

• Η πορεία
της παγκόσμιας
ναυπηγοεπισκευαστικής
βιομηχανίας

ΦΑΚΕΛΟΣ Η διεθνής οικονομία στη δίνη του κυκλώνα

Η ναυτική οικογένεια
τοποθετείται
στην παρούσα κρίση

• **Ελληνικοί Λιμένες**
Απαντήσεις στις βολές
και τις καταγγελίες

• **Πειρατεία**
Κορυφώνεται
η διεθνής κινητοποίηση

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



int.

Top Ships. A Relationship of Value.

Top Ships Inc. serves the world in the transportation of crude, oil 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

NASDAQ
LISTED

1, Vassilissis Sofias str. & Megalou Alexandrou str., 151 24 Maroussi, Greece, Tel.: +30 210 8128 000, Fax: +30 210 6141 263, E-mail: ops@topships.org

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



Kapa Neema - Kapa Neema Plus

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

Featherlight can be stronger than any heavy weight



Kapa Neema



12 - strand dyneema construction

Kapa Neema Plus



12 - strand dyneema core + protection jacket

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

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

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

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

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



D. KORONAKIS S.A.

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

As big your vessel is...
As heavy your vessel is...
As bad /extreme conditions your vessel is facing...
Kapa Neema & Kapa Neema Plus is your best choice!



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:

ELOT 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. 302114

Original Approval: 15 October 2004

Current Certificate: 30 October 2007

Certificate Expires: 30 October 2010

Issued by: Michael Chrysopoulos S. 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

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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



08 Editorial

- 12** Επικαιρότητα: Η μεγάλη περιπέτεια της οικονομίας (πού θα φτάσει η αγορά;) Του Άλκη Κορρέ
- 16** «Βρισκόμαστε σε αντιπαράθεση με τις αποφάσεις του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας» δηλώνει ο αρμόδιος Επίτροπος Μεταφορών, Antonio Tajani
- 20** Πειρατεία: Δραστικά μέτρα για την πάταξη του φαινομένου
- 27** **ΦΑΚΕΛΟΣ** Η διεθνής οικονομία στη δίνη του κυκλώνα
- 28** Η πτώση της ναυλαγοράς έπιασε απροετοίμαστο το ναυτιλιακό κόσμο Του Γιάννη Παχούλη
- 30** Το χρηματοπιστωτικό «τσουνάμι» σάρωσε την παγκόσμια οικονομία (πιθανές επιπτώ-

σεις στη ναυτιλία)
Του Εμμανουήλ Καβουσανού

- 34** Η ναυτιλία ουδεμία ευθύνη φέρει για τις πρόσφατες εξελίξεις Του Γεωργίου Μπάνου
- 38** Τι απαντά η πλοιοκτησία για τη διεθνή οικονομική κρίση
- 42** Οι κανόνες για τη Νέα Οικονομία Του ευρωβουλευτή Μαργαρίτη Σχοινά
- 44** Το χρονικό μιας κατάρρευσης και η στρατηγική της αναμονής και της παρατήρησης Του Πέτρου Κεφαλονίτη
- 48** Φουρτούνες, αλλά... la vita e bella
- 50** **ΕΡΕΥΝΑ:** Παγκόσμια ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία Με την ευγενή χορηγία της KIMI S.A.

52 Ατυχώς οι ελληνικές κυβερνήσεις δεν επενδύουν αρκετά χρήματα στη ναυτιλιακή έρευνα Του Γεωργίου Γράτσου, Προέδρου NEE

54 Συνομιλούμε με τους τεχνικούς διευθυντές των εταιρειών: Delta Tankers, Eletson Corporation, Euronav Ship Management, Minoan Lines, Naftotrade Shipping & Commercial S.A., Tommaso Brothers Inc., Target Marine S.A.

63 Η νεοσυσταθείσα ομοσπονδία και τα προβλήματα της ναυπηγοεπισκευαστικής

ΑΦΙΕΡΩΜΑ: Λιμένες
66 Για την υλοποίηση των έργων στους λιμένες η προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων είναι απαραίτητη
Συνέντευξη του Γεωργίου Βλάχου, Γενικού γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του ΥΕΝΑΝΠ

72 Οι νέες επενδύσεις δίνουν τη δυνατότητα στο λιμάνι του Πειραιά να επεκτείνει την ενδοχώρα του
Συνέντευξη του Διονύση Μπεχράκη, Προέδρου του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά

78 Ο «ελεύθερος και δίκαιος ανταγωνισμός» Του Μιχάλη Σαρλή

82 ΟΛΠ - COSCO: Καλώς ήλθατε στο Καζίνο Του Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη

84 Εργασιακές σχέσεις και συνδικαλισμός στους ελληνικούς λιμένες: Μετά τις παραχωρήσεις, τι; Του Θάνου Πάλλη

88 Ο οργανωτικός και λειτουργικός εκσυγχρονισμός του ΟΛΒ Του Πέτρου Σούρλα, Προέδρου ΟΛΒ

90 Οι συζητήσεις για την περιβαλλοντολογική αλλαγή Του Αλεξάνδρου Καρκαντζού

94 Ναυτιλιακά Νέα

102 Παραναυτιλιακά

Ιδιοκτησία:
Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.
GRATIA
Publications

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

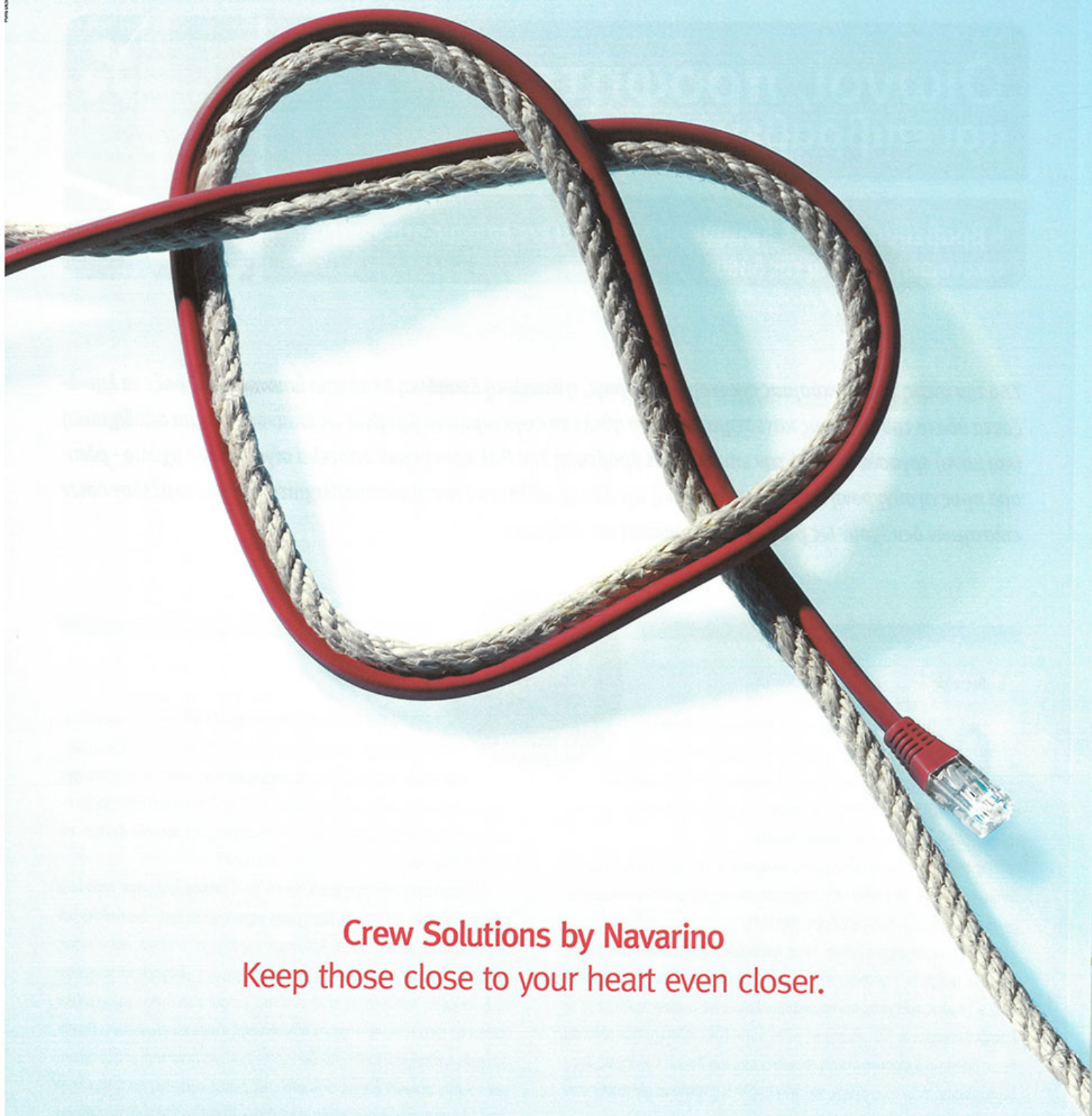
Ειδικό Συνεργάτες:
Απ. Δόμβρος
Άλκη Κορρέ
Γιώργος Μπάνος
Γιώργος Μακρή
Β. Τσελέντης
Χαρ. Ψαραύτης
Διεύθυνση Διαφήμισης:
Χρ. Καπάντας
Υπεύθυνη Διαφήμισης:
Δήμητρα Τσάκου
Φωτογραφία:
Γιώργος Γιαννακίης

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 οποιοδήποτε ανακριβεία που τυχόν έχει παρεισφρήσει. Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράγει, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



Crew Solutions by Navarino
Keep those close to your heart even closer.

Voice, Email and SMS solutions for crew

- Global rate, No Zones
- No Connection costs, No Start Up Fees
- No Extra or Hidden Cost
- No charge for ringing time, holding time or time spent for unsuccessful calls

 **navarino**



Οιωνοί, προφήτες και επιβραβεύσεις

Η βράβευση του Πολ Κρούγκμαν αποτελεί ένα ράπισμα στη σύγχρονη οικονομική πολιτική της Δύσης



Υπό την πίεση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, η Βασιλική Σουηδική Ακαδημία Επιστημών τάραξε τα λιμνάζοντα ύδατα του διεθνούς κατεστημένου, που ήθελε τα συγκεκριμένα βραβεία ως επαίνους για μια ακαδημαϊκή (και μόνο) εργασία σε αυτή την επιστήμη. Η βράβευση του Πολ Κρούγκμαν αποτελεί σίγουρα ένα σχόλιο - ράπισμα προς τη σύγχρονη οικονομική πολιτική της Δύσης, αλλά και ένα σημείο προβληματισμού για το μέλλον όσων επιστημών δεν έχουν ως βασικό παρονομαστή τον άνθρωπο.



Ο Πολ Κρούγκμαν, καθηγητής Οικονομικών και Διεθνών Σχέσεων στο πανεπιστήμιο Princeton, είναι ιδιαίτερα γνωστός στο ευρύ αναγνωστικό κοινό αφού είναι συνεπής αρθρογράφος στους New York Times, ενώ παράλληλα διατηρεί ένα επίκαιρο και ανατρεπτικό blog με οικονομικά και πολιτικά θέματα.

Για πολλούς η επιλογή του 55χρονου ανατρεπτικού επιστήμονα αποτέλεσε έκπληξη, καθώς το όνομά του δεν ήταν ανάμεσα σε εκείνα που φέρονταν ως υποψήφια, αν και είχε αναφερθεί πολλές φορές στο παρελθόν.

Όπως όμως αναφέρει ο διεθνής Τύπος, η παρούσα παγκόσμια οικονομική κρίση επηρέασε καθοριστικά την άποψη της Βασιλικής Σουηδικής Ακαδημίας Επιστημών. Ο Τζόζεφ Στίγκλιτς, καθηγητής στο πανεπιστήμιο Κολομβία, ο οποίος τιμήθηκε με το Νομπέλ Οικονομίας το 2001, επισήμανε μάλιστα στον Τύπο ότι «η κρίση θα οδηγήσει σε μια βαθιά και ουσιαστική αλλαγή της φιλοσοφίας των Νομπέλ Οικονομίας. Αντιλαμβανόμαστε πλέον ότι οι αγορές που δεν ελέγχονται μπορούν να οδηγήσουν στην καταστροφή».

Ο Πολ Κρούγκμαν υπήρξε τακτικός μελετητής και σχολιαστής της σύγχρονης αστυφιλίας καθώς και της δομής του σύγχρονου εμπορίου μεταξύ κρατών αλλά και ηπείρων. Τον απασχολούν ιδιαίτερα στο έργο του η γεωγραφική κατανομή της οικονομικής δραστηριότητας και οι επαναλαμβανόμενες συναλλαγματικές κρίσεις. Άξονες και συνιστώσες, που αφορούν ιδιαίτερα και την ποντοπόρο ναυτιλία.

Η βασική του τοποθέτηση εστιάζεται στο ότι οι οικονομίες κλίμακας αποτελούν το βασικό λόγο για τον οποίο οι βιομηχανικά ισχυρές χώρες έχουν ένα αειθαλές και διαρκές εμπόριο μεταξύ τους. Ο Κρούγκμαν παρατήρησε, εξάλλου, πως ο κύριος όγκος του παγκόσμιου εμπορίου δεν είναι μεταξύ χωρών με διαφορετική γεωγραφική ή κοινωνική ομοιομορφία, αλλά αντιθέτως μεταξύ χωρών που παρουσιάζουν ομοιότητες τόσο κοινωνικές όσο και πολιτισμικές ή ακόμα και γεωφυσικές. Πιο συγκεκριμένα, καταγράφεται από τον ίδιο λιγοστή εμπορική συναλλαγή μεταξύ αγροτικών και βιομηχανικών χωρών, αλλά αντιθέτως έχουμε αυξημένη εμπορική κίνηση μεταξύ βιομηχανικών χωρών που θα μπορούσαν κάλλιστα να παράγουν το εισαγόμενο προϊόν ακόμα και εντός των συνόρων τους. Η Σουηδική Ακαδημία Επιστημών ανα-

 **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 Kullinics 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

φέρθηκε επιπλέον και στο παράδειγμα της βιομηχανίας αυτοκινήτων της Σουηδίας, στην τεκμηρίωση της απόφασής της για τη βράβευση του ακαδημαϊκού.

Ο Κρούγκμαν έχει αναρωτηθεί για ποιο λόγο, λοιπόν, αγοράζουν οι βιομηχανικές χώρες αυτοκίνητα από άλλες βιομηχανικές χώρες. Αναφέρει στα παραδείγματά του τη Γερμανία και εξηγεί ότι ως κράτος δεν έχει κανένα φυσικό λόγο να παράγει αυτοκίνητα, αλλά κάποτε εξειδικεύτηκε στη συγκεκριμένη κατασκευή και η μετέπειτα αύξηση της παραγωγής της έφερε και αυξανόμενα οφέλη, καλύτερη ποιότητα και χαμηλότερο κόστος (οικονομία κλίμακας). Όταν μια χώρα, λοιπόν, κάνει μια μεγάλη επένδυση σε έναν κλάδο, μπορεί αυτός ο κλάδος -υπό σημαντικές προϋποθέσεις- να αποκτήσει τις απαραίτητες οικονομίες κλίμακας, με αποτέλεσμα η ανάπτυξή του να φτάσει σε διεθνή εμβέλεια. Όπως βέβαια επισημαίνεται από διάφορους μελετητές και αρθρογράφους, η συγκεκριμένη πολιτική - επένδυση, προκειμένου να είναι επιτυχής, απαιτεί ικανούς πολιτικούς ηγέτες, έμπειρους και καταρτισμένους μάντζερ, πάταξη της γραφειοκρατίας και της διαφθοράς, σημαντικά κεφάλαια, ξεκάθαρη εργατική νομοθεσία, αλλά και μεγάλο όγκο φιλοπρόδων εργατών, ανοιχτή πρόσβαση σε διεθνείς αγορές και σημαντικά μέσα για τη μεταφορά και τη διακίνησή τους. (Το φαινόμενο της ανάπτυξης των κορεατικών ναυπηγείων μπορεί ίσως, υπό αυτή τη θεώρηση, να αναλυθεί πιο συστηματικά και μεθοδικά.)



Με βασική αφετηρία την παραπάνω θεωρία, ο Κρούγκμαν απάντησε σε πολλές επίκαιρες ερωτήσεις. Αναφέρεται μάλιστα στην παγκοσμιοποίηση ως μια συνεχή μείωση μεταφορικών δαμών και κόστους, αλλά και καυτηριάζει την ανακατανομή της βιομηχανίας και του εισοδήματος μεταξύ χωρών. Ο Κρούγκμαν παρατηρεί επίσης ότι όταν τα μεταφορικά κόστη ελαχιστοποιούνται, ο πυρήνας (δηλαδή η βασική και κραταιά βιομηχανική ζώνη - περιοχή μια χώρας) χάνει το πλεονέκτημα της τοποθεσίας. Τότε τα εισοδήματα στον πυρήνα πέφτουν και συνεπακόλουθα ανεβαίνουν στην περιφέρεια.



Ο Αμερικανός επιστήμονας έχει, ως γνωστόν, εκτενώς καυτηριάζει και σχολιάσει τη σημερινή κατάσταση στην αμερικανική οικονομία αλλά και την παγκόσμια οικονομική κρίση. Έχει περιγράψει ως «ρώσικη ρουλέτα» τη στάση της αμερικανικής κυβέρνησης και επιμένει πως πρέπει άμεσα να ανακοινώσουμε ένα συντονισμένο σχέδιο σωτηρίας, διαφορετικά η παγκόσμια οικονομία θα γνωρίσει τη χειρότερη οικονομική ύφεση από τα χρόνια του κραχ του 1929. Εξάλλου, ο 55χρονος πανεπιστημιακός κατηγορήσε ευθέως την κυβέρνηση Μπους ότι λείπει ψέματα στον αμερικανικό λαό, ότι λειτουργεί ως «εκλεγμένη δικτατορία» και ότι οι οικονομικές πολιτικές της ανέτρεψαν ριζικά το status quo προς όφελος μιας παντοδύναμης μειοψηφίας. Εδώ



Ο Αμερικανός επιστήμονας έχει, ως γνωστόν, εκτενώς καυτηριάζει και σχολιάσει τη σημερινή κατάσταση στην αμερικανική οικονομία αλλά και την παγκόσμια οικονομική κρίση. Έχει περιγράψει ως «ρώσικη ρουλέτα» τη στάση της αμερικανικής κυβέρνησης.

μάλιστα και πολύ καιρό ήταν άγγελος πολλών «κακών οίωνων», ενώ εξέφραζε την απαισιοδοξία του και επέμενε ότι «το μέλλον μπορεί να είναι χειρότερο».



Ο Κρούγκμαν ως υπέρμαχος του κείνσιανισμού έχει καταφέρει με έναν απλό, κατανοητό και ανθρώπινο τρόπο να συγκινήσει πολλούς ερευνητές και μελετητές και έφερε την επιστήμη της Οικονομίας πιο κοντά στις νέες γενιές αλλά και στους αχρωμάτιστους συναδέλφους του ανά τον κόσμο. «Είναι όχι μόνον εξαιρετικός ακαδημαϊκός αλλά και πολύ ικανός στο να εξηγεί, όπως όλοι ξέρουμε», είπε ο πρόεδρος της Ακαδημίας.



Οι Σουηδοί ακαδημαϊκοί εξήγησαν ότι επέλεξαν τον Κρούγκμαν «επειδή ενοποίησε δύο διακριτά επιστημονικά πεδία, αυτά του διεθνούς εμπορίου και της οικονομικής γεωγραφίας, προκειμένου να εξηγήσει τις αρχές του ελεύθερου εμπορίου, την παγκοσμιοποίηση και την παγκόσμια τάση της αστεφιλίας». Η εργασία με την οποία έχει γίνει γνωστός ο Κρούγκμαν προσφέρει ένα νέο μοντέλο, κατά το οποίο εταιρείες και χώρες παράγουν και συναλλάσσονται σύμφωνα με οικονομίες κλίμακας.

Το βραβείο Οικονομίας είναι το τελευταίο από τα έξι βραβεία Νομπέλ για το 2008 και θεσπίστηκε από τη σουηδική κεντρική τράπεζα στη μνήμη του Άλφρεντ Νομπέλ, δε συγκαταλέγεται σε αυτά που είχε ορίσει στη διαθήκη του ο ίδιος ο Νομπέλ, αλλά ξεκίνησε το 1968. Σήμερα συνοδεύεται από το ποσό των 1,4 εκατ. δολαρίων. ●

Ηλίας Μπίσιος



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

Η μεγάλη περιπέτεια της Οικονομίας (πού θα φτάσει η αγορά;)

Τα διαβάσαμε εδώ και περίπου ένα χρόνο για τις δυσκολίες που αντιμετώπιζαν στην Αμερική εξαιτίας κρίσης στα στεγαστικά δάνεια και κανένας μας δεν έδινε την παραμικρή σημασία, μια και νομίζαμε ότι αυτό θα αποτελούσε ένα τοπικό φαινόμενο. Στην πράξη ανακαλύψαμε ότι η παγκοσμιοποιημένη οικονομία, όχι μόνο το μετέφερε στην Ευρώπη, αλλά και στην πόρτα του κάθε κράτους στα Βαλκάνια.



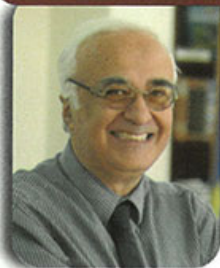
Από τις συντονισμένες κινήσεις των κεντρικών τραπεζών καταλάβαμε ότι φθάσαμε κοντά στο όριο της κατάρρευσης του διεθνούς χρηματοπιστωτικού συστήματος μέσα από ένα συνδυασμό έλλειψης ρευστότητας, έλλειψης διατραπεζικής εμπιστοσύνης και χρηματιστηριακής καθίζησης. Είδαμε για πρώτη φορά μετά από πολλά χρόνια κατασχέσεις καταθέσεων ιδιωτών από τις Αρχές μιας χώρας, κάνοντας χρήση αντιτρομοκρατικής νομοθεσίας, για να εξασφαλίσει δικές της καταθέσεις σε τράπεζες της πρώτης χώρας που κατέρρευσαν. Είναι ίσως η αρχή εμπειριών τέτοιου είδους, οι οποίες καταρρακώνουν την τραπεζική πίστη και δημιουργούν σοβαρά κοινωνικά προβλήματα.

Στο ναυτιλιακό χώρο, που περίμενε μια κάμψη, η κρίση εμπιστοσύνης μεταξύ των τραπεζών γρήγορα έλαβε τη μορφή συναλλακτικής άρνησης, η οποία ε-

πηρέασε άμεσα τον αριθμό αγοραπωλησιών φορτίων στο διεθνές εμπόριο. Ως γνωστόν, κανένα φορτίο δε μεταφέρεται αν προηγούμενως δεν πωληθεί. Αυτές οι εξελίξεις δεν επηρέασαν κατά τον ίδιο τρόπο όλες τις αγορές. Τα υγρά φορτία, με το χαρακτηριστικά μικρότερο αριθμό ναυλωτών, δεν επηρεάστηκαν πολύ, σε αντίθεση με τα στερεά φορτία που κατά τα φαινόμενα ο πολύ μεγάλος αριθμός ναυλωτών συμπορεύτηκε με μίαν αντίστοιχα μεγάλη ανησυχία από την πλευρά των τραπεζών.

Ο άλλος χώρος που χαρακτηρίστηκε από έντονα αρνητική κινητικότητα ήταν ο χώρος των ναυπηγήσεων. Οι τράπεζες ξανά έχουν τον πρωταγωνιστικό ρόλο, διακηρύσσοντας προς πάσα κατεύθυνση ότι μόνο ένα κομμάτι από τις παραγγελίες που έχουν ήδη τοποθετηθεί θα υλοποιηθεί, ενώ οι υπόλοιπες θα ακυρωθούν. Οι ακυρώσεις παραγγελιών για πλοία σε πολλές περιπτώσεις κοστίζουν ακριβά, ιδιαίτερα όταν έχουν παρα-

Του Άλκη Κορρέ*





γελθεί ακριβά μηχανήματα και εξοπλισμός με μαζικές παραγγελίες, και οι ακυρώσεις ανατρέπουν εμπορικές συμφωνίες και εκπτώσεις. Κατά συνέπεια, θεωρείται βέβαιο ότι κάποιες από αυτές τις ακυρώσεις παραγγελιών θα είναι επώδυνες για την πλευρά που προέβη στην κίνηση.

Η κατάσταση όπως έχει πλέον διαμορφωθεί δημιουργεί εύλογα ερωτήματα πού θα φθάσει η αγορά. Ποια πλοία θα ναυλώνονται στην ελεύθερη αγορά όταν ο προσφερόμενος ναύλος δε φθάνει ούτε για τα πετρώλαια. Προφανώς κανένα, οπότε τα μόνα διακινούμενα φορτία θα είναι εκείνα που θα εξασφαλίζουν στα πλοία προοπτικές επιβίωσης και όχι συσσώρευσης ζημιών. Επί του παρόντος, πάντως, υπάρχουν πολλές αναφορές σε ναυλώσεις, οι οποίες δεν καλύπτουν καλά καλά τα τρέχοντα έξοδα του πλοίου. **Πολλοί θα πουν ότι αυτή είναι η εκδίκηση των ναυλωτών, οι οποίοι επί μια πενταετία έχουν πληρώσει χρυσή τη νύφη των υψηλών ναύλων, όμως η συγκεκριμένη κατάσταση που έχει άμεση σχέση με τις μεσολαβούσες για την αγοραπωλησία φορτίου τράπεζες, δεν εξυπηρετεί κανέναν, ούτε βεβαίως τους ναυλωτές.**

Η ποιότητα της διαχείρισης καθίσταται πλέον παράγοντας επιβίωσης στο ναυτιλιακό χώρο για όσες εταιρείες, και αυτές είναι πολλές, δεν είναι ήδη τελειωμένες από υπερεπενδύσεις σε υψηλές τιμές. Το ζητούμενο είναι η συγκράτηση των εξόδων, στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό, η διαχείριση της χωρητικότητας και του ρευστού. **Η διαχείριση της χωρητικότητας περιλαμβάνει αποφάσεις για αγορά/πώληση πλοίων, απασχόληση/παροπλισμό ή πώληση προς διάλυση. Η διαχείριση της ρευστότητας συμπεριλαμβάνει σύνθετες αποφάσεις πληρωμών έναντι λογαριασμού σε πιστωτές, την αναζήτηση πρόσθετων πηγών χρημάτων και τη διαχείριση δανείων.**

Δυστυχώς, όλες οι παραπάνω δράσεις συνήθως συγκεντρώνονται σε ένα άτομο στις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες με αποτέλεσμα πολλές σημαντικές αποφάσεις για το μέλλον της εταιρείας να λαμβάνονται με συνοπτικές διαδικασίες και υπό καθεστώς πίεσης. Χαρακτηριστική είναι η σύγχυση που συχνά απαντά ως προς την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων: Μικρά πιεστικά προβλήματα εμφανίζονται να απολαμβάνουν προτεραιότητας έναντι μεγάλων και καθοριστικών, τα οποία λόγω της περιπλοκότητάς τους αναβάλλονται ή σπρώχνονται κά-



“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



«Η θεοποίηση της παγκοσμιοποίησης από κάποιους αποδεικνύεται πρόωρη, έχοντας δει μέχρι στιγμής μόνο τα πλεονεκτήματα αυτής της διαδικασίας. Η παγκοσμιοποίηση έρχεται τώρα από μόνη της να μας θυμίσει ότι μπορεί να έχει και σοβαρά μειονεκτήματα...»

τω απ' το χαλί. Η κατάσταση γίνεται πολύ σοβαρότερη σάκας η κακή συγκυρία συμπίπτει με αλλαγή της ηγεσίας της επιχείρησης -ένας μόνιμος πονοκέφαλος στις οικογενειακές επιχειρήσεις- με αποτέλεσμα να υπεισέρχονται και άλλοι παράγοντες όπως π.χ. η απειρία, η περιορισμένη αντίληψη του αντικείμενου και οι εσωτερικές έριδες.

Είναι η πρώτη φορά στην ιστορία που ναυτιλιακή κρίση μεγάλου μεγέθους βρίσκει την ελληνική εμπορική ναυτιλία με τόσες παραγγελίες νέων πλοίων. Αυτό σημαίνει ότι αυτή τη φορά θα υπάρξουν θύματα μεταξύ των εταιρειών και πολλές αλλαγές στο ιδιοκτησιακό καθεστώς νέων πλοίων. Δεν είναι μυστικό πως ένας μεγάλος αριθμός εταιρειών στον Πειραιά που έδειξαν αυτοσυγκράτηση ως προς την επέκταση κατά την περίοδο υψηλών ναύλων, περιμένει την αγορά να πιάσει πάτο για να αρχίσουν να αγοράζουν μικρής ηλικίας πλοία σε φθηνές τιμές. Για την ώρα, αυτό δεν έχει συμβεί, αλλά όλα δείχνουν ότι είναι ζήτημα εβδομάδων να ξεκινήσει. Με το που ξεκινάει αυτή η φάση όμως, αρχίζει να δημιουργείται ένα ευρύτερο πρόβλημα, αυτό της επάρκειας των εξασφαλίσεων των υφιστάμενων δανείων. Οι χαμηλότερες τιμές πωλήσεων πλοίων θέτουν ζήτημα επάρκειας των εξασφαλίσεων, δηλαδή κυρίως των υποθηκών, ως προς τη δανειοδότηση τράπεζα, η οποία θα πείσει για πρόσθετες εξασφαλίσεις.

Η μείωση στις αξίες των πλοίων για τις οποίες οι πρώτες ενδείξεις φανερώνουν σοβαρές υποτιμητικές τάσεις στα φορτηγά, είναι κάτι που όλοι προσπαθούν να αποφύγουν διότι δημιουργεί προβλήματα σε όλους, αγοραστές και πωλητές, διότι εμβάλλει ερωτήματα για την επικαιρότητα των αξιό-

λογήσεων των πλοίων. Το πρόβλημα αυτό θίγει περισσότερο τους ιδιοκτήτες καινούργιων πλοίων και κατά προέκταση εταιρείες που εκ των πραγμάτων είναι υποχρεωμένες στην καταβολή μερίσματος. Από την άλλη πλευρά, πολλές φορές εν μέσω κρίσης οι πωλητές δεν είναι οι ιδιοκτήτες των πλοίων, αλλά οι τράπεζες που τα κατάσχασαν.

Είχαμε πει και παλαιότερα, και αποτελεί γεγονός αναμφισβήτητο, ότι το οικονομικό μας σύστημα δεν έχει σχεδιαστεί για πλήρως απελευθερωμένη παγκόσμια οικονομία, με συνέπεια να μην υπάρχουν σήμερα οι αναγκαίοι μηχανισμοί ελέγχου και οι επαρκείς δικλίδες ασφαλείας. Αν προστεθούν σ' αυτά τα μείον οι σορτάκηδες, τα hedge funds και οι λοιποί εταιρικοί κερδοσκόποι, έχουμε στα χέρια μας μια κατάσταση της οποίας η εκτόνωση ίσως υπερβαίνει τις γνώσεις οιαδήποτε πάνω στον πλανήτη. Χαρακτηριστική ήταν η εμφάνιση του Alan Greenspan πριν από μερικές ημέρες, ο οποίος μας είπε ότι ορισμένες παραδοχές που θεωρούσαμε δεδομένες στο παρελθόν, απλά δεν ενισχύουν πλέον. **Από την άλλη πλευρά, όπως μας λένε πληροφορίες από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το ζήτημα επείγει διότι οι σημερινές ζημιές, αν δε γίνει σωστός χειρισμός άμεσα, θα πολλαπλασιαστούν.**

Η θεοποίηση της παγκοσμιοποίησης από κάποιους αποδεικνύεται πρόωρη, έχοντας δει μέχρι στιγμής μόνο τα πλεονεκτήματα αυτής της διαδικασίας. Η παγκοσμιοποίηση έρχεται τώρα από μόνη της να μας θυμίσει ότι μπορεί να έχει και σοβαρά μειονεκτήματα που για την αντιμετώπισή τους χρειάζονται νέα πλαίσια και θεσμοί, περί της φύσης των οποίων όμως και επί του παρόντος γνωρίζουμε ελάχιστα. Αυτό που γνωρίζουμε είναι ότι τα κλασικά εργαλεία διαχείρισης της οικονομίας βάσει των οποίων μέχρι σήμερα ασκείται η οικονομική πολιτική, έχουν πλέον περιορισμένη εφαρμογή και μειωμένη αποτελεσματικότητα, με συνέπεια να εμφανίζονται παράδοξα αποτελέσματα -όπως για παράδειγμα αύξηση της ισοτιμίας του νομίσματος προς άλλα νομίσματα, μετά από μείωση του επιτοκίου- και αυξημένη αβεβαιότητα ως προς τους ακολουθητέους χειρισμούς.

Υπομονή, λοιπόν, μέχρι οι νέοι μαθητευόμενοι μάγοι της διαχείρισης της διεθνούς οικονομίας αρχίσουν να αισθάνονται αυτοπεποίθηση. Έως τώρα είχαμε μόνο πτωχεύσεις εταιρειών, τώρα πλέον εμφανίζεται στο προσκήνιο μετά από πολλά χρόνια το ενδεχόμενο πτώχευσης κρατών. ●

*Ο δρ Κορρές διδάσκει Διεθνή Ναυτιλιακή Πολιτική στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου και είναι πρόεδρος της Ένωσης Ναυτιλιακών Οικονομολόγων Ελλάδος.

**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

«Βρισκόμαστε σε αντιπαράθεση με τις αποφάσεις του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας»

δηλώνει ο αρμόδιος Επίτροπος για τις Μεταφορές, Antonio Tajani

Με αφορμή την αύξηση των ναυτικών ατυχημάτων στις ευρωπαϊκές θάλασσες, η ευρωβουλευτής της Ν.Δ. Μ. Παναγιωτοπούλου - Κασσιώτου ζήτησε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αξιολογήσει τις επιπτώσεις στην ευρωπαϊκή ναυτιλιακή δραστηριότητα από πιθανά ευρωπαϊκά νομοθετικά μέτρα σε θέματα ασφαλείας της ναυσιπλοΐας, που θα επικαλύπτουν τους έως σήμερα ομοιόμορφους διεθνείς κανόνες.



Στην ερώτησή της, η Ελληνίδα ευρωβουλευτής ανέφερε συγκεκριμένα: «Σε μια περίοδο που οι Ευρωπαίοι πολίτες είναι ιδιαίτερα ευαίσθητοι στα κυριαρχικά δικαιώματα του κράτους τους, η επιδιωκόμενη θεμελίωση αποκλειστικής κοινοτικής αρμοδιότητας και οι νέες εξουσίες της Ευ. Επιτροπής σε έναν τομέα μεγάλης οικονομικής εντάσεως, όπως εκείνος της ναυτιλίας, δε θα ζημιώσουν το σύνολο;» ρώτησε η ευρωβουλευτής.

«Οι προτάσεις της Επιτροπής συνοδεύονται πάντα από εκτίμηση αντίκτυπου. Αυτό συνέβη και για τις προτάσεις του 3ου πακέτου για τη θαλάσσια ασφάλεια το Νοέμβριο του 2005. Οι προτάσεις της Επιτροπής στον τομέα αυτό λαμβάνουν ιδιαίτερα υπόψη τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις. Στις περισσότερες των περιπτώσεων, οι νομοθετικές προτάσεις έχουν στόχο να καλέσουν τα κράτη-μέλη να επικυρώσουν τις συμβάσεις ή να τις εφαρμόσουν εντός της Κοινότητας. Αυτό, σε καμία περίπτωση, δε συμβαίνει επειδή επιδιώκουμε να αποκτήσουμε νέες αρμοδιότητες. Θα ήθελα να φωτίσω μια διαδεδομένη παρεξήγηση: Η Κοινότητα διαθέτει ήδη τις αναγκαίες αρμοδιότητες για την ασφάλεια στη θάλασσα εντός του πλαισίου κοινοτικής πολιτικής για τις μεταφορές. Είναι αναπόφευκτο, όταν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο νομοθετούν, να μειώνεται η ικανότητα των κρατών-μελών να ενεργούν μεμονωμένα σε διεθνές επίπεδο. Αυτό δε γίνεται προς ζημία των. Πολλώ μάλλον δυναμώνεται η συλλογική επιρροή μας εντός της διεθνούς κοινότητας, αυξάνοντας με τον τρόπο αυτό το επίπεδο της προστασίας των πολιτών και του περιβάλλοντος. Ορισμένες φορές η Ευρώπη οφείλει απλώς να

λαμβάνει την πρωτοβουλία.

Ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας δημιουργεί προβλήματα. Δεν μπορούμε πάντοτε να αποφασίζουμε μόνοι. Υπάρχουν αρμοδιότητες που δεν αφορούν την Ευρώπη και για το λόγο αυτόν είναι απαραίτητη μια συνεχής αντιπαράθεση με αυτόν τον Οργανισμό, αφού στις θάλασσές μας πλέον σκάφη με σημαία τρίτων χωρών. Με τη νέα νομοθετική πρόταση για την ασφάλεια της θάλασσας, η Επιτροπή στοχεύει να επανορθώσει τη διεθνή διάσταση των θαλάσσιων μεταφορών, η οποία απαιτεί συνολικές λύσεις που λαμβάνουν υπόψη τους περιορισμούς του συνολικού νομοθετικού πλαισίου. Η κοινοτική δραστηριότητα είναι η συγκεκριμένη έκφραση της δύναμης και της συλλογικής εργασίας των κρατών-μελών. Δεν είναι επιβολή που έρχεται από εξωτερικούς παράγοντες και είναι αντίθετη με τα συμφέροντά τους. Χάρη στις δικές μας και τις δικές σας προσπάθειες (Ευ. Επιτροπής και Ευ. Κοινοβουλίου), η παρουσία σκαφών που δεν ακολουθούν τα ισχύοντα πρότυπα, μειώθηκε σημαντικά εντός των ευρωπαϊκών υδάτων. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να ακολουθεί μια ισορροπημένη διαδραστική πολιτική έχοντας ως κύριο στόχο την προστασία της ζωής



Οι δηλώσεις του Επιτρόπου Μεταφορών

Ο αρμόδιος για τις Μεταφορές Antonio Tajani, έδωσε προφορικά την εξής απάντηση:

και της επιβίωσης των πολιτών μας. Η εναρμόνιση του δικαίου της θάλασσας με το διεθνές πλαίσιο παρουσιάζει προβλήματα και βρισκόμαστε πάντα σε αντιπαράθεση με τις αποφάσεις του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας. Ευτυχώς, η Ευρώπη είναι πολλές φορές πρωταγωνίστρια και ο Διεθνής Οργανισμός ακολουθεί.

Επαναλαμβάνω πως η πρόθεσή μας δεν είναι να μειώσουμε τα δικαιώματα των κρατών-μελών, αλλά να αναζητήσουμε μια εναρμόνιση που θα μπορούσε να δώσει γρήγορες και δυνατές απαντήσεις στους πολίτες της Ε.Ε.».

Αναφερόμενη στις πρόσφατες δηλώσεις του Ιταλού επιτρόπου

η αντιπρόεδρος του Ε.Κ. Ρόδη Κράτσα σε ερώτηση των «Ναυτικών Χρονικών» επισήμανε ότι η γενικότερη πολιτική της Επιτροπής είναι γνωστή. Εντούτοις, συμπλήρωσε, η πολιτική της Ε.Ε. δεν εξαρτάται μόνο από τις προτάσεις της Επιτροπής αλλά και από τις τοποθετήσεις και των υπόλοιπων θεσμικών οργάνων. «Τα θέματα της ναυτιλίας είναι ιδιαίτερα εξειδικευμένα και απαιτούν μεγάλη τεχνογνωσία και εμπειρία προκειμένου να αναλυθούν και να οδηγήσουν σε νέες και ορθές νομοθεσίες. Χωρίς ειδικές μέλτες οποιαδήποτε νομοθετική ρύθμιση μπορεί να οδηγήσει τελικά σε απρό-

σμενα αποτελέσματα» εξήγησε η Ελληνίδα ευρωβουλευτής, μέλος της επιτροπής μεταφορών του Ε.Κ..

Αναφορικά μάλιστα με την ολοκλήρωση των νομοθετικών προτάσεων

που αφορούν τις νέες οδηγίες που θα συμπληρώνουν την τρίτη δέσμη μέτρων για τη ναυτιλία, η κυρία Κράτσα ήταν ιδιαίτερα αισιόδοξη: Οι αιρετοί της Ευρώπης, μας επισήμανε ότι έχουν αντιληφθεί πως οι σπασμωδικές και μεμονωμένες νομοθεσίες δεν ωφελούν.

Πολλοί μάλιστα εξ αυτών έχουν αντιληφθεί ότι οι προηγούμενες ευρωπαϊκές νομοθεσίες που «ξεπερνούσαν» τις διεθνείς πρακτικές και νομοθεσίες σε πολλές περιπτώσεις ήταν εσφαλμένες και ανούσιες. «Πολλοί τώρα αντιλαμβάνονται ότι στο παρελθόν τρέξαμε παραπάνω απ' ό,τι έπρεπε, χωρίς κανένα επιπλέον όφελος ή αποτέλεσμα» μας ανέφερε χαρακτηριστικά. Η αντιπρόεδρος ήταν πάντως ιδιαίτερα αισιόδοξη και για τη

στάση του Συμβουλίου υπουργών Μεταφορών, που σε αντίθεση με τον Ιταλό επίτροπο φαίνεται να τηρεί πλέον μια πιο συναινετική στάση. ☉



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

 **METALLOVIOTECHNIKI A.B.E.E.**
Βιομηχανικά και Ναυτιλιακά Ανταλλακτικά





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*

Πειρατεία

Δραστικά μέτρα για την πάταξη του φαινομένου

Μετά την πρόσφατη κατάληψη από Σομαλούς πειρατές του ουκρανικού πλοίου «Faïna» και την ομηρία των 21 μελών του πληρώματός του, η ανησυχία για τη σύνδεση των πειρατών της Σομαλίας με ισλαμιστές εξτρεμιστές ή ακόμη και με την Αλ Κάιντα υπήρξε ιδιαίτερα έντονη στις δυτικές κυβερνήσεις. Οι πειρατές ζήτησαν ως λύτρα το ποσόν των 20 εκατ. δολαρίων, απειλώντας μάλιστα ότι θα δώσουν μάχη μέχρι θανάτου εάν επιχειρηθεί στρατιωτική δράση για την ανακατάληψη του πλοίου. Το «Faïna» μετέφερε 33 ρωσικής κατασκευής άρματα μάχης τύπου T-72, θωρακισμένα οχήματα μεταφοράς προσωπικού και πυρομαχικά, αξίας 30 εκατομμυρίων δολαρίων.



Το πλοίο, υπό σημαία Μπελίζ, είχε προορισμό το κενωτικό λιμάνι της Μομπάσα και θα παρέδιδε τα όπλα μάχης στις κενωτικές Ένοπλες Δυνάμεις. Ωστόσο, εκπρόσωπος του αμερικανικού Πολεμικού Ναυτικού υποστήριξε ότι το φορτίο του πλοίου δεν κατευθυνόταν στην Κένυα αλλά σε άγνωστους αγοραστές στο Σουδάν.

■ Οργή των υπερδυνάμεων - εμπλοκή του NATO

Η πειρατεία του «Faïna» κατάφερε να προκαλέσει την οργή των δύο υπερδυνάμεων του πλανήτη: Των ΗΠΑ και Ρωσίας. Μάλιστα, η κυβέρνηση της Μόσχας δημοσιοποίησε την απόφασή της, δηλαδή να μη μείνει άλλο αμέτοχη στη νέα μορφή τρομοκρατίας, την πειρατεία.

Στη συνέχεια, οι διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί όπως το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο, η Διεθνής Ναυτική Ομοσπονδία, BIMCO, οι Intercargo, Intertanko, η Διεθνής Ομοσπονδία Μεταφορών (ITF), ζήτησαν από το γενικό γραμματέα του IMO, Ευ. Μητρόπουλο, να εξασφαλίσει την υποστήριξη των Ηνωμένων Εθνών για αυξημένη παρουσία ναυτικών πολεμικών δυνάμεων στην εν λόγω περιοχή, προκειμένου να προστατευθούν οι ζωές των ναυτικών και επιβατών, καθώς και τα πλοία με τα φορτία τους.

Η διεθνής κινητοποίηση κορυφώθηκε στην πρόσφατη άτυπη σύνοδο των υπουργών Άμυνας του NATO, όπου αποφασίστηκε η αποστολή πολεμικών πλοίων ανοικτά της Σομαλίας.

Σύμφωνα με πληροφορίες του αθηναϊκού ημερήσιου Τύπου, τα «NATOϊκά πλοία» θα συνοδεύουν τα πλοία των Ηνωμένων Εθνών που μεταφέρουν ανθρωπιστική βοήθεια στη Σομαλία και θα εκτελούν περιπολίες για να αποτρέπουν πειρατικές επιθέσεις σε άλλα σκάφη. Αντιτορπικά από την Ιταλία και τις Ηνωμένες Πολιτείες, φρεγάτες από τη Γερμανία, την Ελλάδα, την Τουρκία και τη Βρετανία, καθώς και ένα γερμανικό βοηθητικό αποτελούν την αποστολή του NATO».

Στις 22 Οκτωβρίου ο εκπρόσωπος του NATO Τζέιμς Απατουράι δήλωσε σε συνέντευξη Τύπου προς τα διεθνή μέσα ενημέρωσης ότι η ναυτική δύναμη

κατά της πειρατείας θα καταπλεύσει στ' ανοικτά της Σομαλίας εντός των προσεχών ημερών με σαφείς εντολές για το πώς θα χειριστεί τους πειρατές των ανοικτών θαλασσών. «Θα φθάσουν τις επόμενες ημέρες», τόνισε ο εκπρόσωπος και πρόσθεσε πως «θα έχουν τους κανόνες εμπλοκής που χρειάζονται, θα γνωρίζουν επακριβώς αυτά που θα πρέπει να κάνουν και πώς θα πρέπει να τα κάνουν».

Παράλληλα ο διοικητής της δύναμης, Αμερικανός ναύαρχος Μαρκ Φιτζέραλντ, δήλωσε στους δημοσιογράφους πως η Συμμαχία δεν του έχει δώσει οδηγίες για ένοπλη εμπλοκή.

Τουλάχιστον δέκα ευρωπαϊκές χώρες (Βέλγιο, Κύπρος, Γαλλία, Γερμανία, Λιθουανία, Ολλανδία, Ισπανία, Σουηδία και πιθανόν η Βρετανία) έχουν συμφωνήσει να λάβουν μέρος στην επιχείρηση στα ανοικτά της Σομαλίας.

Βασική αιτία της πρωτοβουλίας ήταν η έκκληση του Σομαλού προέδρου, Αμπντούλαχί Γιουσούφ Αχμέντ, προς τους Σομαλούς, αλλά και τη διεθνή κοινότητα, να παρέμβουν για να αντιμετωπίσουν τα αυξανόμενα κρούσματα πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της χώρας του.

■ Το πιο επικίνδυνο θαλάσσιο πέρασμα του κόσμου

Ο κόλπος του Άντεν, τα νερά του οποίου συνδέουν την Ερυθρά Θάλασσα με τον Ινδικό Ωκεανό στο Κέρας της Αφρικής, είναι μία από τις πιο πολυσύχναστες θαλάσσιες περιοχές του πλανήτη. Από εκεί περνούν κάθε χρόνο περίπου 20.000 πλοία, ενώ κάθε ημέρα μεταφέρονται 3,3 εκατ. βαρέλια αργού πετρελαίου, ποσότητα ίση με το 4% της παγκόσμιας ζήτησης. Από αυτόν το θαλάσσιο δρόμο περνούν τα πλοία βγαίνοντας από την Ερυθρά προς Ινδίες, Κίνα, Ιαπωνία αλλά και προς τον Περσικό Κόλπο. Είναι όμως και το πιο επικίνδυνο θαλάσσιο πέρασμα στον κόσμο. Και αυτό εξαιτίας της ανεξέλεγκτης δράσης των Σομαλών πειρατών.

■ Πρώην ψαράδες, νυν φρουροί της χώρας

Αν και οι σύγχρονοι πειρατές αυτοαποκαλούνται «φρουροί των ακτών της χώρας», υποστηρίζοντας μάλιστα ότι επιτελούν και κοινωνικό έργο, λυμαίνονται κυριολεκτικά τα 3.300 χιλιόμετρα της ακτογραμμής βασιζόμενοι στην αδυναμία της κυβέρνησης και στην εμφύλια σύρραξη που επικρατεί εδώ και χρόνια στη Σομαλία. Σε εκτενή ανάλυσή του γύρω από το φαινόμενο της πειρατείας,

το αμερικανικό περιοδικό News Week υποστηρίζει ότι η έξαρση που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια οφείλεται εν πολλοίς στην απόφαση της κυβέρνησης Μπους, η οποία υποστήριξε την εισβολή της Αιθιοπίας στη Σομαλία, το Δεκέμβριο του 2006, έχοντας στόχο τον περιορισμό των ισλαμιστών. Πράγματι οι ισλαμιστές ανατράπηκαν και στην εξουσία αναρριχήθηκε η σημερινή, προσωρινή κυβέρνηση, υπό την αιγίδα του ΟΗΕ.

Το έδαφος πλέον ήταν πρόσφορο για τους μοντέρνους πειρατές, οι οποίοι ενέτειναν το επικερδές κυνήγι εναντίον των πάντων. Από «κούρσεμα» ιστιοφόρου μέχρι oil tankers. Χαρακτηριστική περίπτωση είναι αυτή της 17ης Μαΐου όταν κατέλαβαν το φορτηγό πλοίο με ιορδανική σημαία «Victoria», που μετέφερε 4.200 τόνους ζάχαρης, την οποία είχε δωρίσει η κυβέρνηση της Δανίας στη Σομαλία!

Το ολέθριο κυνήγι τους υπολογίζεται ότι αποφέρει από 10.000 μέχρι 30.000 δολάρια ετησίως στον κάθε πειρατή, ενώ τα λύτρα που συγκεντρώνονται -σύμφωνα με την αρμόδια υπηρεσία του ΟΗΕ- ξεπερνούν τα 100 εκατομμύρια δολάρια το χρόνο.

■ Ποιο είναι το «προφίλ» των πειρατών;

Στην πειρατεία υπολογίζεται ότι εμπλέκονται περισσότεροι από 1.200 Σομαλοί, οι οποίοι ανήκουν σε τουλάχιστον 6 συμμορίες. Συχνά οι πειρατές έχουν λάβει στρατιωτική εκπαίδευση εντός των διαφόρων ενόπλων ομάδων που δρουν στη χώρα. Επί το πλείστον, είναι ντυμένοι με στρατιωτικά ρούχα, ενώ φέρουν βαρύ οπλισμό όπως αυτόματα όπλα, χειροβομβίδες, ακόμη και ρουκετοβόλα. Συνήθως δρουν προσεγγίζοντας το στόχο τους με ταχύπλοα σκάφη και εξουδετερώνουν τα μέλη του πληρώματος, πετώντας εναντίον τους χειροβομβίδες. Στη συνέχεια, οπλισμένοι με αυτόματα όπλα, ανεβαίνουν στο πλοίο και απειλούν τους ναύτες χωρίς να διστάσουν να πυροβολήσουν αν κάποιος τους παρακούσει. Πλησιάζουν το στόχο τους με «πλοία-βάσεις», τα οποία -σύμφωνα με μαρτυρίες- είναι μηχανότρατες, ρωσικής κατασκευής, ενώ διαθέτουν και ένα ρυμουλκό σκάφος για να μεταφέρουν τη «λεία» τους στο Εϊλ, ένα λιμάνι όπου βασιλεύει η ανομία.

Οι πειρατές διαθέτουν άκρως υψηλή οργάνωση. Δρουν χωρισμένοι σε ομάδες ενώ διαθέτουν και... εκπρόσωπο Τύπου, τον Σουγκούλ Αλί. Ο Αλί στην κατάληψη του ουκρανικού πλοίου «Faina» μίλησε σε δημοσιογράφο των «New York Times» δηλώνοντας, μεταξύ άλλων, ότι έγιναν πειρατές για «να ελέγχουν τα χωρικά



τους ύδατα» και «πραγματικοί πειρατές είναι αυτοί που μεταφέρουν όπλα στα χωρικά ύδατα της Σομαλίας και αυτοί είναι που αξίζουν να διωχθούν». Σύμφωνα με τον Σουγκούλ Αλί, οι πειρατικές ομάδες ονομάζονται «Φρουροί των Ακτών της Κεντρικής Περιφέρειας».



Ο πρόεδρος της Σομαλίας Αμπντούλαχί Γιουσούφ Αχμέντ



■ Τι λένε οι αριθμοί για τα κρούσματα της πειρατείας

Σύμφωνα με τον αρμόδιο οργανισμό του ΟΗΕ, το 2008 ο αριθμός των πλοίων που έπεσαν στα χέρια των πειρατών φτάνει, μέχρι σήμερα, τα 24 στη Σομαλία ενώ άλλα 18 περιστατικά έχουν σημειωθεί στη Νιγηρία.

Γενικότερα, για τα περιστατικά πειρατειών που σημειώθηκαν από το 2006 έως σήμερα οι αριθμοί διίστανται και τους δημοσιεύουμε με κάθε επιφύλαξη.

Ορισμένες πηγές αναφέρουν πως το 2006 σημειώθηκαν 239 επιθέσεις, οι οποίες το 2007 αυξήθηκαν κατά 10% και κατά 20% το 2008. Σε αυτούς τους υπολογισμούς η αυστραλιανή κυβέρνηση δηλώνει ότι ο αληθινός αριθμός των πειρατειών είναι κατά

2.000 % υψηλότερος, ενώ το ετήσιο κόστος ανέρχεται παγκοσμίως μεταξύ 13 και 16 δισεκατομμυρίων δολαρίων!

■ Επιθέσεις σε ελληνόκτητα πλοία

Στα χέρια των πειρατών πέφτουν συχνά πλοία ελληνικών συμφερόντων με πιο πρόσφατες τις περιπτώσεις των πλοίων «Centauri» και «Captain

Stephanos». Σύμφωνα με τον ελληνικό ημερήσιο Τύπο, το «Centauri» ήταν το 13ο ελληνόκτητο πλοίο που δεχόταν πειρατική επίθεση τους τελευταίους δύο μήνες, αλλά ο μακρύς κατάλογος συνεχίζεται και το τελευταίο γίνεται προτελευταίο... με πρόσφατο περιστατικό το ελληνόκτητο πλοίο μεταφοράς χημικών «Action», σημαίας Παναμά με εικοσαμελές πλήρωμα.

Με αφορμή τα τελευταία περιστατικά πειρατείας, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) ζήτησε τη συμβολή της ελληνικής Πολιτείας στη διάρκεια της πρόσφατης συνάντησης που είχε ο πρόεδρος της Νίκος Ευθυμίου με τον υπουργό Ε.Ν., Αναστάση Παπαληγούρα.

«Πρώτο θέμα επί του παρόντος είναι αυτό της ασφαλούς ναυσιπλοΐας στη Σομαλία και οι επιθέσεις που έχουν γίνει τελευταία σε αρκετά εμπορικά πλοία», δήλωσε ο κ. Ευθυμίου μετά τη συνάντηση.

Παράλληλα, στην ημερίδα που έγινε στην Αθήνα με αφορμή τα 60 χρόνια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) και τον εορτασμό της Παγκόσμιας Ημέρας Ναυτιλίας, ο γενικός γραμματέας του ΙΜΟ Ευθύμιος Μητρόπουλος, μιλώντας για την προσπάθεια αντιμετώπισης της πειρατείας, αναφέρθηκε και στις πρωτοβουλίες που καταβάλλει ο Οργανισμός για να ενεργοποιήσει μέσω του ΟΗΕ τις κυβερνήσεις με στόχο την ανάληψη δράσης για την πάταξη του φαινομένου.

■ Η πειρατεία συζητείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Από Έλληνες ευρωβουλευτές κατετέθη πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για τη δημιουργία μιας αεροπορικής και ναυτικής δύναμης άμεσης επέμβασης από όλα τα κράτη, η οποία θα αναλάβει πλήρως την αντιμετώπιση της πειρατείας.

Στην παρέμβασή του, ο επικεφαλής των ευρωβουλευτών της Ν.Δ. Ιωάννης Βαρβιτσιώτης υπογράμμισε πως «προκύπτει θέμα άμεσης ενέργειας. Δεν μπορούμε να περιμένουμε το νέο ναυτικό κώδικα για την τιμωρία των πειρατών ούτε να κλείνουμε τα μάτια μπροστά σε αυτή την κατάσταση». Στην παρέμβασή του, ο ευρωβουλευτής της Ν.Δ. Γιώργος Δημητρακόπουλος τόνισε την ανά-

Η ΣΟΜΑΛΙΑ ΕΙΝΑΙ ΧΩΡΑ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ, ΜΕ ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΕΣ ΑΚΤΕΣ ΒΟΡΕΙΑ, ΑΝΑΤΟΛΙΚΑ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΑ ΣΤΟΝ ΚΟΛΠΟ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ ΚΑΙ ΤΟΝ ΙΝΔΙΚΟ ΩΚΕΑΝΟ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ, ΚΑΘΩΣ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΤΟ ΛΕΓΟΜΕΝΟ ΚΕΡΑΣ ΤΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ. ΣΥΝΟΡΕΥΕΙ ΣΤΑ ΔΥΤΙΚΑ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΙΘΙΟΠΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΤΖΙΜΠΟΥΤΙ, ΕΝΩ ΣΤΑ ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΕΝΥΑ. Η ΧΩΡΑ ΕΧΕΙ ΕΚΤΑΣΗ 637.657 ΚΜ² ΚΑΙ ΠΛΗΘΥΣΜΟ 8.230.000 (ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΤΟΥ 2006). ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΣΕ ΠΛΗΘΥΣΜΟ ΠΟΛΗ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΜΟΓΚΑΝΤΙΣΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ Ο ΑΜΠΝΤΟΥΛΑΧΙ ΓΙΟΥΣΟΥΦ ΑΧΜΕΝΤ.



Thrane & Thrane

SAILOR® FLEETBROADBAND

A step into the future!

SAILOR
FleetBroadband
from Thrane &
Thrane is ready to
embark your ship.
Choose between
SAILOR 500
FleetBroadband or
SAILOR 250
FleetBoardband for
reliable high-speed
IP communication.



The next
generation of
satellite
communication
with seamless
coverage based
on Inmarsat
services.

THE SAILOR® SP3500 PORTABLE SERIES

Tough Job. Tough conditions. Tough equipment.

Communication is vital for safety and efficiency at sea so choosing a portable radio designed specifically for this harsh environment is a must. Fully waterproof, the SAILOR SP3500 portable series offers a model for all marine application including GMDSS and new ATEX versions.



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



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





Το Ε.Κ. καλεί επειγόντως την Επιτροπή και τα κράτη-μέλη να υποστηρίξουν την πρωτοβουλία που προώθησαν διάφορα κράτη-μέλη να επεκταθεί το δικαίωμα της θαλάσσιας και εναέριας καταδίωξης στα χωρικά ύδατα των παρακτίων κρατών, υπό την προϋπόθεση ότι οι ενδιαφερόμενες χώρες συμφωνούν, καθώς και την ανάπτυξη ενός μηχανισμού συντονισμένης βοήθειας για την αντιμετώπιση των περιπτώσεων πειρατείας στη θάλασσα.

γκη ενός επιχειρησιακού σχεδίου που να χρησιμοποιεί ναυτικές και εναέριας δυνάμεις, έτσι ώστε να είναι εφικτή και αποτελεσματική η αντιμετώπιση, και προσέθεσε: «Και τέλος, υπάρχει μια σειρά από συσχετισμούς. Ο επίτροπος Τζαζανί είπε ότι διερευνάται ο συσχετισμός ανάμεσα στην πειρατεία και την τρομοκρατία, εγώ θα προσέθετα και μία ακόμη διάσταση, πρέπει να ερευνηθεί ο συσχετισμός ανάμεσα στην πειρατεία και το οργανωμένο έγκλημα».

Αντίθετη άποψη είχε ο ευρωβουλευτής του ΚΚΕ Γιώργος Τούσσας, ο οποίος κατήγγειλε την Ευρωπαϊκή Ένωση για «νέα σχέδια ιμπεριαλιστικών επεμβάσεων, με πρόσχημα την αύξηση των κρουσμάτων πειρατείας σε πλοία, ιδιαίτερα στη θαλάσσια περιοχή της Σομαλίας. Αυτή τη φορά εφευρέθηκε νέο πρόσχημα: Η αύξηση των κρουσμάτων πειρατείας, ιδιαίτερα στο Βόρειο Κέρας της Αφρικής, μια περιοχή στην οποία διασταυρώνονται τα συμφέροντα, οι πολιτικοί και οικονομικοί ανταγωνισμοί των ιμπεριαλιστών και άλλων ανερχόμενων παγκόσμιων οικονομικών δυνάμεων», δήλωσε χαρακτηριστικά.

Σύμφωνα με τις τελευταίες εξελίξεις, στις 23 Οκτωβρίου η Ολομέλεια του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου κάλεσε με ψήφισμα την Επιτροπή να εξασφαλίσει την όσο το δυνατόν ταχύτερη επανεξέταση των νομικών μέσων του ΙΜΟ για την αντιμετώπιση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας.

Όπως τόνισαν στις ομιλίες τους οι ευρωβουλευτές, η πειρατεία στην ανοικτή θάλασσα αποτελεί μια διογκούμενη απειλή για την ανθρώπινη ζωή και ασφάλεια, ιδίως στις θάλασσες στα ανοικτά της Σομαλίας και του Κέρατος της Αφρικής.

Οι ευρωβουλευτές κάλεσαν επίσης στο ψήφισμά τους τη μεταβατική κυβέρνηση της Σομαλίας σε συνεργασία με τον ΟΗΕ και την Αφρικανική Ένωση, να

αντιμετωπίσει την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία που διαπράττονται από τις σομαλικές ακτές εις βάρος πλοίων που μεταφέρουν ανθρωπιστική βοήθεια ως εγκληματικές πράξεις, συλλαμβάνοντας τους δράστες βάσει του ισχύοντος διεθνούς δικαίου.

Παράλληλα, ζήτησαν από την Επιτροπή να ενθαρρύνει τα παραθαλάσσια κράτη να κυρώσουν το Πρωτόκολλο του 2005 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για την εξάλειψη των παρανόμων ενεργειών εις βάρος της ασφάλειας της ναυτιλίας.

Επιπλέον, κάλεσαν την Επιτροπή να συστήσει το συντομότερο, στο πλαίσιο της Ολοκληρωμένης Πολιτικής Ναυτιλίας, ένα σύστημα αμοιβαίας συνεργασίας και συντονισμού, που θα επιτρέπει στα πολεμικά πλοία τα οποία φέρουν τη σημαία ενός κράτους-μέλους και έχουν αναπτυχθεί στα διεθνή ύδατα να προστατεύουν τα αλιευτικά και εμπορικά σκάφη άλλων κρατών-μελών.

Τέλος, το Ε.Κ. καλεί επειγόντως την Επιτροπή και τα κράτη-μέλη να υποστηρίξουν την πρωτοβουλία που προώθησαν διάφορα κράτη-μέλη να επεκταθεί το δικαίωμα της θαλάσσιας και εναέριας καταδίωξης στα χωρικά ύδατα των παρακτίων κρατών, υπό την προϋπόθεση ότι οι ενδιαφερόμενες χώρες συμφωνούν, καθώς και την ανάπτυξη ενός μηχανισμού συντονισμένης βοήθειας για την αντιμετώπιση των περιπτώσεων πειρατείας στη θάλασσα.

Το International Chamber of Shipping (ICS), αμέσως μετά το ψήφισμα των ευρωβουλευτών, χαιρέτισε και επικρότησε την πρόθεση του σώματος και επανέλαβε την ανάγκη για την επανεξέταση της διεθνούς νομοθεσίας σχετικά με την άμεση καταπολέμηση και τιμωρία των δραστών του συγκεκριμένου εγκλήματος του διεθνούς ποινικού δικαίου. ●



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.



Εξελίξου 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

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



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 διεθνής οικονομία στη δίνη του κυκλώνα

Με την πρόταση «**κολυμπάμε όλοι μαζί ή βουλιάζουμε**», ο πρόεδρος της Κομισιόν, Ζοζέ Μανουέλ Μπαρόζο, στην έκτακτη συνεδρίαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που έγινε στις 29/10/08 στις Βρυξέλλες, έδωσε το στίγμα της κρίσιμης οικονομικής κατάστασης που διανύουμε.

Στην έκτακτη αυτή συνεδρίαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αποφασίστηκε η προώθηση μέτρων σε κοινοτικό επίπεδο για την αντιμετώπιση της ύφεσης, η οποία αρχίζει να απειλεί με κατάρρευση οικονομίες κρατών-μελών κυρίως σε χώρες της Ανατολικής Ευρώπης (όπως η Ουγγαρία και οι χώρες της Βαλτικής), που θα χρειαστεί εκ θεμελίων να αλλάξουν τη δομή των οικονομικών συστημάτων τους.

Τα σύννεφα της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης, όπως ήταν αναμενόμενο, έπληξαν και τη ναυτιλία και ξύπνησαν τις μνήμες της προηγούμενης μεγάλης κρίσης του 1981-1986. Ειδοποιός διαφορά είναι ότι αυτή τη φορά η απότομη πτώση της ναυλαγοράς δεν έχει κανένα ιστορικό προηγούμενο και έπιασε απροετοίμαστο το ναυτιλιακό κόσμο, όχι μόνο να αντιδράσει, αλλά και να καλύψει τις τρέχουσες ανάγκες, όπως μας αναλύει στη συνέχεια της έρευνας ο κ. Γιάννης Παχούλης.

Η χρονική διάρκειά της είναι άγνωστη, αλλά οι ναυτιλιακοί παράγοντες συγκλίνουν στην άποψη πως η οποιαδήποτε παράταση θα οδηγήσει σε ακυρώσεις των νέων παραγγελιών, ενώ πολλά υπερήλικα πλοία θα οδηγηθούν στα διαλυτήρια.

Όσον αφορά την αγορά ξηρού φορτίου, η κ. Αγγελική Φράγκου σε πρόσφατη δήλωσή της προς επενδυτές εξέφρασε την κοινή πεποίθηση ότι οι αναταράξεις στο συγκεκριμένο χώρο θα διαρκέσουν 6-8 εβδομάδες.

Συνεπακόλουθο της οικονομικής καθίζησης και της «στάσης του εμπορίου» είναι η επαναδιαπραγμάτευση ναυλοσυμφώνων ενώ άρχισαν ήδη να καταγράφονται περιστατικά ακυρώσεων ναυλώσεων από operators.

Ερωτήματα προκύπτουν και για την πορεία αρκετών ελληνικών εταιρειών που είναι εισηγμένες σε παγκόσμια χρηματιστήρια. Γνωρίζουμε ότι η χρηματιστηριακή αγορά θεωρείται ο καλύτερος δείκτης της εταιρικής ευρωστίας, που και αυτή με τη σειρά της εξαρτάται από το διεθνές οικονομικό περιβάλλον. Ποιος θα είναι ο αντίκτυπος της «νευρικότητας» και του αρνητικού εδάφους που επικρατεί στις χρηματιστηριακές αγορές σχετικά με τις αξίες των μετοχών των εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών; Αν και το πρόβλημα φαντάζει τεράστιο, είναι βέβαιον ότι η κρίση θα «γεννήσει» και ευκαιρίες για ορισμένους. Ποιοι θα είναι, θα το δούμε στο μέλλον.

Ως επίλογο του εισαγωγικού σημειώματος

σας αναφέρω μια ανάλυση που έγραψε πρόσφατα στους «Sunday Times» ο ιστορικός Πολ Κένεντι, συγγραφέας του βιβλίου «Άνοδος και πτώση των μεγάλων δυνάμεων». «Ένα από τα μαθήματα της Ιστορίας είναι ότι οι μεγάλες αυτοκρατορίες, όπως η Οθωμανική, οι Αψβούργοι και η Βρετανική, διαλύονται για μεγάλο χρονικό διάστημα. Ταπεινώνονται αλλά αντέχουν όσο πληγωμένες και εάν είναι - συνήθως επειδή οι αναδυόμενες δυνάμεις δεν ξέρουν πώς να τις αντικαταστήσουν. Τα εναλλακτικά συστήματα της Αμερικής είναι τεράστια. Είναι μια υπερδύναμη με το 20% του παγκόσμιου προϊόντος, το 50% των στρατιωτικών δαπανών, με σημαντικά πανεπιστήμια, ερευνητικά κέντρα και βιομηχανίες. Δεν θα καταρρεύσει εν μια νυκτί. Όμως, όπως το άγαλμα του Οζιμανδία, διαβρώνεται σιγά σιγά από μέσα. Τα πρώτα βαθιά ρήγματα στο αμερικανικό οικοδόμημα είναι ορατά και μόλις οι διεθνείς αγορές στραφούν σε κάποιο άλλο νόμισμα, θα γίνουν ακόμα βαθύτερα...».

Για τους παράγοντες που θα δραματίσουν καθοριστικό ρόλο,

τα μηνύματα και την έκβαση αυτής της παγκόσμιας δοκιμασίας, ποιος θα παρασύρει αυτό το «πιστωτικό τσουνάμι» αλλά και ποιοι θα παραμείνουν αλώβητοι, μας απαντούν πλοιοκτήτες, φορείς και παράγοντες του ναυτιλιακού χώρου. ☺



Η πτώση της ναυλαγοράς έπιασε απροετοίμαστο το ναυτιλιακό κόσμο

Μετά μια παρατεταμένη περίοδο έξι ετών ισχυρής ναυλαγοράς με σχετικά ελαφρές διακυμάνσεις που ανέτρεψαν κάθε προηγούμενο ρεκόρ, τουλάχιστον ως προς τη δυναμική και το ύψος, η διεθνής οικονομική ύφεση σε συνδυασμό με την ελεγχόμενη μείωση της αναπτυξιακής πορείας της κινεζικής οικονομίας έφερε μια κατακόρυφη και μη αναμενόμενη πρωτοφανή πτώση στη ναυλαγορά με άμεσες επιπτώσεις σε όλο το φάσμα των ναυτιλιακών δρώμενων, συμπεριλαμβανομένων των ναυπηγήσεων νεότευκτων σκαφών, τις παράλληλες υπηρεσίες της ναυτιλίας, αλλά ιδιαίτερα τις ναυλώτριες εταιρείες, που είχαν στην πλειονότητά τους ένα μεγάλο αριθμό σκαφών σε μακρόχρονες χρονοναυλώσεις με ιδιαίτερα υψηλό τίμημα.

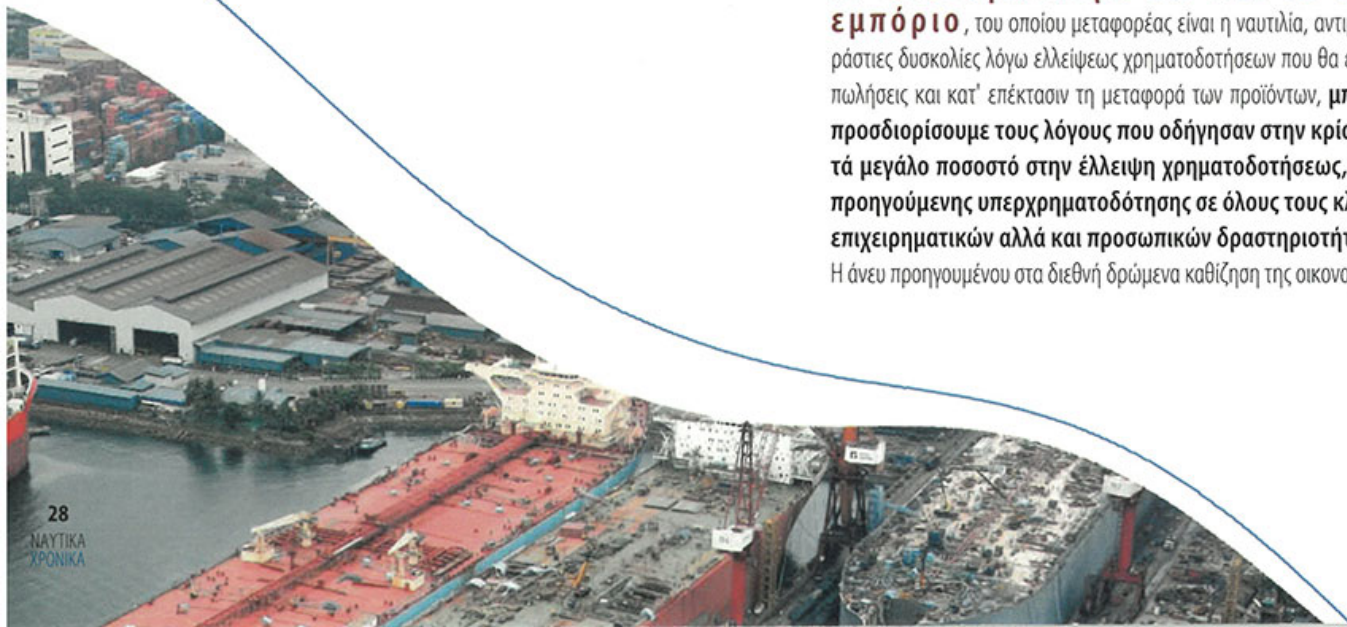
Του Γιάννη Παχούλη,
Προέδρου Hellenic Shipbrokers
Association, Technical Manager
Megachart Inc.



Η απότομη αυτή πτώση της ναυλαγοράς δεν έχει κανένα ιστορικό προηγούμενο, διότι αν αναλογιστούμε ότι στην προηγούμενη μεγάλη κρίση της ναυτιλίας, από το 1981 έως το 1986, οι ναύλοι έπεσαν σταδιακά δίνοντας την ευκαιρία στην πλοιοκτητική κοινότητα να λάβει τουλάχιστον κάποια μέτρα που θα επέτρεπαν την ενδεχόμενη επιβίωση, όσο αυτό ήταν εφικτό, και να προγραμματίσει ίσως τις στρατηγικές των εταιρειών με σκοπό την αντιμετώπιση της καταστάσεως, η πτώση που βιώνουμε σήμερα έφερε παρόμοια αποτελέσματα σε διάστημα μόνο των δύο τελευταίων μηνών με απροετοίμαστο το ναυτιλιακό κόσμο, όχι μόνον να αντιδράσει αλλά και να καλύψει τις τρέχουσες ανάγκες, λαμβάνοντας υπ' όψιν και την ψυχολογία από την παρατεταμένη ανθυγή κατάσταση των τελευταίων ετών. Η παράλληλη καταστροφική πορεία των χρηματιστηρίων παγκοσμίως έφερε και τη διστακτικότητα ή ίσως και την αρνητική στάση των χρηματοπιστωτικών οργανισμών των εμπλεκόμενων στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας και του εμπορίου για την περαιτέρω συνεργασία με τον πλοιοκτητικό αλλά και τον κόσμο του διεθνούς εμπορίου και συναλλαγών, κυρίως λόγω ελλείψεως ρευστότητας, που αν μη τι άλλο έφερε πολλούς πλοιοκτήτες με παραγγελίες νεότευκτων σκαφών σε δύσκολη θέση.

Αν αναλογιστούμε ότι και το διεθνές εμπόριο, του οποίου μεταφορέας είναι η ναυτιλία, αντιμετωπίζει τεράστιες δυσκολίες λόγω ελλείψεως χρηματοδοτήσεων που θα επέτρεπαν τις πωλήσεις και κατ' επέκταση τη μεταφορά των προϊόντων, μπορούμε να προσδιορίσουμε τους λόγους που οδήγησαν στην κρίση αυτή κατά μεγάλο ποσοστό στην έλλειψη χρηματοδοτήσεως, ίσως λόγω προηγούμενης υπερχρηματοδότησης σε όλους τους κλάδους των επιχειρηματικών αλλά και προσωπικών δραστηριοτήτων.

Η άνευ προηγουμένου στα διεθνή δρώμενα καθίζηση της οικονομίας, η οποία





έφερε το φόβο του κραχ, που ίσως δεν έχει ακόμη αποφευχθεί παρά τις απεγνωσμένες προσπάθειες των οικονομικών επιτελείων των χωρών, έσπειρε την αβεβαιότητα ιδίως στους επενδυτικούς κύκλους, που πλέον αντιμετωπίζουν την κάθε τους κίνηση με ιδιαίτερη επιφυλακτικότητα. Αυτό όπως είναι φυσικό έχει και άμεση επίπτωση **στη ναυτιλία και τη ναυπηγική βιομηχανία, που πλήττεται εξίσου σοβαρά και με επιπτώσεις που ακόμη δεν έχουν φανεί και αξιολογηθεί λόγω του σύντομου χρόνου που όλα συνέβησαν.**

Η διεθνής οικονομική ύφεση σε συνδυασμό με την ελεγχόμενη μείωση της αναπτυξιακής πορείας της κινεζικής οικονομίας έφερε μια κατακόρυφη και μη αναμενόμενη πρωτοφανή πτώση στη ναυλαγορά με άμεσες επιπτώσεις σε όλο το φάσμα των ναυτιλιακών δρώμενων.

Για να δώσουμε μιαν ιδέα

της κατακόρυφης αυτής πτώσης, θα κάνουμε μια αναδρομή στην πορεία του δείκτη BDI (Baltic Dry Index), που αντικατοπτρίζει την κατάσταση της ναυλαγοράς σε καθημερινή βάση στις κύριες κατηγορίες των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου. Στις 20 Μαΐου, που είχαμε και τη μεγαλύτερη καταγεγραμμένη άνοδο, ο μέσος όρος χρονοναυλώσεων στη μεγάλη κατηγορία των πλοίων Capers (περίπου 150-200.000 τόνων) ήταν 216.504 δολάρια την ημέρα, ενώ για την ίδια κατηγορία στις 23 Οκτωβρίου, έφτασε τα 8.664 δολάρια την ημέρα, με καταγεγραμμένες ναυλώσεις ακόμη και 4.500 δολάρια την ημέρα. Εξετάζοντας τα ανωτέρω δεδομένα, είναι φανερό το μέγεθος της πτώσης, ιδιαίτερα εάν λάβουμε υπ' όψιν ότι τα καθημερινά έξοδα ενός τέτοιου πλοίου ανέρχονται στα 8-10.000 δολάρια ημερησίως, χωρίς να υπολογίζονται τα έξοδα του δανείου και των τόκων. Τα πλοία αυτά είχαν αξία κτήσης πάνω από 100 εκατομμύρια δολάρια με ολοφάνερη τη διαφορά για την κάλυψη των αναγκών αποπληρωμής των δανείων και τόκων. Εκ των ανωτέρω είναι φανερό ότι τα πλοία αυτά δεν καλύπτουν πλέον ούτε τα καθημερινά τους έξοδα. Αντίστοιχες υπήρξαν και οι πτώσεις των άλλων κατηγοριών πλοίων ξηρού φορτίου.

Ο γενικός δείκτης την ίδια ημερομηνία του Μαΐου έφτανε τις 11.793 μονάδες ενώ στις 24 Οκτωβρίου ήταν μόλις 1.102 μονάδες, με καθημερινή πτώση.

Το ανησυχητικό είναι ότι οι υπάρχουσες ευκαιρίες ναυλώσεων έχουν μειωθεί δραστικά και ο κύριος λόγος, κατά τους ναυλωτές, είναι ότι δεν ανοίγονται πιστώσεις από τους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς μην επιτρέποντας τις πωλήσεις προϊόντων και κατ' επέκτασιν τη μεταφορά τους. **Τα περισσότερα πληττόμενα πλοία είναι, όπως είναι φυσικό, τα υπερήλικα, τα οποία αν και τα περισσότερα από αυτά είναι αποπληρωμένα, έχουν να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό των πολύ νεότερων σκαφών που αναπόφευκτα προτιμώνται από τις ναυλώτριες εταιρείες.** Ένα πρόσθετο πρόβλημα που προέκυψε είναι με τους μικρότερης εμβέλειας ναυλωτές, ιδιαίτερα Operators, οι οποίοι άρχισαν ήδη να μην τηρούν τις συμφωνίες ναυλώσεων μη δυνάμενοι να αντεπεξέλθουν στην πτώση της αγοράς, ζη-

τώντας στην καλύτερη περίπτωση επαναδιαπραγμάτευση των ήδη υπαρχουσών συμφωνιών ή δηλώνοντας αδυναμία συνέχισης των χρονοναυλώσεων επαναπαράδιδοντας τα πλοία, σε πολλές περιπτώσεις χωρίς πρότερη προειδοποίηση.

Ας προσπαθήσουμε όμως να δούμε τις πιθανές λύσεις

και τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν για να σταθεροποιηθεί η κατάσταση και να μη βιώσουμε ίσως περαιτέρω πτώση, με όποια αποτελέσματα αυτή θα φέρει. Κατ' αρχάς θα πρέπει να αρχίσει η σταδιακή απόσυρση των υπερήλικων πλοίων, που θα πρέπει να οδηγηθούν στα διαλυτήρια δίνοντας μιαν ανάσα στην εξεύρεση εργασίας στα νεότερα. Αυτό θα βοηθήσει **ιδιαίτερα τις πλοιοκτήτριες εταιρείες που έχουν στο στόλο τους υπερήλικα και νεότευκτα πλοία αντιμετωπίζοντας ένα είδος εσωτερικού ανταγωνισμού μεταξύ τους.** Βέβαια, με την παράδοση των ήδη παραγγελθέντων και υπό κατασκευήν πλοίων που αναμένονται τα επόμενα χρόνια, ίσως υπάρξει ένταση του προβλήματος, εάν συνεχιστεί η τρέχουσα οικονομική κατάσταση και δυσπραγία.

Υπάρχουν πληροφορίες πως αρκετοί πλοιοκτήτες έχουν ήδη «δέσει» κάποιον αριθμό πλοίων αποσύροντάς τα από την ενεργό δράση, αλλά και ότι υπάρχουν αρκετές αιτήσεις για ασφαλείς χώρους που θα μπορούσαν να δέσουν και άλλα πλοία.

Είναι φανερό ότι εάν δεν αλλάξει κάτι δραστικά

στο χρηματοπιστωτικό σύστημα και εάν δε δοθεί η ευκαιρία διαπραγμάτευσης των ήδη υπαρχόντων όρων χρηματοδότησης, θα φανούν οι ίδιες δυσκολίες και προβλήματα της προηγούμενης κρίσης που έπληξαν τους πλοιοκτήτες αλλά και τις τράπεζες.

Ας ευχηθούμε, λοιπόν, τα όποια προβλήματα στην παγκόσμια οικονομία να έχουν μια θετική κατάληξη, που σίγουρα θα δώσει την ευκαιρία της σταθεροποίησης της ναυτιλίας σε αποδεκτά επίπεδα και τη συνέχιση της ελληνικής υπεροχής στο νευραλγικό αυτόν τομέα των μεταφορών. ☺

Το χρηματοπιστωτικό «τσουνάμι» σάρωσε την παγκόσμια οικονομία

Οι πιθανές επιπτώσεις στη ναυτιλία



Του **Εμμ. Γ. Καβουσάνου**
Καθηγητή Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών,
διευθυντή Μεταπτυχιακού Προγράμματος
Σπουδών στη Λογιστική και
Χρηματοοικονομική και στο Εργαστήριο
Χρηματοοικονομικής

Αποτελεί δύσκολο εγχείρημα να τοποθετηθεί κάποιος για θέματα που αφορούν τις σημερινές αγορές χωρίς να κινδυνεύει να διαψευσθεί λίγο αργότερα από τις ίδιες τις εξελίξεις των αγορών αυτών. Αυτές είναι οι απόψεις των αναλυτών/επενδυτών που δραστηριοποιούνται στις κεφαλαιαγορές και στις χρηματαγορές σε παγκόσμιο επίπεδο. «Δεν ισχύει τίποτα πλέον!», «Δε γνωρίζουμε πού θα πάει η κρίση!», είναι μερικές μόνον από τις κραυγές των ειδημόνων της αγοράς σε Λονδίνο, Νέα Υόρκη και αλλού στην υφήλιο, που ανησυχούν όχι μόνο για τα bonus τα οποία δε θα λάβουν, αλλά και από την πιθανότητα να χάσουν την εργασία τους, και η εταιρεία στην οποία εργάζονται να έχει κλείσει οριστικά την επομένη το πρωί όταν θα φθάσουν στο γραφείο τους.

Πριν από ένα έτος περίπου, το χρηματοπιστωτικό «τσουνάμι» που παρατηρούμε στις μέρες μας να έχει σαρώσει την παγκόσμια οικονομία, είχε επηρεάσει κυρίως την αγορά κατοικιών στις ΗΠΑ, λιγότερο άλλους τομείς της οικονομίας της και ακόμα λιγότερο τις υπόλοιπες οικονομίες του κόσμου. Οι επιδράσεις στη ναυτιλία ήταν ακόμα μικρότερες, καθώς παρατηρούσαμε ιστορικά υψηλά, όπως φαίνεται και από το επίπεδο του δείκτη Clarksea του γραφήματος 1 για το φθινόπωρο του 2007.

Όλα ξεκίνησαν με τη χορήγηση επισφαλών δανείων για αγορά κατοικιών στις ΗΠΑ, τα οποία στη συνέχεια τιτλοποιήθηκαν και πωλήθηκαν σε επενδυτές. **Οι τελευταίοι αγοράζαν προϊόντα, των οποίων το χρηματοπιστωτικό κίνδυνο αγνοούσαν.** Τα προϊόντα έγιναν ιδιαίτερα επισφαλή όταν άρχισαν να χρεοκοπούν αρκετά νοικοκυριά στις ΗΠΑ και τα επενδυτικά κεφάλαια κατοικιών άρχισαν να χάνουν την αξία τους. **Το πρόβλημα, όπως το είδαν οι τράπεζες, ήταν πως δεν μπορούσε η μια τράπεζα να γνωρίζει τι έχει**



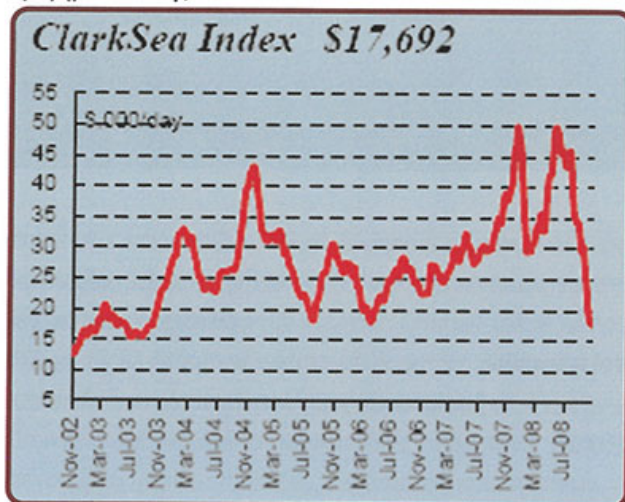
η άλλη στο χαρτοφυλάκιό της, και κατά συνέπεια να εκτιμήσει τον πιστωτικό κίνδυνο τον οποίο είχε σε περίπτωση που είχε συναλλαγές μαζί της. Έτσι, δημιουργήθηκε ένα κλίμα δυσπιστίας, καχυποψίας και απροθυμίας για χορήγηση κεφαλαίων μεταξύ των ιδίων των τραπεζών, καθώς ήταν άγνωστο αν ακόμα και χρηματοπιστωτικά ιδρύματα - κολοσσοί ήταν επισφαλής.

Η ψυχολογία αυτή οδήγησε στην κρίση ρευστότητας που ακολούθησε. Χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, τα οποία είχαν «ανοιχτεί» σε πιο «επικίνδυνα» προϊόντα όταν αντιμετώπιζαν προβλήματα ρευστότητας, τα οποία δεν είχαν τρόπο να επιλύσουν, κατέρρευσαν. Διεθνείς κολοσσοί στον τραπεζικό και ασφαλιστικό κλάδο, μεταξύ άλλων, δεν άντεξαν στην πίεση και πτώχευσαν.

Αυτό με τη σειρά του δημιούργησε μια στρατιά ανέργων και εργατικού δυναμικού ανήσυχου για τη μελλοντική θέση εργασίας του. Επακόλουθο της κατάστασης αυτής είναι η μείωση των εξόδων και της κατανάλωσης, καθώς η αβεβαιότητα και η αρνητική ψυχολογία για τα αναμενόμενα μελλοντικά εισοδήματα οδηγεί τον κόσμο στη συντηρητική αποταμίευση. Τα παραπάνω με τη σειρά τους σημαίνουν μείωση στα ποσά τα οποία ξοδεύουν οι καταναλωτές σε αυτοκίνητα, ένδυση και υπόδηση, σε ταξίδια, εστίαση, αναψυχή και σε άλλα καταναλωτικά και επενδυτικά αγαθά. Για παράδειγμα, το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ) της Βρετανίας μειώθηκε το 3ο τρίμηνο του 2008 κατά 0,4%, η πρώτη πτώση του μετά 16 χρόνια. Έτσι, η χρηματοπιστωτική κρίση περνάει στην πραγματική οικονομία. Βλέπουμε δηλαδή βιομηχανίες παραγωγής και υπηρεσιών να υποφέρουν πραγματικά. Για παράδειγμα, τα κέρδη της Volvo μειώνονται κατά 36%, η Renault ανακοίνωσε ότι κλείνει για δύο βδομάδες και απολύει 6.000 προσωπικό, η Nissan κλείνει το εργοστάσιό της στην Ισπανία, η Chrysler απολύει 5.000 εργαζόμενους και η Volkswagen απολύει 25.000 εποχικούς υπαλλήλους.

Στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία των ημερών μας, οι διάφορες οικονομίες του κόσμου συνδέονται μεταξύ τους μέσω του εμπορίου και των κεφαλαιαγορών, μεταξύ άλλων. Οι πρώτες ύλες μεταφέρονται με πλοία χιλιάδες χιλιόμετρα από τον τόπο εξόρυξης/παραγωγής τους στον τόπο χρήσης τους για την παραγωγή των τελικών προϊόντων, που με τη σειρά τους θα μεταφερθούν με πλοία χιλιάδες χιλιόμετρα μακριά, στον τόπο κατανάλωσής τους. Αυτά που συμβαίνουν στις ΗΠΑ και στην Ευρώπη επηρεάζουν την Ασία και αντιστρόφως. Η μείωση στη ζήτηση των καταναλωτικών αγαθών και πρώτων υλών επηρεάζει άμεσα τον κλάδο της ναυτιλίας, η οποία καλείται να μεταφέρει με τα διαφόρου τύπου πλοία της τα αγαθά που διακινούνται ανά την υ-

Γράφημα 1: Δείκτης Clarksea



Πηγή: Clarkson Research, Λονδίνο.



Adams Ship Repairs

ENTIRE RANGE OF FACILITIES TO CATER TO YOUR REQUIREMENTS

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




 ISO 9001:2000

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



φύλιο. Για παράδειγμα, οι εισαγωγές στις ΗΠΑ μειώθηκαν κατά 15%. Η τεράστια αυτή μείωση στη ζήτηση για τις υπηρεσίες της μεταφοράς επιδρούν άμεσα στους ναύλους των πλοίων. Ενδεικτική είναι η **ελεύθερη πώληση του δείκτη των ναύλων**, που εμφανίζεται στο γράφημα 1, από τον Απρίλιο του 2008 μέχρι σήμερα να βρίσκεται στα χαμηλότερα επίπεδα των τελευταίων έξι ετών. Μάλιστα, έχουν φτάσει οι ναύλοι σε επίπεδο που αρκετοί πλοιοκτήτες σκέφτονται πλέον τον παροπλισμό των πλοίων τους και τη διάλυση των παλαιότερων μονάδων.

Η προσφορά χωρητικότητας δεν έχει βοηθήσει την κατάσταση. Τα τελευταία πέντε χρόνια ευφορίας και τα υπερκέρδη που αποκόμισαν οι πλοιοκτήτες στην αγορά οδήγησαν πολλούς απ' αυτούς στην απόφαση ανανέωσης του στόλου με τη ναυπήγηση νέων πλοίων. Έτσι αναμένεται να παραδοθούν πλοία

που θα αυξήσουν τη χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου κατά 4% ετησίως μέχρι το 2010, με τα ναυπηγεία να είναι πλήρη παραγγελιών έως το 2011.

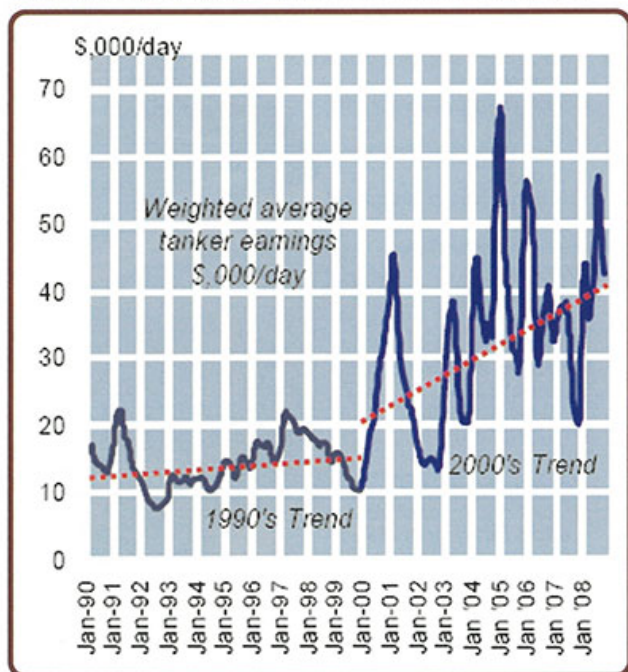
Η έλλειψη ρευστότητας, από την άλλη πλευρά, έχει επιδράσεις στα ναυπηγεία, τα οποία βρίσκουν τη χρηματοδότηση ναυπηγήσεων όλο και πιο δύσκολη. Αρκετά συμβόλαια ναυπήγησης φαίνεται να είναι υπό αναδιαπραγμάτευση υπό το καθεστώς αβεβαιότητας που επικρατεί όσον αφορά στις εξελίξεις στη ναυλαγορά και στην πώληση των τιμών που παρατηρείται. **Για παράδειγμα, πλοίο τύπου Capesize με συμφωνία πώλησης τον Απρίλιο του 2008 στα 137 εκατ. δολάρια, τελικά πωλήθηκε τον Οκτώβριο στα 85 εκατ. δολάρια.**

Παρόμοια προβλήματα ρευστότητας εμφανίζονται στη χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων γενικότερα από την κύρια πηγή χρηματοδότησης της ναυτιλίας που είναι οι τράπεζες. Όλα αυτά θα οδηγήσουν στη μείωση των αξιών των πλοίων, με τις ναυτιλιακές εταιρείες να βρίσκονται σε δύσκολη θέση όσον αφορά στις αξίες των περιουσιακών τους στοιχείων που εμφανίζονται στους ισολογισμούς τους.

Το γράφημα 2 δείχνει πως η ναυλαγορά στον κλάδο των δεξαμενόπλοιων δεν έχει υποστεί ακόμα την καθίζηση που εμφανίζεται στο γράφημα 1 και περιγράφει τη ναυλαγορά ξηρού φορτίου. Όμως, ακούγεται πως ακόμα και στην αγορά ενέργειας, η μείωση έχει μειωθεί αισθητά, ακόμα και στην κατανάλωση καυσίμων των αυτοκινήτων. Παρόλο που η αγορά δεξαμενόπλοιων φαίνεται να διατηρεί το ύψος της στην παρούσα στιγμή, ο φόβος είναι πως κι εδώ η ανεργία, η μείωση του εισοδήματος των καταναλωτών, η μείωση στη ζήτηση για αναψυχή, για ταξίδια και γενικότερα η επερχόμενη ύφεση δεν θα αφήσουν ανεπηρέαστη την κατηγορία των δεξαμενόπλοιων.

Αν ψάξει να βρει κάποιος κάτι θετικό στην όλη συγκυρία είναι πως η μείωση στις τιμές των πρώτων υλών και καταναλωτικών αγαθών, σε σχέση με τα δυσθεώρητα ύψη στα οποία είχαν φτάσει, θα ωφελήσει τους καταναλωτές. **Γενικότερα, όμως, κερδισμένοι θα εμφανιστούν εκείνοι οι οποίοι έχουν επαρκή ρευστότητα για τοποθέτηση σε επενδυτικές ευκαιρίες που εμφανίζονται πάντοτε στις αγορές που βρίσκονται σε κρίση.** ☉

Γράφημα 2: Εξέλιξη αποδόσεων στον κλάδο των δεξαμενόπλοιων



Πηγή: Clarkson Research, Λονδίνο.

50 ΧΡΟΝΙΑ.

Συνέπειο και Αξιοπιστία ...στην Εξυπηρέτηση της Ναυτιλίας



Si Direct

ΓΙΟΞΑΣ Α.Ε.Ε.

Εξοπλισμός Δικτύων Σωληνώσεων

Πέτρου Ρόληη 42, Αιγιάλεια, Τ.Κ. 122 41, Τηλ.: 210 3475370, Φαξ: 210 3475372
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ: Κ. Μουρομικόλη 7, Πειραιάς
e-mail: sales@gioxas.gr - purchases@gioxas.gr
www.gioxas.gr

Η ναυτιλία ουδεμία ευθύνη φέρει για τις πρόσφατες εξελίξεις

Το παρόν άρθρο συντάσσεται στις 24 Οκτωβρίου, υπό το φως των αλληπάλληλων εξελίξεων των χρηματιστηριακών αξιών και της παγκόσμιας ναυλαγοράς, εξελίξεων που, λόγω των συχνών και ενίοτε αντιφατικών τάσεων, καθιστούν κάθε αξιολόγηση αμφίβολης όσο και πρόσκαιρης σημασίας. Η παραπάνω παρατήρηση έχει κεφαλαιώδη σημασία, δεδομένου ότι κατά την ημέρα της δημοσίευσής του το παρόν άρθρο δυνατόν να έχει μουσειακή αξία.

Ορθό και δίκαιο είναι, πριν από οτιδήποτε άλλο, να τονίσουμε με έμφαση ότι η ναυτιλία, σαν «βιομηχανία διά θαλάσσης μεταφορών», ουδεμία φέρει για τις πρόσφατες εξελίξεις ευθύνη, που πρέπει εξ ολοκλήρου να αποδοθεί στο χρηματοπιστωτικό τομέα και μάλιστα στον όλως ανορθόδοξο τρόπο λειτουργίας του κατά τα τελευταία μερικά χρόνια, όταν ο υγιής ανταγωνισμός έδωσε τη θέση του σε μian ασύδοτη κερδοσκοπία με τα ήδη γνωστά αποτελέσματα. Όπως και πολλοί άλλοι παρατηρητές των ναυτιλιακών μας πραγμάτων, είχα κατ' αρχάς ελπίσει ότι ο δυναμισμός του ανατολικού

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



κόσμου θα μπορούσε να αντιμετωπίσει ή, έστω, σημαντικά να μειώσει την αρνητική επίδραση της χρηματοπιστωτικής κρίσης στην όλη διαμόρφωση προσφοράς και ζήτησης. Πιο συγκεκριμένα, ότι η φυσιολογική πτώση στις κινεζικές προς ΗΠΑ εξαγωγές θα μπορούσε σε σημαντικό βαθμό να αντιμετωπισθεί με στροφή προς την εσωτερική κατανάλωση της αχανούς αυτής χώρας, ιδίως στον τομέα κατασκευών και χρήσης χάλυβα, βασικό στοιχείο της διατήρησης του ρυθμού μεταφορών σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα. Δυστυχώς, οι ελπίδες δεν επαληθεύτηκαν και η χώρα φαίνεται να οδηγείται σε σχετικά μικρή μεν, αλλά όχι τόσο





αμελητέα πτώση του ρυθμού ανάπτυξης.

Παράλληλα, αν τουλάχιστον κρίνουμε από τις πρόσφατες ναυλώσεις στην περιοχή, κάποια περικοπή της δραστηριότητας διαφαίνεται και στην Ινδία, με πρόσθετη δυσμενή επίδραση στη ζήτηση. Με δεδομένες τη σημαντική έκθεση του ιαπωνικού τραπεζικού συστήματος στη σοβούσα κρίση και την έλλειψη ρευστότητας των κορεατικών τραπεζών, μειώνεται δραστικά η όποια αντίσταση της Ανατολής στις πτωτικές τάσεις.

Καταλήγουμε έτσι, τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, σε (περίπου) πτώση της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου στο 8% του μεγίστου του τελευταίου δωδεκαμήνου, και ειδικά στον τομέα του capesize bulkcarrier, στο 7% (BMTI, 24/10/2008)!

Διαφορετική είναι η εικόνα στον τομέα της μεταφοράς πετρελαίου, όπου παρουσιάζονται αυξομειώσεις ανάλογα με το μέγεθος και τον τύπο του πλοίου και τη γεωγραφική θέση του, μην επιτρέπουν την εξαγωγή συνολικών συμπερασμάτων. Αν πρέπει όμως να ζητήσουμε κάτι τέτοιο, **μοναδικός** ίσως

γνώμονας είναι η πτώση στην αύξηση της ημερήσιας κατανάλωσης στα 300.000 βαρέλια έναντι πολύ μεγαλύτερων προσδοκιών και η αναγγελθείσα μείωση της παραγωγής του OPEC, αποτέλεσμα και αυτά της γενικής ύφεσης.

Όπως είναι φυσικό, ο τομέας της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containers) είναι ένα από τα πρώτα θύματα της ύφεσης αφού φωτογραφίζει τη ζήτηση τελικών προϊόντων (finished products) περιλαμβανομένων και εκείνων που χαρακτηρίζονται «πολυτελείας».

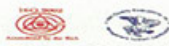
Τέλος, η μεταφορά παραγώγων και χημικών φαίνεται προς το παρόν να ακολουθεί μάλλον σταθερή πορεία, ενώ στον τομέα των LNG/LPG κάποια ήδη υφισταμένη επιβράδυνση στην ανάπτυξή τους μάλλον ενισχύεται από τις τρέχουσες εξελίξεις.

Στον τομέα των αγοραπωλησιών πλοίων σημειώνουμε σοβαρή απραξία, φαινόμενο που ένας πεπειραμένος παρατηρητής θεωρεί «φυσικό», αφού ούτε ένας εν δυνάμει «πωλητής» είναι δυνα-



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



Η ναυτιλία, σαν «βιομηχανία διά θαλάσσης μεταφορών», ουδείς φέρει για τις πρόσφατες εξελίξεις ευθύνη, που πρέπει εξ ολοκλήρου να αποδοθεί στο χρηματοπιστωτικό τομέα και μάλιστα στον όλως ανορθόδοξο τρόπο λειτουργίας του.



τόν να δεχθεί πτώση των αξιών αντίστοιχη των εξελίξεων ούτε ο αντίστοιχος «αγοραστής» να συμφωνήσει σε τιμές πλησίον εκείνων του πρόσφατου παρελθόντος. Ισχύει εν προκειμένω η γνωστή ψυχολογικής φύσεως αναστολή.

Όσον αφορά στις ναυπηγήσεις, φημιολογείται αριθμός ματαιώσεων συμβολαίων λόγω της αδυναμίας εξασφάλισης χρηματοδοτήσεως εκ μέρους των αγοραστών. Εμείς, τουλάχιστον, δεν αντιμετωπίζουμε περιπτώσεις του είδους (τουλάχιστον στη φημιολογούμενη έκταση) και πιστεύουμε ότι τόσο η προνοητικότητα των Ελλήνων αγοραστών όσο και η χρηματική τους ρευστότητα πολύ περιορίζουν κάποια τέτοια ενδεχόμενα. Αντίθετα, δεν αποκλείουμε «cancellations» λόγω αδυναμίας ενίων ναυπηγών στην αντιμετώπιση των οικονομικών τους υποχρεώσεων, που ανακύπτουν, όχι μόνον από τα υφιστάμενα συμβόλαια, αλλά και από τη δυσκολία αποσβέσεως παγίων στοιχείων, με έμφαση στην εξαρχής ίδρυση νέων ναυπηγικών μονάδων (green fields) ή και την επέκταση υφισταμένων. Πέρα από τις εμφανώς αρνητικές του επιπτώσεις, ένα τέτοιο ενδεχόμενο περιέχει και μάλλον θετικά στοιχεία, δεδομένου ότι περιορίζει τον αριθμό και τον όγκο της υπό παραγγελία χωρητικότητας με ευνοϊκές επιπτώσεις στη μελλοντική ισορροπία προσφοράς και ζήτησης.

Τι μέλλει γενέσθαι, λοιπόν; Κατά την κρίση του γράφοντος, η δέουσα απάντηση πρέπει να στηριχθεί στην αρχή: Ο τρώσας και ιάσεται! Η ανάκαμψη, λοιπόν, πρέπει λογικά να αναμένεται από την ευθέ-

τηση των προβλημάτων και την καθιέρωση κανόνων λειτουργίας του διεθνούς χρηματοδοτικού και τραπεζικού συστήματος, ιδίως στους ειδικούς τομείς των διατραπεζικών σχέσεων, παροχής δανείων και εγγυήσεων προς την οικονομία και έκδοσης επιστολών πιστώσεως (letters of credit).

Τέτοιο ενδιαφέρον και κάποια σχετικά μέτρα φαίνεται ότι λαμβάνονται εκ μέρους των κυβερνήσεων, και το ερώτημα που προβάλλει είναι ΑΝ και ΠΟΤΕ η ομαλότητα θα επέλθει και, ιδίως, ΠΟΤΕ θα επιδράσει στη ναυλαγορά. (Ας σημειώσω ότι το ΠΟΤΕ που γράφω με κεφαλαία τονίζεται στο όμικρον - και όχι στο έψιλον!) **Οπωσδήποτε, τη στιγμή αυτή απαισιόδοξα μηνύματα έρχονται από τα χρηματιστήρια και η προοπτική μιας επικείμενης ευρείας διεθνούς συνάντησης για τη στήριξη των αγορών διαφαίνεται μεν, χωρίς να επιτρέπει, μέχρι στιγμής, τη διατύπωση προγνωστικών.**

Και ένα επιμύθιο: Για τον αναγνώστη που ενδιαφέρεται να υπεισέλθει και να κατανοήσει τους λόγους για τους οποίους συνέβη ό,τι συνέβη στο χρηματοπιστωτικό τομέα και, κάπως γενικότερα, να εντυφώσει στην οργάνωση και τη μορφή στις οποίες σταδιακά απέληξε η μεταψυχροπολεμική «νεο-φιλελεύθερη» πρακτική στο χρηματοδοτικό - τραπεζικό τομέα, με έμφαση στις επενδύσεις (golden boys κ.λπ.), ο γράφων συνιστά τη μελέτη του «προφητικού» βιβλίου του James Burnham «The Managerial Revolution» που γράφτηκε στα 1942(!) και κυκλοφορεί σε ελληνική μετάφραση («Η Επανάσταση των Διευθυντών») από τον εκδοτικό οίκο «Κάλβος». ☺





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



Οι αντιδράσεις

Για τους παράγοντες που θα διαδραματίσουν καθοριστικό ρόλο, τα μηνύματα και την έκβαση αυτής της παγκόσμιας δοκιμασίας, ποιους θα παρασύρει αυτό το «πιστωτικό τσουνάμι» αλλά και ποιοι θα παραμείνουν αλώβητοι, μας απαντούν πλοιοκτήτες, φορείς και παράγοντες του ναυτιλιακού χώρου.

της πλοιοκτησίας

Άποψη του **Ιωάννα Βαρουξάκη**, Προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου Free Bulkers S.A.



Η διεθνής κρίση επηρεάζει έντονα και ποικιλοτρόπως τη ναυτιλία. Αφ' ενός, τα δάνεια προς χρηματοδότηση αγοράς πλοίων γίνονται δυσεύρετα, με αποτέλεσμα να σταματούν οι αγοραπωλησίες, και επίσης οι αντικειμενικές αξίες των πλοίων είναι δύσκολο να εκτιμηθούν. Αφ' ετέρου, η πίστωση προς τους εμπόρους πρώτων υλών έχει γίνει εξ ίσου δυσεύρετη, καθώς η τράπεζα του αγοραστή του εμπορεύματος είναι δύσπιστη ως προς την τράπεζα του πωλητή, με αποτέλεσμα να σταματούν οι πιστώσεις και αυτό έχει άμεση συνέπεια το πάγωμα του διεθνούς εμπορίου και την κατακόρυφη πτώση των ναύλων. Η αναμενόμενη ύφεση συνεπεία της διεθνούς κρίσης του χρηματοπιστωτικού συστήματος θα έχει αποτέλεσμα τη μειωμένη ζήτηση καταναλωτικών αγαθών και θα επηρεάσει το διεθνές εμπόριο και τη ναυτιλία.

Από την άλλη πλευρά, η πτώση των ναύλων θα οδηγήσει στην απόσυρση των παλαιότερων πλοίων και η έλλειψη πιστώσεων από τις τράπεζες στη μαζική ακύρωση προγραμμάτων κατασκευής νεότευκτων πλοίων, εξελίξεις οι οποίες μακροπρόθεσμα θα είναι θε-

τικές για τη ναυτιλία.

Γενικώς, μπαίνουμε σε περίοδο αβεβαιότητας, στην οποία όμως θα υπάρξουν σημαντικές ευκαιρίες. Μερικοί θα βγουν κερδισμένοι και άλλοι χαμένοι. ●

Άποψη του **Χάρη Βαφειά**, Προέδρου & διευθύνοντος συμβούλου Stealthgas Ομίλου Βαφειά

Πολλοί από εμάς νομίζαμε ότι η ναυτιλία θα συνεχίσει ανεπηρέαστη την πορεία της έως και τα τέλη του '09, δυστυχώς όμως είδαμε τις τελευταίες εβδομάδες, οι ναύλοι για τα φορτηγά πλοία κατέρρευσαν και αυτό οδήγησε σε άμεση πτώση των τιμών των πλοίων και ειδικά αυτών που είναι 15 ετών ή παλιότερα. Ίσως η διεθνής κρίση να αποδειχτεί ευεργετική για τη ναυτιλία διότι με το «φρένο» στα δάνεια θα μειωθούν οι κατασκευές νέων πλοίων, θα ακυρωθούν αρκετές παραγγελίες και θα κλείσουν αρκετά μικρά ή νέα ναυπηγεία. Η αγορά των κοντέινερ έχει επηρεαστεί και αυτή αρκετά, αλλά είναι λίγο νωρίς για να βγάλουμε συμπεράσματα. Οι τυχεροί οι οποίοι δραστηριοποιούνται στην αγορά των δεξαμενόπλοιων έχουν ανακουφιστεί διότι ούτε οι ναύλοι ούτε οι αξίες έχουν υποχωρήσει έως τώρα... Θα υπάρξει κάποια υποχώρηση, αλλά δεν θα είναι τόσο απότομη και δραματική όπως με τα φορτηγά. Όλοι μας θα πρέπει να μειώσουμε στο ελάχιστο τις νέες επενδύσεις, ειδικά τις παραγγελίες νέων πλοίων, να κρατήσουμε ρευστότητα (αν και το να διαλέξεις πού θα καταθέσεις τα χρήματά σου σήμερα είναι «καζίνο»), να πουλήσουμε για παλιοσίδερα τα παλιότερα πλοία μας και να προσέχουμε σε ποιον ναυλώνουμε, διότι πολλοί ναυλωτές δε θα αντεπεξέλθουν στις υποχρεώσεις τους! Αν η κυβέρνηση δεν εγγυηθεί το σύνολο των καταθέσεων στις ελληνικές τράπεζες (έως σήμερα εγγυάται μόνο μέχρι τις 20.000 ευρώ), τότε δυστυχώς ίσως δούμε και ελληνικές τράπεζες να πέφτουν έξω... Η κρίση θα κρατήσει τουλάχιστον άλλους 9 μήνες, οπότε θέλει ψυχραιμία και υπομονή. ●



Άποψη του Γιώργου Καραγεωργίου, CEO Globus Maritime Ltd



Α πρόβλεπτες διαστάσεις και πολύπλευρες συνέπειες έχει προκαλέσει η παγκόσμια οικονομική κρίση, παρασύροντας χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς σε ολόκληρη την υφήλιο. Η έλλειψη χρήματος και εμπιστοσύνης από πλευράς των τραπεζών αποτελεί το μεγαλύτερο πρόβλημα αυτή τη στιγμή στη ναυλαγορά, καθώς εφοπλιστές και ναυλωτές αλλά και παράγοντες των ναυπηγείων δυσκολεύονται να βρουν πιστώσεις για να χρηματοδοτήσουν τις κινήσεις τους.

Παραθέτω κατωτέρω τις επιδράσεις σε μερικούς από τους παράγοντες που επηρεάζουν την ισορροπία μεταξύ ζήτησης χωρητικότητας και προσφοράς.

Εμπορεύματα/ναύλοι: Η άνευ προηγουμένου έλλειψη εμπιστοσύνης μεταξύ πιστωτικών ιδρυμάτων έχει αποτελέσει τεράστιες δυσκολίες στη χρηματοδότηση εμπορευμάτων με εγγυητικές επιστολές (Letters of Credit), που φέρνει ως συνέπεια την κατακόρυφη πτώση των εξαγωγών και του παγκόσμιου εμπορίου. Σε συνδυασμό με την πτώση του ρυθμού ανάπτυξης, οι δυσκολίες αυτές έχουν ραγδαίες επιπτώσεις στους ναύλους με μείωση της τάξης του 85% από τα υψηλότερα επίπεδα του περασμένου Μαΐου.

Ναυλωτές: Η άνοδος στη spot ναυλαγορά είχε δώσει την ευκαιρία σε κερδοσκόπους ναυλωτές να κερδίσουν χρήματα ναυλώνοντας πλοία μεσομακροπρόθεσμα και επαναλώνοντάς τα σε υψηλότερες τιμές στη spot ναυλαγορά (arbitrage period market - spot market). Η ραγδαία πτώση της spot αγοράς που σημειώθηκε το τελευταίο τρίμηνο, φοβούμαι ότι θα φέρει επαναδιαπραγμάτευση ναυλοσυμφωνιών ή ακόμη και αθέτηση μακροχρόνιων συμφωνιών, με αποτέλεσμα πολλοί εφοπλιστές να βρεθούν εκτεθειμένοι με ακριβά πλοία χωρίς τους απαραίτητους ναύλους που χρειάζονται για την εξυπηρέτηση των δανειακών τους υποχρεώσεων.

Απώλεια χρηματοδότησης: Σημαντική συμβολή στη χρηματοδότηση της ναυτιλίας είχαν παραδοσιακά είκοσι με τριάντα τράπεζες, κατά το πλείστον από την Ευρώπη. Σήμερα, ελάχιστες έχουν κεφάλαια να δανείσουν καθότι έχουν σταματήσει τη χρηματοδότηση. Οι ζημιές από τα χαρτοφυλάκια στεγαστικών δανείων έχουν δημιουργήσει έλλειψη εμπιστοσύνης μεταξύ των τραπεζών, παγώνοντας κυριολεκτικά τη διατραπεζική αγορά, μπλοκάροντας έτσι τη ροή του χρήματος. Τα επιτόκια της διατραπεζικής αγοράς είναι ήδη σε επίπεδα υψηλότερα από αυτά που οι τράπεζες εισπράττουν από τους δανειολήπτες, οδηγώντας τις σε νέες ζημιές. Οι τράπεζες προσπαθούν να μειώσουν το χαρτοφυλάκιο ναυτιλιακών δανείων προκειμένου να εξασφαλίσουν ρευστότητα. Οι δυσκολίες στο πιστωτικό σύστημα οδηγούν ήδη σε ακυρώσεις παραγγελιών πλοίων λόγω δυσκολιών των εφοπλιστών να βρουν κεφάλαια, καθώς και σε καθυστερήσεις / ακυρώσεις στην παράδοση των νεότευκτων πλοίων καθότι τα ναυπηγεία αλλά και οι προμηθευτές τους (κατασκευαστές μηχανών, γερανών, χαλυβουργία κ.ά.) αντιμετωπίζουν χρηματοδοτικές δυσκολίες από τις τράπεζές τους.

Απώλεια εμπιστοσύνης στο τραπεζικό σύστημα: Εταιρείες με υψηλά ρευστά διαθέσιμα εξετάζουν με προσοχή τις τράπεζες για να δουν σε ποια να εμπιστευτούν τα κεφάλαια που διαθέτουν, ενώ μέχρι χθες οι τράπεζες διάλεγαν σε ποιους εφοπλιστές να δανείσουν.

Ασφάλειες: Η πτώση των χρηματιστηριακών δεικτών θα έχει σοβαρές συνέπειες στη διαχείριση των αποθεματικών των ασφαλιστικών εταιρειών, τα οποία είναι ένα πολύ μεγάλο κομμάτι του παγκόσμιου χρηματοπιστωτικού συστήματος και της ναυτιλίας. ☹

closed gauging



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

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

Honeywell

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

© 2008 Honeywell International, Inc. All rights reserved

Άποψη του **Βασίλη Μπακολίτσα**, Director Sea Pioneer Shipping Corporation

Τhere is no doubt that the current shipping crisis is mostly due to the fact that the banking and financial sectors are on their knees. The fact that there is a huge lack of finance to assist cargo traders and buyers with purchasing their usual products, creates a bottleneck for the shipping industry, as the number of cargoes is scarce while the number of ships is substantial.

We believe that once the banks start to provide finance again, then the cargoes will reappear on the market and the shipping markets will recover from their today lows, as the fundamentals for shipping are still out there (China and India are still growing at very healthy annual growth rates)

The current shipping crisis has driven asset values to very low levels, and as such many owners and banks that have bought/financed historically expensive ships, are currently facing serious problems with their Asset Cover Ratios. If the depressed shipping market is sustained, then we foresee a number of owners/ banks facing substantial losses.

Our company has traditionally been very conservative and as such, has no worries when it comes to issues such as the ones mentioned above. Nonetheless we are concerned with the current market status, as many of our friends have bought expensive ships, and at the end of the day trouble for some companies means trouble for the entire industry. We also believe that in the coming months, there will be a number of opportunities for us to purchase cheap modern tonnage in the dry cargo sector. I sincerely hope that in the coming 6 months the banks will return to financing, and as such the shipping market should pick up enabling owners and charterers to return to profitability. ●

Άποψη του **Νίκου Τσάκου**, Διευθύνοντος συμβούλου Tsakos Energy Navigation (TEN)

Η ναυτιλία είναι η αρτηρία της παγκόσμιας οικονομίας. Φυσικό είναι, μόλις έχουμε πρόβλημα στο κυρίως σώμα, να επηρεάζονται και οι αρτηρίες. Όμως, πίσω από κάθε τέτοια κρίση υπάρχουν και θα υπάρξουν τεράστιες ευκαιρίες. Η πλήρης διακοπή παραγγελιών, το κλείσιμο των περιφερειακών ναυπηγείων (ιδίως στην Κίνα, Green Fields) σε συνδυασμό με την απόσυρση των single hulls το 2010, θα ωθήσει την αγορά δεξαμενόπλοιων σε γρήγορη καλυτέρευση. Οι άλλες αγορές θα πάρουν περισσότερο χρόνο να διορθωθούν, και αυτές όμως θα παρουσιάσουν ευκαιρίες. Έως τότε, υπομονή και οικονομία... ●

Άποψη του **Συμεών Παληού**, Chairman and Chief Executive Officer Diana Shipping Inc.

Τhe world crisis in the credit markets affects international seaborne trade in a number of ways: As regards demand for the transportation of commodities, we cannot avoid looking at world economic growth and how this could be influenced by the credit market crisis. Lower rate of growth in the emerging economies and recession in the Western economies and the developed world will undoubtedly reduce demand for transportation of commodities. There is little doubt that businesses cannot function without credit and furthermore without reasonably priced credit. Therefore, we have to observe the adverse effects on economic growth stemming from the credit market crisis very closely.

Also highly dependant on the credit markets is the opening of Lines of Credit for the shipment of commodities world wide. It is a well known fact that international seaborne commerce relies heavily on the ability of shippers to open Letters of Credit through their bankers in order to cover the period between the payment of the goods to their supplier and the receipt of funds from their clients/receivers. If these credit lines disappear or become very expensive, a vital link in the production and distribution chain of commodities is broken and demand for seaborne trade will fall. We have been recently experiencing such problems in dry bulk shipping.

On the supply side, the deliveries of new building vessels require both equity and debt. If banks are reluctant to commit to financing these new building deliveries, then the vessels may never be built or even worse might sit idle at the shipyards as cancelled orders. In the short to medium term this will have a positive effect on the supply/demand balance and will indirectly help freight rates from falling too much as a result of the first two issues mentioned above.

The end result of these important movements influencing supply and demand cannot be predicted until the full effect of the credit market crunch becomes known and fully evaluated which will take some time." ●

*Ορισμένες απαντήσεις τις δημοσιεύουμε στη γλώσσα που μας εστάλησαν προκειμένου να διατηρηθούν στο ακέραιο οι απόψεις τους.



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



Οι κανόνες για τη Νέα Οικονομία

Άρθρο του ευρωβουλευτή της Νέας Δημοκρατίας, **Μαργαρίτη Σχοινά**, μέλους των επιτροπών Προϋπολογισμού, Οικονομικών και Νομισματικών Υποθέσεων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Η παγκοσμιοποιημένη σημερινή οικονομία περνάει την πιο εκτεταμένη και βαθιά κρίση των τελευταίων 80 ετών, που μόνο στις ΗΠΑ έχει ήδη κοστίσει πάνω από 1,5 τρισ. δολάρια. Η πρωτοφανής έντασή της επηρεάζει -αλλά προς το παρόν δεν κλονίζει- και την Ευρωζώνη, όπου παρ' όλα τα ιστορικά ρεκόρ πληθωρισμού, επιτοκίων και πρώτων υλών, οι συλλογικές άμυνες της

Ε.Ε. λειτουργούν ικανοποιητικά και πειστικά. Η προς τα κάτω αναθεώρηση, τέσσερις φορές φέτος, των οικονομικών προβλέψεων από την Ε.Ε. αποτελεί και την ουσιαστική παραδοχή ότι βρισκόμαστε στο μέσον της καται-

κονομίας, όχι στην κατάργησή του. Ο Γάλλος πρόεδρος, Ν. Σαρκοζί, πολύ εύστοχα περιέγραψε το στόχο αυτόν ως «Νέοι κανόνες για τη Νέα Οικονομία». Κύρια όπλα αυτής της στρατηγικής είναι η αποτελεσματική εποπτεία των αγορών, οι δρακόντειοι νόμοι για το χρηματοπιστωτικό σύστημα, οι κανόνες συστηματικής παρακολούθησης των χρηματιστηριακών ροών σε παγκόσμιο επίπεδο και ο νομοθετικός εξαγκασμός των οργανισμών αξιολόγησης και εποπτείας των αγορών σε δημόσια λογοδοσία. Επιπρόσθετοι πυλώνες αυτής της στρατηγικής είναι η συνεχής μάχη κατά των στρεβλώσεων της αγοράς, των καρτέλ του πετρελαίου, των κερδοσκοπών στις πρώτες ύλες, αλλά και η στήριξη της αγροτικής παραγωγής, όχι μόνο του αγροτικού εισοδήματος.

Μπροστά σε αυτό το πρωτοφανές σκηνικό κρίσης, προβάλλουν δύο σχολές σκέψης για το δέον γενέσθαι.

γίδας, με αβέβαιο το χρονικό ορίζοντα της επανόδου στη σταθερότητα, στην οποία είχαμε συνηθίσει τα τελευταία χρόνια.

Η πρώτη είναι εκείνη του εντυπωσιασμού, της ατάκας, του χαϊδέματος των αυτιών, που ούτε λίγο ούτε πολύ υπονοεί το «τέλος του καπιταλισμού» και την αναπόφευκτη αναθεώρηση όλων των μέτρων που οδήγησαν την Ευρώπη στη σταθερότητα της Ευρωζώνης από τις αρχές του 21ου αιώνα μέχρι σήμερα. Πολλοί οπαδοί αυτής της σχολής των εντυπώσεων εκτιμούν πως μόνο μέσω του κέϊνσιανισμού και της κεντρικής κρατικής οικονομίας θα διορθωθούν όλες οι ατέλειες και αυθαιρεσίες που οδήγησαν στο σημερινό κακό.

Υπάρχει όμως και μια άλλη σχολή σκέψης, αυτή που παραπέμπει στην ανάγκη συνολικής αναθεώρησης των κανόνων του παιχνιδιού της παγκόσμιας οι-

πιστεύω και αγωνίζομαι για την επικράτηση της δεύτερης αυτής σχολής σκέψης και μεθόδου δράσης. Το τέλος της αυθαιρεσίας, της αυτοδέσμευσης και των χρηματιστηριακών πάρτι δε σημαίνει το τέλος της ελεύθερης οικονομίας. Αντίθετα, αποτελεί χρυσή αφορμή για νέους κανόνες, νέες εγγυήσεις προς τους πολίτες, νέες δεσμεύσεις.

Οι πολίτες απαιτούν αιγυριά, εξασφάλιση των αποταμιεύσεών τους και σταθερότητα στα επιτόκια των δανείων και στις τιμές. Κραυγές φθηνού εντυπωσιασμού και λόγια του αέρα δεν προσφέρονται ως λύση στην τωρινή δύσκολη συγκυρία. ●

THE COMMONWEALTH OF DOMINICA INTERNATIONAL SHIP REGISTRY



«Sailing ahead in a new era»

Now, under the Grey List of the Paris MoU,
the Registry of the Commonwealth of Dominica strives
for an evolving performance in the maritime world.

GREECE REGIONAL OFFICES:

2a, Perikleous Street, Vouliagmeni 16671, Greece

Tel.: +30-210-8962118 - 8963432

Fax: +30-210-8962152 - 8961308

info@Dominica-Registry-Greece.com

www.Dominica-Registry-Greece.com

Το χρονικό μιας κατάρρευσης και η στρατηγική της αναμονής και της παρατήρησης

Η ναυτιλία υποστηρίζει τόσο τη μεταφορά του διεθνούς εμπορίου αγαθών όσο και την ανάπτυξη ποικίλων εκφάνσεων της υποδομής διαφόρων χωρών. Ναυπηγεία, πλοιοκτήτες, ναυλωτές και ένας ακόμα μεγάλος αριθμός παραγόντων μπορούν να συγκαταλεχθούν στην κατηγορία «trade creditors», οι οποίοι αλληλεπιδρούν με τον «εξωναυτιλιακό» κόσμο, ο οποίος συναποτελείται από κυβερνήσεις, βιομηχανίες, καταναλωτές και επενδυτές.

Οι παραπάνω παράγοντες αλληλεπιδρούν μεταξύ τους μέσω ενός κομβικού καναλιού για τις δραστηριότητες του κλάδου, που δεν είναι άλλο από το διεθνές τραπεζικό πιστωτικό σύστημα. Κάθε ένας από τους οργανισμούς αυτούς στηρίζεται σε μεγάλο

βαθμό στη χρήση πιστωτικών γραμμών για τη χρηματοδότηση των καθημερινών του δραστηριοτήτων, αλλά και δανεισμού, όσον αφορά την ανάπτυξή του.

Στο παρελθόν, εάν μια εταιρεία είχε ανεπαρκή ρευστότητα σε μια δεδομένη χρονική περίοδο, ήταν αναγκασμένη να προβεί σε δανεισμό. Αυτό δεν έχει αλλάξει σή-

μερα. Αυτό που όμως έχει αλλάξει, είναι η ευκολία με την οποία η δεδομένη εταιρεία αποκτούσε πρόσβαση σε νομισματικές και πιστωτικές αγορές. Όπως επίσης και η ευκολία με την οποία ο τραπεζικός μεσάζων υπέγραφε το χρέος της και το πουλούσε σε τρίτους επενδυτές (commercial paper).

Κατά συνέπεια, όταν ένας κλάδος βρίσκεται σε κρίση μπορεί μέσω του τραπεζικού συστήματος να τη μεταφέρει σε άλλους κλάδους, οι οποίοι ενδεχομένως να μη συνδέονται άμεσα μεταξύ τους, εν είδει ελλείψεως επενδυτικού κεφαλαίου για τη χρηματοδότησή τους. Πιο συγκεκριμένα, τα κεφάλαια τα οποία είχαν επενδυθεί σε παράγωγα υποθηκών και το συνονθύλευμα συσχετιζόμενων οργανισμών και τα οποία έχουν καταγραφεί από τα βιβλία των τραπεζών ως απώλειες, οδηγούν σε έλλειψη πιστωτικών κεφαλαίων για τη χρηματοδότηση άλλων κλάδων της παγκόσμιας βιομηχανίας.

Επιπροσθέτως για τη ναυτιλία, μπορούμε να εντοπίσουμε τη μετάδοση της κρίσης σε τρεις τομείς: Στη ναυλαγορά, στη χρηματοδότηση ναυτιλιακών εταιρειών και ναυλωτών αλλά και στη χρηματοδότηση ναυπηγείων και, τέλος, στις τιμές μετοχών των εισηγμένων σε διεθνή χρηματιστήρια εταιρειών.

Η πτώση της οικονομικής δραστηριότητας σε παγκόσμια κλίμακα χτύπησε πρώτα τον τομέα των containers, ο οποίος είναι πιο ευάλωτος στις δραστηριότητες των καταναλωτών, σε σύγκριση με τους υπολοίπους.

Εκτιμάται πως ο ρυθμός ανάπτυξης του καταναλωτισμού έπεσε σχεδόν στο μηδέν από την έναρξη της πιστωτικής κρίσης, γεγονός που σχεδόν διέλυσε τις τιμές για τα ναυλοσύμφωνα στο συγκεκριμένο τομέα. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι ο ρυθμός ανάπτυξης της βιομηχανικής παραγωγής καταναλωτικών αγαθών για τον Αύγουστο του 2008 σημείωσε πτώση 3% σε σύγκριση με τον Αύγουστο του 2007. Επιπροσθέτως, η κατακόρυφη άνοδος των τιμών του πετρελαίου συνέτελεσε σημαντικά στη μείωση του περιθωρίου κέρδους για τα containers, που απαιτούν υψηλότερη κατανάλωση καυσίμων σε σύγκριση με τα bulkcarriers και τα tankers.

Ο ρυθμός ανάπτυξης την παγκόσμιας βιομηχανικής παραγωγής από το 2003

Του Πέτρου Κεφαλωνίτη,
Shipping Finance Analyst, Eurofin S.A.



Όσον αφορά τη ναυλαγορά αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών, η εικόνα που παρατηρούμε είναι αντίρροπη σε σχέση με τους άλλους δύο τομείς της ναυτιλίας.



μέχρι το 2007 ήταν σταθερός στο 3%, οδηγώντας τη ναυλαγορά σε άνοδο. Για την περίοδο 2007-2008, το μέτρο αυτό εκτοξεύτηκε στο 6%, με την Κίνα στην 7η κατά σειρά θέση.

Η βουτιά που παρατηρείται από το Μάιο στην αγορά του dry cargo αποδίδεται κυρίως στην περάτωση

των ολυμπιακών έργων στην Κίνα, σε συνδυασμό με τη μετέπειτα πτώση της ζήτησης της συγκεκριμένης χώρας για εισαγωγές πρώτων υλών και καυσίμων. Η απόδοση αυτή όμως είναι μια πτυχή της συνολικής εικόνας, η οποία εκτείνεται σταδιακά και στις ανάγκες της παγκόσμιας βιομηχανίας για πρώτες ύλες.

Σε περιόδους κρίσης, η αβεβαιότητα των βιομηχανιών σχετικά με την πορεία της οικονομίας και των πληθωριστικών πιέσεων που θα δεχθούν, δεν είναι καινούργιοι προβληματισμοί. Αυτό που είναι πρωτόγνωρο, είναι η έκταση στην οποία οι συγκεκριμένες βιομηχανίες βασίζονταν στο βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο δανεισμό και η εκτεταμένη κυκλοφορία παραγώνων των χρεών τους. **Η έκθεση λοιπόν των βιομηχανιών αυτών στο πιστωτι-**



κό ρίσκο και οι ανοιχτές προσκλήσεις κρατικών φορέων για την ενίσχυση του τραπεζικού συστήματος οδήγησαν στη μείωση των συμβολαίων για αναπτυξιακά έργα. Συνεπώς, η ζήτηση για πρώτες ύλες έπεσε κατακόρυφα, παρασύροντας τη ναυλαγορά του dry cargo. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι ο ρυθμός ανάπτυξης έργων υποδομής σε ετήσια βάση μειώθηκε κατά 5,8%.

Όσον αφορά τη ναυλαγορά αργού πετρελαίου και πετρελαιοειδών, η εικόνα που παρατηρούμε είναι αντίρροπη σε σχέση με τους άλλους δύο τομείς της ναυτιλίας. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η εκτόξευση της τιμής του πετρελαίου στα US\$ 100 ανά βαρέλι καθιστά πλέον επικερδή κοιτάσματα τα οποία δε θεωρούνταν οικονομικώς εξαγώγιμα στα US\$ 40 ανά βαρέλι, ενθαρρύν-

**The South of England
Protection and
Indemnity Association
(Bermuda) Limited**

Hamilton, Bermuda



For further information regarding this
alternative P&I club please contact:

The South of England Services GmbH

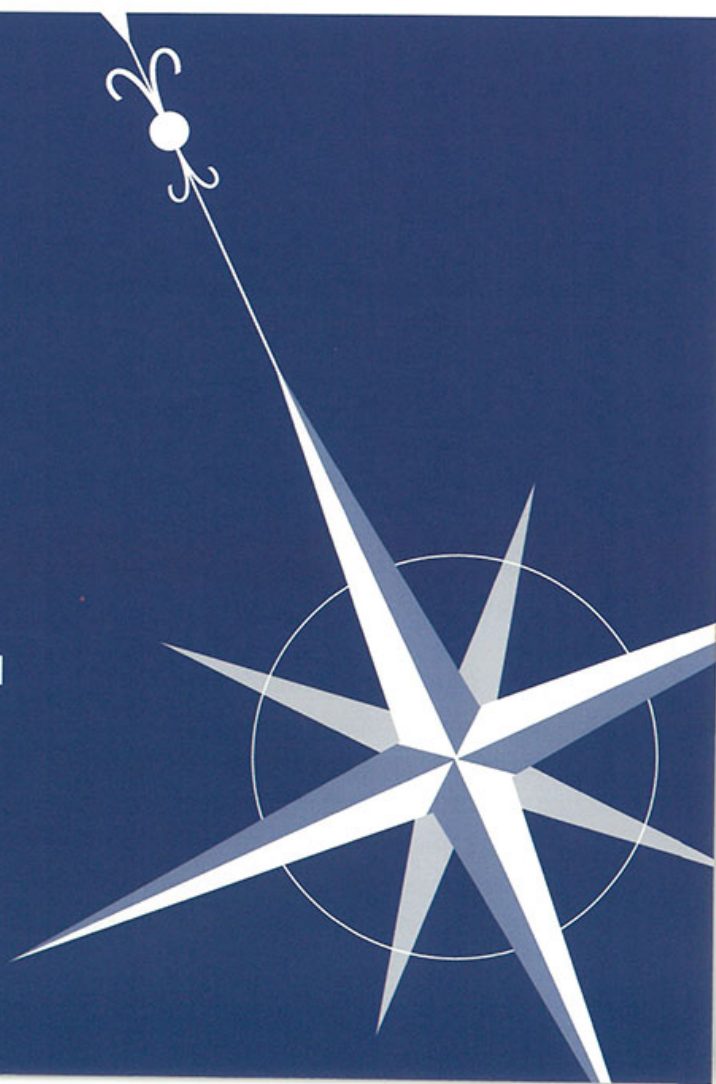
ExecuJet Aviation Centre
Bimenzältenstrasse 75, CH-8058
Zurich Airport, Switzerland

Tel +41 (0) 433 88 34 88

Fax +41 (0) 433 88 34 89

Email ships@soem-pandi.com

Website www.sepia-pandi.com



νοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την εξόρυξή τους. Επίσης, οι κατά καιρούς ανακοινώσεις, ειδικά των ΗΠΑ, για την αναζήτηση νέων κοιτασμάτων καθώς και η υπαναχώρηση των αδειών εξόρυξης σε ιδιώτες, διατηρούν την κερδοφορία του τομέα ζωντανή, έστω και σε ένα αντίξοο οικονομικά περιβάλλον. Γι' αυτό άλλωστε και η ναυλαγορά διατηρεί την ορμή της, σε αντίθεση με τους εταίρους τομείς.

Σε ό,τι αφορά τη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών εταιρειών, η κρίση των νομισματικών αγορών θα θέσει τη βιωσιμότητά τους επί τάπητος. Χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί όπως τράπεζες και funds, οι οποίοι επενδύουν στη ναυτιλία, συγκεντρώνονται πλέον σε πελάτες οι οποίοι πρέπει να πληρούν τις υψηλότερες των απαιτήσεών τους, αποκόπτοντας έτσι μικρότερους ή νέους



Επιπλέον, εκτιμάται ότι το 75% των παραγγελιών για νεόκτιστα πλοία δεν έχει εξασφαλίσει ακόμα χρηματοδότηση, ενώ το 30% εξ αυτών αναμένεται να μην εξασφαλίσει καθόλου.

επενδυτές. Η πλειονότητα των οργανισμών έχει φτάσει το πιστωτικό της όριο για το 2008, ενώ ήδη έχει θέσει πολύ αυστηρούς όρους σχετικά με τον όγκο των επενδύσεων.

Η κατάσταση αυτή εντείνεται από το γεγονός ότι τα διαθέσιμα κεφάλαια για διατραπεζικό δανεισμό, γεγονός που καθιστά εφικτή τη δανειοδότηση, έχουν συρρικνωθεί και το διατραπεζικό επιτόκιο (LIBOR) έχει υπερδιπλασιαστεί. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την ιδιαίτερη επισήμανση των υπαρχόντων όρων στο συμβόλαιο δανεισμού, οι οποίοι καθιστούν σαφή τη μεταφορά του κόστους δανεισμού της τράπεζας στο δανειολήπτη.

Επιπροσθέτως, η μείωση βραχυπρόθεσμης πίστωσης δυσχεραίνει τη λειτουργία των ναυλωτών και των trade creditors, οι οποίοι λόγω της κλίμακας των δραστηριοτήτων τους αντιμετωπίζουν προβλήματα χρηματοδότησης και επισταμένο έλεγχο εσόδων και εξόδων.

Με την έξαρση της ναυτιλιακής δραστηριότητας και την ασυμμετρία προσφοράς και ζήτησης πλοίων, εξαπλώθηκε και η ναυπηγική με τη δημιουργία νέων ναυπηγείων κυρίως σε χώρες της Άπω Ανατολής. Σύμφωνα με το κοινώς λέγειν, η απειρία των νέων ναυπηγείων δυσχεραίνει τη λειτουργία του ναυτιλιακού κλάδου καθώς εκτιμάται πως για το έτος 2009, 20% των παραγγελιών σε νέα ναυπηγεία θα παραδοθούν εκπρόθεσμα. Επιπροσθέτως, ανησυχία δημιουργούν οι ανοιχτές εξαγγελίες κυβερνη-

σεων, όπως αυτή του πρωθυπουργού της Κορέας, για την ανάγκη της στήριξης ναυπηγείων με οικονομικά προβλήματα.

Επιπλέον, εκτιμάται ότι το 75% των παραγγελιών για νεόκτιστα πλοία δεν έχει εξασφαλίσει ακόμα χρηματοδότηση, ενώ το 30% εξ αυτών αναμένεται να μην εξασφαλίσει καθόλου. Αυτό σημαίνει ότι εάν τα εν λόγω πλοία δε μεταπωληθούν, τα συγκεκριμένα ναυπηγεία θα επιβαρυνθούν με ένα χρέος της τάξεως των US\$ 150 δισ.

Όσον αφορά τις εισηγμένες εταιρείες, το 2005 παρατηρήθηκε μια σημαντική αύξηση ναυτιλιακών εταιρειών οι οποίες εισήχθησαν στα μεγάλα χρηματιστήρια της Αμερικής, και κυρίως της Νέας Υόρκης. Κατά αυτόν τον τρόπο, μπορούσε ο μέσος επενδυτής, ο οποίος ενδεχομένως να μην είχε καμία γνώση ή επαφή με τη ναυτιλία, να αγοράσει μετοχές ναυτιλιακών εταιρειών συμβάλλοντας έτσι στην ανάπτυξή τους. Το γεγονός όμως ότι οι διεθνείς κεφαλαιαγορές σε συλλογικό επίπεδο αντιμετωπίζουν κρίση, συμπαρασύρει και τις ναυτιλιακές. Όπως έχουμε παρατηρήσει, το 2008 οι τιμές των εταιρειών αυτών έχουν υποστεί πτώση της τάξεως του 50-60%. Τα μερίσματα, όμως, των εταιρειών αυτών, τουλάχιστον μέχρι πριν από την αλλαγή της εικόνας της ναυλαγοράς, είχαν επηρεαστεί ελάχιστα, καθιστώντας σαφή την κερδοφορία των εταιρειών αυτών.

Καταλήγοντας λοιπόν, η εικόνα η οποία διαγράφεται με τα παρόντα χρηματοοικονομικά δεδομένα παρουσιάζει μια δυσοίωση πρόβλεψη για την παγκόσμια οικονομία και κατά συνέπεια τη διεθνή ναυτιλία. Το μήνυμα που προσπαθούν να περάσουν οι αγορές είναι ότι η πορεία που θα ακολουθήσει η οικονομία είναι αβέβαιη, καθιστώντας τη στρατηγική της αναμονής και παρατήρησης ως την καλύτερη λύση. ☉

www.gigilinis.gr

GIGILINIS SALVAGE & TOWAGE

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



● **Headquarters:**

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

● **Branch Office:**

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





Φουρτούνες, αλλά... la vita e bella

Σχολίο του ειδικού συνεργάτη*

Ότι θα ερχόταν ήταν σίγουρο. Πότε και πόσο έντονα, όμως, δεν το ήξερε κανείς, όπως κανείς δεν μπορεί να προβλέψει το τέλος αυτού του κύκλου που μοιάζει με τυφώνα. **Μερικοί βρίσκονται στη δίνη του, ενώ άλλοι είναι λίγο ή περισσότερο μακριά του, είτε διότι η διαίσθησή τους λειτουργήσε καλύτερα είτε διότι στάθηκαν τυχεροί.** Αυτοί είναι οι κάπως παλαιότεροι που το έχουν ξαναδεί το έργο και έχουν μάθει ότι τα ανοίγματα πρέπει να εναλλάσσονται με συντηρητική πολιτική. Όχι πως δεν τα ξέρουν αυτά οι νεότεροι, αλλά να, παρασύρεσαι είτε από τη χαρά της δημιουργίας είτε από επιχειρηματική αλαζονεία είτε από μιμητισμό, ακόμα και από πλεονεξία μερικές φορές. Λάθος επιλογές. Οι συγκυρίες, η υπερεκτίμηση των δυνατοτήτων, η έλλειψη σωστής διαίσθησης οδήγησαν μερικούς σε ακριβές αγορές και παραγγελίες σε λάθος χρόνο. Τώρα, τι κάνουμε;

Θωράκισε τον εαυτό σου από αρνητικές ψυχολογικά επιρροές. Κλείσε τα αυτιά σε προβλέψεις, φήμες και διαδόσεις. Βασίσου σε δοκιμασμένες σχέσεις και φιλίες. Κάτσε στη γέφυρα, όπως ο καπετάνιος στη φουρτούνα.

Εσύ, φίλε, που βρίσκεσαι πιεσμένος και ανήσυχος, θυμήσου ότι αυτή η εναλλαγή, η κυκλικότητα, ήταν που σε γοήτευσε όταν μπήκες στον κλάδο. Η βεβαιότητα ότι μετά τη φουρτούνα θα έρθει η μπουνάτσα και μετά πάλι το ίδιο. **Μέσα στο κλίμα ευφορίας των τελευταίων χρόνων, παρασύρθηκες, το ξέχασες, και έχεις τώρα να αντιμετωπίσεις τον πανικόβλητο τραπεζίτη, την επιφυλακτικότητα των προμηθευτών, την αγωνία των συνεργατών σου, το ναυλωτή που έχει πια το πάνω χέρι, την κακεντρέχεια πολλών, ανησυχία στην οικογένεια και ίσως το φάσμα του κλεισίματος.** Ακόμα και ο συντηρητικός, που έχει λάβει κάποιες πρόνοιες,

δεν εφησυχάζει και αναρωτιέται πόσο θα κρατήσει, μετανιώνει που δεν πούλησε και άλλα, για να διαθέτει περισσότερο ρευστό τη σωστή στιγμή.

Όλα αυτά είναι μέσα στο παιχνίδι, διότι περί παιχνιδιού πρόκειται. Υπάρχουν άλλα σημαντικότερα αγαθά στη ζωή, που δικαιολογούν το φόβο, ίσως και τον πανικό. Θυμήσου πόσοι, όχι μόνο έχουν ξεπεράσει τέτοιες καταστάσεις, αλλά και **πόσοι ξεκίνησαν πάλι από την αρχή για να δημιουργήσουν μεγαλύτερες περιουσίες. Ο ελληνικός εφοπλισμός διαθέτει πολλά τέτοια παραδείγματα. Αυτοί τα κατάφεραν διότι δεν έχασαν την αυτοκυριαρχία και την αυτοπεποίθηση.**

Παράλληλα με την καθημερινή αντιμετώπιση του κάθε προβλήματος, κάνε την αυτοκριτική σου και αναζήτησε την υπέρβαση με την έξυπνη κίνηση που θα σε προφυλάξει, θα σε ανακουφίσει, θα κερδίσεις χρόνο και θα σου ανοίξει το δρόμο για αλλαγή πορείας.

Το πρόβλημά σου είναι μόνο δικό σου, παρόμοιο πρόβλημα όμως έχουν, σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό, όχι μόνο συνάδελφοί σου. Τι λέει η λογική σου ότι θα κάνουν οι τράπεζες;

Καθαρό μυαλό, ψυχραιμία, νοικοκύρεμα στην επιχείρηση, διαμόρφωση σχεδίου αντιμετώπισης των προβλημάτων και ξεκίνα την υλοποίησή του. **Θωράκισε τον εαυτό σου από αρνητικές ψυχολογικά επιρροές. Κλείσε τα αυτιά σε προβλέψεις, φήμες και διαδόσεις. Βασίσου σε δοκιμασμένες σχέσεις και φιλίες. Κάτσε στη γέφυρα, όπως ο καπετάνιος στη φουρτούνα.**

Ακόμα και εάν δεν τα καταφέρεις αυτή τη φορά, τίποτα δε θα χαθεί. Η ευτυχία δεν είναι το κότερο ούτε το ύψος του BDI. Είναι η σωστή ανατροφή των παιδιών, το καθαρό όνομα, η ήσυχη συνείδηση. Ξέρεις πόσες χαρές υπάρχουν που τις στερήθηκες την περίοδο της επιχειρηματικής δημιουργίας; Σε έθελε ο παράγοντας ρίσκου που έχει η ναυτιλία. Να η ευκαιρία. Τώρα ήρθε η ώρα αυτής της πρόκλησης. Αντιμετώπισέ την. Όταν κλείσει αυτός ο κύκλος, θα είσαι σοφότερος και καλύτερος επιχειρηματίας.

Η ναυτιλία είναι ωραία γιατί έχει αυτές τις εναλλαγές και επειδή η ναυτιλία είναι η ζωή σου, μην ξεχνάς ότι *la vita e bella*. ☺

*Ο αρθρογράφος υπήρξε ναυτιλιακός επιχειρηματίας και παραμένει άνθρωπος της ναυτιλίας.

Seafarers **across** the world



Now with inhouse
DP
(Dynamic Positioning)
Training Center

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

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

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

CROSSWORLD is not only «crewing agents».

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

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



CROSSWORLD
MARINE SERVICES INC.

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

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



MEMBER
• HELMEPA •



CARGO GEAR S.R.T. L.t.d.

Supply ~ Rigging ~ Testing



ANNUAL AND 5-YEAR SERVICES AND TESTS ON LIFEBOATS, RESCUE BOATS, RELEASE GEARS AND LAUNCHING APPLIANCES IN COMPLIANCE WITH MSC/Circ. 1 1206:

Inspection, maintenance and repair for:

- Lifeboats, davits and winches
- Rescue boats, davits and winches
- Free Fall lifeboats and davits
- Service authorization by major international makers
- Qualified service engineers
- 30 years of experience
- Approval by the Greek Authority
- Worldwide - 24h service
- Competitive prices

Also:

- Wire ropes, chains, webbing slings, ropes and fittings supply
- Unrigging and rigging services - Testing, inspection and certification services
- for every kind of pulling, lifting and holding applications

VLAHAKOU 10 STR. PIRAEUS 185 45 GREECE

TEL: +30 210 41 70 709 - +30 210 41 75 729 FAX: +30 210 41 77 722

email: info@cargogear.gr

Παγκόσμια ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία

Η πορεία της παγκόσμιας ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας καθορίζεται κατά βάση από την οικονομική ανάπτυξη και φυσικά είναι άμεσα εξαρτημένη από τη ναυτιλία. Η ναυπηγική έξαρση νεότευκτων πλοίων των τελευταίων ετών, όπως και η ανάγκη για εκσυγχρονισμό του παγκόσμιου στόλου, δημιούργησαν ουσιαστικά προβλήματα στο χώρο της παγκόσμιας ναυπηγοεπισκευής.

Ναυπηγεία, κυρίως σε χώρες όπως η Κίνα και η Κορέα, άρχισαν να ξεφυτρώνουν σαν μανιτάρια το ένα δίπλα στο άλλο ενώ συγχρόνως πολλά ναυπηγεία επισκευαστικά μετατράπηκαν σε κατασκευαστικά, αποσκοπώντας στο γρήγορο κέρδος.

Η ποιότητα των εργασιών, το κόστος των υπηρεσιών, τα κριτήρια επιλογής ενός ναυπηγείου, η παράδοση εντός των καθορισμένων ημερομηνιών κ.ά. άρχισαν να απασχολούν το τεχνικό προσωπικό εφοπλιστικών εταιρειών.

Για τα μεγέθη των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν, για τις λύσεις, αλλά κυρίως για τη φιλοσοφία των εταιρειών που εκπροσωπούν, συνομιλήσαμε με τον πρόεδρο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος κ. Γεώργιο Γράτσο και με τεχνικούς διευθυντές ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, οι οποίοι μας απάντησαν στα παρακάτω ερωτήματα:



Με ποια κριτήρια επιλέγετε το ναυπηγείο;

Ποιες δυσκολίες αντιμετωπίζετε ως προς την ποιότητα εργασιών των ναυπηγείων και την υπάρχουσα διαθεσιμότητα; Πώς αντεπεξέρχεστε σε αυτές;

Ποια είναι η άποψή σας για τις υπηρεσίες που προσφέρουν ως προς τις επισκευές τα ναυπηγεία της Κίνας;

Ποιοι είναι οι λόγοι που δημιούργησαν το overbooking στις επισκευές;

Ποιες είναι οι μέθοδοι αντιμετώπισης αυτής της κατάστασης;

Υπάρχει έλλειψη ανταλλακτικών;

* Οι απαντήσεις δημοσιεύονται με αλφαβητική σειρά των ναυτιλιακών εταιρειών που εκπροσωπούν οι τεχνικοί διευθυντές



Με την ευγενή χορηγία της **KIMI S.A.**

KIMI
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Του Γεωργίου Γράτσου,
Προέδρου Ναυτικού
Επιμελητηρίου Ελλάδος



Ατυχώς οι ελληνικές κυβερνήσεις δεν επενδύουν αρκετά χρήματα στη ναυτιλιακή έρευνα

ΕΝΩ Η ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΑΣΗ κάποτε προσέφερε τις υπηρεσίες της σε μεγάλο μέρος του ελληνόκτητου στόλου, πρόσφατα εργαζόταν υποτονικά. Τον τελευταίο ενάμιση χρόνο είχε πολλά πλοία υπό επισκευή και αυτό μόνο λόγω της μείωσης επισκευαστικών βάσεων διεθνώς, άλλως θα παρέμενε χαμηλά στην προτίμηση των χρηστών. Είναι γνωστό ότι τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότερες ναυπηγοεπισκευαστικές βάσεις διεθνώς μετατρέπονται σε ναυπηγεία νέων πλοίων, ως εκ τούτου λιγοστεύουν οι επισκευαστικές βάσεις.

Λόγω του μεγέθους της ελληνόκτητης ναυτιλίας και της θέσης της Ελλάδας, θα μπορούσε η ναυπηγοεπισκευαστική βάση, αλλά και όλη η Ελλάδα να δουλεύει καλά σαν χώρος ναυπηγοεπισκευών, με ελληνόκτητα ή ξένα πλοία, προσφέροντας πολλές θέσεις εργασίας και πλούτο, φτάνει να βελτιωθεί το λειτουργικό πλαίσιο.

Η βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας της ναυπηγοεπισκευής είναι απαραίτητη για την Ελλάδα. Πρέπει να σημειωθεί ότι σε πολλές πιο ανεπτυγμένες ευρωπαϊκές χώρες με μεγαλύτερο κατά κεφαλήν εισόδημα, άρα και ανάλογους μισθούς, όπως η Νορβηγία, η Γερμανία, η Φινλανδία και η Ιταλία, η ναυπηγική βιομηχανία προσφέρει πολλές θέσεις εργασίας. Για παράδειγμα, οι θέσεις εργασίας στην Ιταλία για την κατασκευή μόνο κρουαζιεροπλοίων ήταν περίπου 10.500 το 2005. Σε αυτές, αν προστεθούν και οι θέσεις εργασίας κατασκευής επιβατηγών και άλλων πλοίων, προφανώς θα ήταν πολύ περισσότερες.

Είναι αδιανόητο πώς στην Ελλάδα, με χαμηλότερο μέσο μεροκάματο, δεν είναι δυνατόν να ανταγωνιστούμε αυτές τις χώρες. Ο λόγος θα πρέπει να είναι είτε ότι δεν έχουμε τις γνώσεις είτε ότι δεν έχουν επενδυθεί τα κατάλληλα κεφάλαια ή, λόγω του λειτουργικού πλαισίου της εθνικής νομοθεσίας για τη ναυ-

πήγηση και επισκευή πλοίων, αυτή είναι μη ανταγωνιστική.

Για το πρώτο, η προσωπική μου αντίληψη είναι πως οι περισσότεροι Έλληνες τεχνίτες είναι καλοί και εργατικοί. Αυτούς θέλουμε να χρησιμοποιούμε κατά προτίμηση σε μηχανολογικές ή ηλεκτρικές συντηρήσεις και επισκευές στα πλοία μας όπου και να βρίσκονται αυτά εκτός Ελλάδος ακόμη και σε ναυπηγεία του εξωτερικού. Όσον αφορά όμως την τεχνολογία των πλοίων και των εξαρτημάτων τους, ατυχώς δε φαίνεται να επενδύουν οι ελληνικές κυβερνήσεις αρκετά χρήματα στη ναυτιλιακή έρευνα και τεχνολογία, ενώ αντιθέτως η Ιταλία και άλλες ευρωπαϊκές χώρες επενδύουν.

Για τις επενδύσεις στο ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο δεν έχω γνώμη, αλλά όσον αφορά το λειτουργικό πλαίσιο, πιστεύω ότι πρέπει να αναμορφωθεί εκ βάθρων και να απλουστευθεί σύμφωνα με τα πρότυπα άλλων προηγμένων χωρών (Ευρώπη, Αμερική). Είναι αδιανόητο να μπορούμε να παραγγείλουμε συνεργείο στο εξωτερικό για σχεδόν όποια εργασία συντηρήσεως ή επισκευής και να έρθει εντός λίγων ωρών, ενώ στην Ελλάδα, για να ικανοποιηθούν οι γραφειοκρατικές διαδικασίες, μπορεί και να περάσει ολόκληρη ημέρα ή και παραπάνω. Αυτό δεν προσελκύει δουλειές, τις απωθεί.

Επίσης η ναυπηγοεπισκευαστική βάση θα είναι ιδιαίτερα χρήσιμη για την ελληνόκτητη ναυτιλία τώρα που έρχονται δύσκολοι καιροί, ώστε να είναι σε θέση να προσφέρει καλές και ανταγωνιστικές υπηρεσίες αν χρειαστεί για οικονομικούς λόγους να δέσουν πλοία στην Ελλάδα. Και τούτο, για να είναι ο ελληνόκτητος στόλος έτοιμος να επαναλειτουργήσει σύντομα όταν έρθουν καλύτερες μέρες. ☉





PROTECT
your vessel
SAVE
on costs

GLOBALIC NCT

A high-performance antifouling that is both self-polishing and self-smoothing, based on the groundbreaking use of nanocapsule acrylate technology. Offers fouling protection up to 60 months under all service conditions. May be specified with 15 % lower DFT.



HEMPASIL

A non-stick, silicone-based, copper and biocide free fouling release system, with a NEXUS component that ensures firm adherence of the product to the anticorrosive layers. It offers significant cost advantages and +60 months' service time.



HEMPASIL can give up to 10,6% fuel savings.

HEMPEL

HEMPEL (HELLAS) S.A. Phone: +30 210 4143400 www.hempel.gr

Του Παύλου Προβιά, Technical Manager

- Τα φορτηγά πλοία της εταιρείας μας σε σημαντικό ποσοστό τα επισκευάζουμε στα ναυπηγεία της Κίνας, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν επισκεπτόμαστε και άλλα ναυπηγεία. Εξαρτάται από το ταξίδι του πλοίου. Άλλωστε, **η Κίνα τα τελευταία χρόνια μονοπώλησε, λίγο πολύ, την αγορά με τις εισαγωγές και εξαγωγές της με αποτέλεσμα πολλά πλοία να δουλεύουν στα πέριξ.** Άρα είναι λογικό η συντήρηση, οι δεξαμενισμοί κ.λπ. να γίνονται στα ναυπηγεία της.
- Για μεγάλες επισκευές οι οικονομικές προσφορές της Κίνας είναι συμφέρουσες. Δεν είναι τυχαίο ότι πολλές εταιρείες συγκεντρώνουν τα πλοία τους μεταξύ των περίπου 25 ναυπηγείων που διαθέτει. Μια από τις βασικές αιτίες του συνωστισμού που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια στα ναυπηγεία είναι **τα παλιά πλοία που υπό άλλες συνθήκες να έχουν πάει στα διαλυτήρια, να έχουν κρατηθεί στην αγορά λόγω της, μέχρι πρότινος, ανθηρής κατάστασης της ναυλαγοράς.** Αυτό είχε αποτέλεσμα την αύξηση του όγκου εργασιών, διότι ένα πλοίο για παράδειγμα 30 χρόνων να χρειάζεται 3-4 μήνες επισκευές από 3-4 εβδομάδες που είναι περίπου ο μέσος όρος για ένα καλοσυντηρημένο πλοίο. Άλλος παράγοντας είναι οι μετασκευές πολλών πλοίων, που είναι και αυτές χρονοβόρες (άνω των 6 μηνών), και αν προσθέσουμε και την αύξηση του παγκόσμιου τονάζ -**το 1995 ο παγκόσμιος στόλος ήταν 491 εκατομμύρια gt, σήμερα είναι περίπου διπλάσιος**- κατανοούμε το μέγεθος του προβλήματος.
- Ορισμένα ναυπηγεία, με τη σειρά τους, για να εξυπηρετήσουν τη μεγάλη ζήτηση των νεότευκτων, σταμάτησαν να ασχολούνται με τον τομέα των επισκευών και ασχολήθηκαν μόνο με τις κατασκευές. Μεταξύ αυτών είναι τα ναυπηγεία της Κορέας, της Ιαπωνίας, ορισμένα της Ρουμανίας κ.λπ.
- **Η ναυπηγική και ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της Κίνας έχει εξελιχθεί τα τελευταία χρόνια.** Άρα δεν υπήρξε ο κατάλληλος χρόνος «ωρίμασης» των τεχνιτών που διαθέτει στο επίπεδο που εμείς θέλουμε. Για να αντεπεξέλθουμε σε αυτό το πρόβλημα, πολλές εταιρείες φροντίζουν στις επισκευές των μηχανών να στέλνουν στο ναυπηγείο δική τους ομάδα εφαρμοστών, η οποία θα εκτελέσει τις εργασίες που χρειάζονται για να αποφύγουν τυχόν προβλήματα. Επιπλέον η ομάδα εποπτευόντων είναι ενισχυμένη -σύμφωνα με τα κριτήρια της κάθε εταιρείας- ώστε η ποιότητα, τουλάχιστον ικανοποιητικού επιπέδου, να εξασφαλίζεται με την επιπλέον επίβλεψη. ●

ELETSON CORPORATION

Των Λάζαρου Γ. Σκουλαρίκου, Technical Manager, και Νικολάου Μακρή, Chief Operating Officer

Τα τελευταία χρόνια οι δεξαμενισμοί των πλοίων της εταιρείας μας γίνονται σε ελληνικά ναυπηγεία και κυρίως στο Σκαρμαγκα ή στην Ελευσίνα. Παλαιότερα πηγαίναμε και στη Σύρο. Βασικά υπάρχουν ορισμένοι παράγοντες, οι οποίοι σε καθοδηγούν ως προς τη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη που θα επιλέξεις. Ουσιαστική προϋπόθεση είναι ο τόπος απασχόλησης του πλοίου.

Εμείς επειδή εργαζόμαστε κυρίως στη Spot αγορά, μπορούμε να προγραμματίσουμε τις επισκευές και τη συντήρηση των πλοίων μας πετυχαίνοντας το ελάχιστο του χρόνου. Γενικότερα, η βασική παράμετρος που έχει διαμορφώσει τη σημερινή κατάσταση και δεδομένα είναι **η πορεία της τελευταίας τριετίας με τις αθρόες παραγγελίες κατασκευής νέων πλοίων, που δημιούργησαν μια νέα βάση δεδομένων στον ε-**



Ο κ. Λ. Σκουλαρίκος



Ο κ. Ν. Μακρής



πισκευαστικό τομέα.

Προτού παρουσιαστεί αυτή η «κρίση» των νεότευκτων είχαμε επιλογές σε ναυπηγεία για επισκευές ανά τον κόσμο. Μπορούσαμε να διαλέξουμε από μια πλουσιότερη γκάμα και να σταθμίσουμε καλύτερα τους παράγοντες, όπως πού βρίσκεται το καράβι, πόσο θα στοιχίσει κ.λπ.

Με τα νεότευκτα και τις μετασκευές, όλα τα ναυπηγεία που υποαπασχολούνταν αντιλήφθηκαν ότι έχουν μπροστά τους έναν πενταετή ορίζοντα ευφορίας και άρχισαν πλέον την επιλογή των εργασιών.

Αποτέλεσμα ήταν, τα ναυπηγεία που πηγαίναμε για δεξαμενισμό και επιθεωρήσεις, να μη μας δέχονται πια. Το ίδιο συνέβη και με την Ευρώπη. Δεν ενδιαφέρονταν για τα μικροποσά της επισκευής.

Ένας επιπλέον παράγοντας επιλογής ναυπηγείου για επισκευές είναι η φιλοσοφία

που διέπει την κάθε εταιρεία. Αυτή η φιλοσοφία συμπεριλαμβάνει και τα πιστεύω της για τις επισκευές.

Σε γενικές γραμμές υπάρχουν δύο ειδών φιλοσοφίες και πολιτικές που διέπουν τις ναυτιλιακές εταιρείες. Η μία είναι δουλεύω «on a brake down basis» ή δουλεύω «on a preventive maintenance basis». Και εξηγώ τι εννοώ:

Αυτοί που είναι οπαδοί του «brake down basis», αφήνουν το πλοίο χωρίς ή με πολύ λίγη συντήρηση και προληπτικούς ελέγχους. Όταν η κατάσταση φτάσει στα άκρα, θα το οδηγήσουν σε κάποιο ναυπηγείο πληρώνοντας ένα σημαντικό χρηματικό ποσό για τις επιδιορθώσεις. Και είναι οι οπαδοί της δεύτερης φιλοσοφίας, οι οποίοι **δεν αφήνουν το πλοίο στην τύχη του και το περιποιούνται τη στιγμή που πρέπει.** Εμείς, λοιπόν, ως φιλοσοφία εταιρείας, ανήκουμε σε αυτήν την κατηγορία. Αυτή είναι η πολιτική μας και η ποιότητα που

θέλουμε να έχουμε και να προβάλλουμε.

Ίσως να στοιχίζει περισσότερο; Πιθανόν. Όταν όμως **βάλουμε σε ένα πακέτο τις προτιμήσεις που συγκεντρώνεις ως εταιρικό όνομα από την αγορά, τότε σίγουρα συμφέρει.** Άλλωστε, ας μην ξεχνάμε ότι τα τελευταία χρόνια διαμορφώθηκε, επιπλέον, μια νέα κατάσταση. Παλαιότερα, οι ναυτιλιακές εταιρείες συχνά υποστήριζαν την άποψη πως «**εμείς έχουμε τα καράβια, άρα εμείς ορίζουμε και τους κανόνες**». Τα τελευταία χρόνια, όμως, επήλθαν στη μέση πολλοί νέοι παράγοντες. Και αυτοί είναι οι **charterers και οι oil majors.** Αυτοί λοιπόν διατείνονται προς τις εταιρείες ότι, ναι μεν δικός σου είναι ο στόλος, αλλά θέλω και εγώ να τον βλέπω, να ξέρω ποια εταιρεία είσαι και τι κάνεις. Αυτή η νέα κατάσταση επέφερε το πρόβλημα σε όσους εργάζονταν «on a brake down basis».

■ Ποια είναι η διαφορά μεταξύ του Far East και της Ευρώπης, ή μεταξύ της Ελλάδας και της Κίνας;

Η Κίνα μπήκε σε αυτό το παιχνίδι και γιγαντώθηκε αμέσως. Η γιγάντωση όμως δε σήμαινε και ποιότητα. Απλά διαθέτει οικονομικό εργατικό δυναμικό και πολύ φτηνό κόστος επισκευών. Όμως, **η μεγάλη διαφορά βρίσκεται στην ποιότητα της επισκευής,** και αυτό είναι ένα σημείο που όλοι επισημαίνουν.

Ένα δεύτερο θέμα που δεν είχαν εντοπίσει οι ναυτιλιακές εταιρείες ήταν ο χρόνος της επισκευής. Για παράδειγμα, πολλοί υποστηρίζουν πως εδώ στην Ελλάδα το κόστος των επισκευών είναι υψηλό, αλλά ξεχνούν μία βασική παράμετρο, που είναι η διάρκεια. **Όταν ο χρόνος επισκευής περιορίζεται στο μισό από αυτόν που σπαταλιέται στα ναυπηγεία της Κίνας, τότε το κόστος είναι πολύ μικρότερο.**

Σήμερα στην Κίνα μπαίνεις μέσα και δεν ξέρεις

πότε θα ξαναβγείς. Και όταν σε αυτό προσθέσεις και την ποιοτική επισκευή, τότε όπως αντιλαμβάνεστε, είσαι κατά πολύ κερδοσώμενος.

Εμείς, ως εταιρεία, επιζητούμε τα σάνταρ μας να ανταποκρίνονται με την παροχή υπηρεσίας και την ποιότητα που θα πάρουμε. Δε γυρίζουμε όλον τον κόσμο ψάχνοντας. Έχουμε κάνει την έρευνά μας από πριν και έχουμε κατασταλάξει.

Έχουμε επιλέξει τα ναυπηγεία, έχουμε μελετήσει την εμπειρία τους, γνωρίζουμε τις τιμές, ξέρουμε την ποιότητα και τους χρόνους, μπορούμε να προγραμματίσουμε καλύτερα. **Σαν πολιτική στη σημερινή κατάσταση που επικρατεί με τα νεότευκτα που παραδίδονται και τον ανταγωνισμό, νομίζουμε ότι πρέπει να είμαστε πολύ προσεκτικοί στο θέμα που λέ-**

γεται επισκευή και προληπτική συντήρηση. Ακολουθούμε λοιπόν την προληπτική συντήρηση σε ναυπηγεία που έχουμε «τσεκάρει».

Ένας επιπλέον λόγος που επιλέξαμε ελληνικά ναυπηγεία έγκειται στο ότι εμείς έχουμε ελληνικά πληρώματα. Θεωρούμε πως είναι ένα μόνονος προς τον κόσμο μας, να τους δώσουμε τη δυνατότητα, στη διάρκεια επισκευής του καραβιού, να πάρουν μian ανάσα, να βρεθούν με τις οικογένειές τους, να επισκεφθούν τον τόπο καταγωγής τους.

Ακόμα και ο κόσμος που εργάζεται στα γραφεία, έχει τη δυνατότητα να επισκέπτεται τα πλοία μας και να έρχεται σε άμεση επαφή πιο συχνά με τους αξιωματικούς και το πλήρωμα. ☺



Με την ευγενή χορηγία της **KIMI S.A.**

KIMI
ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΙΣ



Του Θεόδωρου Μαυραιδλή, Fleet Technical Manager

■ Η συντριπτική πλειοψηφία των πλοίων που διαχειριζόμαστε από το γραφείο του Πειραιά βρίσκονται κάτω από μεσοπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα ναυλοσύμφωνα, με αποτέλεσμα επιχειρησιακά να εντοπίζονται σε μian συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή όπως είναι

ο Ατλαντικός ωκεανός. Επακόλουθο και ειδοποιός διαφορά με άλλες ναυτιλιακές εταιρείες είναι πως το γραφείο της Euronav στον Πειραιά, τα τελευταία χρόνια, να μην έχει τόσο στενή επαφή με τα επισκευαστικά ναυπηγεία της Κίνας ή της Ασίας γενικότερα. Οι επισκευαστικές συναλλαγές και εμπειρίες μας, λοιπόν, εντοπίζονται κατά κύριο λόγο εκατέρωθεν του Ατλαντικού (Ευρώπη και Ηνωμέ-

μένα ναυπηγεία, αλλά παράλληλα και τη δέσμευση των τιμών τους (Discounts and/or fleet rebate schemes).

Για την επίτευξη τρόπων τινά επικερδών συμφωνιών είναι σαφές πως πρέπει από την πλευρά μας να παρέχουμε στους υπεύθυνους των ναυπηγείων μια σωστή και πλήρη εικόνα σχετικά με τις εργασίες που θέλουμε να παρασχεθούν στα πλοία μας (Dry Docking Specification), ενώ παράλληλα τους ενημερώνουμε έγκαιρα για τον αριθμό των πλοίων που χρειάζονται να επισκευαστούν στη διάρκεια μιας χρονιάς, καθώς και με όσο το δυνατόν καλύτερη προσέγγιση την ημερομηνία άφιξης των συγκεκριμένων πλοίων στο ναυπηγείο.

Βέβαια, θετικός παράγοντας κατά την παρούσα περίοδο είναι πως ο στόλος μας είναι αρκετά νέος σε ηλικία και άρα οι απαιτήσεις σε εκτεταμένες επι-



νες Πολιτείες της Αμερικής). Στενότερη επαφή και συνεργασία έχουμε με τα ναυπηγεία που βρίσκονται στην ευρωπαϊκή πλευρά του Ατλαντικού (Ισπανία, Γαλλία, Γερμανία, Ολλανδία) και κυρίως στην Πορτογαλία. Βέβαια, το θέμα του overbooking των ναυπηγείων τα τελευταία χρόνια το αντιμετωπίζουμε όλοι, ασχέτως αν επισκευάζουμε τα πλοία μας στην Κίνα ή στην Ευρώπη.

Ως εταιρεία προσπαθούμε να αντεπεξέλθουμε στο πιεστικό φαινόμενο του overbooking με την επίτευξη συμφωνιών (fleet agreements) οι οποίες αφορούν όχι μόνο την προτεραιότητα και τη διαθεσιμότητα (dry docking slots) που πρέπει να μας παρέχουν τα συγκεκρι-

σκευές είναι μειωμένες.

■ Η ποιότητα των εργασιών που λαμβάνουμε τα τελευταία χρόνια από τα ναυπηγεία που έχουμε συνεργαστεί είναι υψηλή και σε έναν πολύ μεγάλο βαθμό ικανοποιεί τις αντίστοιχα υψηλές απαιτήσεις της εταιρείας μας. Είναι όμως γεγονός ότι την τελευταία δεκαετία τα περισσότερα ευρωπαϊκά ναυπηγεία δεν είχαν ανατροφοδοτηθεί με νέες γενιές μηχανικών και εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού γενικότερα. Αυτό είχε αποτέλεσμα η εμπειρία, το know how, να χάνεται σιγά σιγά, επηρεάζοντας πρώτα απ' όλα την ποιότητα της προσφερόμενης εργασίας στο μηχανουργικό και μηχανολογικό τομέα.





Inter-naftiki S.A.

MARINE & INDUSTRIAL PRODUCTS & SERVICES

Annual and 5-year service and tests on

Lifeboats, rescue boats, release gears

and launching appliances

in compliance with MSC/Circ 1.1206



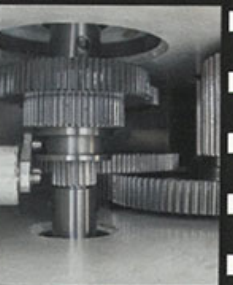
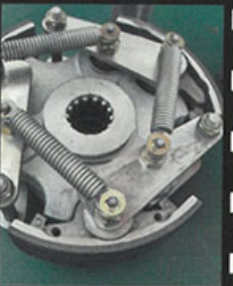
...your Global service provider

- 35 years of experience in production of lifeboats, launching appliances and release gears
- Authorized by 26 major international makers
- 17 qualified service engineers
- ISO 9001: 2000
- Approval by the Greek Authority (KEEP), LRS, BV, HRS
- 24h service support on a worldwide basis

Inter-naftiki sa

5 Olympias & 94 Voulgari Str.18534, Piraeus - Greece

Tel: +30 210 4126997, Fax +30 210 4127566, info@inter-naftiki.gr - www.inter-naftiki.gr



Η ναυτιλιακή εταιρεία Europan είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο Euronext των Βρυξελλών. Τα κεντρικά της γραφεία εδρεύουν στο Βέλγιο και συγκεκριμένα στην Αμβέρσα. Η εταιρεία διαθέτει επίσης δύο γραφεία shipmanagement, που έχουν την έδρα τους στον Πειραιά και στην Αμβέρσα. Ο στόλος της Europan αποτελείται αποκλειστικά από δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου (crude oil carriers) τύπου VLCC & Suezmax. Κύρια χαρακτηριστικά του στόλου της Europan είναι τα εξής:

- Σύγχρονα δεξαμενόπλοια με μέσον όρο ηλικίας, περίπου, τα 5,5 έτη.
- Όλα τα πλοία είναι διπλού τοιχώματος.
- Όλα τα πλοία φέρουν ευρωπαϊκή σημαία (ελληνική, βελγική, γαλλική).

Η πλειοψηφία των μετοχών της Europan ελέγχεται από δύο κυρίους μετόχους (Marc Savery και Πήτερ Λιβανό). Το υψηλό ποσοστό που κατέχουν παρέχει στην εταιρεία τη δυνατότητα γρήγορων αποφάσεων και ευελιξίας κινήσεων. Παρόλο που η Europan λειτουργεί κάτω από ένα κοινό Safety & Quality Management System, τα δύο γραφεία shipmanagement διατηρούν τη δική τους ταυτότητα και ανεξαρτησία ως εταιρείες, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν έχουν μια άριστη και από κοινού συνεργασία. Ειδικότερα, τα πλοία που έχει υπό διαχείριση το γραφείο του Πειραιά φέρουν όλα την ελληνική σημαία και απασχολούν μεγάλο αριθμό Ελλήνων (περίπου 400).

Όμως, η αυξανόμενη ζήτηση επισκευών, κατ' αντιστοιχία της αύξησης των νεότευκτων πλοίων, οδήγησε τους υπεύθυνους των ναυπηγείων να αναθεωρήσουν εν μέρει τα επενδυτικά τους πλάνα και να επενδύσουν παράλληλα και στο έμψυχο δυναμικό πέραν του άψυχου και της υλικοτεχνικής υποδομής.

Για το λόγο αυτό έχουν θέσει σε εφαρμογή προγράμματα πρόληψης και εκπαίδευσης νέων μηχανικών, ναυπηγών και εργοδηγών. Κατ' επέκταση, κινήσεις σαν αυτές μάς καθυστερούν εν μέρει και μας κάνουν να πιστεύουμε πως η μακρόχρονη εμπειρία των ναυπηγείων που συνεργαζόμαστε δε θα χαθεί.

- Πολιτική της εταιρείας μας είναι η προμήθεια των ανταλλακτικών για όλα τα κύρια και βοηθητικά μηχανήματα επάνω στο πλοίο να γίνεται κατευθείαν από τους κατασκευαστές αυτών. Στον τομέα προμήθειας των ανταλλακτικών από τους κατασκευαστές, παρατηρείται είτε σημαντική έλλειψη είτε αδικαιολόγητη καθυστέρηση στην παράδοση των είδη παραγγελθέντων ανταλλακτικών. Το τελευταίο διάστημα αυτή η έλλειψη επιτείνεται δραματικά. Το σοβαρό αυτό πρόβλημα το αντιμετωπίσαμε και εμείς πρόσφατα με μια κορεατική εταιρεία-κολοσσό στο machinery production, η οποία μας ανακοίνωσε πως τα σημαντικά και μεγάλης αξίας ανταλλακτικά που με σωστό προγραμματισμό είχαμε παραγγείλει τον Ιανουάριο του 2008, τελικά δε

θα παραδοθούν τον Ιούνιο όπως αναφέρεται στην προσφορά τους, αλλά στις αρχές του 2009. Ενδεχομένως βασική αιτία αυτών των προβλημάτων είναι η στροφή όλης της παραγωγής των κύριων κατασκευαστών προς την κάλυψη των αναγκών που έχουν δημιουργηθεί από το μεγάλο αριθμό νεότευκτων πλοίων και παραγγελιών, και καθιστούν πλέον πολύ δύσκολη ακόμη και την τήρηση των υπεσχόμενων.

- Ως ο πλέον ενδεδειγμένος τρόπος αυτήν τη στιγμή να ανταποκριθεί μια εταιρεία στην ανάγκη επαρκούς και λεπτομερούς συντήρησης των πλοίων της είναι ο καλός προγραμματισμός και ο μακροχρόνιος σχεδιασμός (κατά προτίμηση σε βάθος ενός έτους), ο οποίος θα της επιτρέψει την έγκαιρη παραγγελία των απαιτούμενων ανταλλακτικών καθώς και την προετοιμασία των αντίστοιχων επισκευών.

Γνωρίζοντας βέβαια πως η ναυτιλία αποτελεί μια κυκλική επιχειρηματική δραστηριότητα με έντονες διακυμάνσεις, είναι εντελώς παρακινδυνευμένο να υπάρξει ακριβής εκτίμηση για το εάν και κατά πόσο οι πιο πάνω αναφερθείσες και παγιωμένες προς το παρόν συνθήκες θα διατηρηθούν και θα συνεχίσουν να επηρεάζουν την τεχνική διαχείριση των πλοίων. Εξάλλου, οι εξελίξεις των τελευταίων εβδομάδων στην παγκόσμια οικονομία και ειδικότερα στη ναυτιλία ενισχύουν την πεποίθησή μας αυτή. ☉



KIMI

Με την ευγενή χορηγία της KIMI S.A.





Since
1988

Cleaning|Surface Preparation|Hydroblasting|Sandblasting|Tank Coating|Painting



www.ahilios.gr



A. HILIOS[®] LTD.

WE PROTECT YOUR STRUCTURE AND ENVIRONMENT



73, Dimokratias Ave. | 18863 Perama Greece | e-mail: ahilios@ahilios.gr
Tel: +30 210 4020 304, +30 210 4020 357 | Fax: +30 210 4020 367



admore

Του Γεωργίου Λίνα, Διευθυντή Μηχανολογικού



■ Η ποιότητα της εργασίας, το κόστος, ο χρόνος περάτωσης αυτών και η μακροχρόνια συνεργασία, όλα αυτά τα στοιχεία που είναι αλληλένδετα μεταξύ τους, αποτελούν τα βασικά κριτήρια της επιλογής μας.

Ο χρόνος περάτωσης των εργασιών δεξαμενισμού ενός πλοίου είναι συγκεκριμένος όταν το ναυπηγείο γνωρίζει το πλοίο, δηλαδή το έχει

δεξαμενίσει στις εγκαταστάσεις του και στο παρελθόν. **Από την πλευρά του ναυπηγείου υπάρχει η τεχνογνωσία και έτσι οι προγραμματισμένες εργασίες πραγματοποιούνται γρήγορα και το κόστος παραμένει χαμηλό.**

Επιπροσθέτως, από την εταιρεία μας λαμβάνονται ετήσιες προσφορές και

αφορά στην ποιότητά τους.

■ Στην ποντοπόρο ναυτιλία υπάρχουν προβλήματα, καθώς ένα πλοίο είναι αναγκασμένο να πραγματοποιεί επισκευές εκεί όπου βρίσκεται, ώστε να μην αυξηθεί το κόστος λειτουργίας του. **Στην Ελλάδα, όμως, τα πράγματα είναι τελείως διαφορετικά.** Υπάρχουν ακόμη έμπειροι συνεργάτες, που μπορούν να προσφέρουν ποιοτικές επισκευές.

Η διαθεσιμότητα είναι μεν περιορισμένη, αλλά αντιμετωπίζεται με το σωστό προγραμματισμό των εργασιών και την επιλογή υπεύθυνων συνεργατών.

■ Η Minoan Lines είναι μια εταιρεία που δραστηριοποιείται στην Ελλάδα, γι' αυτό και οι επισκευές γίνονται στην Ελλάδα. Φυσικά, το κόστος των επισκευών, τα τελευταία χρόνια, έχει αυξηθεί πάρα πολύ σε σύγκριση με αυτό σε άλλες αναπτυσσόμενες χώρες.

Όμως, **το κόστος έχει να κάνει και με την ποιότητα του αποτελέσματος της εργασίας.** Οι εργασίες που γίνονται στην Ελλάδα, με την τε-



επιλέγεται, με κριτήρια που καθορίζονται από τον εσωτερικό κανονισμό εργασιών της εταιρείας μας, ο ετήσιος συνεργάτης.

■ Τα πλοία της Minoan Lines εξυπηρετούν συγκεκριμένες δρομολογιακές γραμμές. Η περίοδος της ετήσιας ακινησίας των πλοίων μας είναι γνωστή και προγραμματισμένη πολύ καιρό πριν από την πραγματοποίησή της. Έτσι λοιπόν, **με σωστό προγραμματισμό εργασιών και σωστή επιλογή των συνεργατών μας, όλες οι εργασίες πραγματοποιούνται σε συγκεκριμένους χρόνους και με άριστα αποτελέσματα όσον**

ράστια εξειδίκευση και τεχνογνωσία που διαθέτουν τα ελληνικά ναυπηγεία, δε γίνονται στις αναπτυσσόμενες χώρες τη στιγμή αυτή. Σε λίγα χρόνια θα υπάρχει και εκεί η εξειδίκευση.

■ Τέλος, θέλω να επισημάνω ότι **στα πλοία της Minoan Lines δεν υπάρχει η δυνατότητα επιμήκυνσης του χρόνου επισκευών**, διότι είναι προγραμματισμένη η επιστροφή τους στα δρομολόγια μετά την περάτωση των εργασιών τους. ●





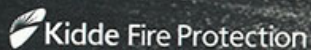
YOUR PARTNER IN AUTOMATION

MAS SA offers cutting edge technology systems and integrated solutions for main engine and gensets automation & control, maneuvering systems and sophisticated alarm & monitoring systems.

We boast a unique experience in handling and execution of local and international marine projects and provide lifetime quality service.

We know Better

EIAK advertising



MAS SA

29 Malakassi Str. Keratsini 187 57 Pireaus Greece

Tel.: +30 210 4001657, Fax: +30 210 4001652

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

Του Γιάννη Πρασά, Τεχνικού διευθυντή

- Τα πλοία της εταιρείας μας που εκτελούν δρομολόγια στη Μεσόγειο τα επισκευάζουμε στις δεξαμενές και στις προβλήτες του ΟΛΠ. Ορισμένες φορές τα στέλνουμε και στα ναυπηγεία της Τουρκίας, αλλά και εκεί υπάρχει συνωστισμός επισκευών. Τα τουρκικά ναυπηγεία σε σύγκριση με τα ελληνικά υπερτερούν στο κόστος επισκευής, που είναι χαμηλότερο αισθητά στις τιμές. Συγκριτικά, μεταξύ των ναυπηγείων της Τουρκίας και αυτών στην Ελλάδα για ορισμένους τομείς όπως είναι οι ελασματοουργικές και οι σωληνοουργικές εργασίες δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές στην ποιότητα αλλά μόνον στην τιμή, αντίθετα στις μηχανουργικές οι Έλληνες είναι πολύ καλύτεροι και ταχύτεροι.
- Τα συνεργεία στην Ελλάδα είναι πολύ αξιόπιστα και το πρόβλημα του over booking το αντιμετωπίζουμε με σωστό προγραμματισμό.
- Τα πλοία της εταιρείας που βρίσκονται εκτός Μεσογείου πηγαίνουν για επισκευές και δεξαμενισμούς στα κατά τόπους λιμάνια. Η εμπειρία μας από τα εκεί ναυπηγεία είναι άλλοτε αρνητική και άλλοτε θετική. Υπάρχουν ναυπηγεία όπως στον Ινδικό Ωκεανό ή στην Καραϊβική που είναι χαμηλού επιπέδου και απαιτούν την ιδιαίτερη προσοχή μας και άλλα που είναι ιδιαίτερας υψηλής βαθμίδας. ☉

TOMASOS BROTHERS INC.



Του Θεόδωρου Κεφαλωνίτη, Διευθυντή



Η παγκόσμια ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία είναι άμεσα συνδεδεμένη και εξαρτημένη από τη ναυτιλία.

Η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία το 2002 ανταποκρίθηκε σε δύο βασικά φαινόμενα που συνέβησαν στη ναυτιλία: Τη θεαματική άνοδο των ναύλων dry cargo με τη συνεπακόλουθη και εξίσου θεαματική ζήτηση για νέες κατασκευές πλοίων, καθώς και υπερήλικα

πλοία -που υπό άλλες συνθήκες να είχαν αποσυρθεί- να μένουν στην αγορά.

Η ανταπόκριση αυτή παρουσίασε, όμως, τα εξής βασικά προβλήματα:

Κατ' αρχάς, **επισκευαστικά ναυπηγεία μετατράπηκαν σε κατασκευαστικά** για μεγαλύτερο κέρδος. Παράλληλα, παρουσιάστηκαν έλλειψη ναυπηγών ειδικευμένων στις επισκευές και αύξηση της ζήτησης για εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό, χαμηλή ποιότητα υπηρεσιών, σημαντική άνοδος του κόστους, επιμήκυνση του χρόνου επισκευών και έλλειμμα ανταλλακτικών.

Σε αυτό το χρονικό διάστημα διάφορα ναυπηγεία ανά τον κόσμο, που υποαποσχολούνταν, ξαναγεννήθηκαν, **ακόμα και ναυπηγεία που είχαν κλείσει λειτουργήσαν εκ νέου** εκμεταλλευόμενα την έλλειψη επισκευαστικών ναυπηγείων και την αυξανόμενη ζήτηση επισκευών.

Συχνό συνεπακόλουθο για να διεκπεραιωθεί ο όγκος των εργασιών είναι η **αναγκαστική χρησιμοποίηση μη ειδικευμένων εργατών, με αρνητικά αποτελέσματα στην ποιότητα της δουλειάς.**

Ακόμα και τα μεγαλύτερα ναυπηγεία της Κίνας (κυρίως για νεότευκτα) έχουν μόνο 40% εξειδικευμένους ηλεκτροσυγκολλητές.

Η μεγάλη ζήτηση για νέες ναυπηγήσεις οδήγησε και τη βιομηχανία νέων κατασκευών μηχανών και μηχανημάτων στα όριά της. Έτσι, **τη χρονιά που διανύουμε υπήρξαν ναυπηγεία που δεν μπορούσαν να βρουν μηχανές, ενώ ορισμένα άλλα διαφήμιζαν ότι έχουν σιγουρέψει μηχανές για να μπορέσουν να κλείσουν τις παραγγελίες!**

Θεωρώ πως η υπερζήτηση που υπάρχει κυρίως μηχανών και βοηθητικών μηχανημάτων ενδέχεται να οδηγήσει σε έλλειψη ανταλλακτικών, όχι μόνον για κάποιες νέες κατασκευές αλλά και για παλαιότερα καράβια. ☉





Του Δημητρίου Χελιώτη, Technical Director

- Η εντυπωσιακή ζήτηση για νέες κατασκευές πλοίων που επικράτησε τα τελευταία χρόνια είναι από τις βασικότερες αιτίες των προβλημάτων που επικρατούν στη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία.
- Η ήδη βεβαρημένη κατάσταση επιδεινώθηκε από τη γνωστή «μόδα» των μετασκευών διαφόρων τύπων πλοίων σε Bulk, προκειμένου οι πλοιοκτήτες να είναι σε θέση να εκμεταλλευτούν την αυξητική πορεία της ναυλαγοράς.
- Αυτοί οι δύο λόγοι ευθύνονται για τις καθυστερήσεις στα ναυπηγεία της Κίνας, και όχι μόνον. Οι ίδιοι λόγοι δημιούργησαν τη συμπεριφορά του «take it or leave it», τις διαπραγματεύσεις όπου το ναυπηγείο έχει και το πεπόνι και το μαχαίρι, και φυσικά τις πολύ υψηλές τιμές που δεν είναι αντίστοιχες με την παροχή των προσφερόμενων υπηρεσιών. ☉

Η νεοσυσταθείσα ομοσπονδία και τα προβλήματα της ναυπηγοεπισκευαστικής

Η πλειοψηφία των εργοδοτικών ενώσεων της ναυπηγοεπισκευής προχώρησε στη δημιουργία ομοσπονδίας, με σκοπό την εξέταση των προβλημάτων του κλάδου.

Ειδικότερα, η νεοσυσταθείσα ομοσπονδία θα ασχοληθεί με:

- Τα συναρμόδια υπουργεία - όπως ΥΕΝΑΝΠ, υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, υπουργείο Ανάπτυξης.
- Τους εργαζομένους.
- Τη διαμόρφωση των συλλογικών συμβάσεων.

Τα μέλη της ομοσπονδίας έθεσαν ως επιπλέον στόχο το γεφύρωμα των σχέσεων με τα εργατικά συνδικάτα και την προώθηση και στήριξη της ναυπηγικής βιομηχανίας προς κάθε κατεύθυνση.

Ο κ. Βασίλης Κανακάκης, μέλος της ομοσπονδίας, πρόεδρος της Ένωσης Εργοληπτών Αμμοβολών - Βαφών, διαχειριστής της εταιρείας CORAL, σε δήλωσή του στα «Ν.Χ.» υπογράμμισε ότι η ομοσπονδία θα ασκήσει πιέσεις στην κάθε κυβέρνηση της χώρας με σκοπό την κυβερνητική συμμετοχή της στη στήριξη προγραμμάτων για τη ναυπηγοεπισκευή. «Η ομοσπονδία θα προωθήσει σχέδια για την ανάπτυξη του χώρου και τη συνέχιση θέσεων εργασίας» τόνισε ο κ. Κανακάκης και υπογράμμισε:

«Η ναυπηγοεπισκευαστική είναι η τελευταία βαριά βιομηχανία του τόπου μας και απασχολεί χιλιάδες εργαζομένους. Η ευημερία αυτών των ανθρώπων έχει συνεπακόλουθο την οικονομική στήριξη των όμορων δήμων και την άνθηση των περιοχών».

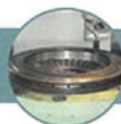


Ο κ. Β. Κανακάκης

■ Ποιες είναι οι θέσεις της ομοσπονδίας

Πρόσφατα οι εκπρόσωποι των ενώσεων κατέθεσαν στο διευθυντή του υπουργού ΕΝΑΝΠ υπόμνημα, με το οποίο αναλύουν τις θέσεις τους. Ειδικότερα, στο υπόμνημά τους αναφέρουν:

«Είναι γεγονός ότι ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά δεν επιδεικνύει το απαιτούμενο ενδιαφέρον και δεν ανταποκρίνεται ικανοποιητικά στην εκτέλεση των αρμοδιοτήτων και υποχρεώσεων του, όπως αυτές προβλέπονται στο άρθρο 7 του Π.Δ. 70/90 και αφορούν:



Με την ευγενή χορηγία της KIMI S.A.

KIMI

- Στην πρόβλεψη κατάλληλων και ασφαλών κλιμάκων ανόδου στα πλοία.
- Στην ύπαρξη κατάλληλου δικτύου πυρόσβεσης σε περίπτωση ανάγκης.
- Στη δημιουργία θέσεων ελλιμενισμού, που θα εξασφαλίζουν την άμεση και αποτελεσματική μετάβαση και πρόσβαση σε περίπτωση ανάγκης.
- Στην εξασφάλιση επαρκούς παροχής ηλεκτρικού ρεύματος, όπως προβλέπεται από τους ειδικούς κανόνες ασφαλείας.
- Στη δημιουργία ικανού αριθμού χώρων υγιεινής και κατάλληλων χώρων για τη φύλαξη ενδυμάτων και παροχή νερού για πόση και καθαριότητα.
- Στην οριοθέτηση των χώρων που διατίθενται σε συνεργεία για την αποθήκευση υλικών, εργαλείων εργοταξιακής χρήσης.

Άδειες εργασιών

Σε ό,τι αφορά τις άδειες εργασιών οι επιχειρηματίες της NEZ ζητούν: «Να διευρυνθεί το έργο της ομάδας εργασίας (αφού μέχρι τώρα το ζήτημα της έκδοσης αδειών εργασίας δεν υπήρχε στα θέματα που θα εξέταζε η ομάδα) και στο πλαίσιο διατάξεων του άρθρου 8 του νόμου 3551/2007 να εξεταστούν και απλουστευτούν και οι διαδικασίες για την έκδοση αδειών για ναυπήγηση, μετατροπή, επισκευή και συντήρηση πλοίων».

Παράλληλα, προτείνουν η ομάδα εργασίας, στην οποία μετέχουν στελέχη και των υπουργείων Απασχόλησης, Ανάπτυξης, Οικονομίας και Οικονομικών, να ασχοληθεί και με μια σειρά άλλων θεμάτων όπως:

- Στην τήρηση των κανόνων υγιεινής και ασφαλείας.
- Στην καθημερινή απομάκρυνση των στερεών αποβλήτων από το χώρο της NEZ.
- Στη δημιουργία κατάλληλων οδών κυκλοφορίας για ευκολότερη πρόσβαση ασθενοφόρων και πυροσβεστικών σε περίπτωση ανάγκης, αλλά και την κυκλοφορία φορτηγών για την εξυπηρέτηση διάφορων εργασιών», αναφέρουν στο υπόμνημά τους και προσθέτουν:

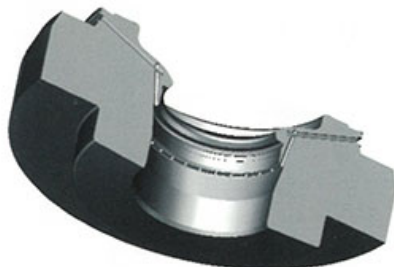
«Επαναφέρουμε επίσης την ήδη γνωστή σε εσάς πρότασή μας για παραχώρηση του χώρου από τον ΟΛΠ Α.Ε. και ανάληψη της διαχείρισης των χερσαίων χώρων και δεξαμενών από τους ίδιους τους χρήστες, οι οποίοι προτίθενται να ιδρύσουν ενιαίο και κατάλληλο φορέα για το συντονισμό και την επίλυση των οποιωνδήποτε θεμάτων, προβλημάτων στο χώρο της NEZ».

- Απλούστευση διαδικασιών για τελωνειακά θέματα.
- Το μητρώο εργαζομένων στις επιχειρήσεις ναυπήγησης, μετατροπής επισκευής και συντήρησης πλοίων.
- Η κατάλληλη εκπαίδευση και επιμόρφωση του προσωπικού.
- Οι μεικτές επιτροπές ελέγχου (ασφάλειας εργασιών).
- Η επέκταση του υπάρχοντος εγγυοδοτικού μηχανισμού για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας.
- Η μείωση των ασφαλιστικών εισφορών προς το ΙΚΑ ή η επιδότηση ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων.
- Η παράταση της προβλεφθείσας αναστολής είσπραξης των ασφαλιστικών εισφορών για τις επιχειρήσεις που τηρούν τις προϋποθέσεις που ορίζει ο νόμος 3551/2007.
- Η ενίσχυση και ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας.
- Η συμμετοχή εκπροσώπων των επαγγελματικών οργανώσεων στη θέσπιση της εθνικής και κοινοτικής νομοθεσίας. ☉

KIMI S.A.

Rebuilding Services

KIMI SA offers now rebuilding services of vital engine components such as pistons crowns and piston rods, valve spindles and seats, and cylinder covers. The majority of these services is carried out on modern automatic and robotic equipment by experienced and skilful personnel and certified welders. The welding procedures are approved.



✓ PISTONS CROWN

The piston rebuilding offered by KIMI SA is designed to give ship operators ready access to rebuilt pistons which are the equivalent of new components in both their dimensional and strength properties.

In our fully equipped welding workshop we can rebuild simultaneously 3 piston crowns of any size and type. Our standard procedure involves the complete rebuilding of all surfaces of a piston crown, including top combustion surface, diameter, both sides of ring grooves and bottom diameter of ring grooves. All piston crowns are subjected to heat treatment after welding according to our certified welding processes. Each one of the piston crowns is then machined in our fully automated vertical CNC turning machine, to the original dimensions and tolerances, followed by chrome plating and grinding in special piston ring groove grinding equipment.

✓ PISTON ROD

KIMI SA restores piston rods to their original dimensions and tolerances. KIMI SA has developed a unique welding process which returns the old rod surface to its standard dimensions, required mechanical properties and surface finish roughness. Developments in materials and welding technology mean that this approach provides much higher wear resistance than that offered by old rods. Customers benefit from both shorter lead-times and improved service lifetimes.

✓ EXHAUST VALVE AND SEAT

Exhaust valves differ in their metallurgical specifications. In order to employ the appropriate welding pro-

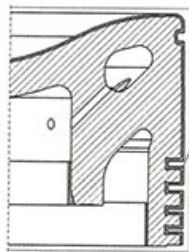
cedure, it is important that the exact material be correctly identified. The welding procedures used by KIMI SA include careful identification, in our certified laboratory, of material composition before rebuilding begins. Rebuilding procedures include the building up and re-profiling of the combustion face, diameter and seat of the valve to the original templates. This work is carried out with the help of advanced robotic and automated welding equipment and approved welding procedures for nicked alloys, stainless steels and hard facing alloys, such as satellite alloys.

✓ CYLINDER COVER

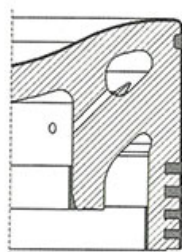
Rebuilding of cylinder covers involves returning the covers to their original dimensions and tolerances. A special layer can be also applied to the combustion surface if requested in order to prolong and improve wear resistance. In our standard rebuilding process, the combustion surface is completely removed together with the cooling holes. After certain welding procedure, the combustion area is completely rebuilt and the cooling holes together with the injector holes are reopened.

✓ QUALITY ASSURANCE

All parts are subjected to quality checks by our certified laboratory personnel, in our private laboratory. These checks include X-rays, hardness tests, chemical analysis checks, surface roughness checks, ultrasonic checks, dye and magnaflux tests and finally plating thickness checks. Our laboratory is fully equipped with all the necessary scientific equipment and follows certified procedures by ESVD for each one of the processes involved.



KIMI Standard Rebuilding Process



KIMI Standard Rebuilding Process

KIMI S.A.
ENERGETIC PARTNERSHIP

...As Rebuilding is technology for us!!!

Industrial Park of SHISTO 2nd Block, 2nd Street Perama 18863, Greece • Tel: +30(210) 4004757, Fax: +30(210) 4326399 • Web: www.kimi-sa.com



ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ
του Γεωργίου Βλάχου,
Γενικού γραμματέα Λιμένων και
Λιμενικής Πολιτικής ΥΕΝΑΝΠ

Για την υλοποίηση των έργων στους Λιμένες η προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων είναι απαραίτητη

«Οι προϋπολογισμοί των Οργανισμών Λιμένα, που είναι απαραίτητοι για να δεχθούν τις μεγάλες, επικείμενες αλλαγές, δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις στηρίξεως τέτοιων επενδυτικών προγραμμάτων. Γι' αυτό και κρίνεται απαραίτητη η προσέλκυση μεγάλων ιδιωτικών κεφαλαίων που θα βοηθήσουν στην υλοποίηση έργων, έργων που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση της ζήτησεως» υποστηρίζει ο κ. Γ. Βλάχος.

Ο γενικός γραμματέας Λιμένων θεωρεί ότι οι προσφορές που κατατέθηκαν από την COSCO για το λιμένα του Πειραιά και της HUTCHINSON για το λιμένα της Θεσσαλονίκης, ήταν εξαιρετικά υψηλές και τα οικονομικά οφέλη για τους δύο οργανισμούς ιδιαίτερα σημαντικά.

Παράλληλα, αναλύει τα έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη στους υπόλοιπους λιμένες της χώρας και αναφέρεται στους σημαντικούς στόχους της εθνικής λιμενικής πολιτικής.



■ Ποια είναι η στρατηγική της ελληνικής κυβέρνησης για την ανάπτυξη του μεταφορικού δικτύου στη χώρα μας;

Η ελληνική κυβέρνηση καταβάλλει σημαντικές προσπάθειες για την αναβάθμιση του μεταφορικού δικτύου της χώρας, ώστε να μπορέσει να ανταποκριθεί στις σύγχρονες οικονομικές και κοινωνικές ανάγκες. Τα προηγούμενα χρόνια, οι παρεμβάσεις που πραγματοποιήθηκαν είχαν κύριο προσανατολισμό στην επέκταση και στον εκσυγχρονισμό του οδικού δικτύου μεταφορών, καθώς και τη βελτίωση του συγκοινωνιακού δικτύου στην περιφέρεια της πρωτεύουσας.

Οι κυβερνήσεις από το 2004 και μετά αξιολόγησαν

την ανάγκη της ισόρροπης ανάπτυξης των μεταφορικών υποδομών για όλα τα μέσα μεταφοράς, αξιοποιώντας με αυτό τον τρόπο τα πλεονεκτήματα που εξασφαλίζει η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών, του σιδηροδρόμου καθώς και των συνδυασμένων μεταφορών.

Θα πρέπει βεβαίως σε αυτό το σημείο να επισημανθεί ότι η προσπάθεια για την αναβάθμιση του οδικού δικτύου και των αστικών συγκοινωνιών, όχι μόνο δεν εγκαταλείφθηκε, αλλά συνεχίζεται με εντατικό ρυθμό, με την υλοποίηση σημαντικών έργων όπως είναι οι νέοι οδικοί άξονες της Πελοποννήσου, η επέκταση του μετρό και η αναβάθμιση των αεροδρομίων της περιφέρειας με τη μέθοδο των ΣΔΙΤ. Ωστόσο, και πέ-

ραν των ανωτέρω, θα πρέπει να σημειωθεί πως έχουν αναληφθεί σημαντικές πρωτοβουλίες για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών. Ο αναπτυξιακός σχεδιασμός που βρίσκεται σε διαδικασία υλοποίησης για τους λιμένες του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, η πραγματοποίηση σημαντικών έργων στους λιμένες της περιφέρειας, καθώς και οι γενικότερες πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί για την ενίσχυση της ακτοπολίας και της ποντοπόρου ναυτιλίας, κινούνται προς αυτή την κατεύθυνση.

γραμματισμένες παραδόσεις, ότι το 2012 θα ανέλθει στα 160 από τα 9 πλοία που δραστηριοποιούνται σήμερα, ενώ η προσπάθεια για επίτευξη οικονομικών κλίμακας είναι αυτή που θα επιφέρει την αύξηση στην ταχύτητα πλεύσεως και φορτοεκφόρτωσης των πλοίων. Αυτές οι τεχνολογικές εξελίξεις δημιουργούν την ανάγκη πραγματοποίησης επενδύσεων υψηλού κόστους, προκειμένου οι ελληνικοί λιμένες να μπορέσουν να εξυπηρετήσουν αποτελεσματικά τα σύγχρονα πλοία.

γνώμονα τη διαφύλαξη του δημόσιου συμφέροντος, τη μεγιστοποίηση του οφέλους για τους Οργανισμούς Λιμένα, τη διασφάλιση και αύξηση των θέσεων εργασίας και την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των χρηστών, επελέγη, ως το πλέον κατάλληλο μοντέλο, η παραχώρηση, με πλήρως διαφανείς και ανοικτές διαδικασίες, μέρους των λιμενικών υποδομών του ΣΕΜΠΟ στον ΟΛΠ και του ΣΕΜΠΟ στον ΟΛΘ σε ιδιώτη επενδυτή που διαθέτει χρηματοοικονομική επάρκεια και εμπειρία, για συγκεκρι-



- Πώς θα προσαρμόσουν τη λειτουργία τους και τις υποδομές τους οι ελληνικοί λιμένες, προκειμένου να δεχθούν τις μεγάλες αλλαγές στον τρόπο σύνδεσης των διαφορετικών μέσων μεταφοράς, την αύξηση του μεγέθους των πλοίων διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων και την αύξηση της ταχύτητας πλεύσης και φορτοεκφόρτωσής τους;

Η ελληνική κυβέρνηση αναγνωρίζει τις μεταβολές που υφίστανται στο χώρο της ναυτιλίας και τις λαμβάνει σοβαρά υπόψη στον αναπτυξιακό της σχεδιασμό για τους λιμένες της χώρας. Ο αριθμός των πλοίων με χωρητικότητα Ε/Κ άνω των 10.000 TEU υπολογίζεται, με βάση τις παραγγελίες και τις προ-

Οι προϋπολογισμοί των Οργανισμών Λιμένα, που αποτελούν την αιχμή του δόρατος της λιμενικής βιομηχανίας, δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις στηρίξεως τέτοιων επενδυτικών προγραμμάτων. Χαρακτηριστικά σημειώνεται ότι ακόμη και η σημαντική κερδοφορία των ΟΛΠ και ΟΛΘ Α.Ε. μπορεί να εξασφαλίσει ελάχιστους μόνο πόρους για ίδια επένδυση σε σχέση με τις τεράστιες απαιτήσεις που υφίστανται.

Με αυτά τα δεδομένα και λαμβάνοντας υπόψη την τρέχουσα συγκυρία, κρίνεται απαραίτητη η προσέλκυση μεγάλων ιδιωτικών κεφαλαίων προκειμένου να υλοποιηθούν τα έργα που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση της ζήτησης. Ως εκ τούτου, με

Με αυτά τα δεδομένα και λαμβάνοντας υπόψη την τρέχουσα συγκυρία, κρίνεται απαραίτητη η προσέλκυση μεγάλων ιδιωτικών κεφαλαίων προκειμένου να υλοποιηθούν τα έργα που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση της ζήτησης.

μένο χρονικό διάστημα.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η συμμετοχή μεγάλων εταιρειών του εξωτερικού που λειτουργούν ως global operators, όπως η COSCO, η Hutchinson και η Dubai Ports World μέσω της θυγατρικής της P&O, στους διαγωνισμούς για την ανάδειξη αναδόχων είναι ενδεικτική των σημαντικών προοπτικών που διανοίγονται για τους ελληνικούς λιμένες καθώς και των πλεονεκτημάτων που παρουσιάζουν και είναι δυνατό να οδηγήσουν στην αλματώδη ανάπτυξή τους.

Οι προσφορές που κατατέθηκαν από τους πλειοδότες, δηλαδή την COSCO για το λιμένα του Πειραιά και τη Hutchinson για το λιμένα της Θεσσαλονίκης, ήταν εξαιρετικά υψηλές και τα οικονομικά οφέλη για τους δύο οργανισμούς ιδιαίτερα σημαντικά. Το γεγονός αυτό αποτελεί αναμφίβολα επιτυχία της κυβερνήσεως με βάση τη διεθνή εμπειρία από την πραγματοποίηση αντίστοιχων επενδύσεων.

Πέραν των ανωτέρω, θα πρέπει να σημειωθεί ότι στους ελληνικούς λιμένες βρίσκονται σε εξέλιξη έργα που θα αναβαθμίσουν την εικόνα τους και τις επιχειρησιακές τους δυνατότητες, και για το σκοπό αυτό αξιοποιούνται πόροι από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, την Κοινοτική Πρωτοβουλία INTERREG III ενώ υφίσταται συγκεκριμένος σχεδιασμός για την αξιοποίηση του ΕΣΠΑ. Στα ανωτέρω θα πρέπει να προστεθεί η σταθερή στόχευση της εθνικής λιμενικής πολιτικής στην ανάπτυξη των συνδυασμένων

μεταφορών και στην αποτελεσματική ένταξη των ελληνικών λιμένων στις διεθνείς μεταφορικές αλυσίδες. Η επικείμενη σύνδεση του λιμένα του Πειραιά με το σιδηροδρομικό μεταφορικό δίκτυο εντάσσεται σε αυτή την προσπάθεια και αναμένεται να βελτιώσει την ποιότητα των υπηρεσιών που αφορούν την εξυπηρέτηση της ενδοχώρας του λιμένα.

■ **Η ανάδειξη νέων χωρών ως σημαντικών παραγωγών και καταναλωτών προϊόντων και υπηρεσιών και η ένταξη νέων χωρών στην Ε.Ε. επηρεάζουν καθοριστικά το χάρτη των αλυσίδων μεταφοράς σε διεθνές επίπεδο; Πώς θα αντεπεξέλθουν οι ελληνικοί λιμένες;**

Συγκεκριμένα, η άνοδος του εξαγωγικού εμπορίου των χωρών της Άπω Ανατολής και της Ινδίας αλλά και η μεγέθυνση της καταναλωτικής ζήτησης στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης και της Μαύρης Θάλασσας δημιουργούν εξαιρετικά ευνοϊκές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων.

Είναι γεγονός ότι η ανάδειξη νέων οικονομικών δυνάμεων με σημαντική παραγωγική και εξαγωγική δραστηριότητα έχει μεταβάλει τον παγκόσμιο μεταφορικό χάρτη, αυξάνοντας τη σημασία συγκεκριμένων θαλάσσιων διαδρομών για την εξυπηρέτηση του διεθνούς εμπορίου. Στη νέα αυτή πραγματικότητα που έχει διαμορφωθεί, η σπουδαιότητα της γεωγραφικής θέσεως της Ελλάδος έχει αυξηθεί καθώς αποτελεί κομβικό σημείο στο μεταφορικό άξονα Ανατολής - Δύσεως. Συγκεκριμένα, η άνοδος του εξαγωγικού εμπορίου των χωρών της Άπω Ανατολής και της Ινδίας αλλά και η μεγέθυνση της καταναλωτικής ζήτησης στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης και της Μαύρης Θάλασσας δημιουργούν εξαιρετικά ευνοϊκές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων. Θα πρέπει, επίσης, να σημειωθεί ότι η διεύρυνση της Ε.Ε. με την ένταξη των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης, σε συνδυασμό με την αποτελεσματική είσοδο των ελληνικών λιμένων στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, γιγαντώνουν σημαντικά την ενδοχώρα των ελληνικών λιμένων, δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για την προσέλκυση φορτίων και επιβατών. Η αξιοποίηση αυτών των ευκαιριών είναι επιβεβλημένο να πραγματοποιηθεί άμεσα με την προϋπόθεση ότι η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες παρουσιάζει σταθερά ανο-





ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε.

Ακτή Μισούλη 10, 185 38 Πειραιάς - Ελλάδα / Τηλ. Κέντρο: 210 4550100, 210 4550000 / Fax: 210 4550310 / www.olp.gr / prolp@olp.gr

ΑΝΑΒΑΘΜΙΖΟΥΜΕ... ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ!

με επέκταση υποδομών...
με νέας τεχνολογίας εξοπλισμό...
με βελτίωση ποιότητας υπηρεσιών...
με εταιρική κοινωνική ευθύνη...



ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ & ΑΦΙΞΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ **ΖΩΝΤΑΝΑ ΟΛΟ ΤΟ 24ΩΡΟ 14541**

ΔΩΡΕΑΝ ΑΣΥΡΜΑΤΗ ΓΡΗΓΟΡΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΣΤΟ INTERNET ΑΠΟ ΚΑΘΕ ΣΗΜΕΙΟ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ





δική τάση. Οι ελληνικοί λιμένες σήμερα παρουσιάζουν σημαντικά πλεονεκτήματα αναφορικά με την προσπάθεια που καταβάλλεται, ώστε να μπορέσουν να ανταποκριθούν στις σύγχρονες ανάγκες της αγοράς. Πέραν της γεωγραφικής θέσεως της χώρας, η σύνδεση των λιμένων με τα Διερωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και η παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας σε σχέση με τους ανταγωνιστές της περιοχής συγκαταλέγονται μεταξύ των πλεονεκτημάτων των ελληνικών λιμένων.

Ωστόσο, η ύπαρξη των προαναφερόμενων πλεονεκτημάτων δεν επαρκεί, προκειμένου να μπορέσουν οι λιμένες να αξιοποιήσουν τις νέες ευκαιρίες που παρουσιάζονται. Η υλοποίηση του αναπτυξιακού σχεδίου για τους λιμένες του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης με την είσοδο ιδιωτών επενδυτών στους σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων αποσκοπεί, μεταξύ άλλων, στην έγκαιρη αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της λιμενικής βιομηχανίας της χώρας μας σε σχέση με τους ανταγωνιστές. Είναι άλλωστε χαρακτηριστικό ότι με-

γάλες επιχειρήσεις διαχειρίσεως εμπορευματικών σταθμών υλοποιούν επενδυτικά προγράμματα σε χώρες της Ανατολικής Μεσογείου και σε λιμένες που λειτουργούν ανταγωνιστικά ως προς τους ελληνικούς. Επιπροσθέτως, η υλοποίηση του υφιστάμενου προγραμματισμού, η αξιοποίηση πόρων του ιδιωτικού τομέα με τη μέθοδο των ΣΔΙΤ, καθώς και των κοινοτικών χρηματοδοτήσεων, φιλοδοξούμε ότι θα καταστήσουν ικανούς τους ελληνικούς λιμένες να ανταποκριθούν με επιτυχία στις σύγχρονες απαιτήσεις.

■ **Με τη θεσμοθέτηση του θαλάσσιου διαδρόμου της νοτιοανατολικής Μεσογείου (μεταξύ των χωρών Ελλάδας, Ιταλίας, Μάλτας, Κύπρου και Σλοβενίας) ποιες συνδέσεις πρόκειται να αναδείξει, ποιες υποδομές απαιτούνται και ποιες μελλοντικές συνεργασίες θα ξεχωρίσουν;**

Η ευόδωση της προσπάθειας που έχουν αναλάβει οι πέντε χώρες αναμένεται να αποφέρει σημαντι-

κά οφέλη, όχι μόνο στη ναυτιλιακή και λιμενική βιομηχανία ή στον κλάδο των μεταφορών γενικότερα, αλλά επίσης σε οικονομικές δραστηριότητες, οι οποίες αναπτύσσονται στις χώρες που εξυπηρετούνται από τη λειτουργία του θαλάσσιου διαδρόμου. Σε μια νέα ευρωπαϊκή πραγματικότητα, που χαρακτηρίζεται από την ανάπτυξη των Διερωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, η ευκαιρία που παρουσιάστηκε για την ανάπτυξη της ναυτιλίας και των λιμένων με τη θεσμοθέτηση των θαλασσίων διαδρόμων αποτέλεσε σημαντικό κίνητρο για τις εμπλεκόμενες χώρες προκειμένου να συνεργαστούν για την ανάπτυξη του διαδρόμου.

Με ελληνική πρωτοβουλία υπεγράφησαν Μνημόνια Συνεργασίας μεταξύ των χωρών, τα οποία είχαν αποτέλεσμα την έγκριση προτάσεως που υποβλήθηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση για την εκπόνηση του στρατηγικού σχεδίου αναπτύξεως του Διερωπαϊκού Διαδρόμου της Νοτιοανατολικής

Μεσογείου. Σημαντικός για την υλοποίηση του έργου ήταν ο ρόλος του Οργανισμού Λιμένα Η-γουμενίτσας, που ανέλαβε ως συντονιστής τις διαγωνιστικές διαδικασίες για την επιλογή αναδόχου εκπονήσεως του στρατηγικού σχεδίου. Την επιλογή του αναδόχου ακολούθησαν η υπογραφή των σχετικών συμβάσεων και η έναρξη εκπονήσεως του στρατηγικού σχεδίου. Το έργο, το οποίο βρίσκεται σε φάση υλοποίησης, είναι συνολικού προϋπολογισμού 4 εκατ. ευρώ ενώ χρηματοδοτείται με 2 εκατ. ευρώ από την Κοινότητα, και αναμένεται να παραδοθεί εντός του έτους. Με την παράδοση του έργου θα έχουμε μια σαφή εικόνα για τις συνδέσεις και τις υποδομές που απαιτούνται, αλλά και τα έργα που θα συμπεριληφθούν σε προτάσεις που θα υποβληθούν σε επό-

Ειδικότερα σε ό,τι αφορά την επέκταση των θαλάσσιων λεωφόρων στις χώρες της Μαύρης Θάλασσας, θα πρέπει να αναφερθεί ότι υπογράφηκε σχετικό μνημόνιο συνεργασίας στο πλαίσιο του ΟΣΕΠ, ενώ προωθείται η εκπόνηση μελέτης για τη διερεύνηση της σκοπιμότητας νέων ακτοπλοϊκών συνδέσεων μεταξύ λιμένων χωρών-μελών του ΟΣΕΠ.

Η σπουδαιότητα της σχεδιαζόμενης επέκτασης στη Μαύρη Θάλασσα συνίσταται στην προοπτική μεταφορικής συνδέσεως των πέντε κρατών-μελών που εξυπηρετούνται από το διάδρομο της νοτιοανατολικής Μεσογείου με τις αγορές των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης και της Μαύρης Θάλασσας, καθώς και την αύξηση των διακινούμενων φορτίων που θα εξυπηρετούνται διά της

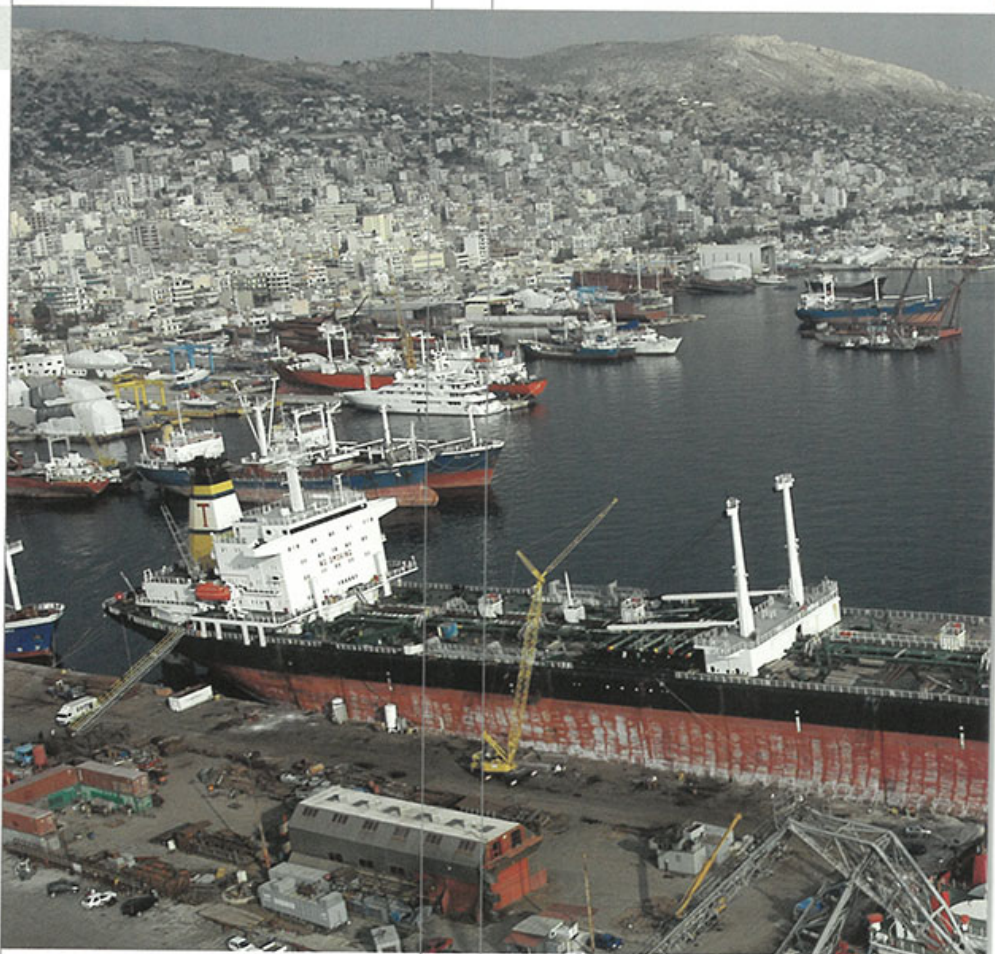
θαλασσίας οδού. Η εξέλιξη αυτή αναμένεται να έχει επίσης σημαντικά οφέλη για βιομηχανικούς κλάδους των επιμέρους χωρών, αφού θα τους δώσει τη δυνατότητα προσβάσεως σε φθηνές πρώτες ύλες, ενώ ταυτόχρονα θα επιτρέψει την προώθηση των προϊόντων τους σε νέες αγορές με χαμηλό μεταφορικό κόστος.

Η εξέλιξη αυτή κρίνεται ως εξαιρετικά σημαντική και για τους λιμένες της χώρας μας, καθώς η περιοχή της Μαύρης Θάλασσας αποτελεί φυσική και εν δυνάμει ενδοχώρα τους. Η υλοποίηση έργων για την επέκταση του θαλάσσιου διαδρόμου αναμένεται να μειώσει το χρόνο προσεγγίσεως αυτών των αγορών και να αυξήσει τη διακίνηση φορτίων από τους ελληνικούς λιμένες με τελικό προορισμό τις συγκεκριμένες χώρες. ☉

μενες προσκλήσεις για την ανάπτυξη των Διερωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. Αυτές οι προτάσεις αναμένεται να αποτελέσουν το πεδίο για μελλοντικές συνεργασίες μεταξύ των συμμετεχόντων κρατών, αναπτύσσοντας ταυτόχρονα μια πλατφόρμα επικοινωνίας για την ανάπτυξη συνεργασιών και σε άλλους τομείς της θαλάσσιας μεταφορικής δραστηριότητας.

■ **Επέκταση θαλασσίων λεωφόρων στις χώρες της Μαύρης Θάλασσας και νέες ακτοπλοϊκές συνδέσεις μεταξύ των λιμένων της ευρύτερης περιοχής.**

Στις σημαντικές προκλήσεις που συνδέονται με την ανάπτυξη του θαλάσσιου διαδρόμου της νοτιοανατολικής Μεσογείου συγκαταλέγεται η ένταξη της Βουλγαρίας και της Ρουμανίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς και η προσπάθεια που καταβάλλεται για την επέκταση των θαλασσίων διαδρόμων στις χώρες της Μαύρης Θάλασσας.



ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

του Διονύση Μπεχράκη,
Προέδρου του Οργανισμού Λιμένα
Πειραιά

Τα επόμενα επενδυτικά βήματα του ΟΛΠ

«Η καθιέρωση του Πειραιά ως πύλης εμπορίου Ανατολής και Δύσης προσδίδει στη χώρα μας στρατηγικά πλεονεκτήματα και μας επιτρέπει να καταστήσουμε αδιαμφισβήτητος εταίρος των κυριότερων αναδυόμενων ασιατικών και ευρωπαϊκών χωρών» μας επισημαίνει ο πρόεδρος του μεγαλύτερου λιμένα της χώρας κ. Διονύσης Μπεχράκης. Στην επίκαιρη συνέντευξή του, ο κ.

Μπεχράκης καταγράφει όλες τις παραμέτρους της συμφωνίας μεταξύ ΟΛΠ και COSCO και απαντά στις βολές και τις καταγγελίες της αντιπολίτευσης.



- Ποια είναι τα κυριότερα σημεία της σύμβασης παραχώρησης του νέου Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων από τον ΟΛΠ προς την COSCO Pacific Limited;

Αναμφίβολα, η σύμβαση μεταξύ ΟΛΠ και CPL, δεδομένης της πρωτοτυπίας του εγχειρήματος, περιλαμβάνει πολλά σημαντικά θέματα. Τα κυριότερα όμως θα μπορούσαν να είναι τα εξής:

Το πρώτο αφορά το αντάλλαγμα της παραχώρησης, που συνίσταται από 4 μέρη:

- **Αρχική καταβολή 50 εκατ. ευρώ.** Η αρχική καταβολή θα πραγματοποιηθεί εντός 15 ημερών από τη δημοσίευση της κύρωσης της σύμβασης στο ΦΕΚ.
- **Επιπρόσθετη καταβολή 700. 000 ευρώ,** που αφορά την κοστολογική επιβάρυνση της ΟΛΠ Α.Ε. για τη διαχείριση και την εν γένει παρακολούθηση της λειτουργίας της σύμβασης.
- **Σταθερό ετήσιο αντάλλαγμα I & II,** συνυπολογίζοντας το μήκος και την έκταση των προβλητών. Ανέρχεται σε περίπου 5 εκατ. ευ-

ρώ για τον προβλήτα II και περίπου 2 εκατ. ευρώ για τον προβλήτα III, προσαυξανόμενο με το ΔΤΚ + 2% κατ' έτος. Τα ανωτέρω ποσά βασίζονται σε τιμές 2008.

- **Μεταβλητό αντάλλαγμα.** Βασίζεται σε ποσοστό επί των ετησίων συνολικών εσόδων της ΑΕΑΣ, το οποίο ανέρχεται σε 21% για τα πρώτα 8 χρόνια της παραχώρησης και σε 24,5% από τον ένατο χρόνο και μετά. Σε κάθε περίπτωση, ο ΟΛΠ έχει εξασφαλίσει συγκεκριμένο ποσό

διαπραγματεύσεων;

Είναι φυσικό η κάθε πλευρά να έχει διαφορετικές προτεραιότητες. Σε κάθε περίπτωση ήταν φανερό ότι κοινό θέμα υψηλής προτεραιότητας αποτέλεσαν η διασφάλιση κατασκευής του προβλήτα III καθώς και οι εγγυήσεις για την εξασφάλιση του ΟΛΠ. Σε ό,τι αφορά τον προβλήτα III, έγινε από την αρχή φανερό ότι και οι δύο πλευρές ενδιαφέρονται για την κατασκευή του. Ο μεν ΟΛΠ, διότι με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνει την αναβάθμιση και επέκταση

- Πόσο θα αλλάξει την εικόνα των συνδυασμένων μεταφορών η άφιξη φορτίων από την Κίνα αρχικά στον Πειραιά και εν συνεχεία σε άλλα λιμάνια;

Η καθιέρωση του Πειραιά ως πύλης εμπορίου Ανατολής και Δύσης προσδίδει στη χώρα μας στρατηγικά πλεονεκτήματα και στα δύο άκρα του εμπορικού αυτού δρόμου. Επιτρέπει στην Ελλάδα να καταστεί αδιαμφισβήτητος εταίρος των κυριό-

ανά έτος ως εγγυημένο ελάχιστο αντάλλαγμα ρητώς ορισμένο κατ' έτος στη σύμβαση και ανεξαρτήτως της υλοποίησης του Π III.

Το δεύτερο αφορά τον προβλήτα III και την περίπτωση μη κατασκευής του με υπαιτιότητα της CPL. Σε αυτή την περίπτωση, ο ΟΛΠ έχει δικαίωμα καταγγελίας της σύμβασης ή την απαίτηση αποζημίωσης ύψους 111,4 εκατ. ευρώ, που καλύπτει το κόστος κατασκευής του λιμενικού έργου, διατηρώντας παράλληλα το δικαίωμα κατασκευής και εκμετάλλευσης του προβλήτα από τον ίδιο τον ΟΛΠ. Με τον τρόπο αυτό ο ΟΛΠ κατάφερε να εξασφαλίσει την κατασκευή του προβλήτα III υλοποιώντας ουσιαστικά το στόχο της επέκτασης του λιμανιού, αφού η ανωτέρω εναλλακτική θα αποτελέσει επιπλέον μοχλό πίεσης για την κατασκευή του.

Το τρίτο αφορά την περίοδο συγκατοίκησης και πρέπει να σημειωθεί ότι είναι απαραίτητη προκειμένου να τεθεί σε λειτουργία ο προβλήτας I και να μπορεί ο ΟΛΠ να μετακινηθεί διασφαλίζοντας την απασχόληση του προσωπικού του. Από την 1/10/2009 και για περίοδο 6 μηνών, που μπορεί να παραταθεί μονομερώς από τον ΟΛΠ μέχρι και 2 μήνες, ο ΟΛΠ θα παρέχει ως υπεργολάβος το σύνολο των υπηρεσιών λειτουργίας του Ν. ΣΕΜΠΟ.

- Πού εστιάστηκε το μεγαλύτερο μέρος των



των υποδομών του, η CPL, διότι της παρέχει επιπλέον υποδομές για την εξυπηρέτηση των πλοίων και των φορτίων και άρα δυνατότητα βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Όσον αφορά τις εγγυητικές επιστολές, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η διεθνής συγκυρία ήταν ιδιαίτερα αρνητική. Με την παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση να συνεχίζεται, οι δυνατότητες των εταιρειών να εξασφαλίσουν εγγυητικές επιστολές μειώνονται. Παρ' όλα αυτά συμφωνήθηκαν 4 εγγυητικές επιστολές, που καλύπτουν τόσο την περίοδο λειτουργίας της σύμβασης όσο και την περίοδο κατασκευών του προβλήτα II αλλά και του προβλήτα III.

τερων αναδυόμενων ασιατικών και ευρωπαϊκών χωρών, δημιουργώντας παρακαταθήκη για την οικονομική εξάπλωση των ελληνικών επιχειρήσεων αλλά και την εδραίωση της χώρας μας ως το οικονομικό κέντρο της ευρύτερης περιοχής.

- Με ποιον τρόπο η συνεργασία Ελλάδας - Κίνα θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας τόσο στο ναυτικό επάγγελμα όσο και ευρύτερα στις μεταφορές;

Κατ' αρχήν η ίδια η παραχώρηση δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας, τόσο εντός όσο και εκτός του λιμανιού.

Πέραν των θέσεων εργασίας που θα δημιουργηθούν κατά τα πρώτα χρόνια υλοποίησης των έργων, η CPL θα υλοποιήσει ένα πρόγραμμα προσλήψεων άνω των 600 ατόμων για τις ανάγκες λειτουργίας του Ν. ΣΕΜΠΟ.

Η αύξηση εργασιών θα δημιουργήσει και νέες θέσεις απασχόλησης στις εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε σχετικές με το λιμάνι εργασίες. Σήμερα, στο σύνολο των εταιρειών παροχής υπηρε-

Ήδη πραγματοποιούνται τα έργα για τη σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού με το λοιπό δίκτυο. Αναμφίβολα η νέα αυτή επένδυση θα δώσει τη δυνατότητα στο λιμάνι του Πειραιά να επεκτείνει την ενδοχώρα του. Ταυτόχρονα όμως, είναι αναγκαίο να δημιουργηθούν και να αναπτυχθούν και άλλες συναφείς υποδομές, όπως το εμπορευματικό κέντρο στο Θριάσιο, που ευελπιστούμε ότι στο άμεσο μέλλον θα είναι έτοιμο από τον ΟΣΕ.

Παράλληλα, ο ΟΛΠ θα ολοκληρώσει μέχρι τα μέσα του 2010 την ύψους 150 εκατ. ευρώ επένδυση για τον προβλήτα Ι. Εφόσον γίνει και εξυγίανση της λειτουργίας, ο ΟΛΠ θα διαθέτει τρία σημαντικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα:

1. Καινοργή τελευταίας τεχνολογίας μηχανήματα και Γ/Γ.
2. Βυθίσματα που επαρκούν για την εξυπηρέτηση όχι μόνο των σημερινών μεγαλύτερων



Η καθιέρωση του Πειραιά ως πύλης εμπορίου Ανατολής και Δύσης προσδίδει στη χώρα μας στρατηγικά πλεονεκτήματα και στα δύο άκρα του εμπορικού αυτού δρόμου.

σιών, τραπεζών, ναυπήγησης και ναυπηγοεπισκευής, απασχολούνται περισσότεροι από 150.000 εργαζόμενοι που μέσω της παραχώρησης εξασφαλίζουν τις θέσεις εργασίας τους. Χαρακτηριστικά τέτοια παραδείγματα είναι οι θέσεις εργασίας στη ΝΕΖ και ειδικότητες όπως οι αμμοβολιστές, βαφείς, τεχνίτες κ.ά. που εξασφαλίζουν εργασία και μεροκάματα.

- Ποια συμπληρωματικά έργα πρέπει να γίνουν ώστε να επιβληθεί η διακίνηση φορτίων προς τα Βαλκάνια και την υπόλοιπη Ευρώπη;

- Αυτή η περίοδος χαρακτηρίζεται από τη ραγδαία αύξηση της ζήτησης στις θαλάσσιες μεταφορές και την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών. Συγκεκριμένα πώς θα αντεπεξέλθει ο ΟΛΠ στον ανταγωνισμό των λιμένων της Μεσογείου;

Το 2007 πράγματι ήταν μια χρονιά ραγδαίας αύξησης, με την πρόσφατη όμως χρηματοοικονομική κρίση διεθνώς, υπάρχουν στοιχεία που συντείνουν σε μια κάμψη του εμπορίου και φυσικά της ναυτιλίας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Στο ανωτέρω πλαίσιο είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι σε μια δύσκολη διεθνώς συγκυρία ο ΟΛΠ μέσω της σύμβασης που θα υπογραφεί με την CPL πετυχαίνει την επέκταση της υποδομής του φτάνοντας συνολικά και με τους τρεις προβλήτες τα 4,7 εκατ. TEU, ενώ ταυτόχρονα αποφεύγει τόσο το χρηματοοικονομικό κίνδυνο της επένδυσης όσο και τον επιχειρηματικό κίνδυνο προσέλκυσης νέων πελατών για την πλήρωση της δυναμικότητας.

πλοίων του είδους αλλά και μελλοντικών ακόμη μεγαλύτερων.

3. Νέο σύγχρονο πληροφοριακό σύστημα, που θα του επιτρέπει την αποδοτική λειτουργία των σύγχρονων μηχανημάτων.

Συνεπώς, ο ΟΛΠ ανταποκρίνεται ήδη δυναμικά στον ανταγωνισμό με επέκταση και αναβάθμιση των υποδομών του και του μηχανολογικού του εξοπλισμού.

- Θεωρείτε ότι οι εργαζόμενοι στο κοντινότερο τέρμιναλ του Πειραιά, παρά τις πολύμηνες κινητοποιήσεις τους και τη σθεναρή εναντίωσή τους, μετά τη νέα κατάσταση θα επανακαθορίσουν τη στάση τους;

Το μόνο βέβαιο είναι ότι τόσο οι εργαζόμενοι όσο και ο ΟΛΠ απώλεσαν σημαντικά εισοδήματα κατά την περίοδο των κινητοποιήσεων. Ελπίζω πως τώρα που οι διαπραγματεύσεις ολοκληρώθηκαν, η στάση των συνδικαλιστικών οργάνων θα γίνει πιο υπεύθυνη και απέναντι στους εργαζόμενους



IN SHIPPING YOU NEED TO SEIZE YOUR OPPORTUNITIES



Instinctive Understanding

XRTC Limited is a leading financial advisory firm for shipping investors, for maritime finance providers and for national and international institutions. We have an excellent track record of helping companies enter or expand in the Greek and International shipping markets, offering creative solutions for all market conditions.

Our local experience and global know-how are combined with the support of our international partner, so that we are well-placed to guide and support you in successful business initiatives.

Let us help you take full advantage of your opportunities in the maritime world.



Consultants to
 **NATIXIS**

Piraeus Office, Chandris Building, 95 Akti Miaouli, 185 38 Piraeus, Greece T: +30 210 429 1226 F: +30 210 429 1230

Chios Office, 3, E. Chandris, 82100 Chios, T: +30 227 102 8347 F: +30 227 102 8347

E: mail@xrtc.gr W: www.xrtc.gr



που εκπροσωπούν και απέναντι στην εταιρεία. Καμία άλλη πρόβλεψη δεν είναι εφικτή στην παρούσα συγκυρία.

■ Ο βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ κ. Αλαβάνος αναφέρθηκε, σε πρόσφατη ομιλία του στη Βουλή, στην πρόθεση της κινεζικής εταιρείας COSCO να δημιουργήσει μια τεράστια ζώνη, μέσα στην οποία δε θα επιτρέπεται να λειτουργήσει άλλο εμπορικό λιμάνι για να προστατευθεί η επένδυση, «ένα θέμα που -όπως υποστήριξε- στον τομέα των αερομεταφορών το πληρώνουμε ήδη με πολύ ακριβό τίμημα, με την έλλειψη δυνατότητας πάρα πολλών εταιρειών χαμηλού κόστους να έχουν πρόσβαση στη χώρα μας». Άσχετα με την πολιτικολογία, αυτό σημαίνει ότι το Λαύριο, η Ραφήνα και ειδικά η Ελευσίνα δε θα μπορούσαν να αναπτυχθούν περαιτέρω;

Θα πρέπει το θέμα να μπει στη σωστή του διάσταση. Κατ' αρχήν, κανένα από τα προαναφερόμενα λιμάνια δεν έχει τη δυνατότητα να αναπτύξει τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων. Αυτό διότι δε διαθέτουν τις απαραίτητες χερσαίες ζώνες και ικανή πρόσβαση στην κυρίαρχη αγορά της πρωτεύουσας.

Σημειωτέον, δε, ότι με την ολοκλήρωση των έργων στον Πειραιά, η δυναμικότητα θα φτάσει σχεδόν τα 5.000.000 TEU, που είναι ήδη πολλαπλάσια μεγαλύτερη από τις ανάγκες της χώρας. Αντίθετα, στο πλαίσιο του αττικού λιμενικού συστήματος, τα λιμάνια αυτά θα μπορέσουν να ανα-

πτύξουν άλλες δραστηριότητες που θα μεταφερθούν από τον Πειραιά, ώστε σε ένα ευρύτερο πλαίσιο σχεδιασμού να γίνει αποτελεσματικότερη διαχείριση των φορτίων για όλη την Αττική. Σε αυτό το πλαίσιο, λ.χ., θα μπορούσε το Λαύριο να υποστηρίξει την κρουαζιέρα Αργοσαρωνικού και η Ελευσίνα το γενικό και χύδην φορτίο.

■ Επίσης, ο βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ υποστήριξε ότι ο σχεδιαζόμενος 3ος προβλήτας θα «βουλιάξει» το Πέραμα και θα είναι καταστροφή για μια ολόκληρη κατοικημένη περιοχή; Ποια είναι η δική σας άποψη;

Το Πέραμα σε μεγάλο βαθμό αναπτύσσεται και εργάζεται επειδή το λιμάνι του Πειραιά λειτουργεί ως μοχλός ανάπτυξης και δημιουργίας θέσεων εργασίας. Αυτό άλλωστε είναι αλήθεια και για πολλούς άλλους παραλιμένιους δήμους. Συνεπώς η κατασκευή του προβλήτα III μόνο θετικό αντίκτυπο μπορεί να έχει στην απασχόληση και την ανάπτυξη.

Πέρα όμως από αυτό, η αύξηση της διακίνησης Ε/Κ στο λιμάνι δεν αυξάνει τη επιβάρυνση του οδικού δικτύου και των όμορων δήμων. Αυτό διότι οι εισαγωγές και εξαγωγές θα παραμείνουν στα ίδια με τα σημερινά επίπεδα αφού εξαρτώνται από την ανάπτυξη του ΑΕΠ και όχι από το μέγεθος των λιμενικών υποδομών.

Αντίθετα, η αύξηση της διακίνησης θα προέλθει από φορτία μεταφόρτωσης: Φορτία που έρχονται με πλοία, εναποτίθενται στο ΣΕΜΠΟ και φεύγουν πάλι με πλοία καθώς έχουν τελικό προορισμό τρί-

τες χώρες. Συνεπώς η κατασκευή του προβλήτα III δεν αυξάνει την επιβάρυνση του κυκλοφοριακού δικτύου και του περιβάλλοντος.

Ταυτόχρονα, σύμφωνα με τη σύμβαση, θα κατασκευαστεί μόνο το μισό μέρος του προβλήτα III (φάση Α). Το έργο έλαβε έγκριση από τις αρμόδιες Αρχές, αφού πρώτα εκπονήθηκε, ελέγχθηκε και εγκρίθηκε η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), την οποία και υποχρεούνται ο ΟΛΠ και η CPL να εφαρμόσουν απαρέγκλιτα προς όφελος των κατοίκων του δήμου Περάματος.

■ Η κατασκευή του νέου Εκθεσιακού - Συνεδριακού Κέντρου στο Παλατάκι του Πειραιά, από τον ΟΛΠ και την ανάδοχο εταιρεία, θα σημαίνει την επιστροφή των «Ποσειδωνίων» στο φυσικό τους χώρο;

Τόσο η σχετική διακήρυξη όσο και η θέληση του αναδόχου δημιουργούν αναμφίβολα αρχικά ένα αισιόδοξο κλίμα προς αυτή την κατεύθυνση. Το νέο εκθεσιακό κέντρο θα είναι υψηλών προδιαγραφών, κατάλληλο για να καταστήσει τον Πειραιά κόμβο διεθνών εκθέσεων, συνεδρίων και λοιπών εκδηλώσεων σε όλη την Ανατολική Μεσόγειο. Εκτίμησή μας είναι ότι, αργά ή γρήγορα, η ποιότητα των υπηρεσιών και κυρίως των υποδομών θα προσελκύσει σημαντικό αριθμό εκθέσεων, μεταξύ των οποίων τα «Ποσειδωνία», που αναμφίβολα πρέπει να επιστρέψουν στη φυσική τους κοιτίδα και το κέντρο της ναυτιλιακής δραστηριότητας της χώρας, στον Πειραιά. ☉



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





Του Μιχάλη Σαρλή

Ο «ελεύθερος και δίκαιος ανταγωνισμός»

Η εφαρμογή της διεθνούς αρχής "free and fair competition" αποτέλεσε πάγια θέση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας για αρκετές δεκαετίες. Η επικράτηση της θέσης αυτής, που εξελίχθηκε σε αξίωμα, συνέβαλε και συμβάλλει τα μέγιστα στην αλματώδη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου.

Η επιμονή στη θέση αυτή, μαζί με άλλους παράγοντες, προκάλεσε τη σταδιακή άρση αντι-ανταγωνιστικών πρακτικών, όπως οι επιδοτήσεις κρατικών και ιδιωτικών ναυτιλιακών εταιρειών, η διακριτική μεταχείριση σε λιμενικές εξυπηρετήσεις, οι διακρίσεις σημαίας στις ναυλώσεις κ.ά. Παρά την κατά καιρούς εφαρμογή αναχρονιστικών πρακτικών, όπως στις συνθέσεις και στη ναυτική εκπαίδευση, η ελληνική Πολιτεία στήριξε τη ναυτιλία

με δύο βασικούς τρόπους: Πρώτον, με το απλό και πρακτικό θεσμικό πλαίσιο που τη διέπει και, δεύτερον, με την υποστήριξη από το ΥΕΝ της εφαρμογής του ελεύθερου και δίκαιου ανταγωνισμού στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Η κοινή αυτή τοποθέτηση αποτελεί μάλλον παράδοξο, καθώς όλες οι κυβερνήσεις των τελευταίων εξήντα ετών, ανεξαρτήτως ιδεολογικής κατεύθυνσης, παγίως εφαρμόζουν κρατιστική πολιτική. Θα ήταν άδικο όμως να ισχυρισθεί κάποιος ότι θα μπορούσε το κράτος να κάνει και αλλιώς. Φαίνεται ότι το γνωστό ρητό **περί των πλοίων που έχουν προπέλα και φεύγουν έχει αποτυπωθεί καλά στα μυαλά των κυβερνώντων**. Τα αποτελέσματα της πολιτικής αυτής είναι ιδιαίτερα σημαντικά για τη χώρα και τον Ελληνισμό γενικότερα. Για παράδειγμα, αμφιβάλλει κανείς ότι η ναυτι-



λιακή μας ισχύς αποτέλεσε ουσιώδες πλεονέκτημα για την είσοδο στην τότε ΕΟΚ;

Το πλαίσιο αυτό του «free and fair competition» θα αποτελέσει το λόγο για τον οποίο η ελληνική ναυτιλία θα εξέλθει ισχυρότερη από την κρίση που πρόσφατα πλήττει τις θαλάσσιες μεταφορές. Ασφαλώς θα υπάρξουν απώλειες, αλλά το κενό θα υπερκαλυφθεί από τους συνετούς επιχειρηματίες αλλά και από νέους που θα προκύψουν.

Αυτήν την επιτυχημένη αρχή του ελεύθερου και δίκαιου ανταγωνισμού, που το αρμόδιο υπουργείο υποστήριξε και υποστηρίζει στον τομέα των διεθνών μεταφορών, δε φαίνεται να την ενστερνίζεται στους δύο άλλους τομείς ευθύνης του, δηλαδή στην ακτοπλοΐα και στα λιμάνια. **Προφανώς δεν πιστεύει ότι η εφαρμογή της ίδιας αυτής πολιτικής θα ωφελήσει το κοινωνι-**

κό σύνολο.

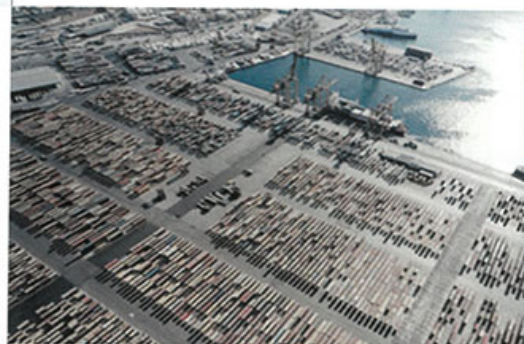
Ειδικότερα για τα λιμάνια μου δόθηκε η ευκαιρία με άρθρα στα «Ν.Χ.» («Λιμενολογία, λιμενολογία και δημόσιο συμφέρον», Νοέμβριος 2006, και «Εγεννήθη άρρεν stor - φροντίσατε δύο θέσεις στον ΟΛΠ stor», Απρίλιος 2008) να εκφράσω τις απόψεις μου για την επιχειρούμενη τότε και τώρα διαδικασία εκχώρησης των σταθμών containers στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη. Οι εξελίξεις των δύο τελευταίων ετών δεν έχουν αναιρέσει τους προβληματισμούς μου, που αντίθετα έχουν αμβλυνθεί.

Πού βρισκόμαστε, λοιπόν, σήμερα και τι διαφαίνεται;

- Παραμένει αδιευκρίνιστο εάν θα υπάρχει μελλοντικά η δυνατότητα παραχώρησης και της προβλήτας Ι σε ανάδοχο και εάν δικαιούται

συμμετοχής στο διαγωνισμό ο ήδη εγκατεστημένος ανάδοχος στον υπόλοιπο εμπορευματικό σταθμό.

- **Η πεισματική επίδειξη πυγμής και από τα δύο μέρη δε μεταφράζεται απλά σε απώλεια εσόδων για ΟΛΠ/ΟΛΘ και εργαζομένους, αλλά σε πολλαπλάσιες παράπλευρες απώλειες στις επιχειρήσεις, στον καταναλωτή και στα δημόσια έσοδα.** Παράλληλα, η παγιοποίηση της υπολειπουργίας των δύο λιμένων μεταβάλλει τις μεταφορικές ροές, ανατρέποντας μακροχρόνιους σχεδιασμούς, που αποτελούν κοινωτικές και εθνικές επιλογές.
- Οι δύο βασικές εκκρεμότητες, δηλαδή οι αντιδράσεις των εργαζομένων και η νομιμότητα ή μη της κατασκευής της προβλήτας ΙΙΙ αλλά και των ίδιων των διαγωνισμών, θα



ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΛΙΜΕΝΕΣ

έπρεπε οπωσδήποτε να είχαν επιλυθεί πριν από τις προκηρύξεις. Πώς πορεύονται αυτοί οι δύο οργανισμοί σήμερα αλλά και οι ανάδοχοι εφόσον η κατάσταση παραμένει ρευστή;

- Η αρχική καταβολή από τον ανάδοχο των 50 εκατομμυρίων ευρώ και οι επιπλέον 700.000 ευρώ για «κοστολογική επιβάρυνση» του ΟΛΠ δεν καλύπτουν ούτε την απώλεια εσόδων από την περυσινή αλλά και συνεχιζόμενη αποχή των εργαζομένων, ούτε τις εργασιακές αποζημιώσεις που έχουν εξαγγελθεί.
- Η συμμετοχή του ΟΛΠ με ποσοστό επί των εσόδων του αναδόχου, αλλά και επί των προς διανομή κερδών σε περίπτωση επίτευξης υψηλού εσωτερικού δείκτη αποδοτικότητας, δημιουργεί την απορία, **εάν τελικώς συμφέρει τον ΟΛΠ να κερδίζει αυτός από την προβλήτα Ι ή ο ανταγωνιστής του, διότι είναι μάλλον δύσκολο να κερδίζει**

νός μεν, δημιουργεί το εύλογο ερώτημα πώς χορηγείται εγγύηση ύστερα από 8 μήνες οξυμένου εργασιακού κλίματος, αφετέρου δε, το μέτρο του μέσου όρου παραγωγικότητας των τελευταίων τριών ετών αποκαλύπτει την **απαισιοδοξία που τον διακατέχει.**

- Οι προβλεπόμενες νέες υπερδομές με εξοπλισμό αποκλειστικά από Super Post Panamax γερανογέφυρες δημιουργούν την αίσθηση πως στο μέλλον η διακίνηση containers θα γίνεται αποκλειστικά με την Άπω Ανατολή, καθότι μόνο σε αυτή τη διαδρομή είναι δυνατό να δρομολογούνται τα πλοία που το μέγεθός τους απαιτεί τέτοιες γερανογέφυρες. Δε θα είναι σπατάλη επένδυσης και κόστους λειτουργίας, η εξυπηρέτηση μικρότερων πλοίων με αυτά τα μεγαθήρια;
- Κατά την περίοδο της συγκατοίκησης, ο ανάδοχος θα εφαρμόζει υποχρεωτικά τα τιμολό-

χος, αν και εμφανίζεται, για εύλογους λόγους κομψότερα, ως σχήμα συνεργασίας. Πιθανόν να συνδέεται και με σκέψεις για απαγόρευση ανταγωνιστικής προς τον ΟΛΠ δραστηριότητας σε κάποιο συγκεκριμένο κύκλο μεγάλης ακτίνας, πέραν του Πειραιώς. Ελλείψει εθνικής λιμενικής πολιτικής, μήπως επιβάλλεται κάποιος να επισημαίνει ότι, εκτός του ότι αυτές οι πρακτικές ενδεχομένως να εμπίπτουν στους νόμους περί ανταγωνισμού, είναι και πρακτικά ασύμφορες; Όταν η βιομηχανική παραγωγή και οι αποθηκευτικές εγκαταστάσεις σήμερα έχουν συγκεντρωθεί σε ορισμένες περιοχές όπως Θριάσιο Πεδίο, Οινόφυτα - Σχηματάρι και Καλοχώρι - ΒΙΠΕ Κιλκίς, η δυνατότητα λειτουργίας σταθμών containers σε κοντινά προς αυτές τις περιοχές λιμάνια επιβάλλεται ορθολογιστικά.

- Η εικασία περί ενδεχόμενης λειτουργίας «με-



και ως πάροχος υπηρεσιών και ως εκμισθωτής και συνεταιρός στα κέρδη. Υπενθυμίζω πως είναι συγχρόνως και Αρχή λιμένος, δηλαδή εποπτεύει τον ανταγωνιστή, και... συνεταιρός στα κέρδη. Ο δε ανάδοχος επιβαρύνεται με malus στην περίπτωση χαμηλής διακίνησης.

- Η εκ μέρους του ΟΛΠ εγγύηση παραγωγικότητας για την περίοδο συγκατοίκησης, αφε-

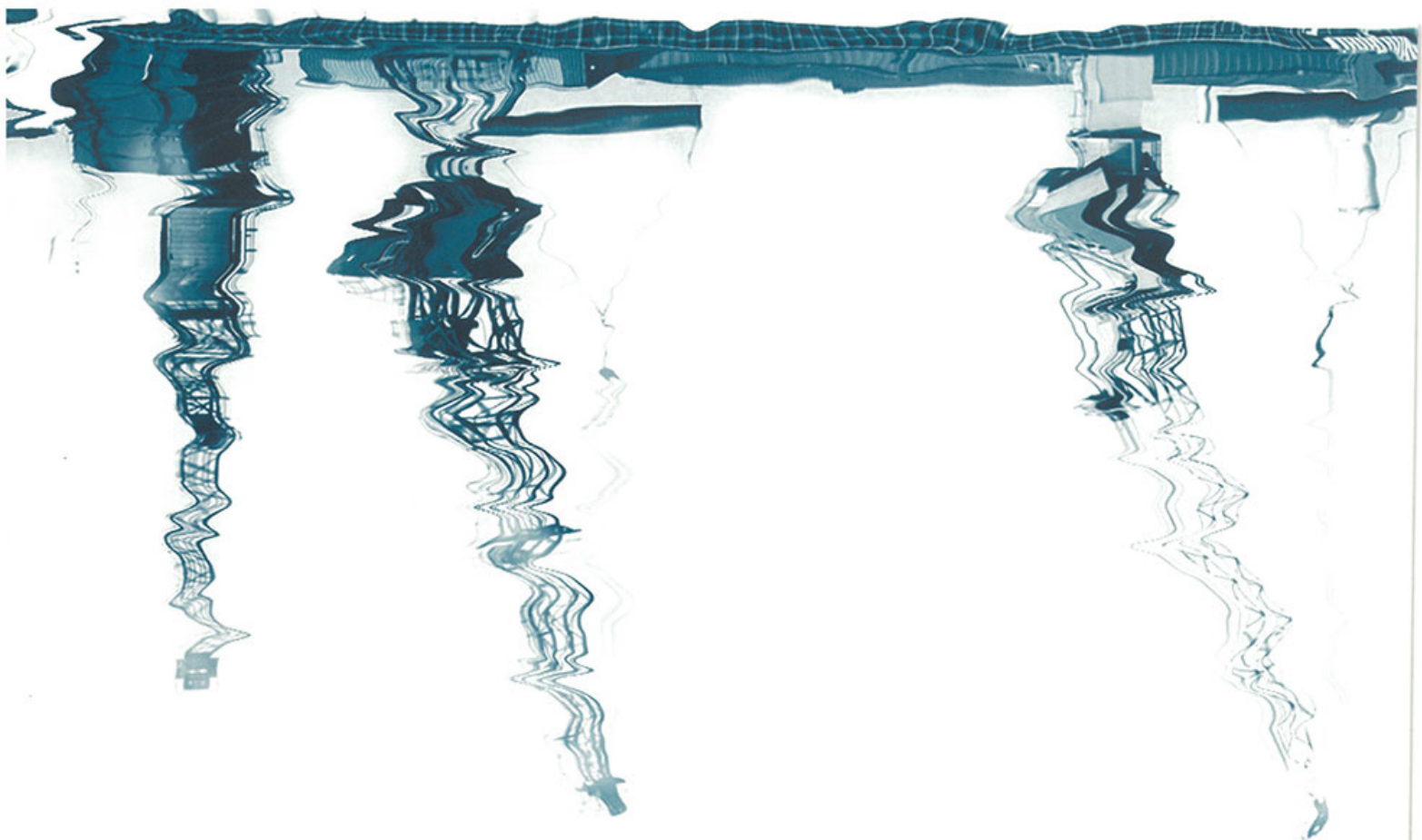
για του ΟΛΠ. Θα του επιτραπεί όμως παράλληλα να χρεώνει για άλλες υπηρεσίες, όπως π.χ. αυτές που μέχρι τώρα διενεργεί εντός του σταθμού το προσωπικό των ναυτικών πρακτορείων;

- **Η ιδέα της ενοποίησης των λιμένων της Αττικής προκειμένου να μην ανταγωνίζονται τον Πειραιά όπως είχε ανακοινωθεί, φαίνεται ότι παραμένει στο-**

ταποιητικών» δραστηριοτήτων εντός της ελεύθερης ζώνης του Πειραιά θα πρέπει να αποκλεισθεί κατηγορηματικά. Ας μην ακολουθήσει ο Πειραιάς το παράδειγμα της Νάπολης στον τομέα αυτό.

Συμπερασματικά, φαίνεται ότι **η πολιτική που ακολουθείται στην περίπτωση των δύο μεγάλων σταθμών είναι λανθασμένη, η διαδικασία προβληματική,** ενώ ως αποτέλεσμα της διαφαίνεται η δημιουργία ενός συστήματος που δε θα εφαρμόζει τον ελεύθερο και δίκαιο ανταγωνισμό. Θα ευνοεί κάποιους σταθμούς, κάποια λιμάνια, κάποιες μεταφορικές εταιρείες. Όχι όμως το εμπόριο, τον καταναλωτή, το δημόσιο συμφέρον.

Το πλέγμα των σχέσεων που εξυφάνεται με την παραχώρηση των ΣΕΜΠΟ Πειραιά και Θεσσαλονίκης είναι τοξικό, επίθετο δυστυχώς του συρμού τώρα τελευταία. ☹



ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB



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



ΟΛΠ - COSCO: Καλώς ήλθατε στο Καζίνο

Η πρώτη βδομάδα του Νοέμβρη ήταν ενδιαφέρουσα όχι μόνο λόγω των προεδρικών εκλογών στις ΗΠΑ (4/11/08). Πιο κοντά σε μας, στις 7/11/08, είχε προγραμματιστεί να εξεταστεί στο Συμβούλιο Επικρατείας η προσφυγή της ΟΜΥΛΕ για την παραχώρηση μέρους του ΣΕΜΠΟ του ΟΛΠ στην COSCO.

Τη στιγμή που γράφονταν οι γραμμές αυτές (μία εβδομάδα πριν), η έκβαση της προσφυγής αυτής δεν ήταν γνωστή.

μπορεί το τρένο να ξαναμπει ξανά στις ράγες. Εάν λοιπόν συνέβη κάτι τέτοιο, περιττό να διαβάσετε το υπόλοιπο του άρθρου! (Εάν η συζήτηση στο ΣτΕ αναβλήθηκε, το θέμα θα το ξαναβρούμε μπροστά μας, αργά ή γρήγορα.)

Υποθέτοντας λοιπόν ότι η προσφυγή της ΟΜΥΛΕ

Χάριν του άρθρου όμως, ας υποθέσουμε την καλύτερη για τον ΟΛΠ περίπτωση: Ότι η προσφυγή απορρίφθηκε ως νομικά και ουσιαστικά αβάσιμη. Το σενάριο να γίνει δεκτή η προσφυγή δε μας πέρασε καθόλου από το μυαλό, γιατί αυτό θα σήμαινε τον πλήρη εκτροχιασμό του κυβερνητικού στρατηγικού σχεδιασμού στον τομέα των λιμανιών στην Ελλάδα, με εντελώς άγνωστο πότε και πώς θα

απορρίφθηκε, τι άραγε θα κάνει η τελευταία; Θα υποδεχθεί την COSCO μετά βαΐων και κλάδων ή θα συνεχίσει τις κινητοποιήσεις της, πιθανώς κλιμακώνοντάς τις ακόμη περισσότερο; Και ποιες επιπτώσεις θα έχει αυτό στο πλάνο της παραχώρησης; Ένα λοιπόν το κρατούμενο, η έκβαση του οποίου δεν είναι ακόμη γνωστή.

Επίσης, **ακόμη άγνωστη παραμένει η απόφαση της Επιτροπής Ανταγωνισμού για**



την προσφυγή των εταιρειών Σαρλή κατά του ΟΛΠ για κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης και κάθετη σύμπραξη με τη MSC. Η προσφυγή αυτή έγινε το 2004, και η δίκη τελείωσε πριν από ένα έτος περίπου, αλλά ακόμη τίποτε. Σε κάποια φάση βγήκαν διάφορες αντικρουόμενες φήμες για την απόφαση, αλλά οι φήμες δεν υποκαθιστούν την απόφαση, η οποία ακόμη εκκρεμεί. Η όποια απόφαση εικάζεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στη λειτουργία του ΟΛΠ υπό καθεστώς παραχώρησης. Άρα, μέχρι στιγμής, δύο τα κρατούμενα.

Κάποιος θα μπορούσε επίσης να αναρωτηθεί, με ποιον τρόπο ο ΟΛΠ, που θα έχει τη λειτουργία του προβλήτα Ι, θα μπορέσει να ανταγωνιστεί την COSCO, που θα λειτουργεί τον προβλήτα ΙΙ λίγα μέτρα πιο πέρα, και τον προβλήτα ΙΙΙ που θα κατασκευάσει (εάν βέβαια ξεπεράσει τα προβλήματα με το δήμο Περράματος, που έχει δηλώσει την κάθετη αντίθεση

του στο έργο αυτό); Λογικά ο ΟΛΠ θα πρέπει να έχει κάνει κάποια ανάλυση που θα προσδιορίζει αυτό το ζητούμενο, και να τη θέσει υπόψη των μετόχων του. Επειδή μια τέτοια ανάλυση δεν έχει βγει στη δημοσιότητα, τρία τα κρατούμενα.

Κυκλοφορεί επίσης έντονα η φήμη πως η συμφωνία με την COSCO περιλαμβάνει την εγγύηση της κυβέρνησης ότι δε θα υπάρξει ανταγωνιστής της COSCO τουλάχιστο μέσα στην Αττική (πλην φυσικά του ίδιου του ΟΛΠ στον προβλήτα Ι, αν βέβαια η COSCO θεωρεί σοβαρό έναν τέτοιο ανταγωνισμό). Προφανώς η COSCO δε θα ήθελε να φέρει τα ωραία της λεφτά για να δει τα φορτία να προτιμούν ένα άλλο τέρμιναλ (π.χ.) στο Σκαρμαγκά ή στο Λαύριο. Το ερώτημα είναι: Υπάρχει ή δεν υπάρχει μια τέτοια συμφωνία, η οποία δε θα είναι μεταξύ ΟΛΠ και COSCO, αλλά μεταξύ ελληνικής κυβέρνησης και COSCO; Αν ναι, δε θα έπρεπε η σχετική απόφαση να ήταν γνωστή από τη διακήρυξη; Διότι, άλλο εν-

διαφέρον θα έδειχνε η A.P. Moeller Terminals (τυχαίο όνομα) αν ήξερε ότι σε ακτίνα 200 χιλιομέτρων δε θα υπήρχε άλλος ανταγωνιστής, και άλλο αν κάτι τέτοιο δεν ήταν γνωστό από πριν (όπως δεν ήταν) και συμφωνείται τώρα. Σημειώνεται ότι παρόμοιος όρος ισχύει για το νέο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», αλλά αυτός ήταν γνωστός από πριν. Τέσσερα λοιπόν τα κρατούμενα. Υπάρχουν και κάποια άλλα κρατούμενα. Η φημολογούμενη συνένωση των λιμανιών της Αττικής θα έχει άγνωστες επιπτώσεις στο πώς θα λειτουργεί ο ΟΛΠ στο μέλλον, εάν υλοποιηθεί. Επιπλέον, η παγκόσμια οικονομική κρίση έχει χτυπήσει σοβαρά τον τομέα των εμπορευματοκιβωτίων, με άγνωστες επιπτώσεις στις επενδύσεις που οι μεγάλες εταιρείες είναι διατεθειμένες να κάνουν τα επόμενα χρόνια.



Πού οδηγούν όλα αυτά; Σίγουρα το τοπίο είναι πολύ πιο αβέβαιο από όσο θα θέλαμε. **Ψάχνοντας για κάποια παρομοίωση, η λέξη «καζίνο» μού έρχεται στο νου.** Εκεί που μπορεί μεν κάποιος να κερδίσει πολλά αν είναι τυχερός, μπορεί όμως να συμβεί το αντίθετο αν είναι άτυχος. Εκτός και εάν έρθει στα ίσια. Έτσι όπως είναι τα πράγματα, ποιο από όλα αυτά θα συμβεί στον ΟΛΠ, μόνο ένας μάντης το ξέρει. ☛

Εργασιακές σχέσεις και συνδικαλισμός στους ελληνικούς λιμένες: Μετά τις παραχωρήσεις, τι;

Σημαντικό μέρος του δημοσίου διαλόγου για τις αλλαγές στο ελληνικό λιμενικό σύστημα επικεντρώνεται στις προοπτικές των εργασιακών σχέσεων και το ρόλο των συνδικάτων μετά την ολοκλήρωση των παραχωρήσεων των σταθμών εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ). Όμως, συχνά κυριαρχούν προκαταλήψεις που δε λαμβάνουν υπόψη τη διεθνή εμπειρία.

Του Θάνου Πάλλη,
Επικουρου καθηγητή
Τμήματος Ναυτιλίας και
Επιχειρηματικών Υπηρεσιών,
Πανεπιστήμιο Αιγαίου &
Fulbright Scholar, Centre for
Energy Marine Transportation
and Public Policy (CEMTPP)
Columbia University, U.S.



Μια πρόσφατη έρευνα που πραγματοποιήθηκε με τη συμμετοχή συνδικάτων-μελών του International Transport Workers Federation από όλο τον κόσμο προσφέρει ενδιαφέροντα συμπεράσματα από 46 περιπτώσεις λιμενικών μεταρρυθμίσεων.¹ Είναι δεδομένο ότι οποιαδήποτε μεταρρύθμιση - απελευθέρωση της παροχής λιμενικών υπηρεσιών μέσω παραχωρήσεων ή ιδιωτικοποίηση - συνοδεύεται από τη δομική αναδιάρθρωση των εργασιακών σχέσεων. Σε ποσοστό που υπερβαίνει το 90% συνοδεύεται και από πιο ευέλικτες μορφές εργασίας.

Από την άλλη πλευρά, σε 20 από τις 46 περιπτώσεις τα ίδια τα συνδικάτα εκτιμούν πως η επιρροή τους αυξήθηκε. **Στη «μετά τις αλλαγές» εποχή, τα συνδικάτα αντλούν την επιρροή τους, αφενός, από τη διατήρηση του ρό-**

οίζεται στην εξειδικευμένη, παραγωγική, ιδιαίτερα καλοπληρωμένη, λιμενεργασία. Παράλληλα, η τοπική (δημοτική ή νομαρχιακή) αυτοδιοίκηση αναλαμβάνει πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη του λιμενικού συγκροτήματος και την ενίσχυση των εργασιών που πραγματοποιούνται στο λιμένα. Η στρατηγική αυτή διατηρείται και στις περιπτώσεις μεταρρυθμίσεων με στόχο την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων.

Στο Ρότερνταμ, η ενίσχυση του ενδολιμενικού ανταγωνισμού οδήγησε την ECT και τη Eurogate σε εκτεταμένα προγράμματα εξειδίκευσης και επανεκπαίδευσης των εργαζομένων. Η ECT ξοδεύει 10% του ετήσιου κύκλου εργασιών της στη μετεκπαίδευση, ώστε κάθε λιμενεργάτης να έχει τη δυνατότητα να εκτελεί τέσσερις διαφορετικές εργασίες σε ένα ΣΕ-ΜΠΟ. Οι συλλογικές συμβάσεις της εταιρείας

προβλέπουν ότι σε κάθε βάρδια υπάρχουν δύο ή τρεις διαφορετικοί «λειτουργικοί συνδυασμοί» εργασίας. Σε συνδυασμό με την αυτοματοποίηση, **το κόστος εργασίας μειώθηκε από 60% το 1996 σε λιγότερο από 50% μέσα σε μια δεκαετία.**

Η Eurogate εισήγαγε «ημιαυτόνομες ομάδες», που αντικατέστησαν τις παραδοσιακές ομοχειρίες. Το 90% των εργαζομένων είναι σήμερα ικανό να πραγματοποιήσει όλες τις εργασίες που απαιτούνται σε ένα ΣΕΜΠΟ, με κάθε ομάδα να καθορίζει τις εργασίες που εκτελεί κάθε εργαζόμενος (συμπεριλαμβανομένων αργιών και ωρών ανάπαυσης) με προϋπόθεση να εξασφαλίζει τη διαρκή λειτουργία 2 γερανογεφυρών.

Στο Αμβούργο υπάρχει αυστηρή ρύθμιση από την πλευρά του κράτους αναφορικά με τις ώρες ανάπαυσης (11 ώρες κατ' ελά-

λου τους κατά τη διαδικασία συλλογικών διαπραγματεύσεων και, αφετέρου, από το ρόλο τους στις διαδικασίες ασφάλειας και υγιεινής και την ύπαρξη αναγνωρισμένων εκπροσώπων για τον καθορισμό των διαδικασιών αυτών. Η δυνατότητα παρέμβασης στην εξασφάλιση των συνθηκών εργασίας αποδεικνύεται καθοριστική, σε κάθε περίπτωση μεγαλύτερης σημασίας από την καθολική συμμετοχή των εργαζομένων στο συνδικάτο ή την ποσοστιαία σχέση μόνιμης/έκτακτης εργασίας - τις δύο ακριβώς παραμέτρους που κυριαρχούν το δημόσιο διάλογο για την ελληνική περίπτωση. Η ίδια έρευνα αποκαλύπτει ότι οι περιπτώσεις αύξησης της επιρροής των συνδικάτων και βελτίωσης των συνθηκών εργασίας κάνουν την εμφάνισή τους κυρίως στα Χανσεατικά λιμάνια της Βορείου Ευρώπης.

Τα θετικά παραδείγματα

Η επιτυχία των λιμένων της Βορείου Ευρώπης βα-



χιστον ανάμεσα σε δύο βάρδιες, διάλειμμα μετά τέσσερις ώρες οδήγησης, μέγιστος αριθμός ωρών εργασίας) όσο και τα επίπεδα μισθών. Από την άλλη πλευρά, οι εργαζόμενοι συμφώνησαν να απασχολούνται κάθε τρίτο Σάββατο και δεκατρείς Κυριακές το χρόνο δίχως υπερωριακές αμοιβές.

Να σημειωθεί ότι τόσο στην Ολλανδία όσο και στη Γερμανία ο βασικός μισθός των λιμενεργατών είναι άκρως ικανοποιητικός. Ταυτόχρονα, δεν υπάρχουν επιδόματα παραγωγικότητας, με στόχο να αποφευχθεί η δημιουργία συνθηκών εντατικοποίησης της λιμενεργασίας και να προστατευτεί η τήρηση των συμφωνημένων συνθηκών ασφάλειας.

Παράλληλα, **τα συνδικάτα παραμένουν ισχυρά, ανεξαρτήτως αν η παροχή λιμενικών υπηρεσιών πραγματοποιείται από δημόσιο, ημι-δημόσιο ή ιδιώτη πάροχο.** Η συμμετοχή των εργαζομένων παραμένει σε υψηλά επίπεδα, περίπου 70-80% του συνόλου των εργαζομένων. Τα δε συνδικάτα έχουν καταφέρει

1. Turnbull Peter J. and Wass Victoria J. (2007) Defending Dock Workers - Globalization in Labor Relations in the World's Ports. Industrial Relations, 46,3, 582-

Πίνακας 1: Επιπτώσεις λιμενικών μεταρρυθμίσεων στους όρους και τις συνθήκες εργασίας (εκτιμήσεις συνδικάτων)

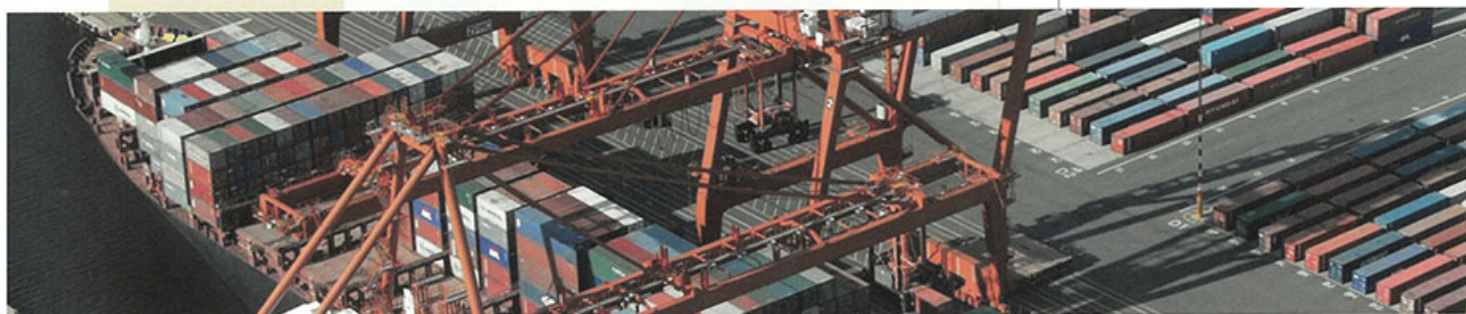
% συνδικάτων που διαπίστωσαν αρνητικές επιπτώσεις σε:	Απελευθέρωση λιμενικών υπηρεσιών	Ιδιωτικοποίηση λιμενικών υπηρεσιών	Απορρύθμιση εργασιακών σχέσεων	Ευέλικτες πρακτικές εργασίας
Επίπεδα εργασίας	80	90	96	74
Ασφάλεια	80	80	88	77
Υγιεινή - ασφάλεια εργαζόμενων	44	50	50	45
Προοπτικές καριέρας	40	50	42	42
Εκπαίδευση	36	50	38	39
Εισόδημα	48	50	23	52
Σύνταξη / κοινωνικές παροχές	28	35	26	32
Σύνολο περιπτώσεων που διαπίστωσαν κάποια αρνητική επίπτωση	25	20	26	31

Πηγή: Turnbull & Wass (2007)

τερνταμ, το 75% των μελών του συνδικάτου είναι εξειδικευμένοι εργαζόμενοι, που αρκετές φορές καλούνται να εκτελέσουν ανειδίκευτες εργασίες. Στο Αμβούργο, η εγγύηση του μισθού περιορίστηκε από το 1999 από 100% σε 66% και, στο πλαίσιο της ευελιξίας, υπάρχει υποχρέωση για τέσσερις έξτρα βάρδιες ανά τρίμηνο, ενώ κάθε τρίτη ώρα υπερωρίας «αποταμιεύεται» από την εταιρεία για το συνταξιοδοτικό πρόγραμμα των εργαζομένων.

Όμως, αν θέλουμε να αποφύγουμε τα αρνητικά παραδείγματα όπου η λιμενική αναδιάρθρωση οδηγεί τις εργασιακές σχέσεις σε ταχύτατη επιδείνωση (όπως για παράδειγμα συμβαίνει στη Μεγάλη Βρετανία ή την Τουρκία), απαιτείται η διεξοδική ανάγνωση των θετικών παραδειγμάτων.

Όπως έχει δηλώσει ο πρώην πρόεδρος του συνδικάτου των λιμενεργατών στην Αμβέρσα, ο **ανταγωνισμός σε μια ευρύτερη περιοχή**



να διαπραγματεύονται ενιαία, σε εθνικό επίπεδο, με διαφορετικά λιμάνια και διάφορους παρόχους, κατοχυρώνοντας τα επίπεδα μισθών και διασφαλίζοντας τις θέσεις εργασίας.

Στην Ολλανδία έχουν κατοχυρωθεί μισθοί 25% υψηλότεροι αντίστοιχων εργαζομένων σε άλλους τομείς της οικονομίας, ενώ στη συμφωνία περιλαμβάνεται και ο περιορισμός των απολύσεων. Αντίστοιχες συμφωνίες υπάρχουν στο Βέλγιο και στη Γερμανία, παρά την προοδευτική αποκέντρωση των συλλογικών διαπραγματεύσεων σε επίπεδο εταιρείας-παρόχου. Το πλέον σημαντικό είναι ότι **διατηρούνται συγκεκριμένα πρότυπα στις εργασιακές σχέσεις, και συγκεκριμένα στο μισθολόγιο, τις συνθήκες και την ασφάλεια της εργα-**

σίας, καθώς και τα συνταξιοδοτικά.

Όπως διατηρείται και το «αποκλειστικό δικαίωμα στη λιμενεργασία». Τόσο στον προβλήτα όσο και στην ευρύτερη λιμενική περιοχή, η οποία προσδιορίζεται νομικά από το κράτος, τα μέλη των συνδικάτων έχουν προτεραιότητα στην εργασία παροχής λιμενικών υπηρεσιών. Ως αποτέλεσμα, περιορίζονται οι νεκρές ώρες των εργαζομένων, π.χ. στη Βρέμη οι 1.000 νεκρές ώρες ανά εβδομάδα το 1996 περιορίστηκαν σε 1.000 ανά έτος το 2000.

Είναι δύσκολο να υποστηρίξει κάποιος ότι είναι «όλα των εργασιακών σχέσεων ρόδινα». Ιδιαίτερα όταν οι εκπρόσωποι των εργαζομένων διαπιστώνουν συχνά σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις των μεταρρυθμίσεων (βλ. πίνακα 1). **Στο Ρό-**

της Ευρώπης δε γίνεται στη βάση των εργασιακών δικαιωμάτων αλλά άλλων παραμέτρων (οργάνωση, διοίκηση, ποιότητα προσφερόμενων υπηρεσιών). Αναπτύσσεται μάλιστα ανταγωνισμός για την εργασία όχι μέσω της εργασίας, με τις εταιρείες να είναι έτοιμες να πληρώσουν επιπλέον ώστε να απασχολήσουν εξειδικευμένους εργαζομένους παρά να μειώσουν τα κόστη εργασίας.

Έστω και την ύστατη στιγμή, η τεκμηριωμένη επανατοποθέτηση όλων των εμπλεκόμενων στη βάση της διεθνούς εμπειρίας θα συνέβαλλε στη δημιουργία ανάλογων συνθηκών και στους ελληνικούς λιμένες. ☉

ΛΙΜΑΝΙ ΒΟΛΟΥ

*Διαχρονικό σημείο αναφοράς & ανάπτυξης
για την κεντρική Ελλάδα.*

Η Γεωγραφική θέση του λιμανιού

Οι υποδομές που δημιουργούνται με το πραγματοποιούμενο επενδυτικό πρόγραμμα, καθώς και το οικονομικό περιβάλλον ευνοούν την ανάπτυξη μεγάλου αριθμού λιμενικών δραστηριοτήτων

- Διαμετακόμιση εμπορευματοκιβωτίων
- Φόρτωση/εκφόρτωση φορτίου εισαγωγής –εξαγωγής
- Αποθήκευση φορτίου σε αποθήκες και ανοιχτούς χώρους
- Υπηρεσίες εξυπηρέτησης και επισκευής του εξοπλισμού του λιμένα
- Αποθήκευση κενών εμπορευματοκιβωτίων
- Σύγχρονος σταθμός διακίνησης επιβατών ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας
- Άνετοι και σύγχρονοι χώροι στάθμευσης
- Έργα προστασίας περιβάλλοντος
- Ελεύθερη ζώνη διακίνησης προϊόντων



Εμπιστευθείτε μας

Ο οργανωτικός και λειτουργικός εκσυγχρονισμός του ΟΛΒ

Η συμβολή του Λιμένα Βόλου στην αναπτυξιακή πορεία της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλίας και γενικότερα της χώρας μας είναι πολύ σημαντική. Ο στρατηγικός και επιχειρησιακός σχεδιασμός της ΟΛΒ Α.Ε. προσανατολίζεται στην εξασφάλιση μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας κι ανάδειξης του Λιμένα Βόλου σε κόμβο μεταφορών, σε συνδυασμό με την αρμονική συνύπαρξη με την πόλη του Βόλου και το περιβάλλον.



Του Πέτρου Σούρλα,
Προέδρου Οργανισμού Λιμένος
Βόλου



Στο πλαίσιο του σχεδιασμού ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα του λιμένα, βάσει στρατηγικών εκσυγχρονισμού και εξυγίανσης των κύριων λιμενικών δραστηριοτήτων, παράλληλα με τον οργανωτικό και λειτουργικό εκσυγχρονισμό του Οργανισμού. Η ανταγωνιστικότητα λιμενικών υπηρεσιών, η ευέλικτη τιμολογιακή πολιτική και η εξυπηρέτηση των χρηστών με βελτιωμένες παροχές είναι το βασικό τρίπτυχο των επιδιώξεών μας. Κύριο μέλημα της διοίκησης αποτελεί η αποπεράτωση των εκτελούμενων έργων και η δρομολόγηση - έναρξη νέων όπως:

- 3ος Προβλήτας προς εξυπηρέτηση της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων και παλαιοσίδηρου (scrap),
- προμήθεια κι εγκατάσταση γερανογέφυρας για εξυπηρέτηση γραμμών Ε/Κ,
- προμήθεια σύγχρονου και συντήρηση του υπάρχοντος μηχανολογικού εξοπλισμού,

- συντήρηση οδοστρωμάτων - δαπέδων όλων των προβλητών - κρηπιδωμάτων, όπου απαιτείται,
- ολοκλήρωση επιβατικού σταθμού κεντρικού προβλήτα λιμένα (6.000 τ.μ.) και σύγχρονος εξοπλισμός του,
- διευθέτηση λειτουργιών για προστασία από ρύπανση/ηχορρύπανση του τμήματος της πόλης που γειτνιάζει με το λιμάνι (εκπονείται ήδη μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων για τις δραστηριότητες του λιμένα),
- στελέχωση της ΟΛΒ Α.Ε. με νέο (επιστημονικό - εργατοτεχνικό) προσωπικό.

Πολύτιμο αρωγό και υποστηρικτή των προσπαθειών μας αποτελεί το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, που με το αναπτυξιακό του πρόγραμμα στοχεύει στην αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό ολόκληρου του ελληνικού λιμενικού συστήματος. ☉

ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ



ΑΠΟ ΤΟ 1972

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ 2008

Τεχνολογικό Συνέδριο - Εκθεσιακή Παρουσίαση

Μία κορυφαία επιστημονική Συνάντηση με όλες τις εξελίξεις στην ελληνική και τη διεθνή Ναυτική Τεχνολογία.

Το Ελληνικό Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας (ΕΛ.Ι.Ν.Τ.) αποτελεί γέφυρα συνεργασίας μεταξύ του Επιστημονικού, Επαγγελματικού και Επιχειρηματικού Κόσμου για μία ανταγωνιστική Ναυτιλία.

Ο.Λ.Π.
ΜΕΓΑΡΟ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

27-28 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2008

ΘΕΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ & ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
ΝΑΥΠΗΓΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ
ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ
ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ - ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑ & ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ
ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΕΣ & ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΕΝ ΠΛΩ
ΝΑΥΤ. ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ & ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ
ΝΑΥΤΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ
ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ
MANAGEMENT ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ
& ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧ/ΣΕΩΝ
ΜΕΘΟΔΟΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ & ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΣΤΟΛΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

Γ. Αθανασούλης, Ε.Μ.Π. - Δ. Βασσάλος, Πανεπιστήμιο Strathclyde Μεγάλης Βρετανίας - Π. Γιαννούλης, OceanKing Ltd.

Γ. Γρηγορόπουλος, Ε.Μ.Π. - Ι. Κοκαράκης, Bureau Veritas - Α. Κορρές, Ένωση Ναυτιλιακών Οικονομολόγων

Γ. Κουνιάς, Σύλλογος Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών - Σ. Μαυράκος, Ε.Μ.Π. - Κ. Μπελιμπασάκης, Τ.Ε.Ι. Αθήνας

Ν. Νικητάκος, Πανεπιστήμιο Αιγαίου - Β. Παπάζογλου, Ε.Μ.Π. & Αρχή Διασφάλισης Ποιότητας στην Ανώτατη Εκπαίδευση

Α. Παπανικολάου, Ε.Μ.Π. - Α. Ρεντούμης, Υπουργείο Εμπ. Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής

Κ. Σπύρου, ΕΛ.Ι.Ν.Τ. & Ε.Μ.Π. - Γ. Τζαμπίρας, Ε.Μ.Π. - Η. Υφαντής, Σχολή Ναυτικών Δοκίμων - Χ. Ψαραύτης, Ε.Μ.Π. & SNAME

ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

Π. Γιαννούλης, OceanKing Ltd. - Χ. Ευσταθίου, ΕΛ.Ι.Ν.Τ. & Ι.Ν.Σ.Β. - Γ. Ζαραφωνίτης, Ε.Μ.Π.

Π. Κλαυδιανός, ΕΛ.Ι.Ν.Τ. & Ι.Ν.Σ.Β. - Κ. Σπύρου, ΕΛ.Ι.Ν.Τ. & Ε.Μ.Π.

ΧΟΡΗΓΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ

naftemporiki.gr

Υπό την Αιγίδα

- Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου & Νησιωτικής Πολιτικής

- Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος

- Συλλόγου Διπλωματούχων Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΘΕΣΗ

Πληροφορίες / Συμμετοχές για το Συνέδριο:

ΕΛ.Ι.Ν.Τ. Σκουζέ 14, 185 36 Πειραιάς, τηλ.: 210-4186062, 210-4181758, fax: 210-4181758, e-mail: elint@otenet.gr, web site: www.elint.org.gr

Χορηγίες / Εκθεσιακή Παρουσίαση:

DNA Dynamic New Advertising - Εκδόσεις - Συνέδρια: τηλ.: 210-8827541, 210-8253603, fax: 210-8253603, e-mail: dna_adv@otenet.gr



Του Αλεξάνδρου Καρακάντζου, Αρ/ρχου Λ.Σ. ε.α., MBA, MSc, τ. προέδρου της SLF του IMO, συμβούλου Ναυτιλίας



Οι συζητήσεις για την περιβαλλοντολογική αλλαγή

Τα τελευταία χρόνια γίνονται πολλές συζητήσεις για την περιβαλλοντολογική αλλαγή που συνετελείται, καθώς και για τις επιπτώσεις που αυτή επιφέρει στην ποιότητα ζωής των πολιτών και τους κινδύνους που συνεπάγεται για την επιβίωση του πλανήτη.

Αναφορικά με τις αιτίες για την εν λόγω αλλαγή, υπάρχουν εκείνοι που υποστηρίζουν ότι αυτή οφείλεται κυρίως στην κλιματολογική κυκλικότητα και προβλέπουν ότι η φύση σύντομα θα δώσει λύση στο πρόβλημα. Σε αυτό το πλαίσιο, μεταξύ άλλων, προβάλλουν το επιχείρημα ότι η πτώση της μέσης παγκόσμιας θερμοκρασίας το 2007, κατά 0,7 βαθμούς Κελσίου, έχει σχεδόν αντισταθμίσει την άνοδο, κατά 1 βαθμό Κελσίου, της μέσης θερμοκρασίας τα τελευταία 100 χρόνια.

Στην άλλη πλευρά, όμως, υπάρχει η μεγάλη πλειοψηφία των επιστημόνων, που υποστηρίζουν ότι η περιβαλλοντολογική αλλαγή οφείλεται στην αλόγιστη χρήση του πλανήτη από τον άνθρωπο και, ειδικότερα, κατά κύριο λόγο στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακος (CO₂) στην ατμόσφαιρα (φαινόμενο θερμοκηπίου). Με την άποψη των επιστημόνων φαίνεται να συμφωνεί η πλειονότητα των πολιτών και των πολιτικών, ιδιαίτερα στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου έχουν αναληφθεί συγκεκριμένες δράσεις με σκοπό την αναστροφή της κατάστασης. Ειδικότερα, αναφέρουμε το στόχο που έχει τεθεί από την Ε.Ε. για την επίτευξη χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, κατά ποσοστό 20% μέχρι το 2020. Επιπροσθέτως σημειώνουμε και τις σχετικές προτάσεις της Βουλής των Αντι-

προσώπων των ΗΠΑ για τη σημαντική αύξηση της χρήσης των βιοκαυσίμων στην παραγωγή ενέργειας.

Αναφορικά με τα βιοκαύσιμα, διατυπώνεται από διάφορους κύκλους κριτική κυρίως σχετικά με την επίδραση που πρόκειται να έχουν στην επάρκεια τροφοδότησης του πλανήτη με τρόφιμα, δεδομένου ότι για την παραγωγή τους χρησιμοποιούνται βασικά δημητριακά. Επίσης, εκφράζονται φόβοι και για την άνοδο των τιμών των δημητριακών και κατά συνέπεια του πληθωρισμού εξ αιτίας αυτού του λόγου. Σχετικά με τις υπόλοιπες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ηλιακή, αιολική, υδροηλεκτρική, γεωθερμική κ.λπ.) από τους ίδιους κύκλους υποστηρίζεται ότι αυτές μπορούν να καλύψουν μόνο ένα μικρό μέρος των παγκόσμιων ενεργειακών ανα-



γκών. Επίσης, τονίζουν ότι η ενεργειακή διαδρομή από τη χρήση ξυλείας στη χρήση φυσικού αερίου έχει μειώσει την αναλογία άνθρακα /υδρογόνου (C:H) από 10 προς 1 σε 1 προς 4, εννοώντας ότι η επιβάρυνση του περιβάλλοντος με εκπομπές CO₂ έχει μειωθεί σημαντικά.

Ανεξάρτητα όμως από τις ανωτέρω αναφερόμενες αιτιάσεις, δεν υπάρχει αμφιβολία πως όντως υφίσταται πρόβλημα και ως εκ τούτου μια σημαντική απειλή για το περιβάλλον και για την επιβίωση του πλανήτη. Κατ' ακολουθία, προβλέπεται στο άμεσο μέλλον ουσιαστική αλλαγή του status quo.

Εδώ τίθεται το ερώτημα: Τι πρέπει να κάνει η ελληνική ναυτιλία για να προετοιμασθεί κατάλληλα, έτσι ώστε να επωφεληθεί από τις σημαντικές αλλαγές που είναι προ των πυλών;

Όσον αφορά τη ναυτιλία, η προστασία του περιβάλλοντος ρυθμίζεται από τη Διεθνή Σύμβαση MARPOL 73/78 και όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων στην ατμόσφαιρα από το προσάρτημα VI αυτής καθώς και τον κώδικα NOx. Οι εν λόγω ρυθμίσεις αφορούν, στην πραγματικότητα, μόνο τον περιορισμό εκπομπής οξειδίων του θείου (SOx) και οξειδίων του αζώτου (NOx) στην ατμόσφαιρα. Οι πρόσφατες τροποποιήσεις του προσαρτήματος VI από τη MEPC του IMO (Μάιος 2008) επιβάλλουν την περαιτέρω μείωση εκπομπών οξειδίων του θείου με χρονικό ορίζοντα υλοποίησης μέχρι το 2020 και για τις

ειδικές περιοχές μέχρι το 2015. Για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου ο σχετικός χρονικός ορίζοντας ορίστηκε μέχρι το 2016.

Πρόσφατα (Ιούνιος 2008), στο Όσλο της Νορβηγίας, πραγματοποιήθηκε συνάντηση της ομάδας εργασίας της MEPC που ορίστηκε να εξετάσει τη ρύθμιση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τη ναυτιλία. Οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου (GHG) δε ρυθμίζονται από τις υπάρχουσες διατάξεις της Δ.Σ. MARPOL 73/78 και κατά συνέπεια ουσιαστικά πρόκειται για τη δημιουργία ενός νέου ρυθμιστικού οργάνου για το σκοπό αυτόν.

Μεταξύ των θεμάτων που συζητήθηκαν ήταν και η ανάπτυξη, στο πνεύμα του Πρωτοκόλλου του Κιότο και της Σύμβασης-Πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την Κλιματική Αλλαγή (UNFCCC): α) Δείκτη σχεδίασης διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), με προφανείς επιπτώσεις στη σχεδίαση και λειτουργία των πλοίων και των προωστήριων εγκαταστάσεων των, και β) μηχανισμών για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τη διεθνή ναυτιλία. Μεταξύ των σχετικών προτάσεων είναι και η επιβολή ειδικής φορολογίας (levy) στα καύσιμα των πλοίων και η εμπορία δικαιωμάτων εκπομπών (Emission trading - ETS) αερίων ρύπων (χρηματιστήριο ρύπων) κατά τα πρότυπα της χερσαίας βιομηχανίας. Στο εν λόγω πλαίσιο αρκετοί πιστεύουν πως υπάρχει ουσιαστική δυνατότητα οι σχετικές εκπομπές αερίων ρύπων να

μειωθούν κατά 30-50% για τα υπάρχοντα και 50-70% για τα νέα πλοία.

Σχετικά με τα βιοκαύσιμα, προβλέπεται ότι, αν οι σχετικές τεχνολογίες τρίτης γενιάς αποδειχθούν επιτυχημένες, τότε θα δημιουργηθεί μεγάλη ζήτηση για πλοία μεταφοράς βιοκαυσίμων, η αύξηση της οποίας εκτιμάται σε τουλάχιστον 20% μέχρι το 2030 (περίπου 400 επιπλέον Handysizes) και σε τουλάχιστον κατά 140 Handysizes μέχρι το 2015. Επιπλέον, σημαντική προβλέπεται να είναι η επίδραση των βιοκαυσίμων και στη σχεδίαση των κύριων μηχανών των πλοίων, των συστημάτων τους, καθώς και στη σχεδίαση των δεξαμενοπλοίων γενικότερα.

Από τα εντεθέντα παραπάνω είναι φανερό ότι, με σκοπό την αποτελεσματικότερη προστασία του περιβάλλοντος, συντελείται μια στρατηγική αλλαγή στον τρόπο που θα λειτουργεί μελλοντικά η εμπορική ναυτιλία. Αυτή η αλλαγή, για να είναι επ' ωφελεία της ελληνικής ναυτιλίας, πρέπει άμεσα να εκπονηθεί σχετικό στρατηγικό σχέδιο, έτσι ώστε να οδηγήσουμε τις εξελίξεις και όχι να οδηγηθούμε από αυτές, με όλες τις συνέπειες που αυτό συνεπάγεται.

Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα έχει αποδείξει κατά το παρελθόν ότι και ευαίσθητη σε θέματα κοινωνικής ευθύνης είναι, έχει δε επιπροσθέτως επιδείξει και πρωτοπορία σε θέματα προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος με την ίδρυση της HELMEPA, κατά το πρότυπο της οποίας στη συνέχεια έχουν ιδρυθεί οι διάφορες ανά τον πλανήτη MEPA's. Αυτή η προσπάθεια πρέπει να συνεχισθεί και ενισχυθεί. ☉

Μηνιαία Ανασκόπηση ναυπηγήσεων πλοίων

Από την George Moundreas Company S.A.

Σεπτέμβριος
Monthly Report

Ασφαλώς, πολύ νερό έχει κυλήσει στο ποτάμι του χρόνου από την ημέρα έκδοσης της τελευταίας μας ανασκόπησης (1 Σεπτεμβρίου 2008)... Οι προηγούμενοι φόβοι, υπόνοιες, ιδέες περί χρηματοδοτικής στενότητας έγιναν απτές βεβαιότητες με το σκληρό πρόσωπο της κατάρρευσης του αμερικανικού χρηματοπιστωτικού συστήματος και όλα τα επακολουθήσαντα σε Αμερική, Ευρώπη και ολόκληρο τον κόσμο. Επ' αυτού, έχουμε τις εξής παρατηρήσεις:

1. Παρά τη διαφαινόμενη σοβαρή χρηματοδοτική στενότητα, ο αριθμός και ο όγκος των παραγγελιών που πρέπει να αποδοθούν στο μήνα Σεπτέμβριο είναι εντυπωσιακά μεγάλοι, σε βαθμό που κινούν υποψίες χρονικής τοποθέτησής τους σε προηγούμενη περίοδο (Αύγουστο), υπόθεση που προσκρούει στη θερινή ραστώνη (διακοπές κ.λπ.).
2. Πολλά λέγονται περί μη εισέτι χρηματοδοτικής κάλυψης μέρους των εν ενεργεία παραγγελιών των

Ελλήνων αγοραστών, που καλλιεργούν αβεβαιότητα, αβεβαιότητα που βαθαίνει τη διαφαινόμενη σύγχυση.

3. Προς το παρόν, τουλάχιστον, πέρα από μια κάποια διαφαινόμενη αόριστη «ευλυγισία» εκ μέρους των ναυπηγών, οι ναυπηγικές τιμές δε φαίνονται να κάμπτονται, γεγονός που, κατά τη γνώμη μας, ίσως πρέπει εν μέρει να αποδοθεί (α) στο ήδη υψηλό ναυπηγικό κόστος και (β) στο υπάρχον orderbook, που μεταθέτει το πρόβλημα απασχόλησης για τα ναυπηγεία σε ένα όχι και τόσο άμεσο μέλλον.
4. Ας σημειωθεί μια αξιολογή επιστροφή προς το bulkcarrier!

Με την επιφύλαξη και άλλων τινών παραγγελιών, που, αν και βρίσκονται σε προχωρημένο στάδιο διαπραγμάτευσης, δεν είναι δυνατό να αναφερθούν ακόμη, σημειώνουμε τις εξής πράξεις (μερικές των οποίων ίσως «επισημοποιηθούν» λίαν προσεχώς):

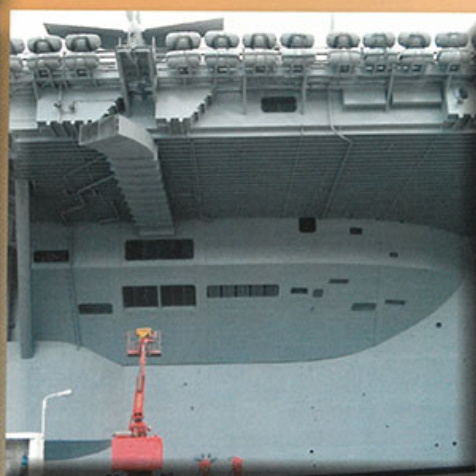
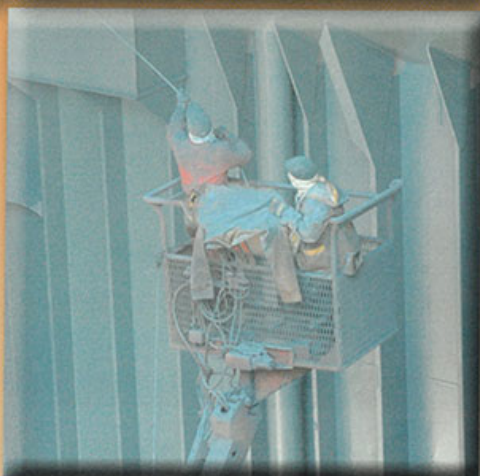
Owner	Builder	Type	DWT	No	Delivery	Price	Invest.	Remarks
Marmaras	Hyundai	Caper BC	180.000	2	2010	\$110m	\$220 m	Pending
Dilek	STX	Kamsar bc	80.000	2+2	2011	\$60 m	\$120 m	
Gleamray	Jiangnan	Pan-x bc	76.000	2	2011	\$54 m	\$108 m	
DBCN	Imabari	supramax	61.000	2	2013	\$50 m	\$100 m	
Enesel	SPP	Supramax	59.000	2+2	2011	\$48 m	\$96 m	
Cosmoship	Mipo	Handy bc	37.000	3	2011	\$40 m	\$120 m	
Total B/C's				13+4			\$764 m	
Tsakos	Sungdong	VLCC	316.000	2+1	2011	\$155m	\$310 m	
Stealthgas	Rongsheng	suezmax	156.000	2+2	2011/12	\$100m	\$200 m	
Roxana	SPP	Pan-x pc	74.000	2	2011	\$58 m	\$116 m	
Total Tankers				6+3			\$ 626 m	
Grand Total				19+7			\$1.390 m	

(Οι αναφερόμενες τιμές αποτελούν εκτίμηση αξιών και όχι τιμές των συγκεκριμένων πράξεων.)



We offer
**COST-EFFECTIVE
SOLUTIONS**
for...

YOUR CORROSION PROBLEMS



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

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



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

CORAL LTD.
GENERAL MARINE REPAIRS

■ Η Tsakos Energy Navigation Ltd παρέλαβε το «Maria Princess»



Η εταιρεία Tsakos Energy Navigation Ltd (TEN), εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, ανακοίνωσε την παραλαβή από τα ιαπωνικά ναυπηγεία Sumitomo Heavy Industries του νεότευκτου πλοίου «Maria Princess», aframax τάνκερ διπλού τοιχώματος, σχεδίασης DNA (Design New Aframax) και χωρητικότητας 105.000 dwt.

Με την παράδοση, το «Maria Princess» ξεκίνησε χρονοαύλωση 30-90 ημερών σε μεγάλη διεθνή εταιρεία εμπορίας πετρελαίου με ναύλο 50.000 δολάρια ημερησίως. Παρόμοια ναύλωση έχει συμφωνηθεί και για το αδελφό πλοίο «Nippon Princess». Με την ολοκλήρωση των ναυλώσεων, τα πλοία θα βρεθούν στον Ατλαντικό, περιοχή που αποτελεί και τον κύριο τόπο εμπορικών συναλλαγών για τάνκερ. Τα δύο aframax αποτελούν μέρος του συνόλου οκτώ πλοίων της σειράς «Princess» που η εταιρεία εγκαίνιασε το Μάρτιο 2007 με την παράδοση του «Izumo Princess», το οποίο βαπτίστηκε από την Α.Ε. πριγκίπισσα Hisako Takamado της Ιαπωνίας. Η εταιρεία αναμένει να παραλάβει τα υπόλοιπα πέντε πλοία, συμπεριλαμβανομένου του «Nippon



Princess», μέσα στα επόμενα έξι τρίμηνα.

Ο διευθύνων σύμβουλος της TEN, Νίκος Τσάκος, σχολίασε ότι «είμαστε πολύ ικανοποιημένοι που προσθέτουμε στο στόλο μας αυτά τα πλοία aframax υψηλών προδιαγραφών, καθώς πρόκειται όχι μόνον να επεκτείνουν την παρουσία μας στην αγορά του αργού πετρελαίου, αλλά επιπροσθέτως και να ενισχύσουν την πρόσβασή μας σε πληθώρα συναλλαγών για την οποία τα πλοία τύπου aframax είναι κατάλληλα. Σύμφωνα με τη στρατηγική μας για συνεχή εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη του στόλου μας, τα αναβαθμισμένα αυτά aframax θα αντικαταστήσουν τρία πλοία κατασκευής 1998 και 1999 που πωλήσαμε μερικούς μήνες πριν και αναμένουμε να έχουν θετική συνεισφορά στη μελλοντική κερδοφορία της εταιρείας μας».

Και ο κ. Νίκος Τσάκος ολοκλήρωσε: «Παρά τις σημαντικές συνθήκες στις διεθνείς χρηματαγορές, εταιρείες όπως η δική μας, με δυνατούς ισολογισμούς, με μακρόχρονη παρουσία στον κλάδο και

σημαντική πρόσβαση σε κεφάλαια, θα είναι σε πλεονεκτική θέση να επωφεληθούν από ευκαιρίες που θα παρουσιαστούν στην αγορά και θα συνεχίσουν να βελτιώνουν τη μακροπρόθεσμη αξία που προσφέρουν στους μετόχους τους».

■ Δεν εξαγοράζεται η Top Ships

Αρνητική ήταν η απάντηση της Top Ships στην προσφορά που είχε καταθέσει ο Έλληνας εφοπλιστής Γιώργος Οικονόμου για την εξαγορά της. Η πρόταση δεν έγινε δεκτή από το διοικητικό συμβούλιο της Top Ships, το οποίο σε ανακοίνωσή του επισήμανε πως, αν και το ποσό που προ-



σφέρθηκε αρχικά ήταν στα έξι δολάρια ανά μετοχή, τελικά έπεσε στα τρία δολάρια ανά μετοχή.

«Επειτα από μελέτη μιας σειράς παραγόντων, συμπεριλαμβανομένων της πρόσφατης αστάθειας στις παγκόσμιες αγορές και της πτώσης της μετοχής της εταιρείας στο Nasdaq, το διοικητικό συμβούλιο της Top Ships αποφάσισε ότι η προσφορά αυτή δεν είναι προς όφελος των μετόχων».

- LEADERSHIP – FOR US IT'S NATURAL

OUR ENVIRONMENTAL SOLUTIONS
HELP YOU LEAD THE WAY TO
CLEANER, SAFER SHIPS.

www.lr.org/marine

**Lloyd's
Register**

LIFE MATTERS

Horse-eye jacks following leading fish. One suggested benefit of shoaling is increased hydrodynamic efficiency.

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

■ Η συνάντηση της ελληνικής επιτροπής του Germanischer Lloyd

Υπό την προεδρία του καπετάν Βασίλη Κωνσταντακόπουλου, ιδρυτή της Costamare, 30 αντιπρόσωποι της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας συναντήθηκαν για να συζητήσουν τάσεις της αγοράς, λειτουργικές προκλήσεις και νέες τεχνολογίες για εξοικονόμηση καυσίμων.

«Τα τελευταία δύο χρόνια, οι πλοιοκτήτες έχουν δει τις τιμές των καυσίμων να αυξάνονται έως και 140%», ανέφερε ο Dr Hermann Klein, member of the Executive Board of G.L., «επιπλέον, λαμβάνοντας υπόψη τους προσεχείς περιβαλλοντικούς κανονισμούς, οι πλοιοκτήτες δίνουν μεγαλύτερη προσοχή σε έναν οικονομικό και φιλικό προς το περι-



βάλλον τρόπο μεταφοράς». Ο Germanischer Lloyd αφιερώνει σημαντικούς πόρους σε έρευνα και ανάπτυξη στον τομέα της αποδοτικότητας των πλοίων. Βασικοί στόχοι είναι η μείωση κόστους, η συμμόρφωση με τα αυστηρά περιβαλλοντικά πρότυπα και η τεχνική ασφάλεια για τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Ο Senior Vice President Strategic Research of Germanischer Lloyd, Dr Pierre Sames, παρουσίασε στην επιτροπή μια συνοπτική εικόνα της ολιστικής προσέγγισης για μείωση του κόστους και προστασία του περιβάλλοντος από περιττές εκπομπές. Ενώ οι εκπομπές SOx και NOx αποτελούν βασικό μέλημα για τις παράκτιες περιοχές, οι εκπομπές CO₂ είναι μια πρόκληση με παγκόσμιες διαστάσεις. Δεδομένης της συνεχόμενης ανάπτυξης των στόλων σε όλο τον κόσμο, η μείωση των εκπομπών καυσαερίων αποτελεί υψηλή προτεραιότητα για τη ναυτιλία.

«Η προσέγγιση του G.L. για μείωση του κόστους καυσίμων ξεκινά με το δείκτη CO₂, ένα εργαλείο που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό της κατανάλωσης καυσίμου. Καθιστά δυνατή τη σύγκριση των τιμών κατανάλωσης μεμονωμένων πλοίων συγκεκριμένου στόλου μεταξύ τους», δήλωσε ο Dr Sames. Ο G.L. έχει παρουσιάσει ένα δείκτη CO₂ για τη ναυτιλία, ο οποίος βασίζεται στο MEPC/Circ. 471. Πέντε μεγάλα πλοία εμπορευματοκιβωτίων της ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας Costamare χρησιμοποιούν ήδη αυτόν το δείκτη. Αυτός ο καινοτόμος δείκτης είναι διαθέσιμος για την πιστοποίηση όλων των πλοίων.

Η επιτροπή συζήτησε επίσης την αυξανόμενη τάση επιβολής αυστηρών ορίων εκπομπών στη ναυτιλία και την πιθανότητα χρήσης εναλλακτικών μορφών ενέργειας. Ο Chief Operating Officer του G.L., Torsten Schramm, παρουσίασε συνοπτικά στην επιτροπή τη σημασία της νέας σύμβασης ναυτιλιακής απασχόλησης (Maritime Labour Convention), η οποία ενδέχεται να τεθεί σε ισχύ έως το 2011. «Θα χρειαστεί ένας μεγάλος αριθμός μελετών για να τεθεί σε ισχύ η σύμβαση, η οποία στοχεύει στη βελτίωση της ζωής των ναυτικών», είπε ο κ. Schramm. Οι τελευταίες τάσεις στην αγορά της ελληνικής ναυτιλίας και οι υπηρεσίες του Germanischer Lloyd στον ελληνικό στόλο τόνιστηκαν από τον κ. Αθανάσιο Ρεϊζόπουλο, Area Manager Mediterranean/South Africa του G.L., ενώ ο κ. Michael Pane, Managing Director Maritime Strategies International, παρουσίασε τις προβλέψεις για τη ναυτιλία και τη ναυπηγική αγορά. ☉

■ Διεθνές συνέδριο «Information on Ships»

Στο Αμβούργο διεξήχθη το διεθνές συνέδριο «Information On Ships» ISIS 2008 με διοργανωτές την DGON (German Institute of Navigation) και τη STG (German Society for Maritime Technology).

Στο συνέδριο συμμετείχε η ΑΕΝ Μακεδονί-



ας με μία παρουσίαση εργασίας των κ. Γουργούλη Δ., Γκοτζαμάνη Γ., Σχοινά Χρ., Βουβαλιδή Ξ. με θέμα «Task Analysis Of Present Practice On Board High Speed Vessels».

Την εργασία παρουσίασε στο συνέδριο ο διευθυντής της Σχολής Μηχανικών και μέλος της STG Γ. Γκοτζαμάνης, ο οποίος στη συνέχεια μαζί με το Χρ. Σχοινά επισκέφθηκαν για ενημέρωση σε θέματα σύγχρονης τεχνολογίας τη διεθνή ναυτιλιακή έκθεση SMM Hamburg.

* Οι Γ. Γκοτζαμάνης και Χρ. Σχοινάς ευχαριστούν το κοινωνικό ίδρυμα ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ, το οποίο ήταν χορηγός όλης αυτής της δράσης.

■ Η Ρόδη Κράτσα, «Προσωπικότητα της Χρονιάς» για τη WISTA International

Στο ετήσιο συνέδριο της WISTA, που πραγματοποιήθηκε στη Νέα Ορλεάνη (15-17/10), το ελληνικό τμήμα, WISTA Hellas, πρότεινε ως υποψήφια της Ελλάδας για τον τίτλο της «Προσωπικότητας της Χρονιάς» την κυρία Ρόδη Κράτσα-Τσαγκαροπούλου, πρώτη αντιπρόεδρο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Την Ευρωπαϊκή πολιτική χαρακτηρίζουν οι ιδιότητες της «δυναμικής, καταξιωμένης, ευρείας αντίληψης επαγγελματία».

Έχει στο ενεργητικό της αξιολογικό έργο στους τομείς της ναυτιλίας, των ευρω-μεσογειακών σχέσεων, των κοινωνικών δικαιωμάτων των ναυτικών, της ισότητας των γυναικών κ.ά., στηρίζοντας ευαίσθητες ομάδες πολιτών, και έχει λάβει σωρεία διακρίσεων για το έργο της όπως αναλυτικά περιέγραψε η πρόεδρος Άννα-Μαρία Μονογιούδη. Μετά την ανακοίνωση της εκλογής της η κ. Κράτσα έστειλε ευχαριστήριο χαιρετισμό στις συνόδους μαζί με τη διαβεβαίωση πως από τη θέση της θα προωθήσει το έργο και τους σκοπούς της WISTA.

Η εκλογή της, με σημαντική πλειοψηφία, έδωσε

στην Ελλάδα για δεύτερη χρονιά, μετά τη διάκριση του Στέλιου Χατζηγιάννου για το έτος 2007, την ευκαιρία να ξεχωρίσει πάλι μια ελληνική προσωπικότητα διεθνούς βεληνεκούς ανάμεσα σε σπουδαίες υποψηφιότητες όπως οι:

- α) Lena Gothberg, διευθύντρια και Senior Underwriter της Codan Marine Services (WISTA Sweden).
- β) Guvnor Ulstein, διευθύνουσα σύμβουλος του Ulstein Group (WISTA Norway).
- γ) Vivien Crea, αντιναύαρχος του U.S. Coast Guard (WISTA USA).
- δ) Janet Porter, Chief Correspondent of Lloyd's List (WISTA U.K.).

Από τα 20 κράτη-μέλη της WISTA International, που έχουν πάνω από 1.000 μέλη, 240 παρακολούθησαν με μεγάλο ενδιαφέρον τις εργασίες του συνεδρίου με θέμα:

«Raising The Profile - Reducing The Footprint».

Το ετήσιο συνέδριο για το έτος 2010 έχει αναλάβει να οργανώσει η WISTA Hellas και η συμμετοχή από πολλά κράτη αναμένεται να είναι εντυπωσιακή. ☉



Η αντιπρόεδρος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, κυρία Ρόδη Κράτσα έχει εργαστεί συστηματικά για την προβολή της διεθνούς διάστασης της ναυτιλίας - πάντοτε με σεβασμό

του διεθνούς δικαίου - καθώς και για μια ολοκληρωμένη και αποτελεσματική ευρωπαϊκή πολιτική στο θέμα αυτό. Επίσης έχει αναπτύξει δράση για την ανάδειξη του βαρυσήμαντου ρόλου της ναυτιλίας τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Η υιοθέτηση με πρωτοβουλία της ίδιας της 20ής Μαΐου ως Ευρωπαϊκής Ημέρας για τη Ναυτιλία αποτελεί μία από τις προσπάθειές της να στηρίξει τη συνεργασία μεταξύ διεθνών, ευρωπαϊκών, εθνικών και τοπικών φορέων της ναυτιλιακής κοινότητας, προσφέροντας έτσι μία ακόμα ευκαιρία για ανταλλαγή απόψεων. ☉

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@finitsi.com web:www.finitsi.com

■ Τα βραβεία του προγράμματος AMVER

Οπως κάθε χρόνο, το International Propeller Club of the United States, Port of Piraeus, σε συνεργασία με την αμερικανική πρεσβεία και την Ακτοφυλακή των Ηνωμένων Πολιτειών οργάνωσε την απονομή των βραβείων AMVER σε 122 ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες για λογαριασμό 846 πλοίων που μετέχουν στο σύστημα AMVER. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Ελλάδα για δεύτερη χρονιά έρχεται πρώτη σε αριθμό βραβείων.

• Βραβεύσεις

Τα ειδικά βραβεία προς τους κυβερνήτες και τα πληρώματα πέντε πλοίων που μετείχαν στη διάσωση ανθρώπινων ζωών κατά τη διάρκεια ναυτικών ατυχημάτων είναι:

- Στο M/V PARTHENON της εταιρείας Tsakos Shipping And Trading S.A. για τη διάσωση 4 μελών του πληρώματος του S/V SUN CHASER



Sao Vicente στις 29 Σεπτεμβρίου 2008.

- Στο AEGEAN ANGEL της εταιρείας Arcadia Shipmanagement Co. Ltd για την περισυλλογή και διάσωση 11 ναυτικών των οποίων το πλοίο βυθίστηκε ανοικτά της Βενεζουέλας στις 16 Απριλίου 2008.
- Στο IOANNIS K της εταιρείας Marmaras Navigation Ltd για τη διάσωση 14 Φιλιππίνων ναυτικών στη θάλασσα των Φιλιππίνων στις 11 Φεβρουαρίου 2008.
- Στο OMEGA LADY SARAH της εταιρείας Omega Navigation Enterprises Inc. για τη διάσωση ενός ναυτικού του οποίου το ιστιοφόρο βυθιζόταν



στην Αντίγκουα στις 3 Ιανουαρίου 2008.

- Στο M/T OVERSEAS FULMAR της εταιρείας OSG Ship Management (Gr) Ltd για τη διάσωση 21 μελών του πληρώματος του κινεζικού M/V WORLDWIDE SHANGHAI κατά τη διάρκεια ναυτικού ατυχήματος στις 10 Νοεμβρίου 2007 στη θαλάσσια περιοχή της Κίνας.

Στο πλαίσιο της εκδήλωσης, ο πρόεδρος της INTERTANKO και α' αντιπρόεδρος του Propeller Club Νίκος Παπαδόκης επέδωσε τιμητική πλακέτα στον Cpt John Koster επ' ευκαιρία συμπλήρωσης των 50 ετών δραστηριοτήτων του προγράμματος AMVER. ☺

■ Ανακοίνωση του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών (περίληψη της ανακοίνωσης)

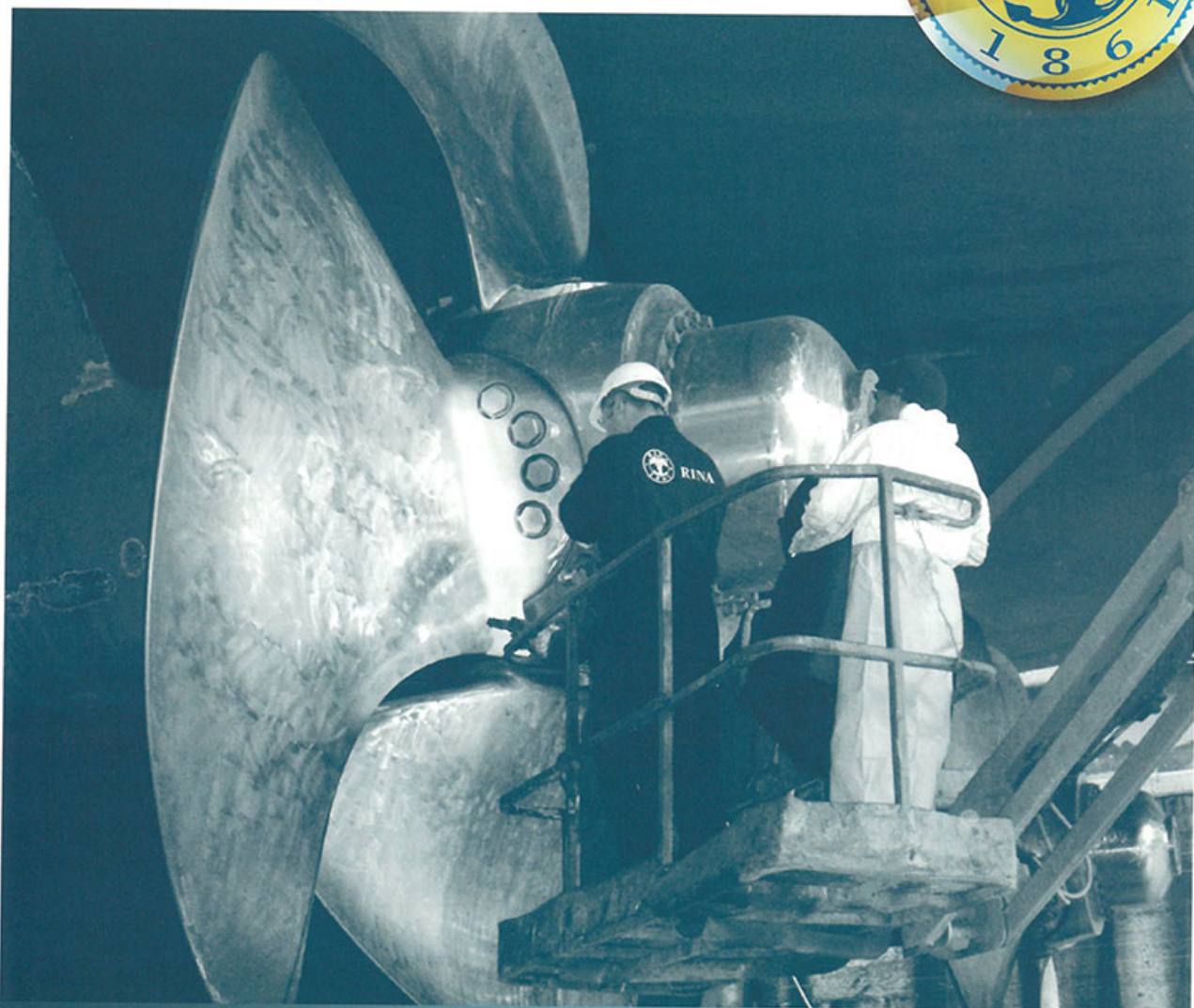
Στο Κέντρο Συνεχούς Εκπαίδευσης & Επαγγελματικής Κατάρτισης του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών (ΚΕΚ/ΟΠΑ) θα πραγματοποιηθεί το κάτωθι αυτοχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα:

- «Εκπαιδευτικό πρόγραμμα σε Ναυτιλιακά Παράγωγα (20ή σειρά)»
- Εισηγητές: Καθηγητής Εμμανουήλ Γ. Καβουσάνος (ΟΠΑ), δρ Ηλίας Βισβίκης (ALBA Graduate Business School)
- Πρώην επισκέπτες ομιλητές: David Marais, SoftMAR, U.K., Panayotis Bachtis, OW Bunker Malta Ltd, Ελλάδα, Mike McClure, Navios Maritime Holdings Inc., USA, Pierre Aury, Clarksons, U.K. και άλλοι.
- Διάρκεια και ώρες: Το πρόγραμμα θα προσφέρεται σε δύο ανεξάρτητες θεματικές ενότητες δεκαέξι ωρών συνολικά (οκτώ ώρες σε κάθε ενότητα). Κάθε ενότητα θα διαρκέσει μία ημέρα.
- Θεματικές ενότητες: Η πρώτη ενότητα (intermediate) εισάγει τα στελέχη επιχειρήσεων στην έννοια της διαχείρισης του επιχειρηματικού κινδύνου μέσω της χρήσης προϊόντων αντιστάθμισης κινδύνου, καθώς και στην επεξήγηση των χρήσεων των ναυτιλιακών παραγώγων στην αντιστάθμιση του κινδύνου που απορρέει από τη διακύμανση των τιμών των ναύλων (Forward Freight Agreements - FFAs, Freight Futures). Η δεύτερη ενότητα (advanced) παρουσιάζει αναλυτικά τη χρήση των παραγώγων προϊόντων, τις στρατηγικές τους και την πρακτική εφαρμογή τους σε βελτιστοποίηση θέσεων αντιστάθμισης

κινδύνου που προκύπτουν λόγω της διακύμανσης των τιμών των καυσίμων, των επιτοκίων, των ισοτιμιών και των τιμών αγοράς πλοίων. Επίσης, καλύπτονται, αναλυτικά, προχωρημένες στρατηγικές τιμολόγησης, εύρεσης του βέλτιστου λόγου αντιστάθμισης, μέθοδοι υπολογισμού της μέγιστης δυνητικής ζημίας (Value at Risk), καθώς και εισαγωγή στα δικαιώματα προαίρεσης.

- Υλοποίηση: Η πρώτη ενότητα (intermediate) θα διεξαχθεί την Τετάρτη 10/12/2008 και η δεύτερη (advanced) την Πέμπτη 11/12/2008.
- Απευθύνονται: Σε στελέχη επιχειρήσεων από όλους τους τομείς της ναυτιλίας με ενδιαφέρον στη διαχείριση και αντιστάθμιση κινδύνου. Πιο συγκεκριμένα, μπορούν να παρακολουθήσουν πλοιοκτήτες, ναυλωτές και στελέχη από ναυτιλιακές εταιρείες, εταιρείες παραγωγής ενέργειας, ιδιωτικές επενδυτικές εταιρείες, χρηματοοικονομικές εταιρείες και τράπεζες, όπως επίσης και φοιτητές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης.
- Βεβαίωση: Σε όλους τους συμμετέχοντες θα δοθεί βεβαίωση παρακολούθησης από το ΚΕΚ του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών. Οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να υποβάλουν μέχρι και 09/12/2008 στο ΚΕΚ του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών (οδός Κεφαλληνίας 46, 6ος όροφος, τηλ. 210-86.65.368-71-72), από 10.00 έως και 19.00, τα εξής δικαιολογητικά: 1) Αίτηση, 2) βιογραφικό. Θα τηρηθεί σειρά προτεραιότητας. Υπεύθυνοι επικοινωνίας: Καλκάνης Πέτρος, Γιαλιτάκης Φραγκίσκος στα τηλέφωνα 210-86.65.368-71-72. ☺

Marine



Cargo

Military

Passenger

Yacht



RINA

Cargo ships, military vessels, passenger ships, mega yachts. Safety and protection of the environment also depend on RINA's ability to team up with clients who share the values which characterize its Marine Division: professionalism, competency and an aptitude for innovation.

info@rina.org

Together for Excellence

www.rina.org

REGISTRO ITALIANO NAVALE (HELLAS) LTD 47-49, Akti Miaouli str, 185 36 Piraeus - Greece,
Tel: +30 210 4292144, Fax: +30 210 4292950, E-mail: Piraeus.Office@rina.org

■ Βραβεία Ελληνικής Ναυτιλίας

Η ημερήσια ναυτιλιακή εφημερίδα Lloyd's List πραγματοποιήσε πριν από δύο χρόνια το «Hall of Fame» θέλοντας να προσδώσει μια ιστορική καταγραφή όσων είχαν βραβευθεί τα προηγούμενα χρόνια με τα βραβεία της Ελληνικής Ναυτιλίας. Για τη φετινή χρονιά οι 15 νικητές θα «αποκαλυφθούν» στο εορταστικό δείπνο την Παρασκευή 12 Δεκεμβρίου 2008 και αυτόματα θα μπουν στη λίστα του «Hall Of Fame» για την επόμενη χρονιά.

Από το 2007 το «Hall Of Fame» έχει εμπλουτιστεί με πρόσωπα επιλεγμένα από το λαμπρό παρελθόν της ελληνικής ναυτιλίας, καθώς εξελίσσεται σε γκαλερί των πλέον θαυμαστών ονομάτων της. Πέρυσι εγκαινιάστηκε με τέσσερα πρόσωπα που επιλέχθηκαν και αποκαλύφθηκαν στο δείπνο που παρατέθηκε:

Αντώνιος Χανδρής (1924-1984)

Μανώλης Κουλουκουντής (1898-1988)

Γιώργος Π. Λιβανός (1926-1997)

Αριστοτέλης Ωνάσης (1906-1975)

«Δυστυχώς, αρχίσαμε να παρουσιάζουμε τα βραβεία Ελληνικής Ναυτιλίας μόλις το 2004 και, αφού δεν υπήρχε άλλο αντίστοιχο προηγούμενο γεγονός, δεν μπορούσαμε να τιμήσουμε τις πλέον αξιόπαινες καριέρες και επιτυχίες» αναφέρει ο Nigel Lowry, ανταποκριτής της εφημερίδας Lloyd's List στην Αθήνα. «Αυτή είναι μια πρωτοβουλία ώστε να αναπληρώσει το κενό και να αναγνωριστούν τα επιτεύγματα των ανθρώπων που τερμάτισαν την καριέρα τους πριν από τα βραβεία».

Οι τρεις επιπλέον επιλογές στο «Hall Of Fame» θα γίνουν από κάθε χρόνο από την κριτική επιτροπή. Σε αντίθεση με τις υποψηφιότητες για τα κανονικά βραβεία, αυτές για το «Hall Of Fame» δε θα προτείνονται από το ναυτιλιακό κοινό αλλά από το «Κολέγιο Κριτών», το οποίο απαρτίζεται από όλα τα μέλη (παλιά και νέα) των ετήσιων κριτικών επιτροπών των βραβείων Ελληνικής Ναυτιλίας. ☉

■ Για τέταρτη συνεχή χρονιά, η ERNST & YOUNG υποστηρίζει τα βραβεία Ελληνικής Ναυτιλίας της Lloyd's List

Τα βραβεία Ελληνικής Ναυτιλίας της Lloyd's List παρουσιάστηκαν για πρώτη φορά πριν από πέντε χρόνια. Από τότε καθιερώθηκαν ως ένα από τα σημαντικά γεγονότα του κλάδου, λόγω της υποστήριξης και συμμετοχής σε αυτά εξάιρετων προσωπικοτήτων της ναυτιλίας.

Στην επιτυχία των βραβείων έχει συμβάλει η χορηγία και η υποστήριξη της ERNST & YOUNG, εταιρείας που κατέχει ηγετική θέση διεθνώς στην παροχή ελεγκτικών, φορολογικών, χρηματοοικονομικών και συμβουλευτικών υπηρεσιών, για τα τελευταία τρία χρόνια. Η ERNST & YOUNG θα χορηγήσει τα βραβεία και το 2009.

Παρών στη συνέντευξη Τύπου ήταν ο κ. Δημήτρης Κωνσταντίνου, επικεφαλής του ναυτιλιακού τομέα της ERNST & YOUNG, ο οποίος τόνισε τη σπουδαιότητα των βραβείων Ελληνικής Ναυτιλίας της Lloyd's



List, που έχουν πλέον γίνει θεσμός στο χώρο της ελληνικής ναυτιλίας. Ο κ. Κωνσταντίνου προσέθεσε: «Τα βραβεία της Lloyd's List αποτελούν γιορτή για την ελληνική ναυτιλία, και στην ERNST & YOUNG χαίρομαστε που τα τελευταία τέσσερα χρόνια στηρίζουμε αυτή την πρωτοβουλία. Η ναυτιλία είναι και θα συνεχίσει να είναι από τους βασικούς πυλώνες της ελληνικής οικονομίας». ☉

■ Οι υποτροφίες της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών

Τέσσερις υποτροφίες μεταπτυχιακών σπουδών προδιδακτορικού επιπέδου προκηρύσσει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και για το ακαδημαϊκό έτος 2008-2009. Οι υποτροφίες αυτές είναι:

- Στη μνήμη του αείμνηστου προέδρου Αντωνίου Χανδρή για παιδιά ναυτικών και για σπουδές σχετικές με το ναυτιλιακό αντικείμενο σε πανεπιστήμια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ύψους δέκα χιλιάδων δολαρίων ΗΠΑ.
- Στη μνήμη του αείμνηστου προέδρου Στάθη Γουρδομιχάλη, από τη σύζυγο και τα παιδιά του, για σπουδές ναυτιλιακής - οικονομικής κατεύθυνσης σε πανεπιστήμια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ύψους δέκα χιλιάδων δολαρίων ΗΠΑ.
- Στη μνήμη του Ιωάννη Μ. Καρρά, από την εταιρεία ΚΑΡΡΑΣ (Ελλάς) Α.Ε. και για τομείς σχετικούς με τη ναυτιλία σε αγγλόφωνα πανεπιστήμια, ύψους δεκα-

πέντε χιλιάδων δολαρίων ΗΠΑ.

Επίσης, μία υποτροφία από το Lloyd's Register Educational Trust (LRET) σε τομείς σχετικούς με τη ναυτιλία σε πανεπιστήμια του εξωτερικού διεθνώς αναγνωρισμένα, ύψους δέκα χιλιάδων λιρών Αγγλίας. Για τις απαιτούμενες προϋποθέσεις, τα δικαιολογητικά που πρέπει να υποβληθούν μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2008 και για άλλες συναφείς πληροφορίες, οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στα γραφεία της ΕΕΕ στον Πειραιά, ενώ οι ενδιαφερόμενοι για την υποτροφία του LRET μπορούν να απευθύνονται και στα γραφεία του Hellenic Lloyd's S.A. ☉



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

■ Η απάντηση της Louis Hellenic Cruises

Από τη Louis Hellenic Cruises λάβαμε την παρακάτω επιστολή - σχόλιο, κύρια τμήματα της οποίας δημοσιεύουμε παρακάτω:

«Διαπιστώνουμε ότι το τελευταίο διάστημα βλέπουν ξανά το φως της δημοσιότητας κινδυνολογίες αναφορικά με το "Sea Diamond", οι οποίες δε βασίζονται σε κανένα επιστημονικό στοιχείο ή σε οποιοσδήποτε μετρήσεις στην περιοχή του ναυαγίου, που να δεικνύουν οποιοδήποτε πρόβλημα, αλλά αντίθετα διαστρεβλώνουν την πραγματικότητα και δημιουργούν αρνητική εικόνα για τη Σαντορίνη διεθνώς.

Ως εκ τούτου, θεωρήσαμε σκόπιμο και ωφέλιμο να θέσουμε υπόψη σας την τελευταία έκθεση του Ελληνικού Κέντρου Θαλασσίων Ερευνών (ΕΛΚΕΘΕ), η οποία δημοσιοποιήθηκε προ ολίγων ημερών. Το ΕΛΚΕΘΕ, όπως γνωρίζετε, είναι ο μόνος αρμόδιος ανεξάρτητος φορέας που αναγνωρίζεται όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και στη Μεσόγειο για την επιστημονική του κατάρτιση και εγκυρότητα.

Το γενικό συμπέρασμα που προκύπτει από τις μετρήσεις στις οποίες προέβη το ΕΛΚΕΘΕ, οι οποίες καλύπτουν χρονική περίοδο 14 μηνών από το ατύχημα, είναι ότι οι επιπτώσεις από το ναυάγιο στο θαλάσσιο οικοσύστημα της Σαντορίνης είναι αμελητέες και οι βιοκοινωνίες των θαλάσσιων οργανισμών παραμένουν υγιείς. Όπως δε χαρακτηριστικά καταλήγει το ΕΛΚΕΘΕ, "σε καμία περίπτωση δε μετρήθηκαν τιμές που να υποδηλώνουν σαφή ρύπανση της θαλάσσιας περιοχής". Παράλληλα, διαπιστώνεται για μία ακόμη φορά η αποτελεσματικότητα των ενεργειών στις οποίες προέβη η πλοιοκτήτρια για την αντιμετώπιση της διαρροής πετρελαιοειδών, αφού είναι αξιοσημείωτο ότι κάποιοι ρύποι που εντοπίστηκαν προέρχονται από τα λύματα των οικισμών της Θήρας και όχι από το ναυάγιο. Όπως όλες οι προηγούμενες, έτσι και αυτή η έκθεση του ΕΛΚΕΘΕ κλείνει με τη σύσταση για συνέχιση των μετρήσεων στην περιοχή.

Πέραν των πιο πάνω αντικειμενικών και επιστημονικά αδιαμφισβήτητων αποτελεσμάτων που διατυπώνονται στην έκθεση του ΕΛΚΕΘΕ, αξίζει να σημειώσουμε επίσης τα πιο κάτω σημαντικά στοιχεία:

- Η πλοιοκτήτρια από την πρώτη κιόλας στιγμή έλαβε μέτρα με στόχο την αποφυγή της ρύπανσης, στέλνοντας, πριν ακόμα από τη βύθιση του κρουαζιεροπλοίου, μια από τις καλύτερες αντιρρυπαντικές εταιρείες στη Μεσόγειο, για τη λήψη άμεσων μέτρων προστασίας της περιοχής.
- Το ποσό που δαπανήθηκε μέχρι σήμερα για την αποτελεσματική αντιμετώπιση της κατάστασης ξεπερνά τα 12 εκατομμύρια ευρώ, παρόλο που η πλοιοκτήτρια, βάσει της νομοθεσίας, θα μπορούσε να περιορίσει την ευθύνη της σε μέγιστο ποσό της τάξης των 4,3 εκατομμυρίων ευρώ. Σημειώνεται, δε, ότι είναι η πρώτη φορά στην Ελλάδα που γίνεται ένας τόσο άμεσος και αποτελεσματικός χειρισμός έπειτα από ναυάγιο.
- Οι ίδιοι οι φορείς της Σαντορίνης πιστοποίησαν ενυπόγραφα ότι παρέλαβαν τις ακτές πιο καθαρές απ' ό,τι ήταν πριν από την αντιρρυπαντική επιχείρηση.

Θα μπορούσαμε να καταγράψουμε και πολλές άλλες ενέργειες στις οποίες προέβη η πλοιοκτήτρια με επαγγελματισμό και ευαισθησία. Δε θα το πράξουμε ωστόσο, καθότι σκοπός της παρούσας δεν είναι η προβολή αυτών των ενεργειών, αλλά η απάντηση με στοιχεία και πεπραγμένα στην επιχειρούμενη παραπληροφόρηση και την αβάσιμη κινδυνολογία. Σημειωτέον, μάλιστα, ότι οι προαναφερόμενες ενέργειες της πλοιοκτήτριας έλαβαν χώρα παρόλο που εδώ και μήνες έχουν γνωστοποιηθεί τα αποτελέσματα της νέας χαρτογράφησης της περιοχής της πρόσκρουσης του πλοίου από την Ακτι



Engineering, που δεν έχουν αμφισβητηθεί και αποδεικνύουν ότι το ατύχημα προκλήθηκε λόγω εσφαλμένης χαρτογράφησης της περιοχής. Είναι αξιοσημείωτο ότι η Ακτι Engineering προβαίνει για λογαριασμό του κράτους σε χαρτογραφικές δεκάδων λιμανιών στην Ελλάδα, γεγονός που υποδηλώνει την εγκυρότητα και την αξιοπιστία της. Η Υδρογραφική Υπηρεσία, μετά τα νέα στοιχεία που κατατέθηκαν από την Ακτι Engineering, προέβη και η ίδια σε νέα χαρτογράφηση στην περιοχή αλλά για ανεξήγητους (αν και προφανείς) λόγους δεν έχει μέχρι στιγμής δημοσιοποιήσει τα αποτελέσματα.

Οι σχέσεις των εταιριών των οποίων τα πλοία διαχειρίζεται η Louis Hellenic Cruises με τη Σαντορίνη είναι πολύχρονες και βαθιές, αφού εδώ και 23 χρόνια 175.000 επιβάτες επισκέπτονται κάθε χρόνο το νησί με τα πλοία αυτά. Επιπροσθέτως, από χρόνια, εταιρεία η οποία ανήκει στον ίδιο όμιλο μεριμνά για την αεροπορική σύνδεση της Κύπρου με τη Σαντορίνη με εβδομαδιαίες ναυλωμένες πτήσεις καθ' όλη τη διάρκεια του καλοκαιριού. Η Louis Hellenic Cruises δαπανά επίσης πολλά εκατομμύρια ευρώ για την προβολή της ελληνικής κρουαζιέρας και της Σαντορίνης ως μοναδικού προορισμού, τόσο στην Αμερική όσο και στις ευρωπαϊκές αγορές τουρισμού». ☉

Μαρίνα Φλοίσβου: Η πρώτη μαρίνα στην Ελλάδα που αποκτά πιστοποίηση ISO 9001:2000 και 14001:2004 από το Lloyd's Register Group



Πιστοποιήθηκε η μαρίνα Φλοίσβου σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ISO 9001:2000 και ISO 14001:2004 από το Lloyd's Register Group.

Σε ειδική εκδήλωση που έλαβε χώρα στις εγκαταστάσεις της μαρίνας έγινε η απονομή των πιστοποιητικών από τον CEO του L.R. Group, Richard Sadler, προς τον πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο της LAMDA



Από αριστερά: Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της LAMDA Development, Απόστολος Ταμβακάκης, και ο CEO του Lloyd's Register Group, Richard Sadler.

Development, Απόστολο Ταμβακάκη.

Ο κ. Απόστολος Ταμβακάκης κατά την ομιλία του αναφέρθηκε στη σημασία του γεγονότος και την προτεραιότητα που δίνει η μαρίνα Φλοίσβου σε θέματα ποιότητας, ασφάλειας και περιβαλλοντικής μέριμνας, ενώ ο κ. Sadler δήλωσε ότι «είμαστε στην ευχάριστη θέση να απονείμουμε τα πιστοποιητικά διαχείρισης για την ποιότητα και την περιβαλλοντική απόδοση στη μαρίνα Φλοίσβου».

Η Lalizas υποστηρίζει την Ελληνική Ομάδα Διάσωσης



Στο 1ο πανελλήνιο συνέδριο της Ελληνικής ομάδας Διάσωσης, που έγινε στη Θεσσαλονίκη, η Lalizas ως υποστηρίχτρια και χορηγός παρευρέθη με stand προϊόντων διάσωσης και το Life Raft για τη διάσωση στο υγρό στοιχείο. Στο συνέδριο ο εισηγητής κ. Φιντάνης Δημήτρης (ανθυποπλοίαρχος Ε. Ν. υποδιευθυντής σχολής Σωστικών & Πυροσβεστικών μέσων της ακαδημίας Ε.Ν.) στην κατηγορία διασωστικό σκάφος κατηγορίας rescue παρουσίασε τη χρήση του Life Raft Cruiser 4 persons της Lalizas. Το συνέδριο είχε στόχο να γίνει ένα πρώτο ξεκίνημα

μιας συστηματικής κατάταξης της εμπειρίας της ομάδας σε θέματα θαλάσσιας έρευνας. Το πρακτικό μέρος είχε να κάνει με την πιθανή προσέγγιση διασωστών σε περιοχή όπου υπάρχει ανάγκη βοήθειας σε κάποιο σκάφος, αλλά και παράλληλα να εκπαιδεύσει χειριστές και πληρώματα να συνεργαστούν στο μέλλον με τα ελικόπτερα της Έρευνας - Διάσωσης. Επίσης στο συνέδριο ήταν παρών και ο διευθυντής Μάρκετινγκ, κ. Σπύρος Σπίνουλας, ο οποίος παραχώρησε τον εξοπλισμό διάσωσης.

Τα νέα προγράμματα της Παιδικής Helmera

Ως εθελοντές στο πρόγραμμα της Παιδικής Helmera γράφτηκε το βρετανικό κοινωνικό ίδρυμα Lloyd's Register Educational Trust (LRET). Το LRET συμμετέχει στο πρόγραμμα της Παιδικής Helmera προσφέροντας επί τριετία οικονομική υποστήριξη. Φέτος, το σχέδιο δράσης του προγράμματος εμπλουτίστηκε με νέες ερευνητικές δραστηριότητες και πειράματα, που ανοίγουν ένα παράθυρο γνώσης σε κλάδους της επιστήμης όπως βιολογία, γεωλογία, ζωολογία, αστρονομία και φυσική.

Επίσης, από τη σχολική χρονιά 2009-2010 θα γνωρίσουν τα νέα παιδιά τον κόσμο της ναυτιλίας, αφού θα περιληφθεί στο πρόγραμμα ειδική ενημέρωση, ενώ συγχρόνως παιδιά ηλικίας πάνω από 13 θα γίνουν, αν θέλουν, «Οι

ναυτίλοι της Helmera».

Μαθητές και εκπαιδευτικοί που θέλουν περισσότερες πληροφορίες για το νέο σχέδιο δράσης του προγράμματος ή να δηλώσουν συμμετοχή, μπορούν να επικοινωνήσουν με τον τομέα Περιβαλλοντικής Ενημέρωσης - Παιδική Helmera, τηλ.: 210-93.43.088, email: helmerajunior@helmerajunior.gr

Μία επιπλέον είδηση της εθελοντικής οργάνωσης Helmera είναι ότι η περιβαλλοντική παραγωγή της «Ο κύκλος των ωκεανών» αναδείχτηκε το καλύτερο showstopper video που προβλήθηκε στη διεθνή ναυτιλιακή έκθεση Ποσειδωνία 2008.

Το video της Helmera ψηφίστηκε πρώτο όχι μόνο στην κατηγορία «Περιβάλλον και τουρισμός», στην οποία διαγωνίστηκε, αλλά συγκέντρωσε και το μεγαλύτερο αριθμό ψήφων από τα 126 video σε όλες τις κατηγορίες. Η επιλογή έγινε από on line ψηφοφορία ανοιχτή στο κοινό.

Marketing of Shipping Companies A Tool for Improvement of Chartering Policy

Συγγραφέας: Εύη Πλωμαρίτου, Εκδόσεις: Stamoulis



Η έκδοση «Marketing Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων» της συγγραφέως Δρος Εύης Πλωμαρίτου (ναυτιλιακής συμβούλου στο Marketing & Chartering), που κυκλοφορεί από τις εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, έρχεται να καλύψει ένα μεγάλο κενό στη διεθνή βιβλιογραφία, αποτελώντας την πρώτη αγγλική έκδοση ανάλυσης των πτυχών του μάρκετινγκ στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας.

Το βιβλίο περιγράφει μεθοδικά όλα τα επιμέρους στάδια εφαρμογής του μάρκετινγκ στη ναυτιλιακή επιχείρηση, προσφέροντας τις απαραίτητες εμπειρικές και θεωρητικές γνώσεις για την κατανόηση των αναγκών του πελάτη (ναυλωτή ή φορτωτή), τη βελτίωση της πολιτικής των ναυλώσεων της επιχείρησης και την ανάπτυξη της κερδοφορίας της. Μέσα από case studies παρουσιάζεται μια συγκριτική ανάλυση της στρατηγικής και της πολιτικής του μάρκετινγκ που υιοθετούν οι ναυτιλιακές εταιρείες της ελεύθερης αγοράς και της αγοράς γραμμών παγκοσμίως και στην Ελλάδα. Έμφαση δίνεται στην παρουσίαση των προγραμμάτων μάρκετινγκ που εφαρμόζουν οι κορυφαίες ναυτιλιακές εταιρείες στον κόσμο.

Το βιβλίο απευθύνεται τόσο σε έμπειρα όσο και σε υποψήφια στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, ενώ παράλληλα θεωρείται χρήσιμο εγχειρίδιο για τους ναυτιλιακούς σπουδαστές. ☉

«Περί ανέμων και κυμάτων»

Συγγραφέας: Σπύρος Ράνης, Εκδόσεις: Τ&Τ Εκδοτική ΕΠΕ



Κυκλοφόρησε το βιβλίο του Σπύρου Ράνη με τίτλο «Περί ανέμων και κυμάτων». Στο βιβλίο περιλαμβάνονται κείμενα που αναφέρονται γενικότερα στη ζωή και στον κόσμο της θάλασσας και ειδικότερα στην ιστορία και την παράδοση της επίδοσης των Ελλήνων στα ναυτιλιακά έργα.

Ξεχωριστό ενδιαφέρον παρουσιάζουν κεφάλαια που αναφέρονται στην κατάλληλη προετοιμασία για τη σταδιοδρομία των νέων στο

ναυτικό επάγγελμα, καθώς και στο μεγάλο πρόβλημα της εντεινόμενης έλλειψης έμπιστου δυναμικού για τις σημερινές ανάγκες της πιο μεγάλης ναυτιλίας του κόσμου. ☉

Οι «Φίλοι του Παιδιού» 9ο Διεθνές Χριστουγεννιάτικο Παζάρι

Οι «Φίλοι του Παιδιού» είναι ένα μη κερδοσκοπικό σωματείο, που στα 20 χρόνια λειτουργίας του έχει βοηθήσει περισσότερα από 2.000 παιδιά με σοβαρά προβλήματα υγείας και διαβίωσης. Το 2006, το σωματείο υλοποίησε το μεγάλο στόχο του με τη λειτουργία ενός παιδικού σταθμού, που σκοπός του είναι η φροντίδα των παιδιών από άπορες οικογένειες, αλλά και αυτών που οι μητέρες τους δεν έχουν καμία ηθική συμπαράσταση από το οικογενειακό τους περιβάλλον.



Ο παιδικός σταθμός λειτουργεί με πλήρες πρόγραμμα και απευθύνεται σε 25 παιδιά, ηλικίας 3-6 ετών. Τα παιδιά ανήκουν σε άπορες οικογένειες και σε ανύπαντρες. Ο παιδικός σταθμός προσφέρει φύλαξη, εκπαιδευτικό και ψυχαγωγικό πρόγραμμα με ειδικές παιδαγωγικές μεθόδους που αφορούν:

- Το παιδί που αντιμετωπίζει πρόβλημα υγείας, προσφέροντας ιατρικές εξετάσεις, αγορά ειδικών οργάνων θεραπείας, τεχνητά μέλη κ.ά. ενώ επισκεπτήρια Υγείας συμβουλευεί για εμβολιασμό, κανόνες υγιεινής και σωστή διατροφή.
- Το παιδί που ζει σε άπορη, προβληματική οικογένεια, προσφέροντας ρουχισμό, τρόφιμα, γάλα, πάνες και βρεφική διατροφή σε μηνιαία βάση. Παράλληλα, φροντίζει για τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης με πληρωμή λογαριασμών, διδάκτρων και σχολικών ειδών, με αγορά οικοσκευής, κ.ά.
- Την ανύπαντρη μητέρα, για την οποία ειδική ψυχολόγος προσφέρει συμβουλευτική και υποστηρικτική εργασία σε θέματα διαπαιδαγώγησης, και σχέσεις των γονέων.
- Και τέλος, για το παιδί που ζει στο ίδρυμα προσφέρει ψυχαγωγικές εκδηλώσεις, θεατρικές παραστάσεις, αγωνιστικά παιχνίδια. Παράλληλα το σωματείο καλύπτει βασικές ανάγκες σε είδη ένδυσης αλλά και εξοπλισμό ιδρυμάτων.

Το 9ο Χριστουγεννιάτικο Παζάρι, που θα γίνει στις 29 και 30 Νοεμβρίου 2008 στην Helexpo Palace, θα είναι υπό την αιγίδα του δήμου Αθηναίων, με τη συμμετοχή ξένων πρεσβειών. Τα έσοδα θα διατεθούν για τη λειτουργία του παιδικού σταθμού του σωματείου. Ο παιδικός σταθμός λειτουργεί στην οδό Καλυψούς 8, Μεταξουργείο, τηλ.: 210-34.11.674. ☉

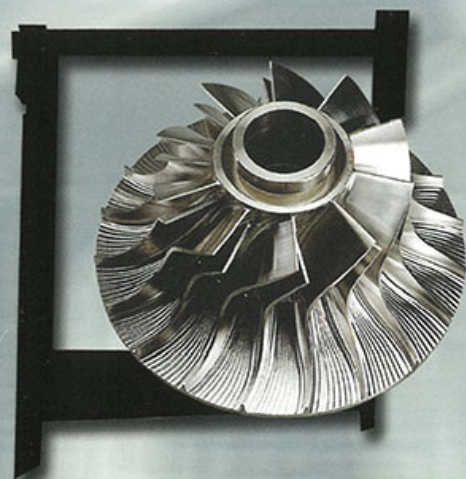
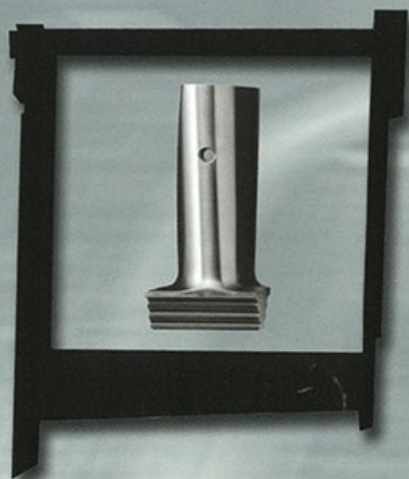
Helexpo Palace, Λ. Κηφισίας 39, Μαρούσι

SERVICE | PRECISION | SPARE PARTS | TURBOCHARGERS

CERTIFICATE
ABS ISO 9001:2000

TURBOTEC-PISTOLIS L.T.D.

D. & TH. PISTOLIS
DIRECT LINE SERVICE: 6944 304863



123 DIMOKRATIAS Av. GR 18863 PERAMA-PIRAEUS
TEL: 0030 2 10 44 15 963, + 2 10 4022 794, 6944 596079 FAX + 2 10 44 14 104
www.turbotec-pistolis.com turbopis@hol.gr



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