοδότηση αρκετών παραγγελιών και επέφερε κάποιες ακυρώσεις καθώς και δυσκολίες στη χρηματοδότηση των ναυπηγιών. Τέλος, στην ισορροπία προσφοράς και ζήτησης, πρέπει να μην παραβλέπει κάποιος και τα υπερήλικα πλοία, εκ των οποίων ελάχιστα πωλούνται σήμερα για «παλιοσιδερά». Πόσο ακόμα θα συνεχίσουν οι ναυλωτές να ναυλώνουν τέτοια πλοία ηλικίας πάνω από 30 έως 35 ετών;



ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΕΦΑΛΩΝΙΤΗΣ

Διευθυντής Tomasos Brothers Inc.



1 Η γνωστή πλέον σε όλους αλματώδης ανάπτυξη της οικονομίας στην Κίνα και στην Ινδία αλλά και η ζήτηση για τεράστιες ποσότητες από σίδηρο και ατσάλι. Η Κορέα θέλει επίσης μεγάλες ποσότητες πλέον από ατσάλι, σε σχέση με το παρελθόν. Οι εξαγωγές του συγκεκριμένου μεταλλεύματος από την Αυστραλία βρίσκονται σε εξαιρετική άνοδο. Η Κίνα πάντως παράγει ατσάλι για μερική εσωτερική χρήση και για εξαγωγές, ενώ η Ινδία δε διαθέτει το ατσάλι της ποιότητας της Αυστραλίας. Οι παγκόσμιες ανάγκες είναι πλέον τεράστιες.

Επιπλέον λόγος είναι η άνηση στις οικονομίες των χωρών του Κόλπου και κατ' επέκταση ο οικοδομικός οργανισμός στις αραβικές χώρες. Ακόμα και η μεταφορά τσιμέντου και σιδήρου βρίσκεται σε άνηση. Η εξέλιξη στη ρωσική οικονομία επίσης συμβάλλει στην ανάγκη για μεταφορές.

Η ναυτιλία ανήκει στη δευτερογενή βιομηχανία. Εάν υπάρχει ανάγκη για μεταφορές, υλών και αγαθών, ο κλάδος μας εργάζεται πυρετωδώς.

Εξάλλου η άνοδος στις τιμές του πετρελαίου αναγκάζει τις κυβερνήσεις στην εξεύρεση νέων πηγών ενέργειας. Η ζήτηση για εναλλακτικές πηγές ενέργειας βοηθά επίσης το συγκεκριμένο κλάδο.

2 Έχει επηρεάσει το Combined balance sheet μας. Στο στόλο μας διαχειριζόμαστε δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου. Η διαχείριση των πλοίων μεταφοράς ξηρών φορτίων μάς έχει επιτρέψει μια σημαντική οικονομική ώθηση. Ας μην ξεχνάμε ότι πρόσφατα ένα Panamax έφτασε να πληρώνεται 4 φορές πάνω από ένα δεξαμενόπλοιο! Πιστεύουμε ότι υπάρχει ακόμα μέλλον και γι' αυτό παραγγείλαμε τέσσερα επιπλέον βαπόρια. Υπάρχει σήμερα μεγάλη ρευστότητα σε όλους τους διαχειριστές και πλοιοκτήτες. Ο Πειραιάς πλέον έχει εξαιρετικά μεγάλο liquidity.

3 Η πάγια πολιτική μας είναι να επενδύουμε μόνο σε πλοία. Όπως έλεγε ο αείμνηστος Νίκος Τομάζος: «Τι ξέρουμε; Μόνο βαπόρια. Βαποριάρηδες είμαστε». Γι' αυτό παραγγείλαμε 1 πλοίο 57.000 dwt και 3 πλοία 34.000 dwt από ναυπηγεία της Άπω Ανατολής. Θα μας παραδοθούν μεταξύ των ετών 2010 - 2011. Υπάρχουν επίσης προοπτικές και βλέψεις για επιπλέον παραγγελίες και για αντικατάσταση του υπάρχοντος στόλου.

4 Τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου έχουν μέλλον. Η ζήτηση παραμένει υψηλή. Είδαμε μια μεταστροφή στις παραγγελίες για Handy αφού σε αυτό το segment, τα πλοία ήταν λίγα. Δεν υπάρχει όμως ενθάρρυνση για να αποσυρθούν τα παλαιότερα.

Εάν η σημερινή ζήτηση συνεχιστεί, σαφώς θα πέσουν οι ναύλοι αλλά ακόμα θα υπάρχει σημαντικό περιθώριο κέρδους. Είμαι αισιόδοξος. Η αγορά πάντως θα καθορίσει ποια συγκεκριμένα πλοία θα δουλέψουν περισσότερο.

Εάν η παγκόσμια οικονομία πάει καλά, όλα τα καράβια απορροφούνται. Σε λίγο καιρό, όμως, θα υπάρχουν πολλές νέες παραδόσεις, οπότε προβλέπεται να υπάρχει και μια συνεχιζόμενη σημαντική ανάγκη για μεταφορές.

Σήμερα, όπως γνωρίζουμε, δημιουργούνται πρόσκαιρες ελλείψεις σε ορισμένες γεωγραφικές περιοχές και οι ναύλοι κάνουν τεράστια άλματα, ακόμα και μέσα στην ημέρα. Φαντάζομαι ότι η μεταφορά σε πρώτες ύλες, κάρβουνα και μεταλλεύματα θα διατηρηθεί. Στα σιτηρά παρατηρείται πάντως πτώση. Αλλάζουν, φαίνεται, οι διατροφικές συνήθειες και ανάγκες των λαών της γης.



ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΑΡΡΗΣ

Πρόεδρος Enterprises Shipping & Trading S.A.

1 Η στροφή προς τα Tankers στα τέλη της δεκαετίας του '90 είχε αποτέλεσμα την πλήρη αδιαφορία τόσο μιας μεγάλης μερίδας εφοπλιστών όσο και των ναυπηγείων ανά τον κόσμο για τη ναυπήγηση νέων Bulkcarriers. Όλοι έχτιζαν Tankers, Containers και Gas Carriers. Η ηλικία του στόλου των Bulkcarriers επέβαλε την απόσυρση πολλών υπερηλίκων πλοίων και αυτό, σε συνδυασμό με την αδράνεια ανανέωσης του στόλου, συνέτεινε στη μείωση του στόλου των πλοίων ξηρού φορτίου. Αυτό συνέπεσε χρονικά με το ξύπνημα της Κίνας, με τα γνωστά σε όλους μας αποτελέσματα και τη φρενίτιδα που επακολούθησε και συνεχίζει να υπάρχει και αυτή τη στιγμή στην αγορά. Οι Έλληνες εφοπλιστές, παρόλο που θέλουν να πιστέψουν πολύ σε αυτό που βιώνουν σήμερα, διστάζουν, φέροντας στις πλάτες τους βιώματα του παρελθόντος και παράλληλα τηρούν στάση αναμονής, όχι ένεκα των αρνητικών ενδείξεων της αγοράς αλλά γιατί αδυνατούν να πιστέψουν στη νέα τάξη πραγμάτων όπως αυτή εξελίχθηκε κατά την τελευταία δεκαετία. Σήμερα βλέπει κανείς, σε σύγκριση με προηγούμενα χρόνια, ελάχιστες παραγγελίες για νέες κατασκευές ακόμα και στα μεγάλα ναυπηγεία για slots από το 2011 και μετά. Η αλήθεια είναι ότι από τις αρχές της δεκαετίας του 2000 υπήρχαν σημάδια και στοιχεία που έδειχναν προς ένα πιο ευοίωνο μέλλον της αγοράς. Ελάχιστοι ήταν εκείνοι που τόλμησαν να επενδύσουν με βάση αυτά τα στοιχεία και μόνον. Οι περισσότεροι περίμεναν την εξέλιξη των πραγμάτων για να κινηθούν.

2 Η δική μας εταιρεία, η Enterprises Shipping and Trading, είχε μελετήσει πολύ καλά την αγορά και ήταν μέσα στις ελάχιστες που είχαν κατανοήσει και ερμηνεύσει σωστά όλες τις σκόρπιες ενδείξεις που υπήρχαν τότε. Ο κ. Βίκτωρ Ρέστης, ο οποίος μόλις είχε αναλάβει τα ηνία της εταιρείας μετά την ξαφνική απώλεια του πατέρα του, έκανε αποφασιστικές και καθοριστικές για το μέλλον της εταιρείας κινήσεις, για τις οποίες είχε αρχικά ακούσει πολλά επικριτικά σχόλια, για να δικαιωθεί πανηγυρικά όταν η αγορά πλέον είχε κυριολεκτικά απογειωθεί. Η αγορά των 32 Bulkcarriers, ένα λεπτό πριν από την απογείωση της αγοράς, ήταν καθοριστική για την εξέλιξη της EST. Η χρονική στιγμή που πάρθηκε αυτή η απόφαση ήταν πολύ ιδιαίτερη για τον κ. Βίκτωρα Ρέστη, αλλά η πολύ καλή γνώση της αγοράς, η αποφασιστικότητά του και η ωριμότητα της σκέψης του μάς οδήγησαν εκεί όπου είμαστε σήμερα.

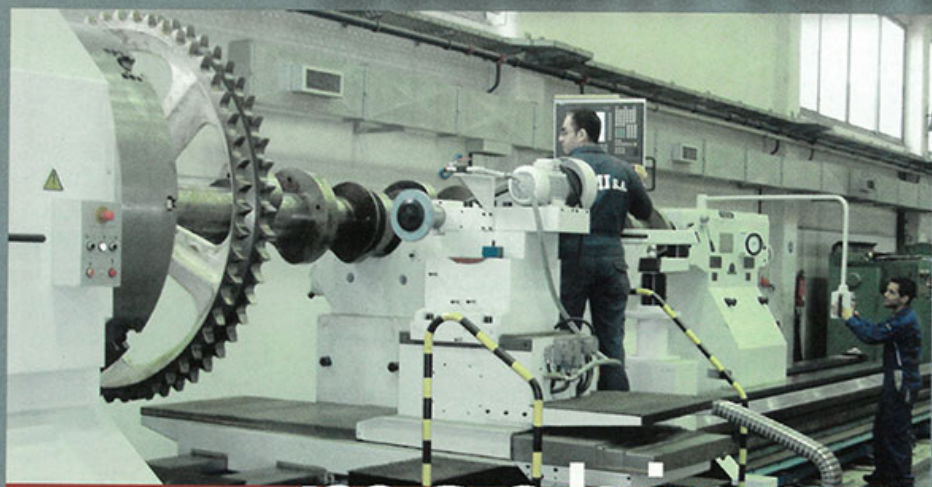
4 Εγώ προσωπικά είμαι αισιόδοξος για το μέλλον της αγοράς. Τον πρωταγωνιστικό ρόλο και πάλι θα έχει το «iron ore», οι μεταφορές του οποίου θα αποτελέσουν ξανά το βαρόμετρο της αγοράς. Οι ενδείξεις είναι πως οι εισαγωγές της Κίνας θα συνεχίσουν να αυξάνονται με ρυθμό 8 - 10% ετησίως μέχρι και το 2010, ενώ τα υπόλοιπα προϊόντα θα κυμανθούν περίπου στα ίδια επίπεδα με τα προηγούμενα χρόνια. Ένα είναι το σίγουρο: Ότι η αγορά θα έχει αυξομειώσεις. Μετά το 2010 ίσως αυτά τα φαινόμενα να είναι λίγο πιο έντονα μέχρι το 2012-13, οπότε πιστεύω ότι η αγορά θα ανακάμψει και πάλι. Εδώ ίσως θα πρέπει να διευκρινισώ ότι οι αυξομειώσεις στις οποίες αναφέρομαι δε θα κυμανθούν χαμηλότερα από τα επίπεδα της αγοράς όπως αυτή κυμάνθηκε το 2007.



KIMI S.A.
ENERGETIC PARTNERSHIP

Mechanical production
and repairs of parts
and equipment for industry
and shipping.

steam turbine



- Rotating & Stationary Blades
- Rotor shafts
- Nozzles
- Bearings
- Labyrinths
- Balancing
- Engine fuel pump overhauling
- Fuel pump plunger and barrel manufacture

machine shop



- Governor repairing and testing
- Fuel injector overhauling and testing
- Cylinder Heads
- Liners & Jackets
- Pistons
- Connecting Rods

welding

fuel injection

Industrial Park of SHISTO 2nd Block, 2nd Street Perama 188 63, Greece

Tel: +30(210) 4004757 Fax: +30(210) 4326399 Web: www.kimi-sa.com



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

Παρόν και (άμεσο) μέλλον της ναυλαγοράς



Το παρόν δε θα έπρεπε να θεωρηθεί τίποτα παραπάνω από ένα απλό «σημείωμα», ελάχιστη συνεισφορά του γράφοντος στο αφιέρωμα των «Ναυτικών Χρονικών» στο bulkcarrier. Πολύ περισσότερο όταν το θέμα εκτείνεται πέρα από την εξειδίκευση του γράφοντος (αγοραπωλησίες και ναυπηγήσεις πλοίων), στα βαθιά νερά της τρέχουσας ισορροπίας (ή ανισορροπίας) προσφοράς και ζήτησης στο σημαντικό τομέα των παγκόσμιων διά θαλάσσης μεταφορών ξηρού χύδην φορτίου και των (άμεσων, λέω εγώ) προοπτικών. Και λέω «άμεσων», διότι δεν μπορώ να φανταστώ σοβαρή θεώρηση του θέματος εκτεινόμενη πέραν των δύο ή, έστω, τριών ετών.



Η αναφορά στο πρόσφατο παρελθόν και η περιγραφή ή και η ανάλυση των λόγων ανάπτυξης της εν λόγω αγοράς είναι, νομίζω, περιττός κόπος. Όλοι εμείς, οι την Ιερουσαλήμ παροικούντες, λίγο ή πολύ γνωρίζουμε αίτια και αιτιατά. Αν, λοιπόν, είναι κάτι που πρέπει τώρα να προσέξουμε, είναι, νομίζω, οι συχνές και μεγάλες αυξομειώσεις (fluctuations) των σχετικών δεικτών της αγοράς, που καταλήγουν στη δημιουργία αστήρικτων αβεβαιοτήτων ή ελπίδας.

Μια πρώτη εξήγηση θα μπορούσε ίσως να στηριχθεί στη γνωστή τραπεζική κρίση στις ΗΠΑ (subprimes) και στις επιπτώσεις της στον ευρωπαϊκό και παγκόσμιο χώρο - στο βαθμό που κάτι τέτοιο συμβαίνει. Όμως, αυτή θα μπορούσε λογικά να δικαιολογήσει τις καθόδους των δεικτών - όχι όμως και τις ανόδους! Άλλωστε, μια γενική παρατήρηση της πλειονότητας των αναλυτών της αγοράς είναι ότι η εν λόγω κρίση, τραπεζική, χρηματοδοτική, κρίση που αναφέρεται εν πάση περιπτώσει στον «άυλο» κόσμο του χρήματος, ελάχιστη έχει έως τώρα επίδραση στην «πραγματική» οικονομία, όπως αυτή εκφράζεται με τη δραστηριότητα των «τίτρεων» της Ανατολής (Κίνα, Ινδία, Ινδονησία), της Ρωσίας και της Ν. Αμερικής, με αιχμή του δόρατος τη Βραζιλία.

Αν πράγματι η εν λόγω κρίση έχει άμεση επίπτωση στον τομέα της ρευστότητας και, επομένως, της χρηματοδότησης νέων δραστηριοτήτων, τότε αυτό ασφαλώς κατά πρώτον αναφέρεται στον περιορισμό χρηματοδότησης νέων ναυπηγήσεων, εξέλιξη που μόνο θετική μπορεί να έχει επίπτωση στη διαμόρφωση των ναύλων και σε καμιά περίπτωση δε δικαιολογείται να προκαλεί συχνές και αλλεπάλληλες αυξομειώσεις. Κάπου αλλού, λοιπόν, θα πρέπει λογικά να αναζητηθούν οι αιτίες του φαινομένου...

(Υπό μορφή παρένθεσης: Για περισσότερη σιγουριά, συζήτησα το θέμα με το φίλο και συνεργάτη μου, τον Γιώργο Γρηγοριάδη, ο οποίος και επισημαίνει ότι τα υψηλά επίπεδα στα οποία κινείται η ναυλαγορά τα τελευταία χρόνια δημιουργούν μάλλον ασταθείς ισορροπίες. Όσο ψηλότερα οι επιδόσεις, τόσο βαθύτερες οι διακυμάνσεις. Όταν η αγορά βρίσκεται στις 5.000 μονάδες, είναι αδιανόητο να χάσει σε μια μέρα 2.800 μονάδες. Όταν όμως βρίσκεται στις 19.000 μονάδες, μια πτώση 2.800 μονάδων είναι σημαντική μεν, κατανοητή δε!) Βεβαίως, υπάρχουν και ορισμένα γεγονότα πρόσκαιρης φύσης (διαπραγματεύσεις της Κίνας με τους προμηθευτές σιδηρομεταλλεύματος, τοπικές απεργίες, κάποιος συνωστισμός στα λιμάνια), που μπορεί να προκαλούν διακυμάνσεις, ασφαλώς όχι της έκτασης που πρόσφατα διαπιστώνουμε.

Η σκέψη μου πηγαίνει σε έναν άλλο τομέα της «άυλης» ναυτιλίας, εκείνον του FFA (Forward Freight Agreement) Market for Shipping, που τόσο άνηση γνωρίζει τα τελευταία χρόνια ώστε να ξεπερνά ήδη σε όγκο και αυτήν ακόμη την ετήσια φυσική αγορά ναυλώσεων! Ουδείς, βεβαίως, θα αμφισβητήσει τη χρησιμότητα του θεσμού οσάκις πρόκειται για επιχειρηματικούς σχεδιασμούς μακράς πνοής σε συνδυασμό με ναυλώσεις, των οποίων το εκάστοτε ύψος ναύλου είναι αδύνατο να προβλεφθεί την ώρα της επεξεργασίας του όλου project. Ούτε, δεδομένης της παγκόσμιας έκτασης του αντικειμένου, μπορεί κανείς σοβαρά να δεχθεί ότι είναι δυνατόν ένα άτομο, μια εταιρεία ή, έστω, συγκρότημα εταιρειών, ή και κυβέρνηση ακόμη, να επιδρά καθοριστικά στη μεσο-μακροπρόθεσμη διαμόρφωση των ναύλων που έτσι γνησίως υπακούουν στους νόμους προσφοράς και ζήτησης.

Η FFA Market έχει όμως και μιαν άλλη διάσταση, επίσημα ομολογημένη όχι α-

πό το (μη ειδικό, άλλωστε) γράφοντα, αλλά από έγκυρους λειτουργούς της, εκείνην του καθαρού καιροσκοπισμού (pure speculation).

Όμως, αν η ως άνω διαμόρφωση δεν είναι δυνατό να ποδηγετηθεί, η περιοδική, ή, ακόμα καλύτερα, η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ αυξομείωση των αξιών FFA κατά κανόνα στηρίζεται σε κάποια δελτία (reports) της αγοράς που, και αυτά με τη σειρά τους, έλκουν πληροφορίες και διατυπώνουν σχόλια, κατ' ανάγκην με βάση μικρό αριθμό καθημερινών πράξεων, όπου είναι δυνατή η παραπληροφόρηση ή, όταν πρόκειται περί μεγάλων ποσών, και αυτή ακόμη η τεχνητή (fictitious) πράξη.

Οφείλω ακόμη στον αναγνώστη μια παράγραφο, συνέχεια των τελευταίων στίχων της πρώτης παραγράφου αυτού του σημειώματος. Εννοώ μια βραχεία αναφορά στις άμεσες προοπτικές της ναυλαγοράς. Ε, λοιπόν, όλες οι ενδείξεις οδηγούν σε κάποιες «διορθώσεις» που έχουν συνισταμένη τα μεγέθη του 2007. Τώρα, έτσι και τα τραπεζικά «διευθετηθούν», όπως πολλοί πιστεύουν, εντός έτους από σήμερα, ίσως μπορούμε να ελπίζουμε σε μια μακρύτερη περίοδο ευημερίας και σχετικής διάρκειας.

Γιατί τα γράφω αυτά; Διότι πραγματικά λυπούμαι σε καθημερινή βάση να βλέπω αξιολογους επιχειρηματίες να διαμορφώνουν και συνεχώς να μεταβάλλουν σχέδια και κινήσεις που αφορούν μακροπρόθεσμες επενδύσεις με μόνο οδηγό την καθημερινότητα. ☺

MARINA
Stores
Δίκτυο καταστημάτων Ναυτιλιακών ειδών

Franchise

10 λόγοι για να γίνετε μέλος της **πρώτης αλυσίδας**
καταστημάτων **ναυτιλιακών ειδών** στην Ελλάδα

- ▶ Χαμηλό κόστος επένδυσης, από μόνο **78.000 €**
- ▶ Ασφαλής επένδυση με Υψηλή κερδοφορία.
- ▶ Υποστήριξη από έναν καθιερωμένο Όμιλο με υψηλή αναγνωρισιμότητα σε Ελλάδα και Εξωτερικό.
- ▶ Ταχεία ανταπόκριση στις ανάγκες της αγοράς με νέα προϊόντα.
- ▶ Επιβεβαιωμένες εμπορικές συνεργασίες με κορυφαίους προμηθευτές.
- ▶ Δυναμικό και συνεχές πρόγραμμα επικοινωνίας και διαφήμισης.
- ▶ Ετήσιος αναλυτικός κατάλογος 13.000 προϊόντων για το κοινό, με τιμές λιανικής.
- ▶ Πρόγραμμα συνεχούς εκπαίδευσης και ενημέρωσης για όλα όσα αφορούν την επιχείρησή σας.
- ▶ Σύγχρονα συστήματα διαχείρισης αποθεμάτων για μεγιστοποίηση της απόδοσής σας.
- ▶ Χαμηλό επαγγελματικό ρίσκο, όπου η επένδυσή σας είναι το εμπόρευσό σας.

Δίκτυο καταστημάτων

• Πειραιάς • Γέρακος • Πάτρα • Σύρος • Σαντορίνη
• Τήνος • Χίος • Άγιος • Κύπρος **NEO**

ΙΔΙΟΤΗΤΑ 2007

Υπεύθυνος Franchising : Γιώργος Τσιμεριδής
Τηλέφωνο επικοινωνίας 210 4178009, e-mail: info@marinastores.gr, www.marinastores.gr



Του Πάνου Ζαχαριάδη | Τεχνικού διευθυντή Atlantic Bulk Carriers Management

ΑΝΗΣΥΧΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ



Μία από τις επιπτώσεις της άνευ προηγουμένου ναυπηγικής δραστηριότητας είναι ότι η προσοχή στο σχεδιασμό του πλοίου και στην ποιότητα της κατασκευής από τα ναυπηγεία έχει περάσει σε δεύτερη μοίρα.

Η προτεραιότητα από τα ναυπηγεία είναι η ταχύτητα της κατασκευής, ώστε να ικανοποιήσουν την τεράστια ζήτηση. Είναι φυσικό, λοιπόν, αρκετοί πλοιοκτήτες, και ιδίως το τεχνικό προσωπικό τους, να ανησυχούν για το κατά πόσον τα πλοία που θα παραλάβουν σύντομα είναι ασφαλή. Οι ανησυχίες δεν είναι καθόλου αβάσιμες, ιδίως για πλοία από σχετικά μικρά ναυπηγεία. Οι αναφορές που έρχονται από τις ομάδες παρακολούθησης των κατασκευών είναι πολλές φορές ανησυχητικές έως τραγικές. Ελάσματα που παραμέ-

νουν ακόλλητα σε δύσκολα σημεία και ανακαλύπτονται τυχαία, ρωγμές στις κολλήσεις που μόνο από πολύ έμπειρο μάτι διακρίνονται, μεγάλα διάκενα που καλύπτονται από το ναυπηγείο με απαγορευμένους τρόπους, λάθη στην ποιότητα των ελασμάτων κ.λπ.

Οι επιθεωρητές των νηογνωμόνων, αποσπασμένοι σε ναυπηγεία, είναι τραγικά λίγοι εν σχέσει με το έργο που τους ανατίθεται, με αποτέλεσμα να μην προλαβαίνουν να κάνουν σωστούς ελέγχους. Απομένει λοιπόν στον πλοιοκτήτη να διενεργεί σωστούς ελέγχους και αυτό είναι πολύ δύσκολο

λόγω της έλλειψης πεπειραμένων επιθεωρητών. Παραδειγματικά αναφέρω τα κάτωθι περιστατικά από πρόσφατες συζητήσεις που είχα με συναδέλφους.

- Ανεξήγητες μικρορωγμές παρατηρούνταν σε κολλήσεις που γίνονταν μετά τις 5 μ.μ. και ανακαλύπτονταν την επόμενη μέρα κατά την επιθεώρηση. Μετά από πολλές ημέρες έρευνας για τον προσδιορισμό της αιτίας, ανακαλύφθηκε ότι ο υπο-εργολάβος του ναυπηγείου σήκωνε το ρεύμα (αμπέρ) των ηλεκτροσυγκολλητικών μηχανών (όταν δεν τον έβλεπαν) ώστε η δουλειά να τρέχει πιο γρήγορα.
- Εγκατάσταση απλού χάλυβα σε σημεία που το σχέδιο του πλοίου καθόριζε χάλυβα υψηλής αντοχής (High Tensile) και το αντίστροφο, λόγω λάθους χρωματισμού του χάλυβα (ή ίδιου χρωματισμού του υψηλής αντοχής με τον κοινό) σε συνδυασμό με την ανυπαρξία εσωτερικών διαδικασιών του ναυπηγείου (αλλά ISO 9000 υπήρχε).
- Μεγάλα διάκενα, τα οποία «κρύβονταν» από το ναυπηγείο με προσθήκες μικρών κομματιών σιδήρου πριν από την κόλληση.

Κάθε ένα από τα αναφερθέντα παραδείγματα μπορεί να έχει καταστροφικές συνέπειες για το πλοίο.

Τα ανωτέρω, εφόσον ανακαλύφθηκαν, φυσικά διορθώθηκαν πριν από το τέλος της κατασκευής. Το ερώτημα είναι πόσα τέτοιου είδους σοβαρά προβλήματα περνούν καθημερινά απαρατήρητα στα ναυπηγεία του κόσμου και ειδικά της Άπω Ανατολής;

Να διευκρινίσω εδώ ότι κατασκευές στην Ιαπωνία δεν πρέπει να θεωρούνται στο απυρόβλητο, τη στιγμή μάλιστα που τα περισσότερα ιαπωνικά ναυπηγεία απαγορεύουν(!) τον έλεγχο από επι-



θεωρητές του πλοιοκτήτη κατά την κατασκευή.

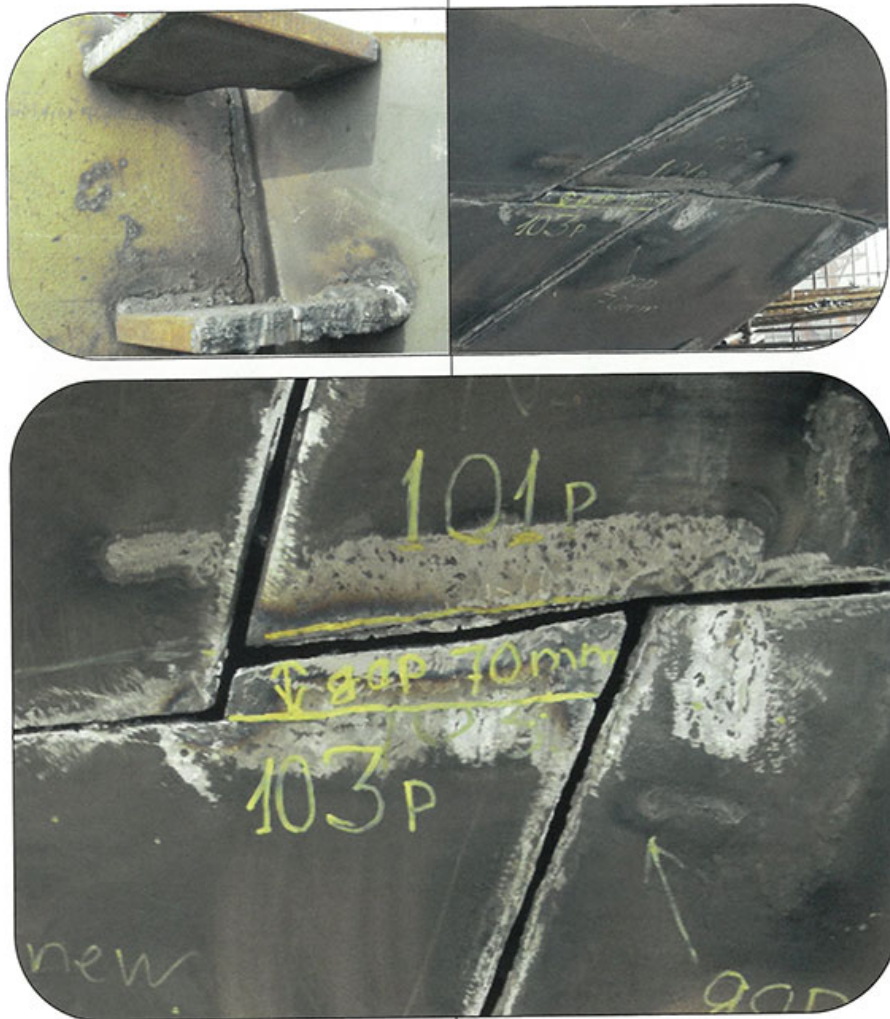
Κανονισμοί σχεδιασμού και κατασκευής (IACS CSR)

Οι κανονισμοί κατασκευής πλοίων των νηογυμνών (ABS, Lloyds, BV, DNV, NK κ.λπ.) ποτέ δεν ήταν απόλυτα επαρκείς. Τα ναυπηγεία είναι οι πρώτοι πελάτες των νηογυμνών και οι πελάτες αυτοί ενδιαφέρονται φυσικά για τη μείωση του κόστους κατασκευής. Όμως, οι παλιοί κανονισμοί ήταν πιο συγκεκριμένοι (prescriptive) και πιο ξεκάθαροι. Αλλά ακόμα και τότε τα ναυπηγεία πάντα έβρισκαν παραθυράκια για να παρακάμψουν ορισμένους κανονισμούς. Με τους καινούργιους κανονισμούς (CSR) τα παραθυράκια έγιναν πόρτες. Παρ' όλα τα πολλά (ανούσια) λόγια, οι τόμοι των καινούργιων κανονισμών κατασκευής θα μπορούσαν κάπως απλοϊκά να συμπυκνωθούν σε

δυο γραμμές:

«Τα ναυπηγεία πρέπει να κάνουν μια ανάλυση περασμένων στοιχείων (Finite element analysis) για τη μέση μόνο του πλοίου, και ό,τι βγάλει η ανάλυση ισχύει».

Ο νηογνώμονας υποτίθεται ότι μετά ελέγχει την ανάλυση αυτή (αλλά είναι πρακτικά αδύνατον να γίνει τέτοιος πραγματικός έλεγχος). Οι περισσότερες δικλίδες ασφαλείας των παλαιών κανονισμών (που έλεγαν, π.χ., ότι ανεξαρτήτως του αποτελέσματος της ανάλυσης, η απόσταση μεταξύ νομέων να μην είναι ποτέ μεγαλύτερη από x μέτρα ή το πάχος του ελάσματος να μην είναι ποτέ μικρότερο από x mm) ή πετάχτηκαν έξω ή έγιναν τόσο ελαστικότερες ώστε να είναι ανούσιες.



Αποτέλεσμα: Τώρα που τα ελάχιστα επιτρεπτά όρια του πάχους ελασμάτων έχουν μειωθεί, συμφέρει τα ναυπηγεία να χρησιμοποιούν παντού χάλυβα υψηλής αντοχής (High Tensile), ο οποίος ικανοποιεί τις απαιτούμενες αντοχές με μικρότερο πάχος.

Αυτό κάνει το πλοίο πιο εύκαμπτο. Επιπλέον, η απαλλαγή του ελάχιστου ορίου απόστασης νομέων κάνει το πλοίο ακόμα πιο εύκαμπτο. Οι κανονισμοί δεν ορίζουν ούτε ελέγχουν τα επιτρεπτά όρια ευκαμψίας. Ο δε χάλυβας υψηλής αντοχής

έχει μειωμένη ανθεκτικότητα στις κοπώσεις που προκαλούνται από τις επαναλαμβανόμενες κάμψεις (fatigue) και δημιουργεί ευκολότερα ρωγμές από τον απλό χάλυβα.

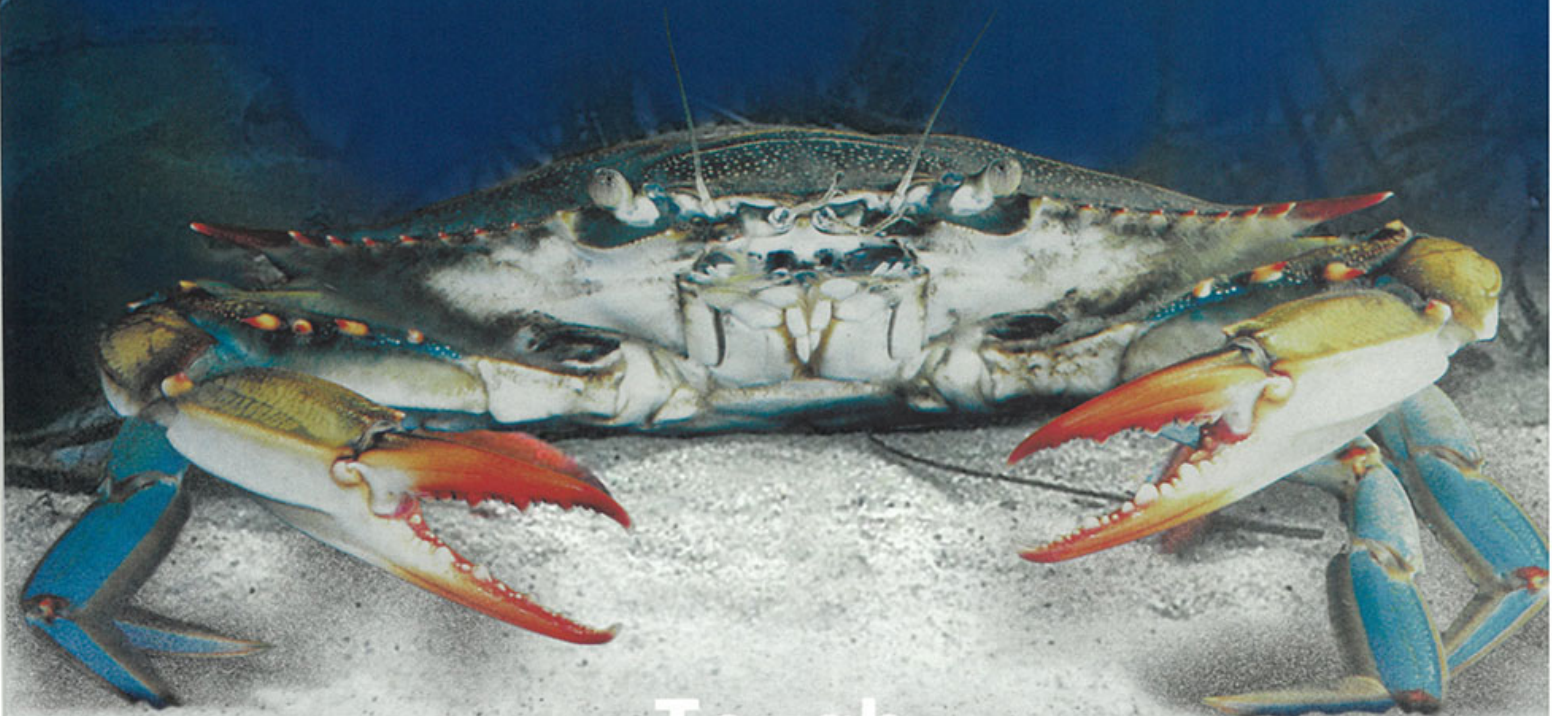
Αν σε αυτό το αποτέλεσμα προστεθούν και τα προαναφερθέντα προβλήματα ποιότητας κατασκευής, δε χρειάζεται να είναι κανείς ναυπηγός για να καταλάβει τις πιθανές τραγικές συνέπειες.

Δυστυχώς, φαίνεται ότι η ασφάλεια των πλοίων που χτίζονται αυτή την περίοδο εξαρτάται περισ-

σότερο από την ικανότητα και ευαισθησία των ναυπηγείων παρά από τους κανονισμούς. Αυτό ίσως είναι ανεκτό για τα μεγάλα ναυπηγεία, με τα δικά τους τμήματα σχεδίασης και τις σχετικά υψηλές προδιαγραφές κατασκευής. Αλλά τα περισσότερα bulkcarriers και πολλά tankers και containers χτίζονται τώρα από πρωτόβγαλτα ή μικρά ναυπηγεία, με λίγη ή ανύπαρκτη εμπειρία τού τι σημαίνει να στέλνεις ένα πλοίο στη θάλασσα με απαρχές μικρορωγμών στις κολλήσεις του. Ευτυχώς, οι Έλληνες πλοιοκτήτες δίνουν τη μεγαλύτερη έμφαση από όλους τους άλλους στις δικές τους ομάδες επιθεωρητών κατασκευής και είναι σίγουρο ότι τα πλοία που χτίζονται από Έλληνες θα είναι πιο ασφαλή από τα υπόλοιπα. Μακάρι να βοηθούσαν και οι κανονισμοί.

Η ελληνική ναυτιλία μέσω των τεχνικών ενώσεων της (Martecma, ελληνικών τεχνικών επιτροπών νηογνώνων κ.ά.) αλλά και μέσω της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, έχει κάνει, και συνεχίζει να κάνει, τεράστιους αγώνες για την επισήμανση αυτών των προβλημάτων και τη βελτίωση των κανονισμών και της ποιότητας κατασκευής. Είναι απορίας άξιον γιατί άλλες μεγάλες πλοιοκτήτριες χώρες παραμένουν σιωπηλές, και επίσης απορίας άξιον γιατί οι νηογνώμονες δε φαίνεται να ανησυχούν (τουλάχιστον φανερά) και δε λαμβάνουν τα μέτρα που πρέπει. Σίγουρα θα το κάνουν μετά τα πρώτα ατυχήματα από την καινούργια γενιά πλοίων.

Ελπίζω οι ανησυχίες αυτές να διαψευστούν, αλλά δυστυχώς τα μέχρι τώρα δεδομένα δεν επιτρέπουν αισιοδοξία. ☹



Tough

Intershield® 803

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

*United States of America Food and Drug Administration, Code of Federal Regulations: Section 21, Chapter 175.300

www.international-marine.com

✕ CONSTANT REVOLUTION

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

© Akzo Nobel, 2004

✕ International
Marine Coatings

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


AKZO NOBEL



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

Η ανάπτυξη και οι προοπτικές της αγοράς ξηρού φορτίου



Είναι γεγονός ότι η ανάπτυξη που παρουσίασε η ναυτιλία και ιδιαίτερα η αγορά του ξηρού φορτίου την τελευταία τετραετία ξεπέρασε κάθε προσδοκία. Έτσι και παρά την αβεβαιότητα που επικρατεί στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον, η ζήτηση για ναυτιλιακές υπηρεσίες παραμένει ισχυρή ιδιαίτερα στον κλάδο του ξηρού φορτίου και ωθεί υψηλότερα τις τιμές των ναύλων.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Ας προσπαθήσουμε να καταγράψουμε τις σημαντικότερες παραμέτρους της ανάπτυξης αυτής και να εξηγήσουμε μέσα από τη μελέτη της «εξίσωσης της προσφοράς και της ζήτησης» ναυτιλιακών υπηρεσιών πώς διαμορφώθηκαν τα σημερινά επίπεδα των ναύλων:

• Διεθνές οικονομικό περιβάλλον

Η ναυτιλία ως ο πλέον παγκοσμιοποιημένος κλάδος της διεθνούς οικονομίας είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με τις διεθνείς μακροοικονομικές εξελίξεις. Αναπόφευκτα, λοιπόν, το κλίμα μακροοικονομικής σταθερότητας και εμπιστοσύνης που εμπεδώθηκε διεθνώς τα τελευταία περίπου 4,5

έτη (μέχρι τον Αύγουστο του 2007) δημιούργησε τις προϋποθέσεις για μια παρατεταμένη παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη και οδήγησε σε ανάπτυξη του παγκοσμίου εμπορίου, με συνέπεια την αύξηση του παγκόσμιου μεταφορικού έργου και ιδιαίτερα του διά θαλάσσης.

• BRIC Group

Πρωταγωνιστές στην παγκόσμια αυτή οικονομική ανάπτυξη, οι αναπτυσσόμενες χώρες και ιδιαίτερα οι χώρες του BRIC (Βραζιλία, Ρωσία, Ινδία, Κίνα), οι ουσιαστικοί διαμορφωτές της ισχυρής ζήτησης (αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 50% των διακινούμενων εμπορευμάτων παγκοσμίως) στα βασικά προς μεταφορά εμπορεύματα (μεταλλεύματα, άνθρακα, τρόφιμα, πετρέλαιο).

Το 2007, το ΔΝΤ πρόβλεψε ότι οι χώρες BRIC μαζί με τις υπόλοιπες αναδυόμενες αγορές θα αντιστοιχίσουν στο 30% της παγκόσμιας οικονομίας και στο 47% της παγκόσμιας ανάπτυξης, με την Κίνα να συνεισφέρει τα περισσότερα, αν και Ρωσία, Βραζιλία και Ινδία δε «μένουν πολύ πίσω». Δεν είναι, όμως, μόνο τα εμπορεύματα και η φθηνή μεταποίηση που στηρίζουν την ανάπτυξή τους. Σύμφωνα με το Reuters, Ινδία και αναδυόμενες οικονομίες της Ασίας είναι έδρες του 26% της παγκόσμιας αγοράς τεχνολογίας πληροφορικής, με το μερίδιο αυτό να αυξάνεται με ταχύτατο ρυθμό.

Οι υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης που παρουσιάζουν τα τελευταία χρόνια οι χώρες αυτές (υπερτριπλάσιος σε μερικές περιπτώσεις των αντίστοιχων ρυθμών ανάπτυξης των ανεπτυγμένων οικονομιών), τελικά φαίνεται να αντισταθμίζουν σε σημαντικό βαθμό τις απώλειες από την ύφεση της αμερικανικής οικονομίας και την επιβράδυνση των ανεπτυγμένων οικονομιών γενικότερα.

• Προσφορά διαθέσιμης μεταφορικής χωρητικότητας - Νέες ναυπηγήσεις - διαλύσεις

Όσον αφορά τη χωρητικότητα στην αγορά ξηρού



φορτίου υπήρξε μια σημαντική υστέρηση σε σχέση με τη ζήτηση (περίπου διετίας / 2004-2005) που ώθησε το ρυθμό χρησιμοποίησης της μέσης διαθέσιμης χωρητικότητας σε υψηλό τριακονταετία (98% το πρώτο τρίμηνο του 2008). Από το 2006 και μετά, οι παραγγελίες νέων πλοίων ξηρού φορτίου σε διεθνές επίπεδο αυξήθηκαν σημαντικά. Η νέα αυτή χωρητικότητα, ωστόσο, δεν αναμένεται να ενσωματωθεί στη χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου πριν από τα τέλη του 2009 - πρώτο μισό του 2010. Οι διαλύσεις, τέλος, έχουν σχεδόν «παγώσει» την τελευταία διετία λόγω κυρίως της υψηλής ζήτησης σε μεταχειρισμένα πλοία και του υψηλού κόστους διάλυσης.

• Καθυστερήσεις - συνωστισμοί

Οι διάφορες καθυστερήσεις και συνωστισμοί στα

διάφορα λιμάνια παγκοσμίως περιόρισαν περαιτέρω τη διαθέσιμη μεταφορική χωρητικότητα και διαμόρφωσαν ανοδικά τα επίπεδα των ναύλων.

• Ναυλαγορά ξηρού φορτίου

Αποτέλεσμα όλων των παραπάνω, η αύξηση των ναύλων κατά μέσον όρο 45% σε ετήσια βάση την τελευταία τετραετία, σε επίπεδα κατά 180% υψηλότερα σε σχέση με τις αρχές του 2004 πριν από τη μεγάλη άνοδο. Το 2008 ξεκίνησε με μια σημαντική διόρθωση στους ναύλους (από το ιστορικά υψηλό της 13ης Νοεμβρίου) που οφειλόταν ιδίως στη μεταφορά του κλίματος νευρικής του παγκόσμιου οικονομικού περιβάλλοντος κυρίως στις spot ναυλαγορές, λόγω των ανησυχιών για την κρίση στις U.S. Subprime Markets. Παρ' όλα αυτά, τα θεμελιώδη μεγέθη



που διαμορφώνουν τη ζήτηση αποδείχτηκαν ισχυρότερα και επιβλήθηκαν, διαμορφώνοντας νέα ιστορικά ρεκόρ για τον BDI και την αγορά του ξηρού φορτίου.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ - ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Οι βασικές παράμετροι που διαμορφώνουν και συντηρούν τη ζήτηση στην αγορά ξηρού φορτίου παραμένουν σχεδόν «εν πλήρη ισχύ». Η παγκόσμια ανάπτυξη, που στηρίζεται κατά περίπου 50% (το «decoupling» αυτών των χωρών από τη Δύση και το επακόλουθο «recoupling» λόγω της πιστωτικής κρίσης σαφώς αποτελούν ευκαιρίες μακροχρόνιας ανάπτυξης) στις χώρες του αναπτυσσόμενου κόσμου παρουσιάζει ελαφρά σημάδια κόπωσης, χωρίς όμως να καταγράφει σημαντική υστέρηση. Η ζήτηση για βασικά εμπορεύματα αναμένεται να συνεχίσει να αυξάνεται με ανοδικό ρυθμό (εκτιμήσεις τη φέρνουν στο 6,5%, περίπου, σε ετήσια βάση σε σχέση με το 8% της τελευταίας διετίας) καθώς η βιομηχανική παρα-

γωγή και οι καταναλωτικές ανάγκες κυρίως στις αναπτυσσόμενες χώρες διευρύνονται συνεχώς. Παραμένει, ωστόσο, το κλίμα της αβεβαιότητας ως προς το χρονικό ορίζοντα για την ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας. Μεσοúντων διεθνών χρηματοπιστωτικών κρίσεων, ισχυρών πληθωριστικών πιέσεων, χαμηλών ρυθμών ανάπτυξης, στασιμοληθωρισμού στις ανεπτυγμένες οικονομίες του δυτικού κόσμου, το ενδεχόμενο ανάκαμψης των οικονομιών αυτών μετατίθεται στο δεύτερο μισό του 2009.

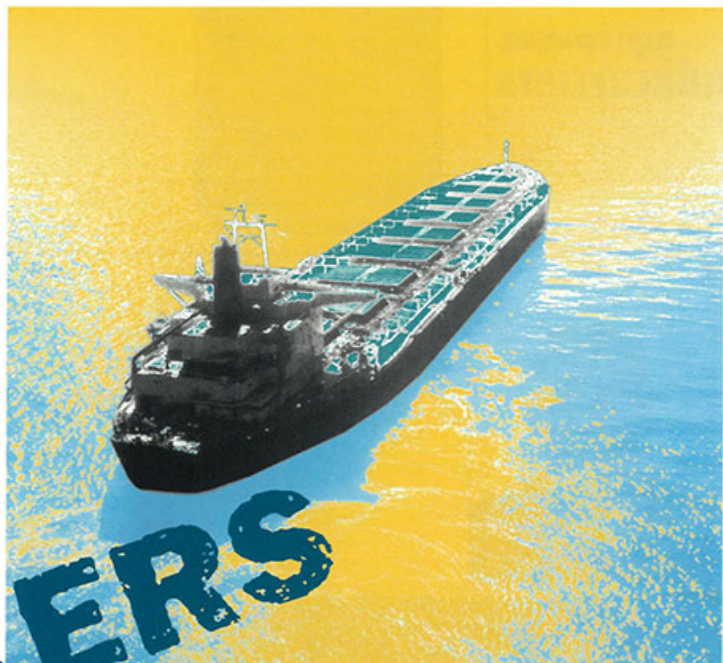
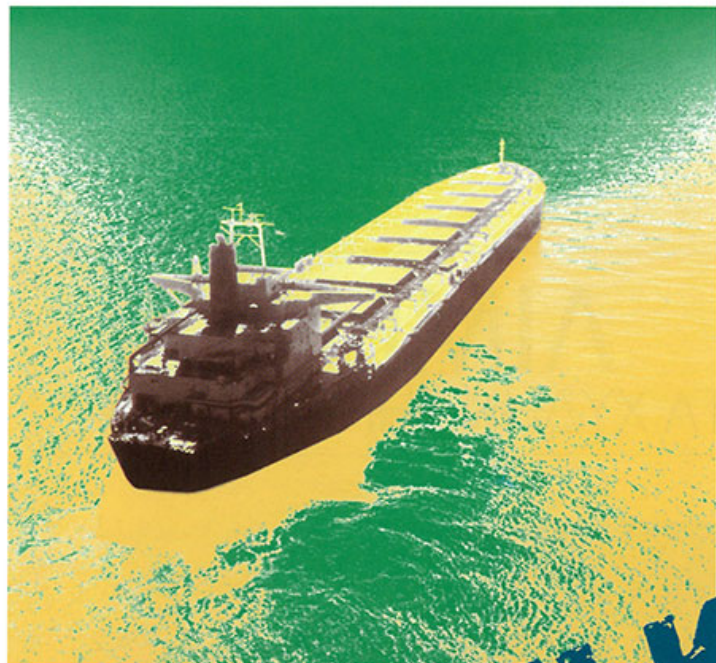
Η σωρευτική αύξηση της χωρητικότητας την περίοδο 2008-2010 αναμένεται να φτάσει το 30% της παρούσας μεταφορικής χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου ξηρού φορτίου. Οι ρυθμοί ενσωμάτωσης της νέας αυτής χωρητικότητας σε ετήσια βάση θα κυμανθούν από 8% για το 2008 έως και 12% το 2010.

Οι χαμηλοί ρυθμοί νέων παραγγελιών από τις αρχές του 2008 κυρίως λόγω του υψηλού κατασκευαστικού κόστους (υψηλές τιμές πρώτων

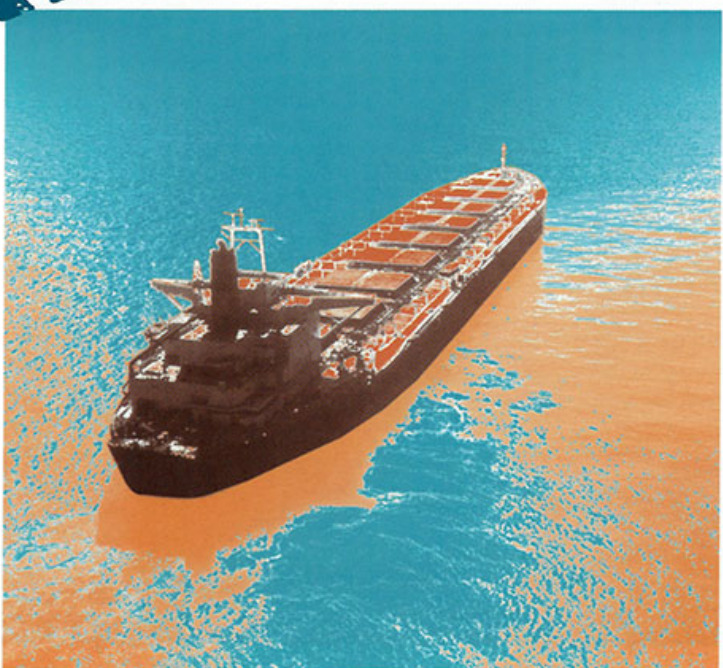
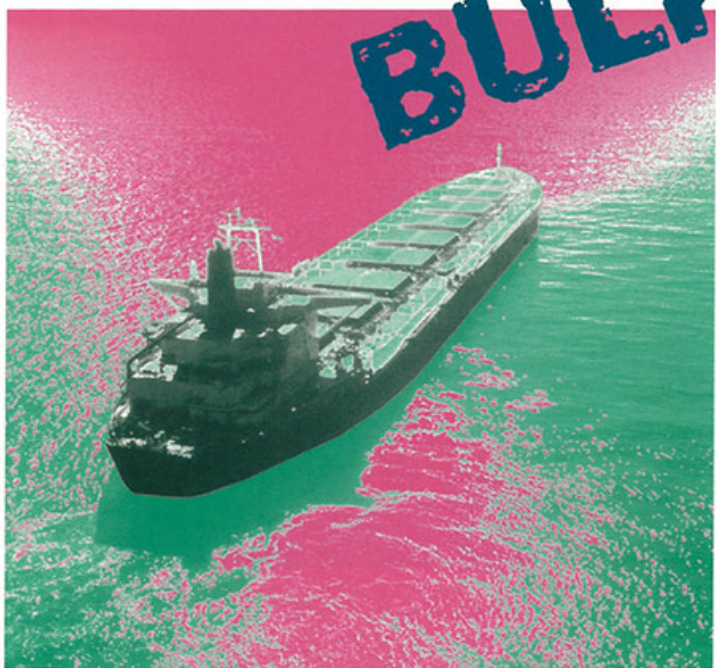
υλών, αυξημένο κόστος εργατικού δυναμικού), της περιορισμένης κατασκευαστικής δυνατότητας των ναυπηγείων, της αδυναμίας για άμεσες παραδόσεις σε συνδυασμό με τις δυσχερέστερες συνθήκες χρηματοδότησης (η τελευταία χρηματοπιστωτική κρίση οδήγησε στην υιοθέτηση αυστηρότερων κριτηρίων στις χορηγήσεις από τις τράπεζες τα επόμενα χρόνια. Επιπλέον, η εφαρμογή - υιοθέτηση της Basel II για τη διαχείριση του πιστωτικού κινδύνου παγκοσμίως από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και η καθιέρωση επιτοκίων πολλών ταχυτήτων ανάλογα με την πιστοληπτική αξιολόγηση του δανειολήπτη θα επηρεάσουν σημαντικά το κόστος δανεισμού, κυρίως για τους πελάτες με δραστηριότητα σε τομείς της οικονομίας με υψηλό «συστημικό» κίνδυνο, όπως για παράδειγμα θεωρείται η ναυτιλία) αναμένεται να λειτουργήσουν αποτρεπτικά για νέες παραγγελίες και κατά συνέπεια σταθεροποιητικά στη ναυλαγορά του ξηρού φορτίου τα επόμενα χρόνια.

Συνδυαστικά εκτιμάται πως η προσδοκώμενη αύξηση της ζήτησης αναμένεται να επιτρέψει την απορρόφηση με ομαλούς ρυθμούς της νέας αυτής χωρητικότητας την επόμενη διετία. Πιστεύεται ωστόσο ότι ο ρυθμός χρησιμοποίησης της μέσης διαθέσιμης χωρητικότητας θα περιοριστεί στα επίπεδα του 90% περίπου.

Συνεπώς, η μεσοπρόθεσμη τάση στη ναυλαγορά του ξηρού φορτίου τα επόμενα χρόνια αναμένεται να παραμείνει ανοδική, με σημαντικά ηπιότερους ρυθμούς σε σχέση με την τελευταία διετία. Η ενσωμάτωση της νέας χωρητικότητας με δεδομένη την ανάκαμψη της παγκόσμιας οικονομίας το αργότερο στις αρχές του 2010 (και η οποία εκτιμάται ότι θα συμπέσει χρονικά με την κορύφωση των παραδόσεων των νεότευκτων πλοίων το 2010) δεν αναμένεται να προκαλέσει διόρθωση στα τρέχοντα επίπεδα των ναύλων αθροιστικά μεγαλύτερη του 20% περίπου. Σε διαφορετική περίπτωση θα μιλάμε για καθίζηση της αγοράς με απρόβλεπτες συνέπειες, αν ικανοποιητικοί ρυθμοί διάλυσης δεν επαναφέρουν σε ισορροπία το μεγάλο πλεόνασμα της χωρητικότητας. ●



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





ΛΙΜΕΝΕΣ: ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΚΑΙ ΤΑ ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΑ ΦΟΡΤΙΑ



Των **Θάνου Πάλλη** | Επίκουρου καθηγητή Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου & Fulbright Scholar, Centre for Energy Marine Transportation and Public Policy (CEMTPP) Columbia University, U.S. & **Γιώργου Βαγγέλα** | Διδάκτορος Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, & επιστημονικού συνεργάτη του Προγράμματος Jean Monnet Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική

Η αναφορά στους εμπορικούς λιμένες γίνεται συνήθως με παραπομπή στη διαχείριση εμπορευματοκιβώτιων. Η έκρηξη της μεταφοράς ε/κ μάς κάνει συχνά να ξεχνάμε ότι υπάρχουν και άλλα φορτία που εξυπηρετούνται. Ορισμένα από αυτά είναι μάλιστα ιδιαίτερα δυναμικά τμήματα του θαλάσσιου εμπορίου. Όπως, για παράδειγμα, τα χύδην ξηρά φορτία.

Τα τελευταία χρόνια και η θαλάσσια μεταφορά άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος βρίσκεται στο επίκεντρο των εξελίξεων. Η ραγδαία οικονομική ανάπτυξη κρατών της Ασίας, όπως η Κίνα και η Ινδία, συνεπάγεται την

ανάγκη για ολοένα και μεγαλύτερες ποσότητες των δύο αυτών φορτίων για την παραγωγή ενέργειας και χάλυβα. Στην Κίνα η ετήσια αύξηση των αναγκών σε ηλεκτρική ενέργεια ανέρχεται στο 13%, περίπου, ενώ το 78% των εργοστασίων

παραγωγής ενέργειας λειτουργούν με άνθρακα. Οι εξελίξεις επιφέρουν μια σειρά αντιδράσεων στην εφοδιαστική αλυσίδα και διαδοχικές προκλήσεις στη ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία. Κύριο χαρακτηριστικό αποτελεί το έλλειμμα της προσφοράς φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην (bulk carriers) και ιδιαίτερα λιμενικών και ναυτιλιακών υποδομών έναντι της ζήτησης που παρατηρείται τα δύο τελευταία χρόνια. Η αυξημένη ζήτηση θαλάσσιας μεταφοράς άνθρακα και σιδηρομεταλλεύματος δημιουργεί αντίστοιχες ανάγκες σε αριθμό πλοίων. Είναι ενδεικτικό ότι τα τελευταία χρόνια υπάρχει μια κατακόρυφη αύξηση της ζήτησης νέων και μεταχειρισμένων bulkcarriers. Υπάρχει, όμως, το πρόβλημα του μεγάλου χρόνου παράδοσης καθώς πολλές ναυπηγικές κλίνες έχουν δεσμευτεί για την κατασκευή δεξαμενοπλοίων, αφού το 2010 αναμένεται η απόσυρση των δεξαμενοπλοίων μονού τοιχώματος από την Ε.Ε. Η έλλειψη πλοίων οδηγεί τις συγκεκριμένες ναυλαγορές σε εκρηκτική άνοδο. Εντός του 2007 οι ναύλοι διπλασιάστηκαν. Στα μέσα Μαΐου 2008 ανήλθαν στα \$ 200.000 ημερησίως για τη ναύλωση ενός capesize για μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος, όταν το λειτουργικό κόστος του πλοίου είναι περίπου \$ 8.000 ημερησίως. Δύο μήνες αργότερα, έσοδα \$ 300.000 ημερησίως είναι γεγονός και οι εκτιμήσεις δείχνουν πως οι ναύλοι θα παραμείνουν υψηλοί για τα επόμενα 2 έτη.

Προβλήματα συμφόρησης στους λιμένες

Στη λιμενική βιομηχανία, το εμπόριο άνθρακα και χάλυβα έχει δημιουργήσει μια σειρά ευκαιριών και απειλών. Ευκαιριών, διότι υπάρχει η δυνατότητα αύξησης του διακινούμενου εμπορίου από τους λιμένες. Απειλών, διότι η αυξανόμενη ζήτηση δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί από τις υπάρχουσες λιμενικές υποδομές, ιδίως σε λιμένα-πύλες του εξαγωγικού εμπορίου των συγκεκριμένων φορτίων.



Σήμερα παρατηρείται έντονη συμφόρηση σε λιμένες χωρών που εξαγουν άνθρακα και χάλυβα (κυρίως Αυστραλία και Βραζιλία). Στο μεγαλύτερο λιμένα εξαγωγής άνθρακα στον κόσμο, το Νιούκαστλ στην Αυστραλία, παρουσιάζεται έλλειμμα 21 εκατ. τόνων ανάμεσα στη ζήτηση και την προσφορά, το οποίο αναμένεται να ανέλθει στους 30 εκατ. τόνους στο άμεσο μέλλον. Στα μέσα Απριλίου, ο μέσος χρόνος αναμονής για ένα bulkcarrier είχε ανέλθει στις 28 ημέρες. Το Μάιο, 129 πλοία ανέμεναν στη ράδα των λιμένων της Αυστραλίας και της Βραζιλίας προκειμένου να φορτώσουν άνθρακα και σιδηρομετάλλευμα αντίστοιχα, στερώντας από την προσφορά το 17% του παγκόσμιου στόλου bulkcarrier, με άμεσο επακόλουθο την αύξηση των ναύλων. Οι σημαντικές παραγγελίες νέων supramax και

panamax πλοίων με αναμενόμενο χρόνο παράδοσης το 2009 και το 2010 πρόκειται να εντείνουν τα φαινόμενα καθυστερήσεων ακόμη περισσότερο.

Ήδη, οι καθυστερήσεις δημιουργούν πρόσθετο κόστος και χαμένα έσοδα στη βιομηχανία εξόρυξης των εν λόγω δύο φορτίων. Η πολιτεία της Νέας Νότιας Ουαλλίας στην Αυστραλία εκτιμάται πως το 2008 θα απολέσει \$ 5 δισ. λόγω του γεγονότος ότι τα φορτία άνθρακα τα οποία ζητάει η παγκόσμια αγορά δεν μπορούν να εξαχθούν λόγω της συμφόρησης των λιμένων.

Η λιμενική βιομηχανία βρίσκεται μπροστά σε μεγάλες προκλήσεις καθώς πρέπει να ανταποκριθεί στην ολοένα αυξανόμενη ζήτηση. Οι υπάρχουσες λιμενικές υποδομές των εξαγωγικών κρατών αδυνατούν να αντεπεξέλθουν. Λαμβάνοντας



υπόψη το υψηλό κόστος, το μεγάλο χρονικό διάστημα κατασκευής νέων λιμενικών υποδομών, η κατάσταση δεν αναμένεται να βελτιωθεί στο εγγύς μέλλον. Με τις τιμές του πετρελαίου να επιτυγχάνουν συνεχώς νέα ρεκόρ, είναι πιθανό ακόμη περισσότερες αναπτυσσόμενες χώρες να στραφούν στη χρήση του άνθρακα ως πηγή ενέργειας, γεγονός που μπορεί να καταστήσει ανεπαρκείς ακόμα και τις όποιες νέες λιμενικές επενδύσεις.

Ασφάλεια

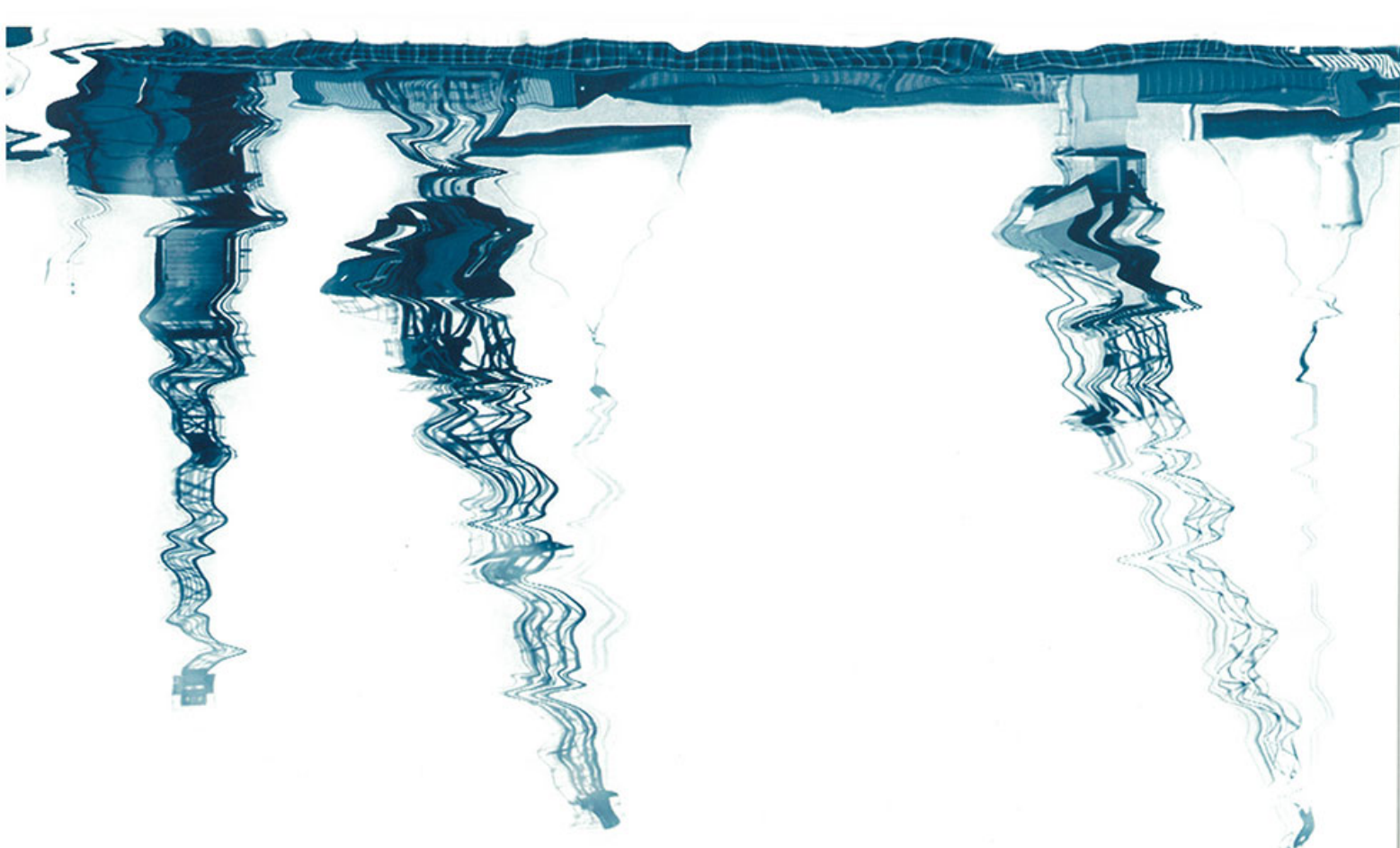
Παράλληλα, εντείνονται και οι προβληματισμοί σε θέματα ασφάλειας κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην. Αφενός, γιατί πρέπει να αντιμετωπιστεί ο αρκετά σημαντικός αριθμός θαλάσσιων ατυχημάτων που αφορούν φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και, αφετέρου, γιατί οι αξιολογήσεις για τις αιτίες των ατυχημάτων αυ-

τών δείχνουν ότι, όταν η φόρτωση και εκφόρτωση των στέρεων φορτίων χύδην δε διενεργείται σωστά, μπορεί να συμβάλει στην πρόκληση ζημιών στα πλοία μεταφοράς τους. Η έμφαση στη μείωση του κινδύνου ατυχημάτων λόγω ακατάλληλων εργασιών φόρτωσης και εκφόρτωσης στην εφαρμογή του Κώδικα BLU (Bulk, Loading and Unloading) του IMO είναι ιδιαίτερα εμφανής. Στον ευρωπαϊκό χώρο, η Ε.Ε. έχει ήδη προχωρήσει στην υιοθέτηση της οδηγίας 2001/96 σχετικά με τον καθορισμό εναρμονισμένων απαιτήσεων και διαδικασιών εφαρμογής του Κώδικα BLU. Οι ευρωπαϊκοί τερματικοί σταθμοί πρέπει να είναι κατάλληλοι, βάσει των καθορισμένων κριτηρίων καταλληλότητας από τον Κώδικα BLU, αλλά και πιστοποιημένοι, μέσω της ανάπτυξης, εφαρμογής και λειτουργίας, από τους τερματικούς σταθμούς, ενός συστήματος διαχείρισης ποιότητας που συνάδει με τη σειρά προτύπων ISO 9000. Το σύστημα αυτό θα πρέπει να διασφαλίζει ότι οι διαδικα-

σίες συνεργασίας και επικοινωνίας και οι καθαυτές εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης από τον τερματικό σταθμό σχεδιάζονται και εκτελούνται σύμφωνα με ένα εναρμονισμένο πλαίσιο που είναι διεθνώς αναγνωρισμένο και είναι δυνατό να ελεγχθεί. Ταυτόχρονα, οι λιμένες αναλαμβάνουν ενεργότερο ρόλο (μέσω ορισμού υπεύθυνου εκπροσώπου του τερματικού σταθμού, απαιτήσεων ενημέρωσης του πληρώματος κ.λπ.) στη διαδικασία υποδοχής και φορτοεκφόρτωσης

Quo vadis?

Πολλοί λιμένες υποδοχής χύδην ξηρών φορτίων προσπαθούν να ξεπεράσουν τα προβλήματα συμφόρησης, δίνοντας τη δυνατότητα δημιουργίας αφιερωμένων (dedicated) τερματικών σταθμών. Άμεσος στόχος τους είναι η εισροή ιδιωτικών κεφαλαίων ώστε η προσφορά λιμενικής χωρητικότητας να αυξηθεί με γρηγορότερους ρυθμούς προκειμένου να καλυφθεί η ζήτηση. Μεγάλες εταιρείες όπως η Rio Tinto και η BHP Billiton είναι έτοιμες να δημιουργήσουν τους δικούς τους τερματικούς σταθμούς, προκειμένου να αποδεδειχθούν από τις υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις, η χωρητικότητα των οποίων προκαλεί καθυστερήσεις στις εξαγωγές τους και απώλεια εσόδων εκατομμυρίων δολαρίων. Από την άλλη πλευρά, και οι παγκόσμιοι διαχειριστές φορτίων αρχίζουν να δείχνουν εντονότερο ενδιαφέρον για επενδύσεις στη διαχείριση χύδην ξηρών φορτίων (π.χ. η επένδυση της DP World στο Sokhna στην Αίγυπτο). Είναι αρκετά πιθανόν αυτά τα παραδείγματα να πληθύνουν σημαντικά στο άμεσο μέλλον. ☉



ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB



Εξέλιξη των Κοινών Κατασκευαστικών Κανονισμών (Common Structural Rules - CSR) μέσα από διάλογο στα γραφεία Lloyd's Register Πειραιά

Το πρώτο πλοίο χύδην φορτίου του Lloyd's Register κατασκευασμένο σύμφωνα με τους Common Structural Rules (CSR) πρόκειται να παραδοθεί το φθινόπωρο στην Κορέα. Το πλοίο ανατέθηκε στο ναυπηγείο Sungdong Shipbuilding & Marine από την Genco Shipping & Trading Ltd και θα ονομαστεί «Genco Handrian». Θα είναι μεταξύ των πρώτων πλοίων παγκοσμίως που θα επωφεληθούν από τους κανόνες, οι οποίοι στόχο έχουν να κάνουν τη ναυτιλία ασφαλέστερη και πιο φιλική προς το περιβάλλον. Υπό την κλάση του Lloyd's Register θα είναι επίσης το πρώτο CSR πλοίο χύδην φορτίου που θα είναι συμβατό με τις απαιτήσεις Performance Standard for Protective Coatings (PSPC). Πρόκειται για ένα capesize που ανατέθηκε στο ναυπηγείο Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) της Νότιας Κορέας από τον Όμιλο Χανδρή και πρόκειται να παραδοθεί το Δεκέμβριο του 2008.

Οι νέοι κανονισμοί υιοθετήθηκαν από τον IACS (International Association of Classification Societies) το Δεκέμβριο του 2005 και δημοσιεύτηκαν τον επόμενο μήνα ενώ τέθηκαν σε ισχύ τον Απρίλιο του 2006. Οι κανόνες εφαρμόζονται σε πλοία χύδην φορτίου μήκους άνω των 90 μ. και φορτηγά πλοία άνω των 150 μ. και σκοπός τους είναι να τυποποιήσουν κάποια στοιχεία-κλειδιά στο σχεδιασμό του πλοίου, όπως η πάχη ελασμάτων χάλυβα, προς όφελος ολόκληρης της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Οι κανόνες τυποποιούν κάποια στοιχεία του σχεδιασμού της γάστρας του πλοίου για όλα τα μέλη του IACS, συμπεριλαμβανομένων των υδροδυναμικών φορτίων, της διαμήκουσ αντοχής, των αρμών της γάστρας και του σχεδιασμού άλλων δομών όπως τα καλύμματα στομιών, τα πηδάλια και οι υπερκατασκευές.

Όταν υιοθετήθηκαν οι κανόνες, ο IACS δήλωσε: «Είναι μια ιστορική στιγμή - ένα από τα πιο σημαντικά βήματα για την εξέλιξη των κανόνων ναυτιλίας όπου έχει εμπλακεί ο IACS».

Το Lloyd's Register έχει συνεργαστεί με ναυπηγεία και πλοιοκτήτες για να τους βοηθήσει να κατανόησουν και να εφαρμόσουν τους CSR, βοηθώντας έτσι στην κατασκευή μιας νέας γενιάς πιο γερών πλοίων.

Στα τέλη Μαΐου, το Lloyd's Register πραγματοποίησε στον Πειραιά ένα ανοιχτό σεμινάριο για πλοιοκτήτες που είτε έχουν παραγγείλει είτε περιμένουν να παραλάβουν πλοία με CSR από ναυπηγεία της Ασίας, υπό διαφορετικές κλάσεις.

Το σεμινάριο, του οποίου ηγήθηκε ο Luis Benito από το γραφείο της Κορέας και το οποίο παραδό-

θηκε από τον Chris Thornton και τον Y. D. Kim από τα γραφεία του Lloyd's Register στο Λονδίνο και το Πουσάν, ενημέρωσε τους συμμετέχοντες για τις αλλαγές στους κανονισμούς του Lloyd's Register μετά την υιοθέτηση των CSR και για τις εξελίξεις στο CSR.

Εξηγήθηκαν κύρια στοιχεία της προ CSR προσέγγισης του Lloyd's Register's, ιδιαίτερα η σημασία της προσοχής στο λεπτομερή σχεδιασμό και του ελέγχου ποιότητας κατασκευής σε κρίσιμα σημεία/περιοχές. Αυτά τα στοιχεία είναι ακόμα πιο επίκαιρα στην εποχή των CSR, καθώς τα σχέδια εξελίσσονται πέραν των προηγούμενων δεδομένων. Αναφορικά με το λεπτομερή σχεδιασμό, ο οδηγός Structural Detailed Design Guide του Lloyd's Register, που δημοσιεύτηκε σαν μέρος των διαδικασιών ShipRight FDA, αποτελεί πλέον πάγια αναφορά για τη ναυτιλιακή κοινότητα και μεγάλη επιρροή στο σύγχρονο δομικό σχεδιασμό. Ο οδηγός - εγχειρίδιο υποδεικνύει αλλαγές που μπορούν να γίνουν σε μια σειρά από τυπικές κρίσιμες κατασκευαστικές περιοχές που θα βελτιώσουν τα όρια κοπώσεως του πλοίου με πρακτικό τρόπο. Μεγάλη επιρροή είχε ακόμα το πρώτο στο είδος του Construction Monitoring Notation του Lloyd's Register. Επικεντρώνοντας την προσοχή των τμημάτων ποιότητας των ναυπηγείων στις περιοχές που είναι πιο ευπαθείς σε ζημιές λόγω κόπωσης, το notation του Lloyd's Register εξασφαλίζει ότι η προσαρμογή, η ευθυγράμμιση και η εν γένει κατάσταση αυτών των μερών είναι πρώτης ποιότητας.

Μία συνέπεια είναι ότι κάποια ναυπηγεία άλλαξαν τους κλασικούς αρμούς για την ανέγερση των



blocks, έτσι ώστε αυτά να απομακρυνθούν από κριτικής σημασίας περιοχές, εξασφαλίζοντας ότι η ευθυγράμμιση σε αυτά τα σημεία πραγματοποιείται στις πιο ελεγχόμενες συνθήκες κατασκευής.

Κατά τη διάρκεια του σεμιναρίου CSR στον Πειραιά, οι πλοιοκτήτες άδραξαν την ευκαιρία για να εγείρουν τους βασικούς τους προβληματισμούς και απόψεις πάνω στο CSR. Μεταξύ άλλων έθεσαν ως ζήτημα την περιπλοκότητα αυτών των νέων κανόνων. Οι πλοιοκτήτες είπαν ότι η αυξανόμενη πολυπλοκότητα των κανόνων κάνει αναγκαία τη στενότερη συνεργασία με τους νηογνώμονες. Αυτό με τη σειρά του θα ενέτεινε την εμπιστοσύνη τους στα ναυπηγεία.

Ένα άλλο πολύ ενδιαφέρον ζήτημα που τέθηκε ήταν η ερώτηση σχετικά με την εξέλιξη των CSR. Η επικρατέστερη άποψη ήταν πως οι νέοι αυτοί κανόνες θα εξελιχθούν περαιτέρω από τον IACS, καθώς τα ναυπηγεία αναπτύσσουν σχέδια πλοίων μετά από σχετική ζήτηση από τους πλοιοκτήτες και κατά συνέπεια το Lloyd's Register συνεχίζει το διάλογό του με τα ναυπηγεία και τους πλοιοκτήτες για την αποτελεσματικότερη υποστήριξη της εφαρμογής των CSR.

Ειδικά θέματα σχετικά με το plan approval αδερφών πλοίων, τα ασαφή όρια διάβρωσης στους κανονισμούς, η υπερθέρμανση των χαλύβδινων αγωγών κατά τη φόρτωση και η εφαρμογή της μεθόδου των πεπερασμένων στοιχείων συζητήθηκαν λεπτομερώς, καθώς επίσης και διασαφηνίσες κάποιων παραγράφων των CSR.

Ορισμένα από τα ζητήματα που τέθηκαν από τους πλοιοκτήτες μπορούν να λυθούν μέσα από τη χρη-



ση του λογισμικού σχεδιασμού του Lloyd's Register, RulesCalc 2008, το οποίο αναβαθμίστηκε για να συμπεριλάβει τις νέες απαιτήσεις των CSR. Το νέο λογισμικό RulesCalc του Lloyd's Register, περιλαμβάνοντας εκτιμήσεις δυνάμεων, αντοχής και ροπών, δημιουργήθηκε για να βοηθήσει στη συμμόρφωση κάθε σχεδίου πλοίου με τους CSR. Το RulesCalc μπορεί να απλοποιήσει αποτελεσματικά κάποια από τα περίπλοκα σημεία των CSR. Ένα παράδειγμα αυτής της λειτουργίας του RulesCalc είναι σχετικό με το ζήτημα των υπερθερμαινόμενων αγωγών, το οποίο είναι κυρίως λειτουργικό ζήτημα. Σύμφωνα με τα τυπικά σχέδια, το επιτρεπτό όριο φόρτωσης των αμπαριών βασίζεται σε συγκεκριμένες υποθέσεις, σχετικές με τους χαλύβδινους αγωγούς φόρτωσης και τα μαδέρια για την προστασία του φορτίου. Ωστόσο, το πλοίο μπορεί να είναι κατάλληλο για τη μεταφορά βαρύτερου φορτίου με εναλλακτικές διευθετήσεις. Από την οπτική των πλοιοκτητών δεν είναι εύκολο να εξακριβωθεί αυτό χωρίς να εμπλακεί ο νηογνώμονας, αλλά με το νέο λογισμικό RulesCalc αυτοί οι υπολογισμοί μπορούν να γίνουν βατοί. Σχεδιασμένο με τις βέλτιστες προδιαγραφές, το

λογισμικό δίνει στους χρήστες γρήγορους υπολογισμούς, ακόμα και όταν εκτιμά τη συμβατότητα με τις απαιτήσεις των CSR. Το RulesCalc είναι επαρκώς ευέλικτο ώστε να επιτρέπει διαφορετικές δυνατότητες σχεδιασμού να αναλύονται σε ένα πρόγραμμα, επιτρέποντας γρήγορους υπολογισμούς για την επίτευξη μέγιστου κατασκευαστικού σχηματισμού. Ένα από τα βασικά πλεονεκτήματα του RulesCalc είναι η διαφάνεια των διαδικασιών υπολογισμού. Οι σχεδιαστές μπορούν εύκολα να δουν τους παράγοντες που συμβάλλουν σε συγκεκριμένες απαιτήσεις, επιτρέποντάς τους να καταλάβουν ποιες προσαρμογές χρειάζονται για να επιτευχθεί συμβατότητα. Τέλος, το λογισμικό επιτρέπει στους χρήστες να καταλάβουν πώς υπολογίζεται η συμβατότητα, και εκθέτει ξεκάθαρα όλες τις ενδιάμεσες αξίες υπολογισμού. Στόχος του Lloyd's Register είναι οι πλοιοκτήτες να αποκτήσουν εμπιστοσύνη στους νέους αυτούς κανόνες καθώς και στην ικανότητα του Οργανισμού να στηρίζει τα ναυπηγεία και τους πλοιοκτήτες στην εφαρμογή αυτών των κανόνων. Το σεμινάριο CSR στον Πειραιά παρέσχε αποτελεσματικό διμερή διάλογο και μεγαλύτερη κατανό-

ηση των σχετικών με τους CSR ζητημάτων. Ο Luis Benito, Business Development Manager in Korea, σχολίασε: «Το πιο σημαντικό πράγμα που μπορούμε να κάνουμε είναι να ακούμε τις ανάγκες των πελατών μας. Η κατανόηση των αναγκών των πλοιοκτητών είναι καθοριστική για εμάς. Και προβλέπουμε να κάνουμε τέτοιου είδους γεγονότα, όπως αυτό το σεμινάριο, συστηματική δραστηριότητα του Lloyd's Register στον Πειραιά και σε άλλα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα». «Πάντοτε κάνουμε προσπάθειες προς την κατεύθυνση της συνεργασίας και της διαφάνειας ανάμεσα σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη στην Ελλάδα και τις κατασκευάστριες χώρες (Κορέα, Κίνα, Ιαπωνία). Στόχος των δραστηριοτήτων και του σχεδιασμού μας είναι η συνεχής ανάπτυξη αυτής της επικοινωνίας καθώς και το χτίσιμο σχέσεων εμπιστοσύνης. Δουλεύοντας με αυτό τον τρόπο, επιτυγχάνουμε να παρέχουμε στους πελάτες μας έναν ολοκληρωμένο κύκλο υπηρεσιών καλύπτοντας όλα τα βήματα και λαμβάνοντας υπ' όψιν όλες τις προοπτικές», σχολίασε ο Θεοδόσης Σταματέλλος, Principal Client Design Support Manager του γραφείου του Πειραιά. ●

**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

Ποσειδώνια 2008 - Ποσειδώνια 2010: **Αναζητείται στέγη**



Με την πικρία που σου αφήνει συχνά η ελληνική πραγματικότητα έπεσε η αυλαία των Ποσειδωνίων 2008.

Πέρα από το θέμα της εγκατάστασης της διεθνούς έκθεσης που ακόμα δεν έχει βρεθεί λύση, ήρθε το πρόστιμο της νομαρχίας Αθηνών η οποία φέτος τιμώρησε την πιο πετυχημένη διοργάνωση στην 40χρονη πορεία της.

Όπως αναφέρθηκε σε ανακοίνωση της διοργανώτριας εταιρείας η έκθεση πραγματοποιήθηκε στο Εκθεσιακό Κέντρο του Ελληνικού, αλλά ο χώρος δεν είχε την άδεια καταλληλότητας για τη διοργά-

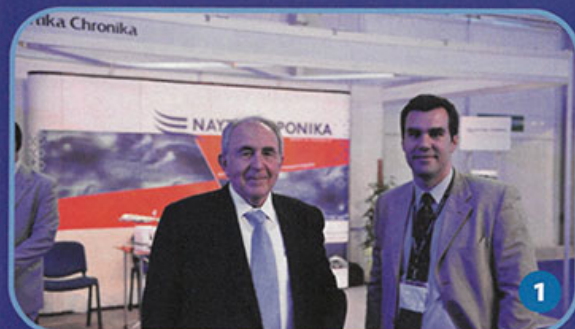
νωση των εκθέσεων, παρόλο που ενοικιάζεται σε διοργανωτές εκθέσεων από δύο κρατικές εταιρείες: την Κτηματική Εταιρεία Δημοσίου και την Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης. Αξίζει να σημειωθεί ότι το πρόστιμο ανήλθε στο ποσόν των 15.000 ευρώ!

Παρ' όλες τις αντιξοότητες όμως τα φετινά Ποσειδώνια δίκαια χαρακτηρίστηκαν ως τα πλέον επιτυχημένα και οι αριθμοί επιβεβαιώνουν την αίσθηση που άφησε σε συμμετέχοντες και επισκέπτες.

Στη διάρκεια τους καταγράφηκαν 1.700 συμμετοχές από 80 χώρες, ενώ 17.000 επισκέπτες από όλο τον κόσμο την επισκέφτηκαν.

Το συνάλλαγμα που εισέρρευσε και διατέθηκε σε εστιατόρια, στη χώρα μας και διατέθηκε σε ξενοδοχεία, εστιατόρια, δεξιώσεις και γενικά σε διάφορες τουριστικές υπηρεσίες ξεπέρασε τα 60 εκατομμύρια ευρώ.

Από τους αρμοδίους ανακοινώθηκε ότι το 2010 αναμένεται ο αριθμός των περιπτέρων να αυξηθεί ενώ από την το 2009 αρχίζουν να κλείνουν οι συμφωνίες των εκθετών. Και ακόμα είναι άγνωστον που θα φιλοξενηθεί η διεθνής ναυτιλιακή έκθεση... στη χώρα που είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο! ☉



1



3



5



2



4



6

1. Ο κ. Σπ. Πολέμης, 2. Ο κ. Ν. Τσαβλέρης, 3. Οι κ. Χ. Βαφειάς & Ηλ. Μπίσιος, 4. Η εκδότρια των "N.X." με τον κ. Κ. Φραγκούλη, 5. Οι κ. Γ. Βλάχος, Ηλ. Μπίσιος, Π. Καμμένος, Λ. Μαρέλου, 6. Ο κ. Π. Λασκαρίδης & η Λ. Μαρέλου

Άποψη των περιπτέρων*



* Για περισσότερες φωτο από τα events των Ποσειδωνίων μπορείτε να επισκεφτείτε την ιστοσελίδα των Ναυτικών Χρονικών: www.naftikachronika.gr (photo gallery)





LOUIS HELLENIC CRUISES

κρουαζιέρες 3, 4, 6, 7, 8, 10 & 16 ημερών

από μάρτιο έως δεκέμβριο **2008**



aquamarine - coral - cristal - orient queen - the aegean pearl

αίγυπτος • γαλλία • γιβραλτάρ • ελλάδα • ισπανία • ιταλία
κανάριοι νήσοι • μάλτα • μαρόκο • πορτογαλία • τυνησία • τουρκία





Α. ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

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

Την εντυπωσιακή επιστροφή των «ταύρων» το Μάιο ακολούθησε μια εξίσου σημαντική διόρθωση στην αγορά του ξηρού φορτίου.

◆ BDI

Ξεπερνώντας κάθε προσδοκία, ο Baltic Dry Index εκτοξεύθηκε στις 11.793 (20/05/08) μονάδες δείκτη (σημειώνοντας ιστορικό υψηλό τουλάχιστον πενταετίας), για να διατηρηθεί στα επίπεδα αυτά μέχρι τις 05/06/08 11.689 μ.δ., οπότε και ξεκίνησε η έντονη διόρθωσή του, και να καταλήξει στις 9.059 μ.δ. (17/07/08) καταγράφοντας συνολικές απώλειες -29%.

◆ BCI - Αγορά Capesize

Τα Capesize ανέδειξαν τη δυναμική τους συμπαρασύροντας στο σύνολό της όλη την αγορά σε όλα τα μεγέθη. Ο δείκτης BCI σε ισχυρή συσχέτιση με το BDI αναρρίχησης στις 19.687 μ.δ. (05/06/08) σημειώνοντας και αυτός ιστορικό υψηλό πενταετίας, για να υποχωρήσει στη συνέχεια έντονα κατά 6.351 μ.δ. φτάνοντας τις 13.336 μ.δ. (17/07/08), καταγράφοντας απώλειες -44,1%.

Ιούνιος & Ιούλιος 2008

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) στην αγορά

Capesize τον Ιούνιο και Ιούλιο 2008 κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή: στα \$ 236.375/την ημέρα.

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός: στα \$ 123.313/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό: στα \$ 194.575/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό: στα \$ 173.625/την ημέρα.

◆ BPI - Αγορά Panamax

Την ανοδική τάση του Μαΐου στην αγορά των Panamax με τον BPI να αναρριχάται στις 11.425 μ.δ. (20/05/08) ακολούθησε σημαντική πτώση -27%, περιορίζοντας το δείκτη στις 8.983 μ.δ. (17/07/08) και καταγράφοντας απώλειες 2.442 μ.δ.

Ιούνιος & Ιούλιος 2008

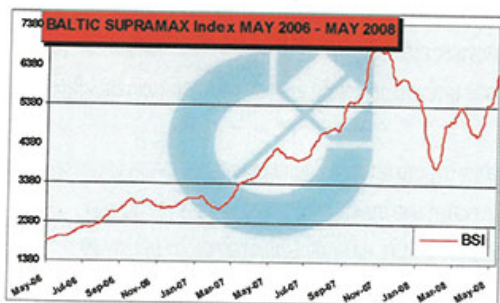
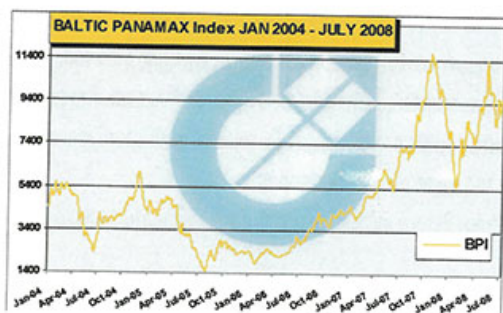
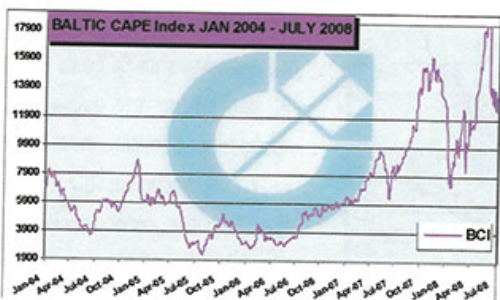
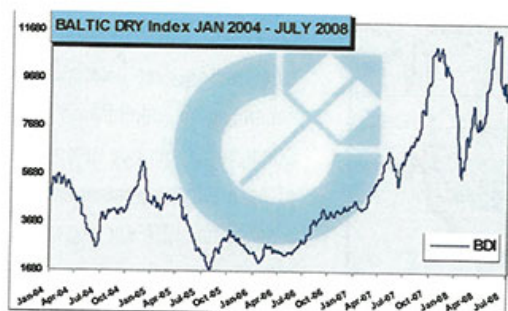
Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) στην αγορά Panamax τον Ιούνιο και Ιούλιο 2008 κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή: στα \$ 92.500/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό: στα \$ 82.438/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό: στα \$ 73.563/την ημέρα.

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός: στα \$ 58.000/την ημέρα.



♦ Αγορά Handies / Supramax - BSI

Εξίσου σημαντική και η διόρθωση για τα Handies, με την αγορά τους ιδιαίτερα στα Supramax να παρουσιάζεται σταθερά πτωτικά. Έτσι ο BSI από τις 6.743 μονάδες δείκτη (23/05/08) βρέθηκε στις 5.423 μονάδες δείκτη (17/07/08), σημειώνοντας πτώση 1.320 μ.δ. και καταγράφοντας απώλειες -20%.

Ιούνιος & Ιούλιος 2008

Ο μέσος όρος του δείκτη εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) στην αγορά Handymax τον Ιούνιο και Ιούλιο 2008 κυμάνθηκε περίπου:

Ατλαντικός → Άπω Ανατολή: στα \$ 77.938/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ατλαντικό: στα \$ 102.250/την ημέρα.

Μαύρη Θάλασσα → Άπω Ανατολή: στα \$ 74.270/την ημέρα.

Άπω Ανατολή → Ατλαντικός: στα \$ 46.875/την ημέρα.

Σε κυκλικά ταξίδια στον Ειρηνικό: στα \$ 57.250/την ημέρα.

♦ Αγορά των Bankers 2nd Hand

Η αγορά των Bulkers 2nd Hand τους μήνες Ιούνιο και Ιούλιο παρουσίασε μια σχετική υποχώρηση. Όσον αφορά τις τιμές, διατηρούνται στα επίπεδα που δημιουργούν οι προσδοκίες της ναυλαγοράς χωρίς κάποια ιδιαίτερη διαφοροποίηση.

♦ Αγορά των Balkers New Buildings

Αμετάβλητη παρουσιάζεται η αγορά των Bulkers New Buildings τους μήνες Ιούνιο και Ιούλιο, τόσο όσον αφορά τις παραγγελίες όσο και τις τιμές.

NB BALKERS PRICE COMPARISON

TYPE	01/01/93	04/01/08	17/07/08	CHANGE FROM 4/1/08
NB CAPE	\$43,0	\$97,0	\$96,7	0%
NB PMX	\$27,0	\$53,0	\$57,0	8%
NB HANDY	\$24,0	\$45,0	\$49,0	9%

♦ Οικονομία - Εμπορεύματα

Εξετάζοντας τα ενδεχόμενα που μπορεί να προκύψουν κατά τα επόμενα έτη, με βάση την ανάλυση των τάσεων στην προσφορά και ζήτηση εμπορευμάτων, καταλήγει κανείς στο συμπέρασμα ότι «η ζήτηση για φυσικούς πόρους παραμένει ισχυρή».

Η ταχύτερα αναπτυσσόμενη μεγαλύτερη οικονομία στον κόσμο, η Κίνα, αποτελεί επίσης το μεγαλύτερο κράτος σε κατανάλωση φυσικών πόρων, δημιουργώντας σχεδόν τέλειο έδαφος για ισχυρές τιμές των εμπορευμάτων.

Επιπλέον, η δεύτερη μεγαλύτερη χώρα σε πληθυσμό στον κόσμο, η Ινδία, αστικοποιεί τον πληθυσμό της με παρόμοιους ρυθμούς και σκοπεύει να επενδύσει ποσό άνω των 500 δισεκατομμυρίων δολαρίων σε υποδομές από τώρα έως το 2013 για να υποστηρίξει αυτήν την τάση - δημιουργώντας και πάλι ευνοϊκό κλίμα για τις τιμές των εμπορευμάτων. Η ίδια εικόνα και στις χώρες του πρώην α-νατολικού μπλοκ, με διψήφιους ρυθμούς αύξησης της οικοδόμησης.

5Y BULKERS PRICE COMPARISON

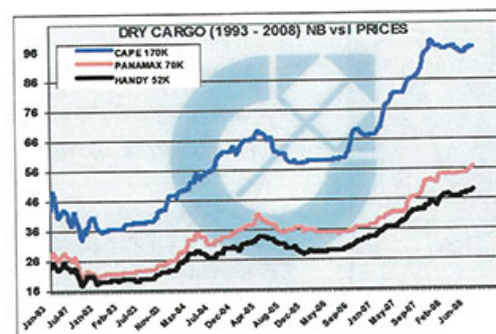
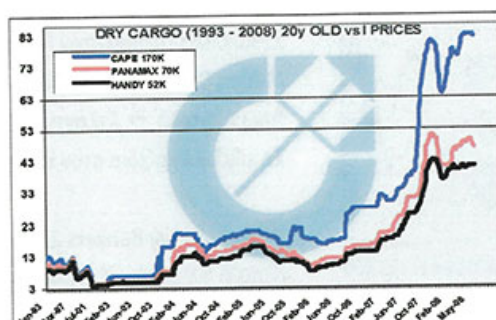
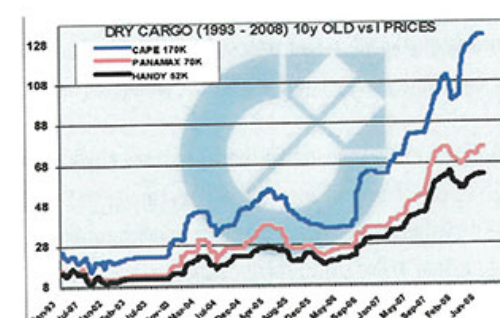
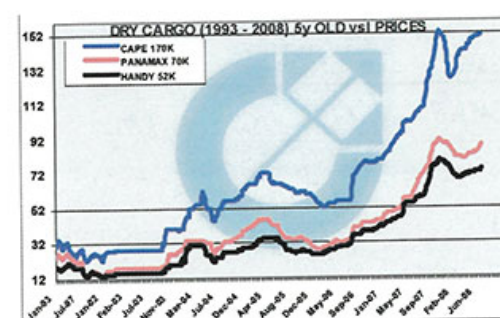
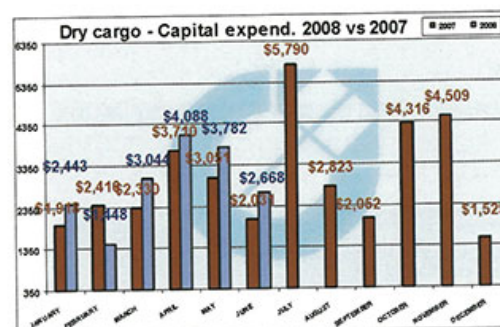
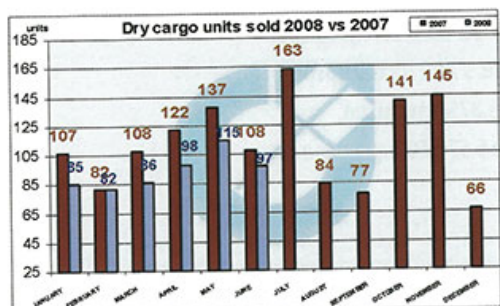
TYPE	01/01/93	04/01/08	17/07/08	CHANGE FROM 4/1/08
5y CAPE	\$30,5	\$146,0	\$150,5	3%
5y PMX	\$24,3	\$89,0	\$88,0	-1%
5y HANDY	\$18,0	\$76,5	\$73,6	-4%

10Y BULKERS PRICE COMPARISON

	01/01/93	04/01/08	17/07/08	CHANGE FROM 4/1/08
	\$23,0	\$109,0	\$131,0	20%
	\$14,0	\$75,0	\$76,0	1%
	\$14,2	\$62,0	\$62,0	0%

20Y BULKERS PRICE COMPARISON

	01/01/93	04/01/08	17/07/08	CHANGE FROM 4/1/08
	\$12,5	\$76,0	\$82,0	8%
	\$10,0	\$46,0	\$47,0	2%
	\$9,0	\$41,0	\$41,0	0%



Όσον αφορά στη ζήτηση στις λιγότερο ανεπτυγμένες οικονομίες, οι παραπάνω δε συμβάλλουν στην ώθηση της ζήτησης σε εμπορεύματα, όπως εξίσου μειωμένος είναι και ο ρόλος των ΗΠΑ και άλλων ανεπτυγμένων κρατών στις αγορές εμπορευμάτων τα τελευταία χρόνια. Η άλλη πλευρά της συνάρτησης είναι η προσφορά. Οι υψηλές τιμές των εμπορευμάτων θα έχουν τελικά ως αποτέλεσμα την αύξηση της προσφοράς σε σημείο ώστε η αγορά να έχει πλεόνασμα και να πέσουν οι τιμές. Εντούτοις, αυτός ο κύκλος έχει ήδη διαρκέσει επτά χρόνια και για τα περισσότερα εμπορεύματα η προσφορά αμβλύνθηκε.

Η απλή απάντηση είναι ότι η προσφορά για τα περισσότερα βιομηχανικά μέταλλα έχει πράγματι αυξηθεί, και μάλιστα σε ορισμένες περιπτώσεις σημαντικά. Εντούτοις, η αύξηση της ζήτησης ήταν τόσο έντονη που αντιστάθισε αυτές τις επιπρόσθετες ποσότητες, αφήνοντας τις αγορές σε έλλειμμα. Στο μέλλον, θα δούμε περαιτέρω αύξηση της προσφοράς, κυρίως στα σιδηρομεταλλεύματα, αλλά ταυτόχρονα προβλέπουμε πρωτοφανή επίπεδα διάσπασης της υφιστάμενης προσφοράς.

Τα θεμελιώδη στοιχεία προσφοράς και ζήτησης θέτουν πιέσεις και στα αγροτικά χρηματιστηριακά εμπορεύματα.

Ενώ για δεκαετίες ο αγροτικός τομέας είχε βαλτώσει σε ένα περιβάλλον χαμηλών κερδών και πτωτικών πραγματικών τιμών, η πρόσφατη ανοδική πορεία προκλήθηκε κυρίως από μακροοικονομικές τάσεις. Σε αυτές περιλαμβάνονται η μεταβαλλόμενη δημογραφία και η εκβιομηχάνιση σε παγκόσμιο επίπεδο, η ζήτηση για εναλλακτικά καύσιμα και οι τεχνολογικές εξελίξεις.

Εκτιμάται πως αυτές οι τάσεις θα συνεχιστούν εντονότερα και θα αποτελέσουν για τους επενδυτές, μακροπρόθεσμα, σημαντικές ευκαιρίες.

Πράγματι, οι σχετικές αυξήσεις των τιμών στον αγροτικό τομέα θα μπορούσαν να αντιπροσωπεύουν μια μακροπρόθεσμη «ανατίμηση» παρόμοια με εκείνη που συνέβη στα μέταλλα και την ενέργεια.

Καταλήγοντας, ισχυρή παραμένει η εκτίμηση ότι οι τιμές των εμπορευμάτων έχουν μέλλον. ☺



Tsoukatos group holds for more than half century the leading position in the marketing and sale of electrical equipment and lighting devices for ships.

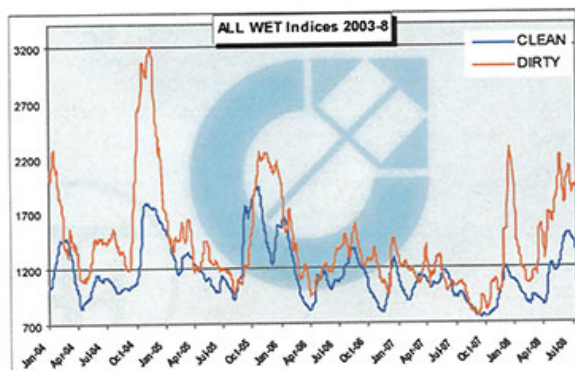
5 SFAKTIRIAS STR, 185 45 PIRAEUS,
TEL. +3210 4124660-1, FAX. +3210 4125061
Internet site: www.tsoukatos.com
e-mail: tsoukatos@tsoukatos.com

ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

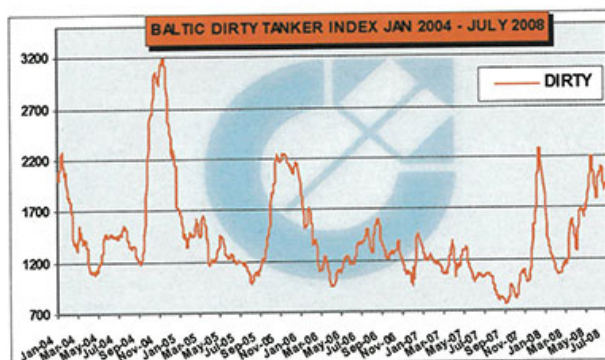


Β. ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Συνολικά ικανοποιητική παρουσιάζεται η εικόνα στην αγορά των δεξαμενοπλοίων τους μήνες Ιούνιο και Ιούλιο παρά τις μεικτές τάσεις που παρατηρήθηκαν στα επιμέρους μεγέθη, τόσο στην αγορά του αργού όσο και στην αγορά των προϊόντων.



Αγορά αργού - Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)



Η διακύμανση του δείκτη BDTI λαμβάνει χώρα γύρω από την περιοχή των 2.000 μονάδων ± 250 μ.δ. Έτσι, από τις 2.245 μ.δ. (20/5/08) υποχώρησε 1.780 μ.δ.

(06/06/08) για να επιστρέψει στις 2.106 μ.δ. (20/06/08) και να διορθωθεί στη συνέχεια στις 1.866 μ.δ. (01/07/2008) και να κλείσει στις 2.142 μ.δ. (17/07/2008) χάνοντας συνολικά -103 μ.δ. όλο αυτό το διάστημα, καταγράφοντας απώλειες περίπου -6%.

Τον Ιούνιο και Ιούλιο του '08, οι ναύλοι για τη μεταφορά αργού, με εξαίρεση την κατηγορία των VLCC, τόσο στα Suezmax όσο και στα Aframax μεγέθη, παρουσίασαν μεικτή εικόνα στο σύνολό τους, σε όλες τις διαδρομές.

Για τον Ιούνιο και Ιούλιο 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	May 2008	June - July 2008
TD1	280.000mt ME Gulf to US Gulf	129	142
TD2	260.000mt ME Gulf to Singapore	196	208
TD3	250.000mt ME Gulf to Japan	187	204
TD4	260.000mt W Africa to US Gulf	163	197
TD5	130.000mt W Africa to USAC	207	210
TD6	135.000mt Black Sea / Med	253	251
TD7	80.000mt North Sea to Cont	237	217
TD8	80.000mt Kuwait - Singapore	235	245
TD9	70.000mt Caribs to US Gulf	225	311
TD11	80.000mt Cross Med	265	216
TD12	55.000mt ARA to US Gulf	245	304

VLCC

Η αγορά των VLCC's κινήθηκε σταθερά ανοδικά για τις τέσσερις συνεχείς εβδομάδες του Ιουνίου. Η κινητικότητα διατηρήθηκε στην πλευρά του Αραβικού Κόλπου στα VLCC's με αρκετά νέα φορτία και ναυλώσεις σε υψηλά επίπεδα. Η δυναμική της αγοράς οδήγησε σε ναυλώσεις στα επίπεδα των W/S 250 και W/S 150 στα ταξίδια

προορισμού Άπω Ανατολή και Δύση, με αποδόσεις 215.000 και 105.000 δολάρια την ημέρα αντίστοιχα. Τελικά επανήλθε η ηρεμία στη συγκεκριμένη αγορά με περιορισμένη πτωτική τάση στα VLCC's. Οι τελευταίες ναυλώσεις στα ταξίδια προορισμού Άπω Ανατολή και Δύση διαπραγματεύονται στα W/S 225 και W/S 160 με αποδόσεις 185.000 και 115.000 δολάρια την ημέρα αντίστοιχα. Σταθερή θα μπορούσε να χαρακτηριστεί η αγορά τους στην πλευρά του Ατλαντικού. Οι ναυλώσεις Δυτ. Αφρική - Κόλπος Αμερικής και Άπω Ανατολής διαπραγματεύονται στα W/S 180 και W/S 165 με αποδόσεις 140.000 και 120.000 δολάρια την ημέρα.

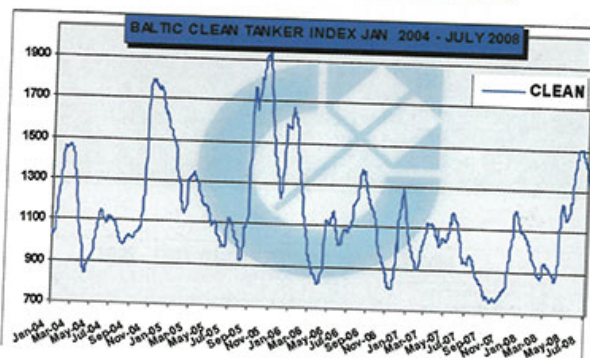
Suezmax

Μεικτές τάσεις αλλά με έντονες διακυμάνσεις παρουσίασε και η αγορά των Suezmax αυτόν τον μήνα. Την άνοδο του Μαΐου διαδέχτηκε μια σημαντική πτώση των Suezmax στη Μεσόγειο με ναυλώσεις σε επίπεδα του W/S 205 και αποδόσεις 90.000 δολάρια την ημέρα, για να σταθεροποιηθεί τελικά η αγορά στα επίπεδα W/S 240 με αποδόσεις 110.000 δολάρια την ημέρα. Παρόμοια η εικόνα και στη Δυτ. Αφρική με προορισμό τον Κόλπο Αμερικής/Αν. Ακτή Β. Αμερικής, με τις τελευταίες ναυλώσεις να κινούνται στα επίπεδα W/S 220-225.

Aframax

Παρόμοια η εικόνα και στον τομέα των Aframax, με έντονες διακυμάνσεις. Τελευταίως η αγορά φαίνεται να ανακάμπτει με το ενδιαφέρον στα επίπεδα του W/S 245 στα φορτία 80.000 τόνων στη Β. Ευρώπη και αποδόσεις 86.000 δολάρια την ημέρα, ενώ στα W/S 305 διαπραγματεύονται τα αντίστοιχα μεγέθη στα κυκλικά φορτία της Μεσογείου με αποδόσεις 87.000 δολάρια την ημέρα. Υψηλότερα επίπεδα στα φορτία από Β. Ευρώπη και Μεσόγειο με προορισμό Κόλπο Αμερικής με ναυλώσεις στα W/S 250 και W/S 290 και αποδόσεις 53.000 και 84.000 δολάρια την ημέρα αντίστοιχα.

Αγορά προϊόντων - Baltic Clean Tanker Index (BCTI)



Καλύτερη η εικόνα στην αγορά προϊόντων, με το δείκτη BCTI να κινείται ανοδικά στο σύνολό του τον Ιούνιο και να διορθώνει ελαφρά στις αρχές του Ιουλίου με τάσεις σταθεροποίησης ωστόσο. Συγκεκριμένα, ο δείκτης BCTI κινήθηκε ανοδικά από τις 1.388 μ.δ. (2/6/08) στην περιοχή των 1.500 μονάδων, στις 1.509 μ.δ. (19/06/08) για να υποχωρήσει στις αρχές Ιουλίου και να κλείσει τε-

λικά στις 17/7/08 στις 1.319 μ.δ. με συνολική μεταβολή -5% την περίοδο Ιουνίου-Ιουλίου.

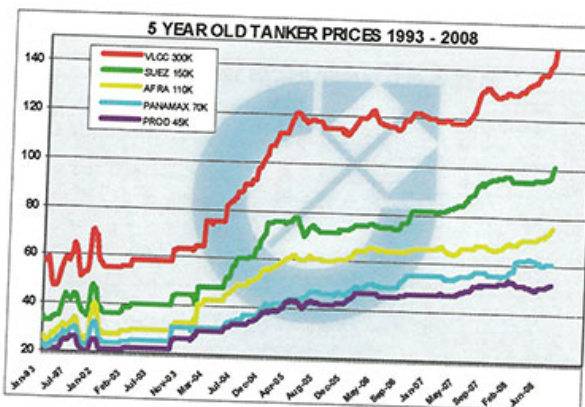
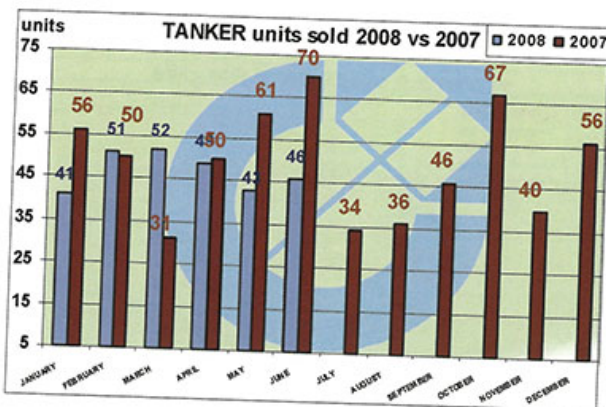
Τα επίπεδα των ναύλων για την παραπάνω περίοδο παρέμειναν υψηλά πάνω από W/S 290 δυτικά του Σουέζ, ενώ στις «ρότες» ανατολικά του Σουέζ διαμορφώθηκαν αρκετά υψηλότερα και πάνω από το 250.

Για τον Ιούνιο & Ιούλιο 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	May 2008	June - July 2008
TC1	75.000mt Middle East Gulf - Japan	149	250
TC2 37	37.000mt Continent to USAC	319	346
TC3 38	38.000mt Caribbean - USAC	300	309
TC4	30.000mt Singapore to Japan	170	264
TC5	55.000mt Middle East to Japan	169	288

Αγορά των Tanker 2nd Hand

Με σχετικά αξιόλογη δραστηριότητα κυρίως στα Suezmax & MR Product Tankers παρουσιάζεται η αγορά των Tanker 2nd Hand τους μήνες Ιούνιο/Ιούλιο, με την τάση στις τιμές να κινούνται ανοδικά για τα VLCC's, με τα MR Product Tankers και Aframax να ακολουθούν την τάση ενώ οι υπόλοιπες κατηγορίες δείχνουν σταθεροποίηση.





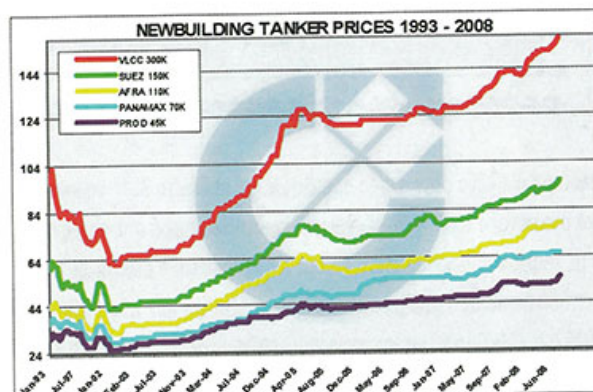
5Y TANKERS PRICE COMPARISON					10Y TANKERS PRICE COMPARISON				20Y TANKERS PRICE COMPARISON			
TYPE	01/01/93	04/01/08	17/07/08	CHANGE	01/01/93	04/01/08	17/07/08	CHANGE	01/01/93	04/01/08	17/07/08	CHANGE
				FROM 4/1/08				FROM 4/1/08				FROM 4/1/08
VLCC	\$30,0	\$130,8	\$155,0	19%	\$28,5	\$107,5	\$128,0	19%	\$8,6	\$40,0	\$39,5	-1%
SUEZMAX	\$43,0	\$95,0	\$101,0	6%	\$22,2	\$77,0	\$82,0	6%	\$7,9	\$35,0	\$34,5	-1%
AFRAMAX	\$27,0	\$69,0	\$76,0	10%	\$16,0	\$56,3	\$63,0	12%	\$4,3	\$24,0	\$25,5	6%
PANAMAX	\$24,0	\$58,0	\$61,0	5%	\$14,4	\$49,1	\$50,5	3%	\$4,4	\$18,0	\$24,0	33%
MR PROD	\$0,0	\$53,0	\$52,5	-1%	\$14,8	\$42,7	\$45,0	5%	\$4,3	\$16,5	\$18,0	9%



Αγορά των Tanker New Buildings

Χαμηλή η δραστηριότητα της αγοράς των Tanker New Buildings τους μήνες Ιούλιο/Ιούλιο. Παρ' όλα αυτά, η τάση στις τιμές είναι ανοδική κυρίως στην κλάση των VLCC's, ενώ γενικότερα επικρατεί κλίμα αναμονής και επιφυλακτικότητας για νέες παραγγελίες.

NB TANKERS PRICE COMPARISON				
TYPE	01/01/93	04/01/08	17/07/08	CHANGE FROM 4/1/08
VLCC	\$98,0	\$141,0	\$156,5	11%
SUEZMAX	\$60,5	\$88,0	\$96,0	9%
AFRAMAX	\$44,0	\$71,0	\$78,0	10%
PANAMAX	\$37,0	\$62,5	\$65,0	4%
MR PROD	\$30,0	\$51,3	\$55,0	7%



Δημιουργούμε σχέσεις εμπιστοσύνης...

...κρίκο-κρίκο.



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 & Πολυδεύκους 53
τηλ: 210 4175729 - fax: 210 4177722
e-mail: info@cargogear.gr - www.synodinos.gr



εταίριες που αντιπροσωπεύουμε:



THIELE
Kettenwerke Gesenkschmiede
Chain Company Drop Forging

Wadra



Kuplex





Οικονομία - Πετρέλαιο

Πολλή κουβέντα γίνεται για το ρόλο των επενδυτικών - κερδοσκοπικών κεφαλαίων που επενδύουν μαζικά στις αγορές των εμπορευμάτων και συγκεκριμένα του πετρελαίου. Το ράλι που ώθησε το πετρέλαιο στο ιστορικό ρεκόρ των 147,27 δολαρίων τις περασμένες εβδομάδες έχει ξεπεράσει την άνοδο των μετοχών Ιντερνέτ, που προκάλεσε το κραχ των dot-com το 2000.

Σύμφωνα με στοιχεία που κατάρτισε το πρακτορείο Bloomberg σε συνεργασία με την Bespoke Investment, το αργό πετρέλαιο έχει ενισχυθεί πάνω από 700%, από τα 17,45 δολάρια ανά βαρέλι όπου βρισκόταν στο New York Mercantile Exchange το Νοέμβριο 2001 κι έχει σπάσει 28 ρεκόρ φέτος.

Την τελευταία φορά που είχε εκδηλωθεί παρόμοιο μοντέλο στις διεθνείς αγορές ήταν οκτώ χρόνια πριν, όταν οι μετοχές Ιντερνέτ έστειλαν το δείκτη Nasdaq 640% υψηλότερα, σε ιστορικό επίπεδο ρεκόρ. Ο Nasdaq διολίσθησε 78% από το ζενίθ του το Μάρτιο 2000, εξανεμίζοντας περίπου 6 τρισ. δολάρια σε χρηματιστηριακή αξία, καθώς οι επενδυτές συμπέραναν ότι οι τιμές δεν ευσταθούν με βάση τα κέρδη εταιρειών.

Σήμερα, αναλυτές πιστεύουν ότι το πετρέλαιο είναι έτοιμο να καταρρεύσει, διότι οι τιμές δεν ευσταθούν με βάση την προσφορά και τη ζήτηση.

Το πετρέλαιο αναρριχήθηκε χάρη στην κλιμακούμενη ζήτηση από την Κίνα και την Ινδία. Οι εμπλοκές στην προσφορά από τη Νιγηρία και το Ιράκ και η μείωση της ρωσικής παραγωγής βοήθησαν την άνοδο.

«Οι επενδυτές πρόσθεσαν περίπου 250 δισ. δολ. σε επενδυτικές στρατηγικές που σχετίζονται με δείκτες εμπορευμάτων» σύμφωνα με τον κ. Mike Masters,

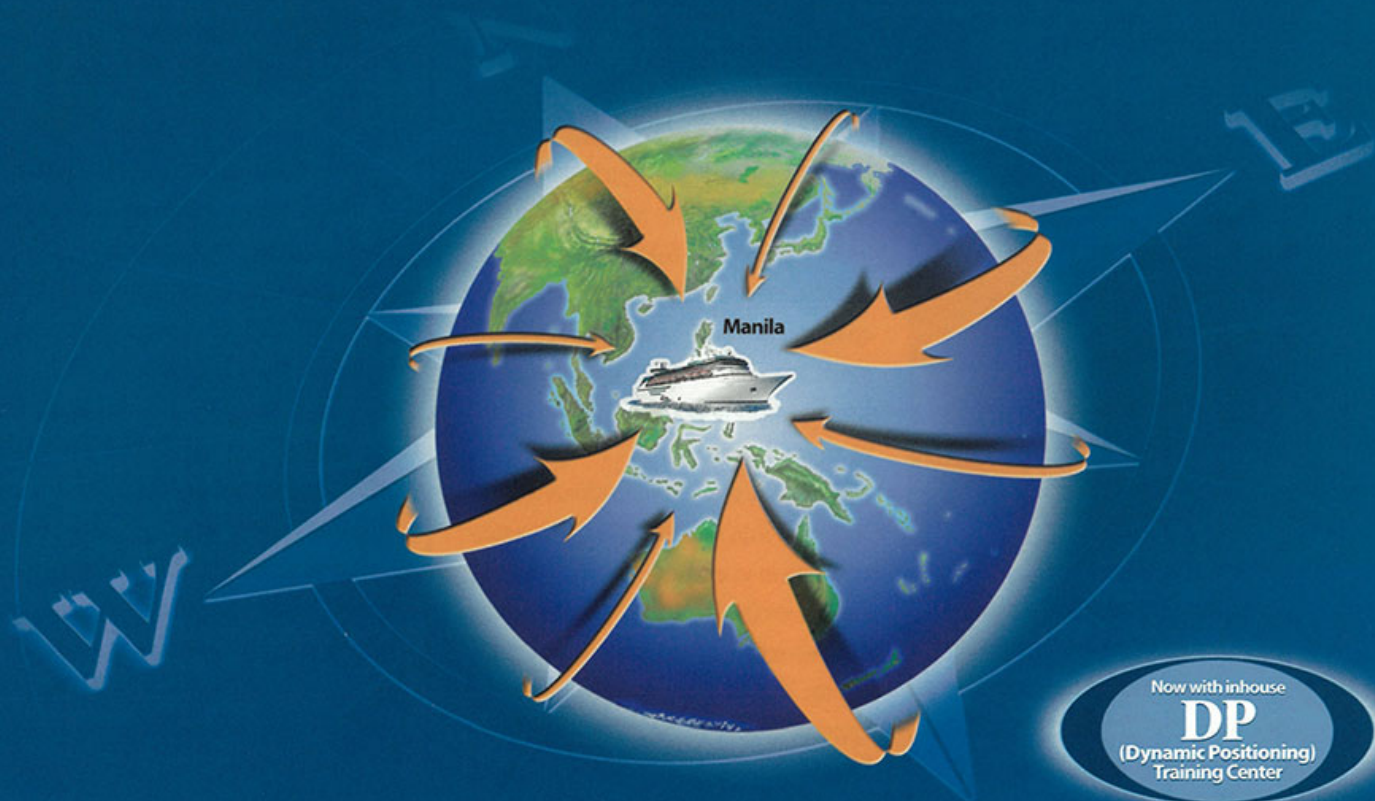
πρόεδρο και ιδρυτή της Masters Capital.

Στην ίδια γραμμή είχε δηλώσει από την πλευρά του ο κ. Soros ενώπιον της Επιτροπής Μεταφορών της αμερικανικής Γερουσίας: «Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η επενδυτική ζήτηση έχει επηρεάσει τις τιμές. Η φυσική προσφορά και ζήτηση του πετρελαίου έχουν μικρή σχέση. Η άνοδος ωστόσο είναι το συνδυασμένο αποτέλεσμα μιας φούσκας, που προκαλούν η κερδοσκοπία σε index funds και η σφιχτή ισορροπία ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση».

Σαφώς πολλά κεφάλαια έχουν «πέσει» στις αγορές εμπορευμάτων το τελευταίο διάστημα. Ως εκ τούτου, η διάθεση κερδοσκοπίας «εξηγεί» την έκταση της ανόδου. Η παραπάνω άποψη, ωστόσο, είναι εξαιρετικά απλουστευτική, καθώς δε λαμβάνει υπόψη τα θεμελιώδη δεδομένα προσφοράς - ζήτησης.

Ένας index-tracker τυπικά αγοράζει ένα τριμηνιαίο προθεσμιακό συμβόλαιο, το πουλάει μόλις πλησιάζει στη λήξη του και κατόπιν επενδύει εκ νέου το κεφάλαιό του σε νέο συμβόλαιο. Ακολουθώντας αυτήν την τακτική κερδίζει όταν η προθεσμιακή καμπύλη υποχωρεί. Όμως, όλα αυτά τα «επενδυτικά - κερδοσκοπικά» κεφάλαια έχουν στηρίξει την ανοδική πορεία των συμβολαίων. Αυτή η τακτική επηρεάζει τις τιμές spot, έμμεσα. Βέβαια, ο αποκλεισμός των επενδυτών από την αγορά θα οδηγούσε σε νέα έκρηξη τιμών. Εάν, δε, οι κερδοσκόποι αποκλείονταν από την αγορά, το πρόβλημα ρευστότητας θα εντεινόταν και η μεταβλητότητα θα άγγιζε δυσθεώρητα ύψη. Η ειρωνεία είναι πως η μείωση των αποθεμάτων και η επιδίωξη ελέγχου της πετρελαϊκής αγοράς προκειμένου να υπάρξει διαχείριση του ρίσκου που προκαλούν οι κερδοσκόποι, μπορεί να οδηγήσει τελικά τις ΗΠΑ σε μεγαλύτερη εξάρτηση από το εισαγόμενο πετρέλαιο, με ό,τι αυτό συνεπάγεται...🕒

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 effective 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



■ Οι επισκευές επιβάρυναν τα οικονομικά αποτελέσματα της Top Ships



Ζημίες ύψους 18,8 εκατ. δολαρίων εμφάνισε η ναυτιλιακή εταιρεία Top Ships στο πρώτο τρίμηνο του 2008. Οι ζημίες αποδίδονται σε επιβαρύνσεις μη προγραμματισμένων επισκευών σε πλοία της εταιρείας αλλά και μεταβολών της αγοραίας αξίας των συμφωνιών ανταλλαγής επιτοκίου (swaps).

Ειδικότερα και σύμφωνα με τα αποτελέσματα που έδωσε στη δημοσιότητα η Top Ships, οι ζημίες ανέρχονται στα 93 σεντς ανά μετοχή, έναντι καθαρών κερδών τριών εκατ. δολαρίων ή 28 σεντς ανά μετοχή που είχε εμφανίσει την

προηγούμενη χρονιά. Οι αναλυτές προέβλεπαν κατά μέσον όρο κέρδη τριών σεντς ανά μετοχή, εξαιρουμένων των έκτακτων αποτελεσμάτων.

Οι λειτουργικές ζημίες της ναυτιλιακής εταιρείας ανήλθαν σε 2,43 εκατ. δολάρια, σε σύγκριση με λειτουργικά κέρδη ύψους 3,45 εκατ. δολαρίων το πρώτο τρίμηνο του 2007, ενώ τα έσοδα υποχώρησαν περίπου κατά 2%, στα 72,6 εκατ. δολάρια, έναντι 72,14 εκατ. δολαρίων το αντίστοιχο διάστημα της περυσινής χρονιάς.

Όπως δήλωσε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Top Ships κ. Ευάγγελος Πιστιόλης, η εταιρεία αναμένει να εισπράξει από τις ασφαλιστικές εταιρείες αποζημιώσεις ύψους σχεδόν 6,5 εκατ. δολαρίων κατά τη διάρκεια των επόμενων τριμήνων του 2008, «οι οποίες θα αντισταθμίσουν σημαντικά τις προαναφερθείσες επιβαρύνσεις».

Παράλληλα, η εισηγμένη στο Nasdaq ναυτιλιακή εταιρεία προχώρησε στην πώληση πέντε double hull δεξαμενόπλοιων, κλάσης suezmax, στη Frontline Ltd αντί του ποσού των 240 εκατ. δολαρίων.

Τα πλοία έχουν χτιστεί την περίοδο από 1992 μέχρι 1996 και θα παραδοθούν μεταξύ Ιουνίου και Αυγούστου 2008 και Νοεμβρίου 2009 και Απριλίου 2010. ☉

■ Eagle Bulk Shipping: Πρόωρη παράδοση

Παραδόθηκε το πρώτο από τα 35 supramax στην ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακή εταιρεία Eagle Bulk Shipping Inc.

Το νεόκτιστο πλοίο, που είναι συνολικής μεταφορικής ικανότητας 53.100 dwt, παραδόθηκε νωρίτερα από τον αναμενόμενο χρόνο.

«Η πρόωρη παράδοση του πλοίου σηματοδοτεί την αρχή μιας χρονομετρημένης επενδυτικής στρατηγικής που ακολουθεί η εταιρεία. Μέχρι τις αρχές του 2012 ο στόλος της εισηγμένης στο Nasdaq ναυτιλιακής εταιρείας θα έχει εμπλουτιστεί με άλλα 34 νεόκτιστα πλοία τύπου supramax, αποδίδοντας όμως από τώρα τα οφέλη στους επενδυτές τους» δήλωσε ο πρόεδρος και CEO της Eagle Bulk Shipping Inc., Σοφοκλής Ζούλλας.

Ο κ. Ζούλλας υπογράμμισε ότι παρέλαβαν το «Wren» 70 ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία παράδοσης, αυξάνοντας με αυτόν τον τρόπο τις ταμειακές ροές των τριμήνων για τους μετόχους.

Σημειώνεται ότι με την παραλαβή του «Wren» ενεργοποιήθηκε αυτόματα η 10ετής συμφωνία ναύλωσης. ☉

■ Βελτιώνει τη θέση της η Genco



Εξι σύγχρονα πλοία αποκτά η ναυτιλιακή εταιρεία Genco Shipping and Transport του κ. Πήτερ Γεωργίου. Ειδικότερα, πρόκειται για τρία πλοία τύπου capesize και τρία handysize, συνολικής μεταφορικής ικανότητας 202.500 dwt (170.500 και 32.000 dwt αντίστοιχα). Τα πλοία πρόκειται να παραληφθούν από τη εταιρεία μέχρι το τέλος του 2009.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση της ναυτιλιακής εταιρείας, η συμφωνία για την εξασφάλιση των πλοίων έγινε μεταξύ των εταιρειών Lambert

Navigation, Northville Navigation, Providence Navigation και Prime Bulk Navigation.

Με την απόκτηση των νέων πλοίων ο στόλος της Genco αυξήθηκε στα 41 πλοία, με συνολική μεταφορική ικανότητα τα 3,5 εκατ. dwt. Ο πρόεδρος της Genco, Robert Buchanan, δήλωσε μεταξύ άλλων: «Με την απόκτηση των 6 σύγχρονων σκαφών ενισχύεται το σχεδιάγραμμα στόλου και βελτιώνεται η θέση της εταιρείας στην ισχυρή απαίτηση της αγοράς στον τομέα μεταφοράς μεταλλεύματος σιδήρου και άνθρακα». ☉

■ Οι αγοραπωλησίες της DryShips



Στην πώληση τριών πλοίων panamax προχώρησε η ναυτιλιακή εταιρεία, εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, DryShips.

Συγκεκριμένα, η εταιρεία πούλησε τα πλοία: «Waikiki» (1995) συνολικής χωρητικότητας 74.500 dwt, στην τιμή των 63 εκατ. δολαρίων, «Solana» (1995) συνολικής χωρητικότητας 75.100 dwt, στην τιμή των 63 εκατ. δολαρίων, και «Lacerta» (1995) συνολικής χωρητικότητας 71.800 dwt, στην τιμή των 55,5 εκατ. δολαρίων.

Παράλληλα, η εταιρεία του κ. Γιώργου Οικονόμου προχώρησε άμεσα στην αντικατάστασή τους με τρία νεότερης ηλικίας πετυχαίνοντας τη μείωση ηλικίας του στόλου της, που έφτασε στα 7,7 έτη.

Τα τρία νέα panamax πρόκειται να παραδοθούν μέχρι το Δεκέμβριο του 2008.

Παράλληλα η DryShips ανακοίνωσε την απόκτηση ενός νέου πλοίου κατασκευής 2004, συνολικής αξίας 158 εκατ. δολαρίων, το οποίο πρόκειται να παραλάβει τον Οκτώβριο του τρέχοντος έτους, ενώ έχει ήδη παραγγείλει σε ναυπηγείο της Κίνας ακόμα ένα πλοίο 177.000 dwt, το οποίο θα παραδοθεί αρχές του 2009.

Επίσης από τις 10 Ιουλίου 2008 η DryShips Inc. κατέχει το 100% των μετοχών της νορβηγικής εταιρείας Ocean Rig ASA.

Την εξαγορά της Ocean Rig, που είναι εταιρεία θαλάσσιων γεωτρήσεων, πραγματοποίησε η θυγατρική εταιρεία της DryShips, Primelead Limited. ☉

Επίσης από τις 10 Ιουλίου 2008 η DryShips Inc. κατέχει το 100% των μετοχών της νορβηγικής εταιρείας Ocean Rig ASA.

Την εξαγορά της Ocean Rig, που είναι εταιρεία θαλάσσιων γεωτρήσεων, πραγματοποίησε η θυγατρική εταιρεία της DryShips, Primelead Limited. ☉

■ Την ICS Petroleum απέκτησε η Aegean Marine Petroleum



Σε νέα εξαγορά εταιρείας προχώρησε η Aegean Marine Petroleum του κ. Δημήτρη Μελισσανίδη.

Πρόκειται για την εταιρεία ICS Petroleum, που εδρεύει στο Βανκούβερ και δραστηριοποιείται στον τομέα προμήθειας ναυτιλιακών καυσίμων στις περιοχές του Καναδά και του Μεξικού.

Η ICS Petroleum ιδρύθηκε το 1984 και το 2007 διέθεσε πάνω από 560.000 μετρικούς τόνους καυσίμων πλοίων. Η εξαγορά αναμένεται να ολοκληρωθεί τον Ιούλιο του 2008 και πρόκειται να συμβάλει στην αύξηση των μεριδίων της Aegean Petroleum στον κλάδο. ☉

■ Ocean Rig ASA: Νέο διοικητικό συμβούλιο



Πρόεδρος της νορβηγικής εταιρείας Ocean Rig ASA εκλέχτηκε ο κ. Γιώργος Οικονόμου. Στο διοικητικό συμβούλιο εξελέγησαν εκ νέου οι κ. Γιώργος Δημηθάς και Γιώργος Ξηραδάκης, και οι κυρίες Randee E. Day και Annette M. McEnoy. Την πλήρη κυριότητα της Ocean Rig ASA έχει από τις 11 Ιουνίου η DryShips Inc. με ποσοστό 93,8% των μετοχών και ψήφων και 97,7% του ελέγχου της εταιρείας.

Με τη λήξη της υποχρεωτικής περιόδου προ-

σφοράς των μετοχών της νορβηγικής εταιρείας, 11 Ιουνίου 2008, η εισηγμένη στο χρηματιστήριο της Wall Street εταιρεία του κ. Οικονόμου εξασφάλισε την απόκτηση 159.824.366 μετοχών, ισοδύναμων με το 93,8% των μετοχών και ψήφων επί του συνόλου 170.374.980 μετοχών της Ocean Rig ASA.

Σύμφωνα με ανακοίνωση της ελληνικών συμφερόντων εταιρείας, η DryShips σύντομα θα προβεί στην απόκτηση και του υπολοίπου των μετοχών. ☉

■ Εγκαινιάστηκε το Ro/Ro «Μαΐστρος»



Το νέο υπερσύγχρονο δεξαμενόπλοιο Ro/Ro «Μαΐστρος» παρέλαβε η Aegean του κ. Δ. Μελισσανίδη. Στην επίσημη τελετή των εγκαινίων ανάδοχος ήταν ο υπουργός ΕΝΑΝΠ κ. Γ. Βουλγαράκης.

Εγκαινιάζοντας το πλοίο, ο κ. Βουλγαράκης υπογράμμισε στην ομιλία του τη σημασία που έχει για το νησιωτικό χώρο του Αιγαίου και του Ιονίου η δρομολόγηση σύγχρονων δεξαμενόπλοιων Ro/Ro, ενώ δεν παρέλειψε να αναφερθεί και στη σημασία που έχει η εμπορική ναυτιλία στην εθνική οικονομία.

Ο κ. Μελισσανίδης μιλώντας στους παρευρισκόμενους ευχαρίστησε κατ' αρχάς το γαλλικό νηογνώμονα Bureau Veritas (B.V.) και την τράπεζα HSH Nord Bank. Στη συνέχεια, έκανε μια σύντομη αναδρομή στο ιστορικό της ανάπτυξης της Aegean, υπογραμμίζοντας ότι η αρχή έγινε πριν από 8 χρόνια δημιουργώντας ένα δίκτυο 550 πρατηρίων, παρέχοντας υψηλού επιπέδου εξυπηρέτηση και, το κυριότερο, ποιοτικά καύσιμα σε προσιτές τιμές.

Αυτή η στάση και η πρακτική έφερε σε λίγα χρόνια την εταιρεία στην τέταρτη θέση της γενικής κατάταξης και στην πρώτη θέση ανάμεσα στις ελληνικές ιδιωτικές εταιρείες του κλάδου, με ποσοστό 8,5% του μεριδίου της αγοράς στις βενζίνες σε πανελλήνιο επίπεδο.

«Για να προστατέψουμε ακόμη περισσότερο το περιβάλλον», συνέχισε ο κ. Μελισσανίδης, «εκπονήσαμε ένα σχέδιο για τη μεταφορά και τη διακίνηση καυσίμων στο νησιωτικό χώρο. Στο πλαίσιο του σχεδίου αυτού προχωρήσαμε στο σχεδιασμό ενός πλοίου ειδικά για τις ελληνικές θάλασσες και τα ελληνικά νησιά. Πρόκειται για το πλοίο που βλέπετε απέναντί σας, το οποίο φυσικά είναι διπλού τοιχώματος και λειτουργεί με τα πιο σύγχρονα και πρωτοποριακά συστήματα που υπάρχουν στον κόσμο όσον αφορά την πλοήγηση, αλλά και τη μεταφορά και διακίνηση καυσίμων».

Το δεξαμενόπλοιο Ro/Ro «Μαΐστρος» είναι το πρώτο από τα έξι δεξαμενόπλοια που κατασκευάζει η Aegean και έχει υψώσει την ελληνική σημαία.

Θα μεταφέρει στα λιμάνια των νησιών καύσιμα και έξι βυτιοφόρα οχήματα το καθένα. Με αυτό τον τρόπο η Aegean θέτει ως στόχο να επεκτείνει τη δράση της στην αγορά των νησιών του Αιγαίου, του Ιονίου και της Κρήτης, στοχεύοντας ταυτόχρονα και στη συνεργασία με άλλες εταιρείες στον τομέα αυτόν.

Το Ro/Ro «Μαΐστρος» θα βοηθήσει στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης στα ελληνικά νησιά, κυρίως εκεί όπου δεν υπάρχουν σταθμοί αποθήκευσης καυσίμων και η διανομή τους γίνεται με φεριμπότ, «κατάσταση που ενέχει κινδύνους για το περιβάλλον, η προστασία του οποίου αποτελεί άμεση προτεραιότητα για την Aegean» όπως δήλωσε χαρακτηριστικά ο κ. Μελισσανίδης. ☉

■ Το 11ο ετήσιο διεθνές συνέδριο του International Law Firms στην Αθήνα



Στην Αθήνα φιλοξενήθηκε το ετήσιο διεθνές συνέδριο του ILF (International Law Firms). Καθώς η χώρα μας είναι σημαντική δύναμη παγκοσμίως στο χώρο της ναυτιλίας, κεντρικό θέμα της εναρκτήριας εκδήλωσης ήταν η ναυτιλία με τις νομικές και οικονομικές εκφάνσεις της. Καλεσμένοι ομιλητές, ο αντιπρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Βασίλειος Λογοθέτης, ο πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Αθηνών Δημήτρης Παξινός και η Δρ Πλωμαρίτου Εύη, Consultant in Chartering and Marketing.

Ο ILF (International Law Firms) είναι διεθνής οργάνωση ανεξάρτητων δικηγορικών εταιρειών και γραφείων με απώτερο στόχο την προώθηση των προσωπικών και επαγγελματικών σχέσεων μεταξύ των μελών της. Ιδρύθηκε το 1998 με 70 μέλη από 40 διαφορετικές χώρες του κόσμου, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, η οποία εκπροσωπείται στην οργάνωση από το δικηγορικό γραφείο Γεωργίου Τσάκωνα και Συνεργατών. Για τη διατήρηση και προώθηση κλίματος συνεργασίας μεταξύ των μελών του, διοργανώνεται κάθε χρόνο το Ετήσιο Διεθνές Συνέδριο του ILF (ILF's International Annual Conference). Στο παρελθόν, ετήσια συνέδρια του ILF έχουν λάβει χώρα στην Ουάσινγκτον (Απρίλιος 2007), στην Κωνσταντινούπολη (Μάιος 2006) και σε άλλες πόλεις της Ευρώπης και της Αμερικής. ☉



Είναι στο χέρι μας...

να διατηρήσουμε καθαρές τις θάλασσες μας

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

Διαθέτουμε:

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

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

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

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

www.hec.gr



HELLENIC ENVIRONMENTAL CENTER S.A.

ΣΕ ΚΑΘΕ ΠΑΡΑΛΑΒΗ
ΧΟΡΗΓΕΙΤΑΙ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ
ΝΟΜΙΜΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

■ Επανεξελέγησαν οι Επαμεινώνδας Εμπειρικός και Σπύρος Πολέμης



Με την επανεκλογή του κ. Σπύρου Πολέμη στην προεδρία των ICS και ISF για την επόμενη διετία ολοκληρώθηκαν οι εργασίες της ετήσιας γενικής συνέλευσης της ναυτιλιακής κοινότητας, που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα.

Τα θέματα που απασχόλησαν τους παρευρισκόμενους σε αυτή την τριήμερη συνάντηση ήταν το περιβάλλον, η εκπαίδευση, οι διεθνείς σχέσεις και η στρατηγική.

Και ο κ. Επαμεινώνδας Εμπειρικός επανεξελέγη στην προεδρία της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου (Committee). Ειδικότερα, το νέο διοικητικό συμβούλιο διαμορφώθηκε ως εξής: Επαμεινώνδας Γ.Ε. Εμπειρικός πρόεδρος, Κωνσταντίνος Ισ. Καρούσης Α' αντιπρόεδρος, Σπύρος Μ. Πολέμης Β' αντιπρόεδρος, Ιωάννης Μ. Λύρας Γ' αντιπρόεδρος.

Μέλη (με αλφαβητική σειρά):

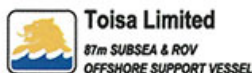
Ιωάννης Α. Αγγελικούσης, Αλκιβιάδης Α. Γουλανδράς, Δημήτριος Κ. Δραγάκης, Νικόλαος Α. Κομνηνός - Ξυλάς, Στάθης Ι. Κουλουκουντής, Μαρία Π. Λαϊμού, Διαμαντής Ι. Λεμός, Ματθαίος Τ. Λωκ, Ζήνων Κ. Μούσκας, Αντώνιος Π. Παλιός, Χρήστος Εμμ. Παπαλέξης, Γρηγόρης Γ. Παρίσης, Μιχαήλ Γ. Πατέρας, Ανδρέας Α. Τσαβλέρης, Λουκάς Μ. Τσαγαρίδης, Νικόλαος Π. Τσάκος, Χαράλαμπος Ι. Φαφαλιός, Μάρκος Ε. Φράγκος, Θεοδοσία Γ. Χαγιαλίδη, Ιωάννης Μ. Χατζηπατέρας. ☉

■ Ναυτιλιακό συνάλλαγμα



Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της Τραπέζης Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας το τετράμηνο Ιανουαρίου - Απριλίου 2008, ανήλθε στα 6.023,1 εκατομμύρια ευρώ έναντι 4.914,2 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου τετράμηνου 2007, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 22,57% (1.108,9 εκατομμύρια ευρώ). ☉

■ Νέα παραγγελία για την Toisa του Ομίλου Γρηγ. Καλλιμανόπουλου



Η Toisa Limited ανακοίνωσε ότι παρήγγειλε 3 μεγάλα πλοία πολλαπλών εφαρμογών (Large Multipurpose Offshore support vessels) στα ναυπηγεία ABG Shipyard στη Surat Gujarat των Ινδιών.

Ο σχεδιασμός των πλοίων αυτών, που θα αρχίσουν να εντάσσονται στο στόλο της Toisa το Μάρτιο 2012, θα βασιστεί σε αυτό που ο στόλος της ήδη διαθέτει.

Τα πλοία έχουν σχεδιαστεί για να ενισχύσουν διεθνώς τη ζήτηση των Platform Supply and ROV πλοίων ανοικτής θαλάσσης με τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

Ολικό μήκος 87,40 μ., πλάτος 22 μ., βύθισμα 8 μ., DP: DP 2 / IMO CLASS 2, ενδιαίτησεις 60 ατόμων, κατάστρωμα 916 τ.μ., ελικοδρόμιο, γερανοί: 1 x 70 τ. υποβρύχιος και 1 x 5 τ. γενικής χρήσεως, κύρια πρόωση: 4 μηχανές ηλεκτροπρόωσης, 2 x 1.200 KW πλευρικοί ωστήρες πλώρης, 2 x 2.200 KW πρυμναίοι ωστήρες πλήρους περιστροφής, ταχύτητα: 14,0 κόμβοι.

Η παραγγελία αυτή αποτελεί την έμπρακτη ανταπόκριση στο γεγονός πως, όχι μόνον υπάρχει παγκοσμίως σαφής και αυξανόμενη ζήτηση για πλοία υπερπόντιας υποστήριξης πολλαπλών χρήσεων, αλλά και στο ότι ο τρέχων συνολικός αριθμός των πλοίων αυτών δε θα είναι σε θέση να καλύψει τις ανάγκες της υπερπόντιας βιομηχανίας πετρελαίου και αερίου.

Τα υψηλότερα και απαιτητικότερα πρότυπα ως προς την ασφάλεια της επιχείρησης δυναμικής διατήρησης θέσεων και τη χρήση περιβαλλοντικά ευαίσθητων σκαφών μπορούν να επιτευχθούν μόνο με την ένταξη πλοίων, σύγχρονης ναυπηγικής, στον παγκόσμιο στόλο. Πέραν αυτής της παραγγελίας, η Toisa έχει ακόμα υπό ναυπήγηση 12 πλοία υπερπόντιας υποστήριξης, η παράδοση των οποίων επίκειται στο άμεσο μέλλον, και ένα ενεργό στόλο 23 άλλων πλοίων. ☉

■ Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ για την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Στη διάρκεια της 444ης συνόδου της Ολομέλειας της Ευρωπαϊκής και Κοινωνικής Επιτροπής (ΕΟΚΕ) υιοθετήθηκε με 152 ψήφους έναντι 4 αποχών γνωμοδότηση της δρος Άννας Μπρεδέμα και του κ. Chagas, η οποία εκφράζει πλήρως τις θέσεις της ελληνικής πλοιοκτησίας. Στη γνωμοδότηση αυτή επισημαίνονται μεταξύ άλλων και τα εξής:

Η ΕΟΚΕ επικροτεί το συμβολικό μήνυμα της ανακοίνωσης «περί ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης», σύμφωνα με το οποίο η Ευρώπη είναι και πάντα ήταν θαλάσσιο έθνος. Ωστόσο, τα 29 μέτρα του σχεδίου δράσης, ενώ υποστηρίζονται όλα υπό ορισμένες προϋποθέσεις, κρίνονται πως δεν επαρκούν.

Όσον αφορά τις περιβαλλοντικές πτυχές, η ΕΟΚΕ αποδίδει ιδιαίτερη σημα-

σία στη διατήρηση της ακεραιότητας του θαλασσίου περιβάλλοντος και πιστεύει ότι πρέπει να ελεγχθεί το συνολικό φάσμα των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων και παρεμβάσεων που το επηρεάζουν και το οδηγούν σε σταδιακή υποβάθμιση.

Σύμφωνα με τη γνωμοδότηση, η ανακοίνωση εξακολουθεί να παραβλέπει το σημαντικό μερίδιο ευθύνης των σκαφών αναψυχής στη θαλάσσια ρύπανση, ενώ το πρόβλημα επιδεινώνεται από τις δραστηριότητες των πολεμικών πλοίων, τα οποία εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας. Εξ άλλου, επισημαίνεται πως ο ναυτιλιακός κλάδος είναι αναγκασμένος να χρησιμοποιεί καύσιμα χαμηλής ποιότητας και τούτο γιατί τα διυλιστήρια δε διαθέτουν καλύτερης ποιότητας πετρέλαιο.

Αναφορικά με τις κοινωνικές πτυχές του όλου θέματος, η γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι η αυξανόμενη παγκοσμίως έλλειψη καταρτισμένων στελεχών για τη ναυτιλία προκαλεί ανησυχία για τις συνέπειες και στην υποδομή ασφάλειας του εμπορικού ναυτικού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ προβλέπει ότι η δυσμενής αυτή κατάσταση θα επιδεινωθεί στο μέλλον εάν δεν υπάρξουν συντονισμένες προσπάθειες των κρατών-μελών και της Ε.Ε. Στη γνωμοδότηση τονίζεται, επίσης, ότι εάν δε διασφαλισθεί η προσφορά έμπυχου δυναμικού, η Ευρώπη σύντομα θα αντιμετωπίσει έλλειψη ακόμη και τεχνογνωσίας η οποία απαιτείται για τις κρίσιμες από πλευράς ασφαλείας δραστηριότητες της ναυτιλίας, όπως είναι οι επιθεωρήσεις πλοίων, το δίκαιο, οι ασφαλίσεις, η διάσωση και οι υπηρεσίες πλοηγείας. ☉

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@finitisi.com web: www.finitisi.com

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

■ Την **ακύρωση του αλιευτικού καταφυγίου του Απόλλωνα Νάξου** πρότεινε ο εισηγητής του Ε' Τμήματος του ΣΤΕ κατά την εκδίκαση της υπόθεσης στις 11.6.2008

Την Τετάρτη 11 Ιουνίου 2008 συνεδρίασε το Ε' Τμήμα του Συμβουλίου της Επικρατείας, προκειμένου να εκδικάσει την προσφυγή των 86 πολιτών κατά του έργου του αλιευτικού καταφυγίου του Απόλλωνα Νάξου. Το έργο είχε ενταχθεί στο Γ' ΚΠΣ της Περιφέρειας Ν. Αιγαίου και είχε δημοπρατηθεί το Μάιο 2008.

Ο αρμόδιος εισηγητής του Ε' Τμήματος του ΣΤΕ τάχθηκε υπέρ των θέσεων των 86 προσφυγόντων, αναφέρθηκε ιδιαίτερα στους δύο βασικότερους λόγους της προσφυγής και πρότεινε την αποδοχή της προσφυγής και την ακύρωση του έργου.

Αναλυτικότερα, ο εισηγητής πρότεινε: α) Την αποδοχή της αίτησης ακυρώσεως, δηλαδή την ακύρωση του έργου, επειδή δεν υπάρχει χωροταξικός σχεδιασμός τουλάχιστον σε επίπεδο περιφέρειας (Νοτίου Αιγαίου). Δεν τεκμηριώνεται, δηλαδή, η ανάγκη υπάρξεως αλιευτικού καταφυγίου στον Απόλλωνα μέσα από μια γενικότερη μελέτη και σχεδιασμό στην ευρύτερη περιοχή, όπου θα παρουσιάζονται και οι εναλλακτικές λύσεις, συμπεριλαμβανομένης και της μηδενικής. β) Δεύτερος σοβαρός λόγος, που ο εισηγητής επικαλέστηκε για

την αποδοχή της αίτησης ακυρώσεως, είναι το γεγονός ότι η ακτομηχανική μελέτη του έργου δεν εξετάζει ούτε υπολογίζει τις συνθήκες που δημιουργούνται στον όρμο του Απόλλωνα από τις φερτές ύλες που μεταφέρει ο χείμαρρος - ποταμός που εκβάλλει στον όρμο. Είναι, δε, γνωστό ότι η ίδια μελέτη δεν προσομοίωσε το χείμαρρο λόγω της άγνοιας της ποσότητας φερτών υλών που μεταφέρει.

Άξιο προσοχής είναι ότι ο εισηγητής αναφέρθηκε στην αρχαιολογική ιδιαιτερότητα του Απόλλωνα και έκαμε ιδιαίτερη μνεία στην αναφορά των «86» για την ύπαρξη στον όρμο αρχαίου μολού, ενώ δεσμεύτηκε να μελετήσει τα νεότερα στοιχεία που έχουν προκύψει και να εισηγηθεί αναλόγως κατά τη διάσκεψη του Τμήματος. Ο δικηγόρος των «86» κατά την αγόρευση του κατέθεσε τις μελέτες Σίμωσι - Λεβογιάννη που τεκμηριώνουν αυτή την ανακάλυψη.

Εκ μέρους των 86 προσφυγόντων
Ε. Ν. ΧΩΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ
Αντιναύαρχος Π.Ν. ε.α.
Επίτιμος αρχηγός του Στόλου

■ Στις 20 Σεπτεμβρίου η **απογραφή των ναυτικών**



Στις 20 Σεπτεμβρίου θα γίνει η ανά διετία απογραφή του εν ενεργεία ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας.

Υπόχρεοι για τη συμπλήρωση των σχετικών απογραφικών δελτίων ορίζονται οι πλοίαρχοι των πλοίων και ο υπεύθυνος απογραφής που θα οριστεί από κάθε λιμενική αρχή για τα αργούντα και παροπλισμένα σκάφη στην περιοχή της δικαιοδοσίας τους.

Σημειώνεται ότι στη διαδικασία της απογραφής υπόκεινται όλοι οι Έλληνες και οι αλλοδαποί ναυτικοί που υπηρετούν σε πλοία άνω των 100 κοχ, υπό ελληνική σημαία και υπό ξένη σημαία, εφόσον είναι συμβεβλημένα με το ΝΑΤ. ☉

■ Σεμινάριο «International Succession: The Global Challenge»

Ολοκληρώθηκε το σεμινάριο που είχε θέμα «International Succession: The Global Challenge» και διοργανώθηκε στην κατοικία του Βρετανού πρέσβη από την αγγλική δικηγορική εταιρεία «Withers» και τη δικηγορική εταιρεία «Α.Σ. Παπαδημητρίου & Συνεργάτες».

Στο σεμινάριο συμμετείχαν μέλη του επιχειρηματικού και εφοπλιστικού κόσμου, στελέχη επιχειρήσεων και επιφανείς νομικοί, ενώ χαιρετισμό απηύθυνε ο πρέσβης της Μεγ. Βρετανίας στην Ελλάδα, Simon Gas, ο οποίος επισήμανε τη σπουδαιότητα της σωστής αντιμετώπισης των θεμάτων της διεθνούς κληρονομικής διαδοχής στη σημερινή παγκόσμια κοινωνία. Οι εισηγητές του σεμιναρίου, κ. Αντώνης Παπαδημητρίου, Dawn Goodman,



Robin Paul, Patrick Hamlin, Filippo Nosedà, Fernando Gandoli και Eleni Polycarpou, ανέπτυξαν μια σειρά θεμάτων που άπτονται του διεθνούς κληρονομικού δικαίου όπως η συγκριτική θεώρηση του Αγγλοσαξονικού και του Ηπειρωτικού Δικαίου, οι θεσμοί των Trust και των Foundations, οι διεθνείς δικαστικές κληρονομικές διαφορές, υπογράμμισαν τη σπουδαιότητα και αναφέρθηκαν στους τρόπους

του σωστού προγραμματισμού της κληρονομικής διαδοχής.

Ακολούθησε δεξίωση υποδοχής στον κήπο της κατοικίας του Βρετανού πρέσβη, όπου οι συμμετέχοντες και οι διοργανωτές είχαν την ευκαιρία να ανταλλάξουν απόψεις και προβληματισμούς ως προς τα ανωτέρω ζητήματα. ☉

Leave nothing to chance...



*choose Cyprus,
the maritime centre
you can trust!*

*Maritime Cyprus 2005 Conference
25-28 September 2005, Limassol
"Shipping: What Lies Ahead
A Three Piece Puzzle"*



For further information please contact:

DEPARTMENT OF MERCHANT SHIPPING, MINISTRY OF COMMUNICATIONS AND WORKS

P.O.Box 56193, 3305 Lemesos, Cyprus, Tel: + 357 25 848100, Fax: + 357 25 848249

e-mail: maritimecyprus@dms.mcw.gov.cy - web site: www.shipping.gov.cy

5ο Πανευρωπαϊκό Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου



Διεξήχθη στην Αθήνα (Παλαιά Βουλή) το 5ο Πανευρωπαϊκό Συνέδριο Ναυτικού Δικαίου, το οποίο διοργανώθηκε από κοινού από τη Νομική Σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών και την Ελληνική Ένωση Ναυτικού Δικαίου σε συνεργασία με το Σκανδιναβικό Ινστιτούτο Ναυτικού Δικαίου.

Ο κύκλος των ερευνητικών αυτών συναντήσεων (γνωστός ως European Colloquiums on Maritime Law Research - ECMLR) ξεκίνησε το 2000, με κοινή πρωτοβουλία του Πανεπιστημίου του Southampton και του Σκανδιναβικού Ινστιτούτου Ναυτικού Δικαίου του Όσλο. Εκτοτε έχει αναχθεί σε θεσμό με επιστημονικά συνέδρια διεθνούς εμβέλειας ανά τακτά χρονικά διαστήματα (κάθε δύο χρόνια) σε πόλεις με ναυτική ή εμπορική παράδοση και με τη συνεργασία σημαντικών πανεπιστημιακών ιδρυμάτων.

Φέτος, το συνέδριο αφιερώθηκε σε μια εξαιρετικά επίκαιρη θεματική, δηλαδή τον «Ανταγωνισμό και τη ρύθμιση στη ναυτιλία και τις σχετικές με αυτήν υπηρεσίες». Η ανάλυση του ναυτιλιακού ανταγωνισμού στην ευρεία του έννοια ως οικονομικού φαινομένου έδωσε τη δυνατότητα στους συμμετέ-

χοντες να εκθέσουν τις απόψεις τους και να συζητήσουν σύγχρονα ζητήματα του Δικαίου του Ανταγωνισμού καθώς και ζητήματα ρύθμισης και συμβατικής ελευθερίας στους τομείς της ναυτιλίας, των λιμενικών υπηρεσιών και άλλων συναφών με αυτές αγορών, υπό το πρίσμα πρόσφατων εξελίξεων σε διεθνές και κοινοτικό επίπεδο. Ειδικότερα, το κεντρικό θέμα του συνεδρίου εξετάστηκε σε τέσσερις συνεδρίες:

Στην πρώτη, παρουσιάστηκαν οι εισηγήσεις των κ. F. Munari, A. Pozdnakova, E. Μαστρομανώλη, Α. Ι. Αθανασίου, F. Lorenzon, R. Nazzini και Olav Kolstad, υπό την προεδρία των κ. Φώτη Καραμήτσου, διευθυντή Θαλασσίων Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, και Αντώνη Αντάπαση, καθηγητή της Νομικής Σχολής Αθηνών. Η ενότητα αυτή κάλυψε ζητήματα ανταγωνισμού στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές (liner και bulk), με κεντρικό άξονα τις σύγχρονες εξελίξεις σε κοινοτικό επίπεδο, μετά την πρόσφατη κατάργηση του κανονισμού 4056/1986 από τον κανονισμό 1419/2006 και την αυστηρότερη στάση που υιοθετεί πλέον η Ε.Ε. προς τις οριζόντιες ναυτιλιακές συμπράξεις. Ιδιαίτερη μνεία έγινε στη νομική αντιμετώπιση των σύγχρονων συμφωνιών ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ θαλάσσιων μεταφορέων καθώς και στη σύγκριση των νομοθετικών μεταρ-



ρυθμίσεων στην Ευρώπη με τα κρατούντα στην αμερικανική έννομη τάξη. Η μεταρρύθμιση της κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής έχει, όπως επισημάνθηκε, ιδιαίτερη σημασία για την ελληνική ναυτιλία, διότι για πρώτη φορά οι θαλάσσιες μεταφορές με πλοία μη τακτικών γραμμών (tramp) εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων του ελεύθερου ανταγωνισμού, γεννώντας πολυάριθμα νομικά ζητήματα ως προς τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς και τη νομική αξιολόγηση της συνεργασίας των μεταφορέων.

Η δεύτερη συνεδρία (με ομιλητές τους κ. Eric Van Hooydonk, Lenita Lindstrom-Rossi, Γιώργο Γεραπετρίτη, Rosa Greaves, Αλεξάνδρα Μικρούλεα και Η. Χριστοδούλου-Βαρότση, υπό την προεδρία των κ. Δημητρίου Τζουγανάτου, καθηγητή της Νομικής Σχολής Αθηνών, και Erik Rosaeg, καθηγητή του Πανεπιστημίου του Όσλο) επικεντρώθηκε στο επίκαιρο θέμα της πολιτικής λιμένων, στις σχετικές πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, αλλά και στην ένταση που δημιουργείται ανάμεσα στην ελευθερία ανταγωνισμού που διαπνέει τις ιδιωτικοποιήσεις λιμένων, από τη μία πλευρά, και στην εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος, η οποία εκ πρώτης όψεως υποχωρεί συνεπεία των ιδιωτικοποιήσεων, από την άλλη.

Όσον αφορά δε τις πρόσφατες πρωτοβουλίες της Επιτροπής, σημειώθηκε η επιχειρούμενη οριοθέτηση του ρόλου του διαχειριστή υποδομών λιμένος, αλλά και οι όροι με τους οποίους εξασφαλίζεται ελεύθερη πρόσβαση στο λιμένα από τα ενδιαφερόμενα μέρη μετά την ιδιωτικοποίηση. Έγινε επίσης αναφορά στα ζητήματα ανταγωνισμού σε επιμέρους αγορές, όπως η ακτοπλοΐα, στην απελευθέρωση των θαλάσσιων ενδομεταφορών υπό το πρίσμα των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας

που συνεπάγονται, αλλά και στη συμβατότητα του νόμου 2932/2001 (που φαίνεται ακόμη ότι δημιουργεί προσκόμματα στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών εντός της Ε.Ε.) με τον κανονισμό 3577/2001.

Η τρίτη ενότητα επικεντρώνεται σε στρεβλωτικούς του ανταγωνισμού παράγοντες, οι οποίοι απορρέουν από τη ρυθμιστική παρέμβαση του κράτους ή τη λειτουργία άλλων οικονομικών φορέων συνδεδεμένων εμμέσως με τη ναυτιλιακή επιχείρηση. Υπό την προεδρία των κ. Ιωάννη Τζωάννου, καθηγητή του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, και Ignacio Arroyo, καθηγητή του Πανεπιστημίου της Βαρκελώνης, παρουσίασαν τις εισηγήσεις τους οι κ. Φαίδων Νικολαΐδης, Νικόλαος Φαραντούρης, Γεώργιος Μάτσος, Trine-Lise Wilhelmsen, Δημήτριος Χριστοδούλου και Xose Masnuel Carril Vasquez. Στο κέντρο του προβληματισμού βρέθηκαν οι κρατικές ενισχύσεις φορολογικού χαρακτήρα, η κρατική χρηματοδότηση των λιμένων και η ασυμβατότητά της με την Κοινότητα στο βαθμό που είναι επιλεκτική και δεν ακολουθεί το κριτήριο του ιδιώτη επενδυτή, όπως και ο φόρος με βάση τη χωρητικότητα του πλοίου, ως παράγοντες στρεβλωτικοί του ανταγωνισμού. Παρόμοιες στρεβλώσεις επισημάνθηκε ότι υπάρχουν και συνεπεία των αποκλινόντων καθεστώτων θαλάσσιας ασφάλισης και της ύπαρξης παράλληλων νηολογίων. Αναφορά έγινε, επίσης, στους αλληλασφαλιστικούς συνεταιρισμούς πλοιοκτητών και στις επιπλοκές της λειτουργίας τους υπό το πρί-

σμα του Δικαίου του Ανταγωνισμού.

Τέλος, στην τέταρτη ενότητα, η προσέγγιση του φαινομένου του ανταγωνισμού διευρύνθηκε. Περνώντας από τη λειτουργία της αγοράς στη λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης, το κέντρο βάρους μετατέθηκε στη διαλεκτική σχέση αναγκαστικών κανόνων και συμβατικής ελευθερίας. Η συζήτηση αυτή ήταν στο σημείο αυτό ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα, δεδομένου ότι συζητήθηκαν για πρώτη φορά σε επιστημονικό forum στη χώρα μας το περιεχόμενο και οι επιπτώσεις του επικείμενου να υιοθετηθεί σχεδίου διεθνούς σύμβασης UNCITRAL για τη μεταφορά εμπορευμάτων εν όλω ή εν μέρει διά θαλάσσης. Στην τελευταία αυτή συνεδρία, που διεξήχθη υπό την προεδρία του καθηγητή της Νομικής Σχολής Αθηνών Ευάγγελου Περάκη, παρουσιάστηκαν οι εισηγήσεις των Π. Ασαριώτη, Philippe Delebecque, Stefano Zunarelli και Yves Tassel.

Το συνέδριο τίμησαν με την παρουσία τους ο πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιά κ. Στ. Μανουσάκης, ο πρόεδρος της Επιτροπής Ανταγωνισμού κ. Σπ. Ζηριμόπουλος, ο υπαρχηγός του Λιμενικού Σώματος κ. Δ. Γιαννημάρας, ο καπετάν Παναγιώτης Τσάκος, ο εκδότης των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Μπίσιος, εκπρόσωποι του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, καθηγητές και ερευνητές αλλοδαπών πανεπιστημιακών ιδρυμάτων, πολλά μέλη του Δικηγορικού Συλλόγου Πειραιώς και της ΕΕΝΔ καθώς και μεταπτυχιακοί φοιτητές και υποψήφιοι διδάκτορες. ☉



“Entrust your Business on Experience”

Specializing in:

New Buildings

24 Hour Emergency Response Services

Marine Designs/Conversions

Field Surveys

Plans & Manuals

Project Consultations

Safety & Quality Management

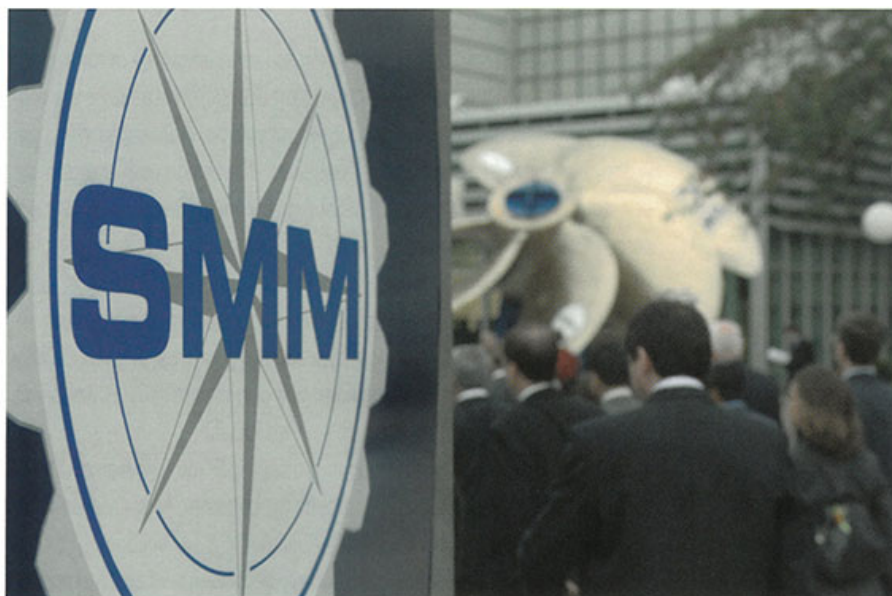
Research & Development



Visit our site www.csassociates.gr

**6, Skouze Str.
185 36 Piraeus, Greece
Tel. +30 210 4293363-4
Fax. +30 210 4293365
E-mail: csassoc@otenet.gr**

■ SMM: το ραντεβού της παγκόσμιας ναυτιλίας



Στο Αμβούργο θα στραφούν τα βλέμματα της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας στις 23 Σεπτεμβρίου του 2008. Είναι η ημερομηνία που θα ανοίξει τις πύλες της 23ης διεθνούς ναυτιλιακής έκθεσης SMM (Shipbuilding, Machinery & Marine Technology) με τη συμμετοχή 1.800 εκθετών από 50 χώρες.

Όπως κάθε δύο χρόνια το Ελληνογερμανικό Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο, που εκπροσωπεί τη SMM σε Ελλάδα και Κύπρο, μας φιλοξένησε στο ανοιχτάριο Αμβούργο για να ενημερωθούμε από τους υπεύθυνους της διεθνούς έκθεσης για τη δυναμική της φετινής οργάνωσης.

Παράλληλα, είχαμε τη δυνατότητα να παρακολουθήσουμε μια συνέντευξη Τύπου με ομιλητές τους κ. Bernd Aufderheide, Chairman of the Management Board Hamburg Messe & Congress GmbH, Seok Joo, Chung deputy General Manager of Koshipa the Korea Shipbuilders Association, Tony Mason, Secretary General, International Chamber of Shipping (ICS), Dr Reinhard Luken Secretary General Community of European Shipyards Associations (CESA) και Dr Martin Stopford Managing Director Clarkson Research.

Σε μια χρονιά που οι παραγγελίες ήδη ξεπέρασαν τα 10.055 πλοία, πάνω από 329,7 εκατ. Gross Tons

(GT) (πηγή Lloyd's), η SMM θα επεκταθεί στα 87.000 τ.μ. από 75.000 τ.μ. που ήταν το 2006.

Θα φιλοξενήσει 1.800 εκθέτες -200 επιπλέον από το 2006- από 50 και πλέον χώρες, αριθμοί ρεκόρ για τα μέχρι σήμερα δεδομένα της έκθεσης. Μεταξύ των εκθετών οι 80 είναι παγκόσμιες ναυπηγικές εταιρείες εκ των οποίων οι 30 συμμετέχουν για πρώτη φορά, ενώ οι επισκέπτες αναμένεται να ξεπεράσουν κατά πολύ τους 45.000 που την επισκέφτηκαν πριν από δύο χρόνια.

Στην 23η διοργάνωση της SMM ο όμιλος των ναυπηγείων της Κορέας θα συμμετάσχει με εθνικό περίπτερο πάνω από 200 τ.μ. ενώ η Ινδία θα φιλοξενηθεί σε 184 τ.μ. Επίσης, στη διεθνή έκθεση θα συμμετάσχουν 17 εθνικά περίπτερα, συμπεριλαμβανομένων των Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, Τουρκίας, Νορβηγίας, Ολλανδίας -το μεγαλύτερο εθνικό περίπτερο 4.000 τ.μ.-, Ιαπωνίας (marine equipment), Δανίας, Ιταλίας κ.λπ.

Στη διάρκεια της διεθνούς έκθεσης θα λάβουν χώρα πάνω από 120 εκδηλώσεις ενώ στις 22 Σεπτεμβρίου οι επισκέπτες και εκθέτες μπορούν να παρακολουθήσουν το διεθνές ναυτιλιακό συνέδριο με θέμα: «Steering the course in unusual times».

Επίσης στις 24 και 25 του ίδιου μήνα θα διεξαχθεί το παγκόσμιο συνέδριο Maritime Security &

Defense (MS&D) με κεντρικό θέμα την ασφάλεια και την προστασία της ναυσιπλοΐας και των λιμένων, το οποίο θα είναι η αρχή του νέου αυτόνομου συνεδρίου στο πλαίσιο της κλαδικής έκθεσης που θα γίνει τέλος του 2009 και μετά κάθε 2 χρόνια. Το πρόγραμμα του συνεδρίου μπορείτε να το δείτε στην ιστοσελίδα www.msd2008.com

Για δεύτερη φορά η έκθεση τελεί υπό την αιγίδα της καγκελαρίου Άγκελα Μέρκελ, ενώ τα εγκαίνια θα γίνουν το απόγευμα της 22ας Σεπτεμβρίου από τον ομοσπονδιακό υπουργό Οικονομικών και Τεχνολογίας Μίκαελ Γκλος. ☉

Για πληροφορίες επισκεφτείτε την ιστοσελίδα της SMM:
www.smm2008.com
Ελληνογερμανικό Επιμελητήριο:
τηλ.: 2310-327.733,
fax: 2310-327.737,
ηλεκτρονική διεύθυνση:
d.tsatsani@mail.ahk-germany.de,
κ. Δήμητρα Τσατσάνη.



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



■ Οι Μινωικές πλέουν σε ήρεμα νερά



Τα σχέδια για την ενίσχυση των Μινωικών Γραμμών στην Αδριατική με την απόκτηση νέων πλοίων, αλλά και την επέκτασή τους σε νέες γραμμές στη νοτιοανατολική Μεσόγειο, συζητήθηκαν στη σύντομη συνάντηση που είχε ο διευθύνων σύμβουλος των Μινωικών Γραμμών, Αντώνης Μανιαδάκης, με τους ναυτιλιακούς συντάκτες. Η συνάντηση έγινε στα γραφεία των Μινωικών στο Ηράκλειο της Κρήτης (πρόκειται για το ανασκευα-

σμένο - διατηρητέο κτίριο της πρώην Εθνικής Τράπεζας Ηρακλείου) στο πλαίσιο του ταξιδιού που κάθε χρόνο η κρητική εταιρεία διοργανώνει και προσφέρει στους δημοσιογράφους του ναυτιλιακού ρεπορτάζ.

Ο κ. Μανιαδάκης μάς επισήμανε ότι η Μίνοα πλέει σε ήρεμα νερά με μοναδικό πρόβλημα τη συνεχή άνοδο των τιμών του πετρελαίου, αναφέροντας ενδεικτικά ότι η εταιρεία κατέβαλε το 2004 για

καύσιμα 35 εκατ. ευρώ, το 2007 57 εκατ. ευρώ, ενώ για το 2008 μόνο για καύσιμα θα δοθεί το ποσό των 82,5 εκατ. ευρώ.

Ερωτηθείς ο κ. Μανιαδάκης για τις αυξήσεις στα ακτοποϊκά εισιτήρια, απάντησε ότι οι Μινωικές μπορεί να επανεξετάσουν την τιμολογιακή πολιτική τους κυρίως των βραδινών τιμολογίων, κάτι που δεν πρόκειται να συμβεί με τα ημερήσια, οι τιμές των οποίων κρατούνται σε χαμηλά επίπεδα προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι πολίτες χαμηλών εισοδημάτων.

Για το θέμα των καρτέλ, το οποίο τελευταία συζητείται κατά κόρον, ο διευθύνων σύμβουλος σημείωσε ότι δεν αφορά τις Μινωικές Γραμμές αλλά και ο ίδιος δε γνωρίζει κατά πόσον ισχύει αυτό κυρίως με τη συμμετοχή άλλων εταιρειών, λέγοντας χαρακτηριστικά: «Καρτέλ σημαίνει κέρδη. Διαπιστώνετε εσείς κάτι ανάλογο; Στην παρούσα φάση κανείς δεν μπορεί να ισχυριστεί για κέρδη των ακτοποϊκών εταιρειών».

Για το επίσης πολυσυζητημένο θέμα της κατάργησης των μη ανταποδοτικών κρατήσεων υπέρ τρίτων που αγγίζουν το 30% του ναύλου, ο διευθύνων σύμβουλος των Μινωικών Γραμμών σημείωσε ότι αν το κράτος ήθελε να βοηθήσει την ακτοπολία θα έπρεπε ήδη να έχει λύσει το θέμα αυτό.

Ενώ για την ακτοποϊκή εταιρεία Hellenic Sea Ways και το μέλλον της συμμετοχής των Μινωικών (διαθέτουν ποσοστό περίπου 34%) ο κ. Μανιαδάκης σημείωσε ότι οι συμμετοχές είναι δυναμικές, μπορεί να αυξηθούν, όπως μπορεί και να μειωθούν. Ο διευθύνων σύμβουλος δεν παρέλειψε να σχολιάσει τα οικονομικά αποτελέσματα των ακτοποϊκών εταιρειών, εκτιμώντας πως η κερδοφορία θα επηρεαστεί σημαντικά από τις αυξήσεις στις τιμές των καυσίμων, ενώ ερωτηθείς για τη σχέση του με τον πρόεδρο κ. Γκριμάλντι, απάντησε ότι είναι καθημερινή, τονίζοντας ότι «όσο μεγάλος κι αν είναι ο μέτοχος λαμβάνει πάντα υπόψη το 12μελές διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας στην οποία μετέχει».

• Συνεδρίαση διοικητικού συμβουλίου

Το Σεπτέμβριο αναμένονται οι τελικές αποφάσεις





των Μινωικών Γραμμών για το επενδυτικό τους πρόγραμμα. Σε αυτή την απόφαση κατέληξε το διοικητικό συμβούλιο της ακτοπλοϊκής εταιρείας, που συνεδρίασε υπό την προεδρία του κ. Emanuele Grimaldi.

Στη διάρκεια του διοικητικού συμβουλίου αποφασίστηκε, επίσης, η ανάγκη ανανέωσης και ανάπτυξης του στόλου με πλοία μεγάλης χωρητικότητας, τα οποία εκτιμάται ότι θα ενισχύσουν τα έσοδα της εταιρείας, ειδικά σε μια περίοδο που το κόστος των ναυτιλιακών καυσίμων έχει εκτιναχθεί στα ύψη λόγω της συνεχιζόμενης ανόδου της τιμής του πετρελαίου.

• Τα οικονομικά μεγέθη των Μινωικών Γραμμών

Ο κύκλος εργασιών της Minoan Lines το α' τρίμηνο του 2008 κινήθηκε ανοδικά και διαμορφώθηκε στα 40,9 εκατ. ευρώ έναντι 37,4 εκατ. το αντίστοιχο τρίμηνο του 2007, γεγονός που οφείλεται στην αύξηση των εσόδων στις γραμμές της Βόρειας Αδριατικής. Η ανοδική πορεία όμως των τιμών των καυσίμων, που συνεχίστηκε και κατά το α' τρίμηνο του 2008 και οδήγησε σε αύξηση 60% στη μέση τιμή των προϊόντων πετρελαίου που η Minoan Lines χρησιμοποιεί σε σχέση με το αντίστοιχο περ-

σινό τρίμηνο, επηρέασε σημαντικά τη λειτουργική κερδοφορία (EBITDA) διαμορφώνοντάς τη στα 3,4 εκατ. ευρώ, έναντι 7,3 εκατ.

Στις γραμμές της Βόρειας Αδριατικής (Ανκόνα και Βενετία) η Minoan Lines το α' τρίμηνο του 2008 ήταν πρώτη σε μερίδια αγοράς σε όλες τις κατηγορίες μεταφορικού έργου μεταξύ των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στη συγκεκριμένη αγορά. Αναλυτικά, η Minoan Lines, πραγματοποιώντας το 34,4% των ταξιδιών στην αγορά της Βόρειας Αδριατικής, διακίνησε το 39,4% των επιβατών, το 42,0% των Ι.Χ. αυτοκινήτων και το 36,7% των φορτηγών αυτοκινήτων.

Το α' τρίμηνο 2008, η Minoan Lines μετέφερε 73.000 επιβάτες, 18.000 Ι.Χ. αυτοκίνητα και 26.000 φορτηγά.

Στη γραμμή Ηράκλειο - Πειραιάς κατά το α' τρίμηνο του 2008 η Minoan Lines μετέφερε 162.000 επιβάτες, 19.000 Ι.Χ. αυτοκίνητα και 17.000 φορ-

τηγά, διατηρώντας την πρώτη θέση σε όλες τις κατηγορίες μεταφορικού έργου. Τα μερίδια αγοράς της εταιρείας στη συγκεκριμένη γραμμή ανήλθαν σε ποσοστό 67,3% για τους επιβάτες, 57,8% για τα Ι.Χ. αυτοκίνητα και 52,3% για τα φορτηγά αυτοκίνητα, ενώ στην εταιρεία αναλογεί το 46,1% του συνόλου των ταξιδιών. ☉

** Με την ευκαιρία της μικρής ανάλυσης από τη συζήτηση που είχαμε με τον κ. Μανιαδάκη, δάσκαλο της ευκαιρίας να ευχαριστήσω γραπτώς τον κ. Νίκο Τζιράνη, υπεύθυνο επικοινωνίας Minoan Lines, για το τόσο ενδιαφέρον πρόγραμμα του ταξιδιού μας, την άψογη διοργάνωσή του και για την άπλετη ανθρώπινη φροντίδα του.*

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ

■ Η δύναμη του εμπορικού στόλου

Σύμφωνα με ανακοίνωση της Γενικής Γραμματείας της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος, η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου 100 κοχ και άνω αριθμούσε το Μάιο του 2008 συνολικά 2.066 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 38.684.835 κοχ.

Από αυτά τα πλοία τα 627 ήταν φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 14.804.402 κοχ, τα 516 δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 22.139.990 κοχ, και τα 923 επιβατηγά και λοιπά πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.740.443 κοχ. Τον Απρίλιο, ο ελληνικός στόλος αριθμούσε 2.061 πλοία συνολικής χωρητικότητας 38.473.995 κόρων ολικής χωρητικότητας (κοχ). Από τα πλοία αυτά, 626 ήταν φορτηγά, συνολικής χωρητικότητας 14.752.708 κοχ, τα 512 δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 21.994.650 κοχ, και τα 923 επιβατηγά και λοιπά

πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.726.637 κοχ. Το χρονικό διάστημα Ιανουαρίου 2001 - Μαΐου 2008 σημειώθηκε:

- Αύξηση της συνολικής δύναμης των πλοίων κατά 5,0%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των πλοίων κατά 41,6%.
- Αύξηση των φορτηγών πλοίων κατά 0,3%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των φορτηγών πλοίων κατά 24,6%.
- Αύξηση των δεξαμενόπλοιων κατά 12,9%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων κατά 57,1%.
- Αύξηση των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 4,3%.
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 29,3%. ☉

■ Υπογραφή Μνημονίου για την παραχώρηση στην Ελλάδα από τις ΗΠΑ του «Liberty»



Μνημόνιο συνεργασίας για την παραχώρηση του τελευταίου πλοίου τύπου Liberty, που έχουν στην κατοχή τους οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, υπέγραψε ο υπουργός ΕΝΑΝΠ Γ. Βουλγαράκης με τον Αμερικανό ομόλογό του, Sean Connaughton.

Παρόντες στην υπογραφή ήταν ο υφυπουργός Πάνος Καμμένος, ο γενικός γραμματέας ΥΕΝΑΝΠ, καθηγητής Γιώργος Τζωάννος, ο Αμερικανός πρέσβης στην Αθήνα Daniel Speckhard, οι κ. Βασίλης Κωνσταντακόπουλος και Σπύρος Πολέμης, ως εκπρόσωποι των Ελλήνων πλοιοκτητών, ο Ελληνοαμερικανός γεωργιστής Λεωνίδας Ραπτάκης, καθώς και ο αρχηγός αντιναύαρχος Λ.Σ. Ρεντζεπέρης Θ. και ο Β' υπαρχηγός, υποναύαρχος Λ.Σ. Γιαννημάρας Γ.

Μετά την υπογραφή ο κ. Βουλγαράκης δήλωσε ότι «αυτό το πλοίο θα μπορούμε να το χρησιμοποιήσουμε ως μουσείο στη χώρα μας. Πρόκειται για ένα μνημείο που θα θυμίζει πώς ξεκίνησε ο ελληνικός εφοπλισμός, πώς πορεύθηκε, μέσα από ποιες δυσκολίες πέρασε, πώς κατάφερε να κυριαρχήσει και σήμερα έχει καταφέρει αυτό το σπουδαίο επίτευγμα που τιμά την Ελλάδα και φυσικά συνεισφέρει οικονομικά στις προσπάθειές μας».

Ο κ. Sean Connaughton υπογράμμισε, μεταξύ άλλων, ότι «το πλοίο αποτελεί ύψιστο σύμβολο της συνεργασίας, της φιλίας και της κοινής κληρονομιάς που υπάρχει μεταξύ των δύο εθνών», ενώ ο καπετάν Βασίλης Κωνσταντακόπουλος, μιλώντας για την προσωπική του θαλασινή σταδιοδρομία, τόνισε: «Εγώ ήμουν πλοίαρχος και στη συνέχεια

έγινα караβοκύρης. Πιστεύω ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό που η ελληνική ναυτιλία θα έχει ένα Liberty σαν μουσείο. Την προκοπή της μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο η ναυτιλία τη χρωστάει στα Liberty. Όχι μόνο στα 100 Liberty που πήραν οι Έλληνες πλοιοκτήτες, αλλά τα 700 Liberty που ήταν ιδιοκτησία Ελλήνων πλοιοκτητών και δουλεύαμε οι Έλληνες ναυτικοί. Εάν δεν υπήρχαν αυτά, θα υπήρχε μια διακοπή για τη ναυτική οικογένεια μεταξύ του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, μέχρι που θα ήταν έτοιμα τα ναυπηγεία να παραδώσουν πλοία πάλι στους Έλληνες εφοπλιστές ή γενικά στον εφοπλισμό. Αυτά τα χρόνια όμως, τα 5, 6, 7, θα ήταν ένα μεγάλο κενό, οπότε οι Έλληνες ναυτικοί θα έφευγαν μετανάστες, θα γίνονταν γεωργοί και λοιπά, κι έτσι αυτό το φυτώριο θα σταμάταγε. Εάν δεν υπήρχαν αυτοί, δε θα υπήρχε η καινούργια γενιά των Ελλήνων ναυτικών, που από αυτούς βγήκαν και πάρα πολλοί Έλληνες πλοιοκτήτες, ο καπετάν Τσάκος, ο καπετάν Γρηγόρης ο Χατζηλευθεριάδης, εγώ, ο κύριος Καπνίσσης και πολλοί άλλοι. Εάν δεν υπήρχαν τα Liberty, η Ελλάδα δε θα είχε την εξέλιξη που είχε στη ναυτιλία».

Στις δηλώσεις του ο κ. Σπύρος Πολέμης υπογράμμισε τη σπουδαιότητα της υπογραφής της συμφωνίας για το «Liberty», ενώ ο γεωργιστής Λεωνίδας Ραπτάκης δήλωσε:

«Κι εγώ νομίζω ότι σήμερα είναι μια σημαντική μέρα για τις δύο χώρες, την Αμερική και την Ελλάδα, που δωρίζουμε το τελευταίο Liberty και προχωρούμε με ένα ιστορικό γεγονός, ένα πολύ σημαντικό γεγονός, που δε θα το ξεχάσουμε!» ☉

■ Αστική ευθύνη για ρύπανση από πετρέλαιο κίνησης



Το Νοέμβριο (21.11.2008) θα τεθεί διεθνώς σε ισχύ η Διεθνής Σύμβαση του IMO περί αστικής ευθύνης για ζημιά ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, η οποία έχει ήδη κυρωθεί από την Ελλάδα.

Η σύμβαση αυτή καλύπτει ζημιές από καύσιμα πλοίων και, ειδικότερα, από κάθε υδρογονανθρακούχο ορυκτό πετρέλαιο, συμπεριλαμβανομένου του λιπαντικού ελαίου που χρησιμοποιείται για τη λειτουργία ή την πρόωση των πλοίων καθώς και των καταλοίπων τους. Σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης, ο κύριος του πλοίου που είναι νηολογημένο σε κράτος-μέλος της σύμβασης και το οποίο έχει ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη των 1.000 τόνων, υποχρεούται να διατηρεί ασφάλιση για την κάλυψη της ευθύνης του για ζημιά από ρύπανση, που θα αποδεικνύεται από σχετικό πιστοποιητικό.

Εξ άλλου, επισημαίνεται πως δε θα επιτρέπεται ο κατάπλους - απόπλους από λιμένες, όρμους και αγκυροβόλια κρατών που έχουν κυρώσει τη σύμβαση σε κανένα υπόχρεο πλοίο υπό σημαία κράτους μη μέλους της σύμβασης χωρίς αυτό να είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό που να έχει εκδοθεί από κράτος-μέλος της σύμβασης.

Οι χώρες που έχουν μέχρι σήμερα κυρώσει τη σύμβαση του IMO είναι οι εξής: Βουλγαρία, Γερμανία, Ελλάδα, Εσθονία, Ην. Βασίλειο, Ισλανδία, Ισπανία, Κροατία, Κύπρος, Λετονία, Λουξεμβούργο, Μαδαγασκάρη, Μπαχάμες, Νήσοι Μάρσαλ, Νορβηγία, Πορτογαλία, Σαμόα, Σιγκαπούρη, Σιέρα Λεόνε, Σλοβενία, Τζαμάικα και Τόγκα. ☉

MARICHEM
WORLDWIDE



MARIGASES
SERVICES

We offer you ...the future

www.marichem-marigases.com



ISO 9001
BUREAUVERITAS
Certification



ISO 14001
BUREAUVERITAS
Certification



TEL: +30 210 4148800 (30 lines)/ +30 210 4632546/ +30 210 4630808
FAX: +30 210 4133056/ +30 210 4133406/ +30 210 4133985
www.marichem-marigases.com, e-mail: mail@marichem-marigases.com
EUROPEAN ADMINISTRATION OFFICE: 64 SFAKTIRIAS STREET, PIRAEUS 185 45, GREECE

■ Νέες κατευθύνσεις για μια αποτελεσματική ευρωπαϊκή πολιτική λιμένων



Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου υιοθέτησε σχετική έκθεση για την ευρωπαϊκή πολιτική λιμένων, μετά μια σειρά προτάσεων - τροπολογιών της Ελληνίδας ευρωβουλευτού Ρόδης Κράτσα. Ειδικότερα και σύμφωνα με την έκθεση, καθορίζονται οι κατευθύνσεις αναφορικά με τις μελλοντικές προκλήσεις που θα αντιμετωπίσουν τα ευρωπαϊκά λιμάνια, κυρίως στους τομείς της αειφόρου ανάπτυξης, της απασχόλησης, της χρηματοδότησης, καθώς και της πρόσβασης στην αγορά και των διοικητικών θεμάτων, ενόψει του διεθνούς ανταγωνισμού και της ανάπτυξης του διεθνούς εμπορίου.

Μεταξύ των προτάσεων-τροπολογιών που κατέθεσε στην Επιτροπή η Ελληνίδα ευρωβουλευτής, είναι η βοήθεια προς τις λιμενικές αρχές για την ανάπτυξη της υποδομής τους, ενώ σχετικά με τον περιορισμό της συμφόρησης και της μείωσης του όγκου των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, δε θα πρέπει να θεωρείται κρατική ενίσχυση ειδικά μάλιστα όταν οι επιδοτήσεις αυτές κρίνονται απαραίτητες για τη διασφάλιση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής (π.χ. νησιά) αλλά και για τη διάταξη της αναγκαιότητας συνεργασίας του Δημοσίου με τον ιδιωτικό τομέα για τον εκσυγχρονισμό των λιμένων.

Η κα Κράτσα υπογράμμισε ευρύτερα πως μια ευρωπαϊκή πολιτική για τους λιμένες, με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των θαλάσσιων μεταφορών και την παροχή σύγχρονων υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, οφείλει να προωθήσει το τετράπτυχο «ασφάλεια - ταχεία

εξυπηρέτηση - χαμηλό κόστος - σεβασμός στο περιβάλλον».

Τέλος, οι προτάσεις της Ελληνίδας ευρωβουλευτού υποστηρίζουν την άμεση δημοσίευση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατευθυντηρίων γραμμών για την εφαρμογή της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας κατά την εκτέλεση έργων ανακατασκευής των λιμανιών και των υποδομών τους για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και των χώρων που περιβάλλουν τους λιμένες.

Αναθεώρηση οδηγίας για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών

Εκπαίδευση υψηλής ποιότητας για τους ναυτικούς στην Ε.Ε. ζήτησε η Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στο Στρασβούργο, με την ψήφιση της έκθεσης της αντιπροέδρου Ρόδης Κράτσα και μέλους της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού, που αφορά την αναθεώρηση της οδηγίας για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών.

Η πρόταση οδηγίας, σημειώνει η εισηγήτρια, αναφέρεται στην κωδικοποίηση όλων των προβλέψεων της Διεθνούς Σύμβασης για την εκπαίδευση των ναυτικών (STCW - Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers). Έτσι θα συμβάλει στην κατοχύρωση του απαραίτητου επιπέδου γνώσεων και δεξιοτήτων τους και κατά συνέπεια στην παροχή μεγαλύτερων εγγυήσεων για την ασφάλεια και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, όπως και για την ασφάλεια των ναυτικών, την ασφάλεια του πλοίου, των επιβατών ή του μεταφερόμενου φορτίου.

«Κατά 80%, περίπου, τα θαλάσσια ατυχήματα οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος, κάτι που καθιστά απαραίτητο οι ναυτικοί να εκπαιδεύονται με τις υψηλότερες προδιαγραφές ανταποκρινόμενοι σε όλες τις σύγχρονες απαιτήσεις, όπως περιλαμβάνονται στη Διεθνή Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών των ναυτικών», τόνισε η κ. Κράτσα, αναφέροντας επίσης πως «η οδηγία προβλέπει, τα κράτη-μέλη της Ε.Ε. να διασφαλίζουν ότι όλες οι δραστηριότητες εκπαίδευσης, αξιολόγησης ικανότητας, πιστοποίησης, θεω-

■ Απλοποίηση διαδικασιών για την έκδοση αδειών

Πρόεδρος στην Ομάδα Εργασίας που θα ασχοληθεί με την απλούστευση των



διαδικασιών έκδοσης των αδειών επισκευής πλοίων σε χώρους ναυπηγοεπισκευής τοποθετήθηκε ο κ. Γιώργος Βλάχος.

Η τοποθέτηση του

γενικού γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής κ. Βλάχου αποφασίστηκε κατόπιν κοινής Υπουργικής Απόφασης μεταξύ των υπουργών Εσωτερικών Προκόπη Παυλόπουλου και ΕΝΑΝΠ Γιώργου Βουλγαράκη και αποβλέπει στην ουσιαστική μείωση της γραφειοκρατίας και την ενίσχυση της παραγωγικής δραστηριότητας.

Σημειώνεται ότι το υφιστάμενο καθεστώς έκδοσης αδειών επισκευής πλοίων είναι πολύπλοκο, χρονοβόρο και δαπανηρό, και ως και τούτου η απλούστευση του συνόλου των διαδικασιών κρίθηκε αναγκαία. ☉

ρήσεων και επανεπικυρώσεων, που εκτελούνται από μη κυβερνητικούς οργανισμούς ή φορείς υπό την αιγίδα τους, παρακολουθούνται συνεχώς μέσω ενός συστήματος προτύπων ποιότητας και καταπολέμησης της απάτης».

«Μην ξεχνάμε», σημείωσε η Ελληνίδα ευρωβουλευτής, ότι «η εξασφάλιση αυτού του απαραίτητου επιπέδου κατάρτισης μέσω μιας Διεθνούς Σύμβασης έχει ιδιαίτερη σημασία αφού περίπου το 75% των ναυτικών που επανδρώνουν πλοία νηολογημένα στην Ε.Ε. προέρχεται από χώρες (40 διαφορετικές εθνότητες) εκτός Ε.Ε. έχοντας λάβει εκπαίδευση σε σχολές εκτός Ε.Ε. (Φιλιππίνες, Ρωσία, Ουκρανία κ.ά.)». ☉

■ Ημερίδα με στόχο τη συμβολή στην επικοινωνία όλων των παραγόντων της ναυτιλίας

Ημερίδα με θέμα «Η ελληνική ναυτιλία και η ακτοπλοΐα στο σύγχρονο κόσμο» πραγματοποιήσε το Κέντρο Ερευνών Προσδετικής Πολιτικής στο Ίδρυμα Ευγενίδου.

Στην ημερίδα απηύθυναν χαιρετισμό ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής Ιω. Τζωάννος, ο πρόεδρος του Ιδρύματος Ευγενίδου Α. Δημητριάδης-Ευγενίδης, ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Γ. Γράτσος και ο πρόεδρος του ΚΕΠΠ, Γ. Παπαντωνίου.

Κεντρικοί ομιλητές του πρώτου μέρους της ημερίδας με θέμα «Η ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. και οι σχέσεις της ναυτιλίας με τα ΜΜΕ» ήταν οι κ. Φ. Καραμήτσος, διευθυντής Επιτροπής Ε.Ε. για τις Θαλάσσιες Μεταφορές, το Πρόγραμμα Galileo και τις Ευφυείς Μεταφορές, και Η. Μπίσιος, δικηγόρος και εκδότης του περιοδικού «Ναυτικά Χρονικά».

Κεντρικοί ομιλητές του δεύτερου μέρους της ημερίδας με θέμα «Θεωρία και πράξη στην ελληνική ακτοπλοΐα» ήταν η κα Μ. Λεκάκου, καθηγήτρια του Πα-



νεπιστημίου Αιγαίου, και ο κ. Χ. Ψαρούτης, καθηγητής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.

Συντονιστής της ημερίδας ήταν ο κ. Άλκης Κορρές, πρόεδρος της Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδος.

Στην ημερίδα παρευρέθησαν εκπρόσωποι του χώρου της ναυτιλίας και της ακτοπλοΐας.

Οι εισηγήσεις των ομιλητών κινήθηκαν σε ένα ευρύτερο πλαίσιο, που περιελάμβανε τη διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής στην Ε.Ε., την αντιμετώπιση από τα ΜΜΕ των έκτακτων ναυτικών περιστατικών, καθώς και θέματα που σχετίζονται με την ελληνική ακτοπλοΐα όπως η τιμολόγηση και η επιδότηση άγονων γραμμών.

Η συγκεκριμένη πρωτοβουλία του ΚΕΠΠ είχε στόχο τη συμβολή στην επικοινωνία και συνεργασία όλων των παραγόντων της ναυτιλίας, ώστε να προκύψουν επιλογές που θα απαντήσουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο στις ανάγκες ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού αυτού του καίριας σημασίας τομέα της ελληνικής οικονομίας. ☉



TURBOTECHNIKI LTD

AUTHORIZED REPAIR SHOP - SUPPLY SPARE PARTS TURBOCHARGERS
2 ILLIAS & TRIPOLEOS STR. 18863 - PERAMA PIRAEUS - GREECE - TEL.: 210 4002585 - FAX: 210 4009290 - 210 4014213-4
E-MAIL: info@turbotechniki.gr WEB SITE: www.turbotechniki.com



Your World-wide Turbocharger partner

A u t h o r i z e d f o r



P&S turbo
Authorized Repair Shop Turbochargers



Authorized Repair Shop
Turbochargers



METturbo
Authorized Repair Shop Turbochargers

■ Η Ευρωπαϊκή Ένωση στηρίζει τη ναυτική εργασία



Ως εισηγήτρια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την αξιοπρεπή εργασία, η ευρωβουλευτής της Ν.Δ. Μ. Παναγιωτοπούλου-Κασσιώτου εξέφρασε την ικανοποίησή της για την πρόσφατη ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την απασχόληση στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Με την ανακοίνωσή της, η Επιτροπή υιοθετεί πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου που στοχεύει στην αποτελεσματική εφαρμογή της συμφωνίας της 19ης Μαΐου 2008 μεταξύ της ένωσης των εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας των ενώσεων εργαζομένων στις μεταφορές, στο πλαίσιο

της σύμβασης του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας για τους κανόνες της ναυτικής εργασίας, που υιοθετήθηκε στις 23 Φεβρουαρίου 2006 στη Γενεύη. Η Επιτροπή στοχεύει επίσης στην αναθεώρηση της οδηγίας 1999/63/ΕΚ για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών.

Η πρόταση αυτή συνοδεύθηκε από έκθεση για τη συμβολή της Ε.Ε. στην προώθηση της αξιοπρεπούς εργασίας σε παγκόσμιο επίπεδο, η οποία αποτελεί ουσιώδες στοιχείο της ανανεωμένης Ευρωπαϊκής Κοινωνικής Ατζέντας και συνεισφέρει ουσιαστικά στην ισότιμη παγκοσμιοποίηση, συνδυάζοντας την οικονομική δραστηριότητα με την κοινωνική δικαιοσύνη. Η ευρωβουλευτής χαιρέτισε την πρωτοβουλία αυτή των κοινωνικών εταίρων, οι οποίοι, στο πλαίσιο της εκπλήρωσης του ρόλου τους, επιβεβαίωσαν την ενεργό συμμετοχή τους σε μείζονα για τους Ευρωπαίους εργαζομένους θέματα και στην προστασία των δικαιωμάτων τους. ☉

■ Επίσκεψη εργασίας του ΥΕΝΑΝΠ στη Ν. Κορέα



Ταξίδι στη Νότιο Κορέα πραγματοποίησε ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, Γιώργος Βουλγαράκης. Στο πλαίσιο επίσκεψης εργασίας, ο υπουργός ξεναγήθηκε στο ναυπηγείο του Όκρο Shipyard και στη συνέχεια παρέστη στην τελετή υπογραφής παραγγελίας για ναυπήγηση τριών νέων υπερ-δεξαμενόπλοιων, για όμιλο ελληνικών συμφερόντων, χωρητικότητας 320.000 dwt, τα οποία θα υψώσουν την ελληνική σημαία. ☉

■ Ευρωπαϊκή Ένωση: Εδαφική συνοχή και νησιωτικότητα



Οι διαφορετικές πτυχές της νησιωτικότητας, οι προκλήσεις και τα προβλήματα των νησιών και η αντιμετώπισή τους σε επίπεδο πολιτικής στην Ε.Ε. απασχόλησαν τις εργασίες του διεθνούς συνεδρίου «Ευρωπαϊκή Ένωση: Εδαφική συνοχή και νησιωτικότητα» που έγινε στην Κω.

Το συνέδριο διοργάνωσαν τα υπουργεία Οικονομίας και Οικονομικών, Εξωτερικών, Εμπορικής Ναυτιλίας Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής σε συνεργασία με την Επιτροπή Περιφερειών της Ε.Ε. και την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή με τη συμμετοχή και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Τις εργασίες του συνεδρίου απασχόλησαν οι προκλήσεις και τα προβλήματα των νησιών και η αντιμετώπισή τους σε επίπεδο πολιτικής στην Ε.Ε. Συγκεκριμένα, οι θεματικές ενότητες των συζητήσεων, στις οποίες συμμετείχαν Ευρωπαίοι αξιωματούχοι, εκπρόσωποι υπουργείων, εμπειρογνώμονες, εκπρόσωποι της τοπικής και νομαρχιακής αυτοδιοίκησης, της Κοινωνίας των Πολιτών, καθώς και ακαδημαϊκοί ήταν οι ακόλουθες:

- Οι πολιτικές για τα νησιά σε ευρωπαϊκό επίπεδο.
- Η ανάγκη άρσης της απομόνωσης και οι προκλήσεις στους τομείς των μεταφορών, του τουρισμού, της ενέργειας, των δικτύων και της επιχειρηματικότητας.
- Το περιβάλλον, η λειψυδρία, η γεωργία και η αλιεία.

Η ανάγκη ύπαρξης μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης του ζητήματος της νησιωτικότητας, προκειμένου να επιτευχθεί η αποτελεσματική αντιμετώπιση των προκλήσεων που αντιμετωπίζουν οι νησιωτικές περιφέρειες, αλλά και η ανάδειξη της προστιθέμενης αξίας τους, αποτελεί το κοινό συμπέρασμα όλων των συζητήσεων κατά τη διάρκεια του συνεδρίου. Στο πνεύμα αυτό, αποφασίστηκε η υιοθέτηση της «Διακήρυξης του Αιγαίου», στην οποία αποτυπώνονται η ιδιαιτερότητα των νησιών, οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν, η ανάγκη λήψης ειδικών μέτρων, καθώς και προτάσεις για την άρση των δυσχερειών σε συγκεκριμένους τομείς. Πρόκειται για ένα κείμενο το οποίο δίνει τις βασικές κατευθύνσεις για την περαιτέρω επεξεργασία όλων των ζητημάτων που άπτονται της νησιωτικότητας, με τελικό στόχο τη δημιουργία μιας ολοκληρωμένης, αλλά και κοινής αποδεκτής, ευρωπαϊκής πολιτικής, η οποία θα ενισχύσει την ανάπτυξη και συνοχή του ευρωπαϊκού νησιωτικού χώρου. ☉



Fleet Services by Navarino
Your connection is more secure than ever.

- Worldwide installation
- Award winning customer support
- Value Added applications
- Competitive airtime packages

 **navarino**

■ Πρωτιά στο Γύρο της Βρετανίας



Το πλήρωμα του ελληνικού ταχύπλοου σκάφους «BLUE FTP» που πρώτευσε στον αγώνα «Γύρος της Βρετανίας 2008» βράβευσε ο υφυπουργός ΕΝΑΝΠ, Πάνος Καμμένος. Παρόντες στη βράβευση ήταν ο γενικός γραμματέας του υπουργείου, καθηγητής Ιωάννης Τζωάννος, ο Α' υπαρχηγός Λιμενικού Σώ-

ματος, αντιναύαρχος Αθανάσιος Μπούσιος, και ο Β' υπαρχηγός Λιμενικού Σώματος, υποναύαρχος Γεώργιος Γιαννημάρας.

Μετά τη βράβευση ο κ. Καμμένος δήλωσε ότι «είναι πολύ σημαντικό, σ' έναν ιστορικό αγώνα, το "Γύρος της Βρετανίας 2008" με ταχύπλοο σκάφη όλων των κατηγοριών, που ξεκίνησε το 1969, νίκησε το σκάφος "BLUE FTP", που έχει ελληνική σημαία και ελληνικό πλήρωμα.

Ο κ. Βασίλης Πατέρας ως κυβερνήτης, ο κ. Πάνος Τσικόπουλος ως συγκυβερνήτης και ο κ. Λεωτέρης Βασιλείου ως μηχανικός νίκησαν σε έναν αγώνα στον οποίο συμμετείχαν πάρα πολλά σκάφη.

Η εταιρεία Navarino Telecom -που ηγείται στο χώρο των δορυφορικών τηλεπικοινωνιών στην Ελλάδα και είναι ο μεγαλύτερος διανομέας της Stratos Global παγκόσμια- ήταν ένας από τους βασικούς χορηγούς του αγώνα. ☉

■ Νέο διοικητικό συμβούλιο στην ΕΝΟΕ

Στη διάρκεια της γενικής συνέλευσης της Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδας (ΕΝΟΕ) εξελέγη το νέο διοικητικό συμβούλιο με διετή θητεία. Το νέο Δ.Σ. συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής: Πρόεδρος Άλκης Κορρές, αντιπρόεδρος - ταμίας Κώστας Χλωμούδης, γενικός γραμματέας Θάνος Πάλλης. Τα μέλη του ΕΝΟΕ είναι τα εξής: Ελένη Θανοπούλου, Μανώλης Καβουσσάνος, Χαρίλαος Ψαραύτης, Τζελίνα Χαριλάου. Αναπληρωματικά μέλη: Κατερίνα Κώνστα, Γιάννης Λαγούδης και Γιάννης Πατηνιώτης.

Μετά τη θετική αποτίμηση των δυο πρώτων ετών λειτουργίας της ΕΝΟΕ, τα μέλη της καθόρισαν τις προτεραιότητες της Ένωσης για το αμέσως προσεχές διάστημα. Ανάμεσα σε αυτές συμπεριλαμβάνονται η πραγματοποίηση εκδηλώσεων και συζητήσεων για την προώθηση της ανάπτυξης της ναυτιλιακής οικονομικής, η ενίσχυση της ηλεκτρονικής επικοινωνίας τόσο μεταξύ των μελών της ΕΝΟΕ όσο και μεταξύ ΕΝΟΕ και της ευρύτερης ναυτιλιακής κοινότητας, αλλά και η περαιτέρω διεύρυνση της ένωσης με τη συμμετοχή νέων μελών. ☉



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

■ Διεθνές συνέδριο για το ρόλο των λιμένων



Διεθνές συνέδριο με θέμα «ο ρόλος των λιμένων ως κόμβων σύνδεσης μεταξύ των ναυτιλιακών και των εσωτερικών μεταφορών» (The Role of Seaports as a Link between Inland and Maritime Transport) πρόκειται να πραγματοποιηθεί στις 17 & 18 Σεπτεμβρίου στον Πειραιά. Το συνέδριο θα πραγματοποιηθεί από την Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (UNECE) σε συνεργασία με το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας Α&ΝΠ.

Σημειώνεται ότι η ομάδα εργασίας ειδικών για τους λιμένες που έχει συσταθεί από την UNECE έχει στόχο την παροχή συμβουλών σε τρίτες χώρες. Σκοπός της ομάδας είναι να πετύχουν τη μεγαλύτερη ωφέλεια από τη βελτίωση της σύνδεσης των λιμένων με τα εσωτερικά δίκτυα μεταφορών. Στο συνέδριο έχουν προσκληθεί να συμμετάσχουν εκπρόσωποι του πολιτικού και επιχειρηματικού κόσμου, ακαδημαϊκοί και στελέχη επι-

χειρήσεων του χώρου των μεταφορών από τις 56 χώρες-μέλη της επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη. Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής Γιώργος Βουλγαράκης, ο υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών Κωστής Χατζηδάκης, ο κοινοτικός επίτροπος για θέματα Μεταφορών Antonio Tajani, ο γενικός γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού Ευθύμιος Μητρόπουλος, ο γενικός γραμματέας του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας Μαύρης Θάλασσας Λεωνίδας Χρυσανθόπουλος, ο γενικός γραμματέας του Οργανισμού Ευρωπαϊκών Λιμένων Patrick Verchoeven, ο γενικός γραμματέας της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργαζομένων στις Μεταφορές David Cockroft και ο εκτελεστικός γραμματέας της UNECE Marek Belka, προγραμματίζεται να είναι μεταξύ των συμμετεχόντων στις εργασίες του συνεδρίου. ☉

HELMERA

Η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι μέσα μας.

ΟΜΗΓΜΑΤΟΝ ΤΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΗΣ

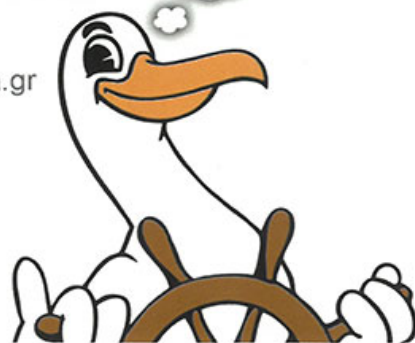


•HELMERA•

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

www.helmepa.gr

1982 - 2007
25
χρόνια
Εθελοντικής Δέσμευσης



«Άγωνα Γραμμή: Με τα μάτια των μικρών και τις λέξεις των μεγάλων»

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής, Γιώργος Βουλγαράκης, παρουσίασε στο Μουσείο Μπενάκη το βιβλίο-λεύκωμα «Άγωνα Γραμμή: Με τα μάτια των μικρών και τις λέξεις των μεγάλων».



Πρόκειται για ένα βιβλίο-οπου «ταξιδεύει» τους αναγνώστες σε νησιά

του Αιγαίου Αρχιπελάγους, κυρίως της άγωνα γραμμή, μέσα από τις φωτογραφίες μικρών κατοίκων τους και τα κείμενα συγγραφέων που επισκέφτηκαν γι' αυτόν τον λόγο τα νησιά, συνοδεύοντας την ομάδα της αστικής μη κερδοσκοπικής εταιρείας «Διάδραση», στην οποία ανήκει η πρωτοβουλία. ☉



Νέα εποχή για το γκολφ!

Σε νέα τροχιά ανάπτυξης μπήκε το άθλημα του γκολφ στην Ελλάδα.

Η αρχή έγινε με το νέο δυναμικό διοικητικό συμβούλιο που απέκτησε ο Όμιλος Γκολφ Γλυφάδας Αθηνών (ΟΓΓΑ), στο οποίο προεδρεύει ο κ. Κ. Βαλασάκης. Στις πρώτες δηλώσεις του ο νέος πρόεδρος επισήμανε πως ήρθε η ώρα



να αναδειχθεί το ευγενές άθλημα και στη χώρα μας όπως του αξίζει. Όπως είναι γνωστό, το γκολφ είναι ένα σπορ που αφορά ανθρώπους κάθε ηλικίας και οικονομικής κατάστασης, αποτελεί δε την ιδανική απάντηση στο σύγχρονο, καθιστικό και αγχώδη τρόπο ζωής μας. ☉

«Χρώμα Γης και Θάλασσας»



«Ερμούπολη 2008», 4-15 Αυγούστου 2008,
Πνευματικό Κέντρο Δήμου Ερμούπολης Σύρου

Με τίτλο «Χρώμα Γης & Θάλασσας» η ζωγράφος Ζήνα Λιναρδάκη παρουσιάζει τα έργα της στην Ερμούπολη της Σύρου.

Το έργο της ζωγράφου, που γεννήθηκε στον Πειραιά, χαρακτηρίζεται από δυναμικό, καθαρό χρώμα, ρεαλιστική περιγραφικότητα και εξπρεσιονιστική ένταση.

Πρόκειται για την 37η ατομική έκθεση της καταξιωμένης ζωγράφου, η οποία έχει λάβει μέρος σε περισσότερες από 90 ομαδικές εκθέσεις στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Η Ζήνα Λιναρδάκη ξεκίνησε μαθήματα ζωγραφικής το 1979 στην Ελλάδα και το 1981 πήγε στο Παρίσι όπου σπούδασε στη Σχολή Καλών Τεχνών. Έμεινε στη Γαλλία 8 χρόνια συνολικά.

Είναι η πρώτη εν ζωή ζωγράφος της οποίας έκθεση φιλοξενήθηκε στο Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδας το 1992. Έργα της βρίσκονται επίσης στο μουσείο της Πόλεως των Αθηνών, το Μουσείο Βορρέ, το Μουσείο Κοτοπούλη, το Ναυτικό Μουσείο της La Rochelle (Γαλλία), το δημαρχείο Πειραιά, το ελληνικό προξενείο της Washington (Ηνωμένες Πολιτείες), το Βιομηχανικό και Εμπορικό Επιμελητήριο Πειραιά, την Τράπεζα Πειραιώς, τα Ναυπηγεία Σκαμαγκά, τη νομαρχία Πειραιά, τη Δημοτική Πινακοθήκη Χίου, το Μουσείο Γ. Ι. Καταίγρια, το Λιμενικό Ταμείο Χίου και σε πολλές ιδιωτικές συλλογές στην Ελλάδα και το εξωτερικό.

Το 1992 φιλοτέχνησε το ημερολόγιο του δήμου Πειραιά και το 1994 την αφίσα για το Καρναβάλι του Πειραιά, το 1996 τους καταλόγους του Astir Palace και το 2000 το ημερολόγιο της ίδιας ξενοδοχειακής μονάδας. Το 2001 φιλοτέχνησε δύο τεύχη του περιοδικού «Αερόστατο» του υπουργείου Παιδείας και το 2004 το Ημερολόγιο Πειραιά με τα Ολυμπιακά Αθλήματα. ☉

Τα παιδιά ζωγραφίζουν για το περιβάλλον



Ολοκληρώθηκε ο πανελλήνιος διαγωνισμός ζωγραφικής της Παιδικής HELMEPA για το 2008, στον οποίο πήραν μέρος παιδιά - μέλη του προγράμματος, ηλικίας 5 έως 12 ετών. Το θέμα του διαγωνισμού, εμπνευσμένο όπως πάντα από μηνύματα των ιδίων των παιδιών, ήταν:

«Είμαστε το μέλλον, είμαστε η ζωή, βάζουμε σαν στόχο: Να σώσουμε τη Γη!»

Η τελική επιλογή των καλύτερων έργων έγινε, όπως και κάθε χρόνο, από το προεδρείο του συμβουλίου αντιπροσώ-

πων, που φέτος το απαρτίζουν παιδιά από την Κάλυμνο, τη Χίο και τη Θράκη. ☉

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!

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!



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



Top Ships. Safety-sealed.

Top Ship Inc. serves the world in the transportation of crude, oil products and dry bulk cargoes, safely, reliably and cost-effectively. We, in Top Ships Inc., pride ourselves in continually providing our clients with quality vessels maintained to the highest of international standards which safeguard the valuable cargoes we carry and protect the priceless environment we all share. Your world is our world and our future reward is your future satisfaction. Wherever you are, all points of the compass lead to Top Ships Inc.

THE
sky is
the limit!



TOP SHIPS INC.

www.topships.org