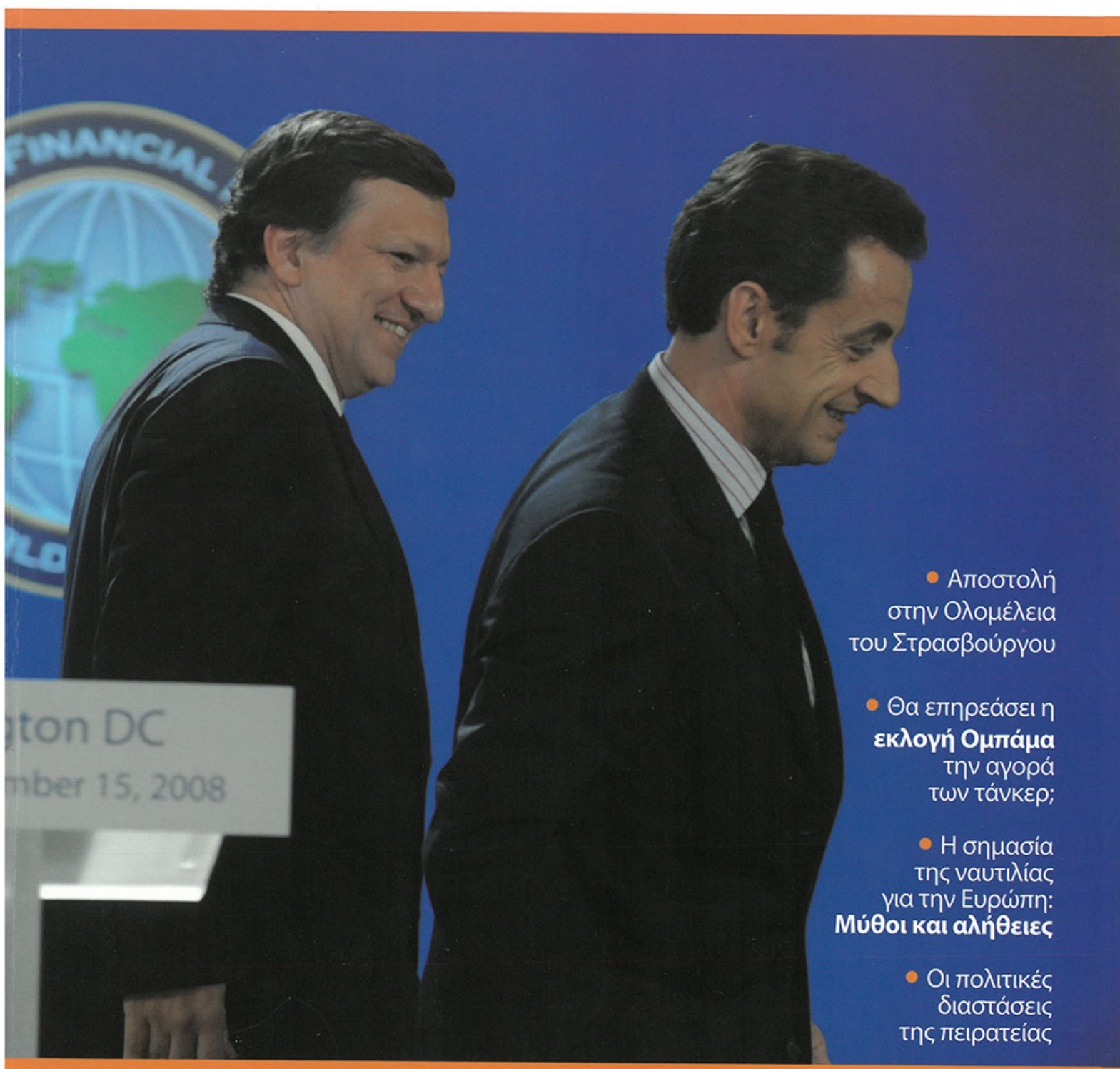




- Αποστολή στην Ολομέλεια του Στρασβούργου

- Θα επηρεάσει η εκλογή Ομπάμα την αγορά των τάνκερ;

- Η σημασία της ναυτιλίας για την Ευρώπη: Μύθοι και αλήθειες

- Οι πολιτικές διαστάσεις της πειρατείας

Ο Βασίλης Θεοχαράκης μιλάει για τη ναυτιλία, την επιχειρηματικότητα και τις τέχνες

• Η ελληνική πλοιοκτησία σχολιάζει διαφορές και ομοιότητες των οικονομικών κρίσεων στη ναυτιλία

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.

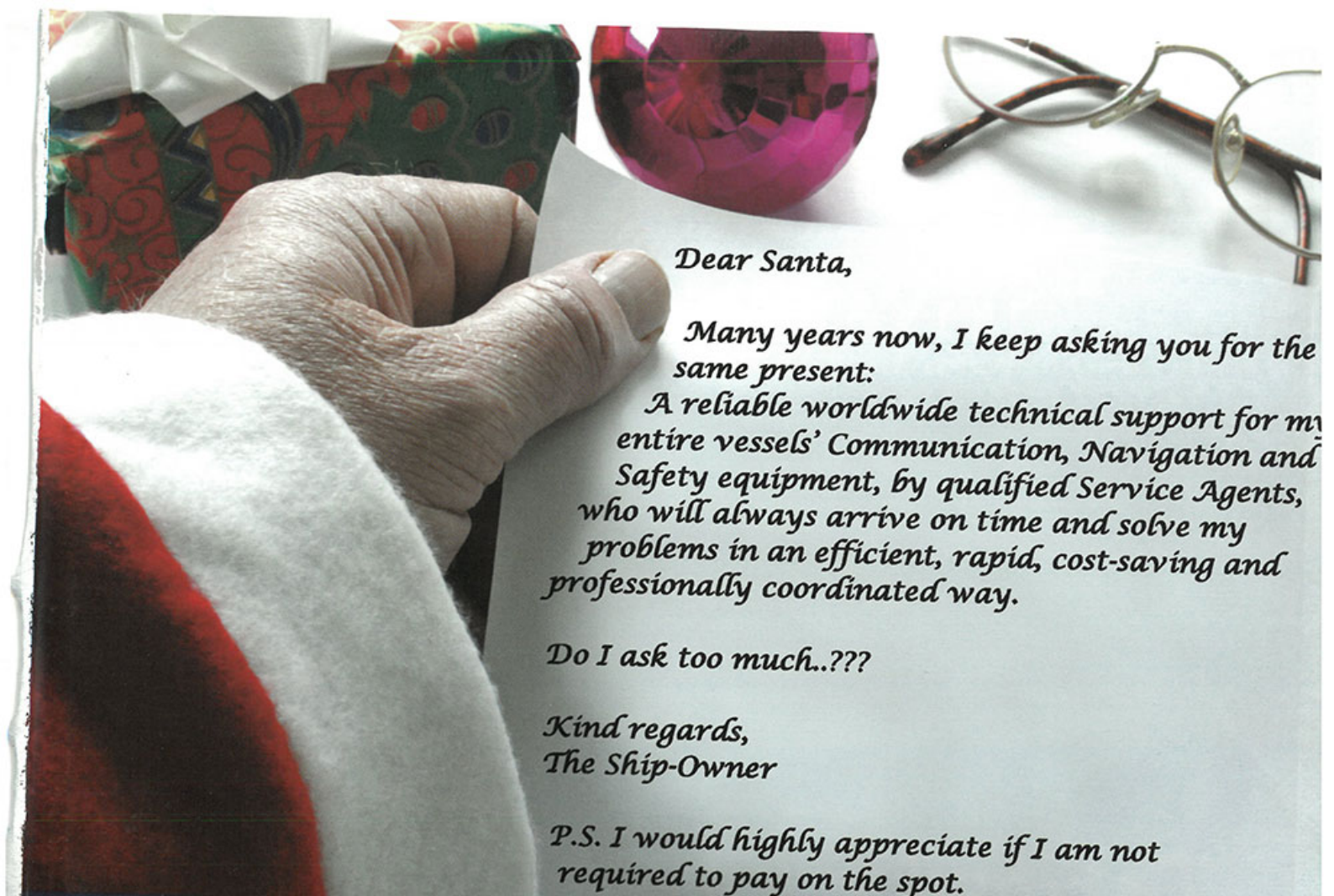
Schisto Industrial Park (VIPAS), Block 2, Str. 1&2, 18863 Perama, Greece

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



Dear Santa,

Many years now, I keep asking you for the same present:

A reliable worldwide technical support for my entire vessels' Communication, Navigation and Safety equipment, by qualified Service Agents, who will always arrive on time and solve my problems in an efficient, rapid, cost-saving and professionally coordinated way.

Do I ask too much...???

*Kind regards,
The Ship-Owner*

P.S. I would highly appreciate if I am not required to pay on the spot.

...Still waiting for Santa?

I.S.C.C.

(International Service Coordination Center)

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

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



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!

As big your vessel is...

As heavy your vessel is...

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

Kapa Neema & Kapa Neema Plus is your best choice!



D. KORONAKIS S.A.

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



GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



TURBOCHARGERS - SPARE PARTS - INSPECTIONS - SERVICE - REPAIRS



Overhauling - servicing all types of turbochargers

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

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

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

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

TRUST THE SPECIALISTS - TRUST GENERAL TURBOS MACHINERY AND SPARES LTD



MICHAEL CHRYSOPOULOS
GENERAL MANAGER

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

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

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

www.generalturbos.com



Σύγχρονα Δεξαμενόπλοια

Ελληνική Σημαία

Ευρωπαϊκή Εταιρεία

Ευκαιρίες Σταδιοδρομίας

Euronav Ship Management (Hellas) Ltd.

Ακτή Μιαούλη 69, 18537 Πειραιάς

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

www.euronav.com



EURONAV

The ocean is our environment



08 | Editorial

16 | Η σημασία της ελληνικής ναυτιλίας για την Ευρώπη: Μύθοι και αλήθειες

20 | Ποιος θυμάται τους μεγάλους επιχειρηματίες του παρελθόντος; Κανείς! Εκείνο που μένει είναι αυτό που αφήνουμε
Συνέντευξη του Βασιλή Θεοχαράκη

26 | **ΕΡΕΥΝΑ: Η αντανάκλαση της παγκόσμιας ύφεσης στη ναυτιλία**
Τι απαντά η πλοιοκτησία

32 | Τα σενάρια των κρίσεων στη ναυτιλία
Του Γεωργίου Σαρρή

34 | Η χρηματοπιστωτική κρίση συζητείται στην Ολομέλεια του Στρασβούργου

38 | You've got me begging you for mercy,
Why don't you release me!
Του Άλκη Κορρέ

44 | Αν σε αυτή την κρίση τα θύματα είναι οι Έλληνες ναυτικοί, τότε όλα θα τελειώσουν οριστικά
Του Καπτ. Γιάννη Ριζέακου

46 | Πού οδηγεί η πιστωτική κρίση;
Του Τεδ Πιτρόπουλου

54 | Greek Order Book

56 | Η ενεργειακή πολιτική των ΗΠΑ και οι επιπτώσεις της στη ναυτιλιακή βιομηχανία

64 | Θα επηρεάσει η εκλογή Ομπάμα την αγορά των τάνκερ;
Του Εμμανουήλ Παπαλέξη

68 | Αγορά διάλυσης πλοίων
Του Πλούτωνα Βάρβαρου

70 | Η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων
Του Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη

72 | Το 'δαμε και αυτό

74 | Η ερμαφρόδιτη φυσιογνωμία της ελληνικής ακτοπλοΐας
Του Χαρίλαου Ψαραύτη

78 | Αγορά ξηρού φορτίου και δεξαμενοπλοίων
Του Γιώργου Μπιτσάκη

84 | Το οικονομικό περιβάλλον της ναυτιλίας

90 | Ναυτιλιακά Νέα

102 | Παραναυτιλιακά

Ιδιοκτησία:
Gratia Εκδοτική Ε.Π.Ε.


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

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

Πρακτορείο
Διανομής Τύπου:
ΑΡΓΟΣ Α.Ε.

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

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

Απόψεις που εκφράζονται στα ενυπόγραφα άρθρα δεν εκφράζουν απαραίτητα τη γνώμη του περιοδικού.
Παρόλο που καταβλήθηκαν προσπάθειες για να βεβαιωθεί ότι οι περιεχόμενες στο περιοδικό πληροφορίες είναι σωστές, το περιοδικό δεν είναι υπεύθυνο για οποιαδήποτε ανακρίβεια που τυχόν έχει παρεισφρήσει.
Κανένα κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να αναπαράγεται, αντιγραφεί ή αναδημοσιευθεί χωρίς την προηγούμενη έγγραφη άδεια των ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ.



TEN LTD
TSAKOS ENERGY NAVIGATION LTD

CELEBRATING 15 Years OF CONTINUOUS GROWTH



1993
Fleet Size: 4 tankers
Net Income: US\$ 0.60 million



2007
Fleet Size: 50 tankers
Net Income: US\$ 183.20 million

THE OLDEST PUBLIC
THE YOUNGEST FLEET
www.tenn.gr

TNP
LISTED
NYSE



Fleet Manager:
Tsakos Shipping & Trading S.A.





Ανεξέλεγκτες οι διαστάσεις της πειρατείας;

Λίγες ώρες αργότερα, ο αρχηγός του αμερικανικού γενικού επιτελείου, ναύαρχος Μάικλ Μιούλεν, δήλωσε στα ΜΜΕ κατάπληκτος από την ακτίνα δράσης των πειρατών, καθώς το τεράστιο πετρελαιοφόρο έπλεε ανοικτά στον ωκεανό τη στιγμή της πειρατείας.

Το μεγαλύτερο πλοίο που έχει καταληφθεί μέχρι σήμερα οδηγήθηκε από τους Σομαλούς πειρατές στο μικρό λιμάνι του Χαράρντερε, 300 χιλιόμετρα βόρεια του Μογκαντίσου. Το εντυπωσιακό αυτών των τελευταίων επιθέσεων είναι ότι η δράση των πειρατών στην κατάληψη του «Sirius Star» σημειώθηκε παρά την έντονη παρουσία πολεμικών πλοίων του ΝΑΤΟ.

Τις επόμενες μέρες άρχισαν οι διαπραγματεύσεις για την καταβολή των λύτρων, που έφτασαν στο ποσό των 25 εκατομμυρίων δολαρίων! Οι πειρατές ζητούν την καταβολή του ποσού μέσα σε 10 μέρες. Πρόκειται για το μεγαλύτερο ποσό που έχουν ζητήσει μέχρι σήμερα οι πειρατές.



Της Λίζας Μαρέλου

Οι διαστάσεις των πειρατικών επιθέσεων στη θαλάσσια περιοχή του κόλπου του Άντεν συνεχίζουν να παραμένουν ανεξέλεγκτες με εντυπωσιακότερη αυτή που σημειώθηκε στο δεξαμενόπλοιο «Sirius Star» της εταιρείας Saudi Aramco. Το πλοίο, που είναι χωρητικότητας 330.000 τόνων dw, μετέφερε αργό πετρέλαιο η αξία του οποίου υπερβαίνει τα 100 εκατ. δολάρια!

Οι δηλώσεις του πρίγκιπα Σαούντ αλ Φαϊζάλ

Και ενώ η εταιρεία συνέχιζε να διαπραγματεύεται μαζί τους, ο υπουργός Εξωτερικών της Σαουδικής Αραβίας, πρίγκιπας Σαούντ αλ Φαϊζάλ, δηλώνει ότι «η Σαουδική Αραβία είναι μια μουσουλμανική χώρα και η πειρατεία πλοίου της αποτελεί μεγαλύτερο έγκλημα από ό,τι οι πειρατείες σε άλλα πλοία». Ο υπουργός Εξωτερικών στην ίδια δήλωση συμπλήρωσε ότι ο ίδιος δε θα διαπραγματευόταν με τρομοκράτες και πειρατές, καταλήγοντας πως «σε κάθε περίπτωση η εταιρεία είναι αυτή που αποφασίζει πώς θα χειριστεί το θέμα. Δεν είναι όμως η πρώτη φορά που οι πειρατές μπαίνουν σε διαπραγμάτευση για την απελευθέρωση ομήρων ναυτικών».

Στη διάρκεια της πρόσφατης επίσκεψής του στην Αθήνα σε σχετική ερώτηση των δημοσιογράφων ο Σαουδάραβας υπουργός συμπλήρωσε: «Η πειρατεία δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί εύκολα. Ευτυχώς έχουν αναληφθεί οι σχετικές πρωτοβουλίες από πλευράς Ιταλίας και Γαλλίας, προκειμένου να αντιμετωπιστεί αυτό το φαινόμενο ιδίως στην περιοχή της νοτίου Ερυθράς Θαλάσσης, πρωτοβουλίες στις οποίες συμμετέχουμε. Η εξωφρενική αυτή πράξη θα ενισχύσει την παγκόσμια συνεργασία για να αντιμετωπιστεί η πειρατεία».

Την ίδια στιγμή, ο υπουργός Εξωτερικών της Κένυας, Μόουζες Γουετανγκούλα, κάνει έκκληση στους πλοιοκτήτες να μην καταβάλουν τα λύτρα στους πειρατές διότι με αυτόν τον τρόπο βοηθούν στη γιγάντωσή τους. Ο κ. Γουετανγκούλα ανέφερε ότι το 2007 οι Σομαλοί πειρατές συγκέντρωσαν 150 εκατ. δολάρια (120 εκατ. ευρώ) από καταβολές λύτρων.

Σημειώνεται ότι η κατάληψη του «Sirius Star» έγινε όταν το πλοίο έπλεε πολύ μακρύτερα από την περιοχή όπου συνήθως επιχειρούν οι πειρατές και συγκεκριμένα περί τα



Navios Maritime Holdings Inc.

A Vertically Integrated Global Shipping Company

www.navios.com





"Με την κατάληψη αυτή οι Σομαλοί πειρατές καταφέρνουν ένα καίριο χτύπημα στις κρατικές εταιρείες των δύο ισχυρότερων χωρών του Περσικού κόλπου:

Της Σαουδικής Αραβίας και του Ιράν, διαφεύγοντας, μάλιστα από τα πολεμικά πλοία του ΝΑΤΟ που επιτηρούν την περιοχή"

450 ναυτικά μίλια ανοικτά των ακτών της Κένυας, μιας χώρας που συνορεύει με τη Σομαλία. Σύμφωνα με τους ειδικούς, οι πειρατές χρησιμοποιούν πλέον «μητρικά σκάφη» από τα οποία εξαπολύουν μικρότερα πλοία για να επιτεθούν στους στόχους τους, πράγμα που έχει αυξήσει σημαντικά το πεδίο δράσης και την ευελιξία τους.

Τελευταίες πληροφορίες αναφέρουν ότι το πλοίο με το 25μελές πλήρωμα αφέθηκε ελεύθερο χωρίς να καταβληθούν λύτρα. Στις διαπραγματεύσεις λειτούργησαν όμως τα μεγάλα μέσα ή οι μεγάλοι εκβιασμοί;

Πειρατείας συνέχεια...

Λίγες μέρες αργότερα, απόηχοι οι Σομαλοί πειρατές βρέθηκαν πάλι στο προσκήνιο της διεθνούς ειδησεογραφίας με την κατάληψη αυτή τη φορά του bulk carrier «Delight», υπό σημαία Χονγκ Κονγκ.

Το «Delight» με 25μελές πλήρωμα κατελήφθη ανοικτά των ακτών της Υεμένης. Σύμφωνα με το Lloyd's το πλοίο κατασκευάστηκε το 1985, έχει χωρητικότητα 43.218 dwt και ανήκει στην Iran Shipping Line. Το πλοίο μετέφερε 36.000 τόνους σάτι στο λιμάνι Μπαντάρ Αμπάς του Ιράν. Ανήκει σε κρατική εταιρεία του Ιράν ενώ το πλήρωμα είναι από

την Ινδία, το Πακιστάν, τις Φιλιππίνες, το Ιράν και τη Γουιάνα. Το «Delight» είναι το τρίτο πλοίο με σημαία Χονγκ Κονγκ που κατελήφθη στην περιοχή αυτό το φθινόπωρο.

Με την κατάληψη αυτή οι Σομαλοί πειρατές καταφέρνουν ένα καίριο χτύπημα στις κρατικές εταιρείες των δύο ισχυρότερων χωρών του Περσικού κόλπου: Της Σαουδικής Αραβίας και του Ιράν, διαφεύγοντας, μάλιστα από τα πολεμικά πλοία του ΝΑΤΟ που επιτηρούν την περιοχή.

Ως απάντηση στους σύγχρονους Μπαρμπαρόσα, Ιρανοί αξιωματούχοι απειλούν να ελευθερώσουν σε στρατιωτική βία προκειμένου να ελευθερώσουν το πλοίο, που σημειωτέον από τον Αύγουστο είναι το δεύτερο υπό κατάληψη ιρανικό σκάφος.

Περιπολίες ΝΑΤΟ και Ε.Ε.

Εν τω μεταξύ, σύμφωνα με την απόφαση 1816 του Συμβουλίου Ασφαλείας, προβλέπεται ότι τα πολεμικά πλοία που έχουν αναπτυχθεί στην περιοχή μπορούν να επεμβαίνουν όποτε το θεωρούν σκόπιμο και με όποιον τρόπο αποφασίσουν οι διοικητές τους, είτε εντός είτε εκτός των χωρικών υδάτων της Σομαλίας, χωρίς τη συγκατάθεση ή την ενημέρωση της τοπικής κυβέρνησης. Κάτι άλλοτε που είχε ζητήσει

πρόσφατα και ο Σομαλός πρόεδρος, Αμπντουλαχί Γιουσούφ Αχμέντ, από τους Σομαλούς, αλλά και τη διεθνή κοινότητα, να μπορούν δηλαδή, να παρεμβαίνουν για να αντιμετωπίσουν τα αυξανόμενα κρούσματα πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της χώρας του.

Σήμερα σε αυτή τη δύναμη μετέχουν επτά πολεμικά πλοία: Από τις ΗΠΑ, τη Μ. Βρετανία, την Ελλάδα, τη Γερμανία (η οποία μετέχει με δύο πλοία), την Τουρκία και την Ιταλία. Η συγκρότηση της συγκεκριμένης ομάδας φέρει τον κωδικό SNMG2.

Παράλληλα, μια μεγαλύτερη αποστολή δυνάμεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την ονομασία «επιχείρηση Atalanta» (EU Navfor Atalanta) εγκρίθηκε στις 11 Νοεμβρίου 2008 από το Συμβούλιο Υπουργών της Ε.Ε. Πρόκειται για την πρώτη ναυτική επιχείρηση που διεξάγεται στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής άμυνας και ασφάλειας. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι ο αρχιπλοίαρχος Π.Ν. Αντώνης Παπαϊωάννου (επί της φρεγάτας «Νικηφόρος Φωκάς») θα αναλάβει τη διοίκηση αυτής της ευρωπαϊκής ναυτικής δύναμης.

Σκοπός της «επιχείρησης Atalanta» είναι η αναχαίτιση, πρόληψη και καταστολή της πειρατείας στα ανοικτά των σομαλικών ακτών, καθώς και η προστα-



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



DELTA
TANKERS

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

TEL: +30 210 45 57 000

FAX: +30 210 45 57 017

Internet: www.deltatankers.gr

e-mail: operation@deltatankers.gr,

crew@deltatankers.gr



σία των πλοίων που φέρουν επισιτιστική βοήθεια στους πρόσφυγες στη Σομαλία.

Η «επιχείρηση Atalanta» θα αποτελείται από τουλάχιστον επτά πλοία, μεταξύ των οποίων τρεις φρεγάτες και ένα πλοίο ανεφοδιασμού, και θα υποστηρίζεται επίσης και από αεροσκάφη που θα πραγματοποιούν θαλάσσιες περιπολίες.

Η επιχείρηση πρόκειται να αντικαταστήσει την αποστολή του NATO τον Ιανουάριο.

Τα αιτήματα της Intertanko

Κατά τη διάρκεια περιφερειακής διάσκεψης που συνήλθε στην Κουάλα Λουμπουρ της Μαλαισίας, το διοικητικό συμβούλιο της Διεθνούς Ένωσης Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (Intertanko) ζήτησε από τον ΟΗΕ το ναυτικό αποκλεισμό των ακτών της Σομαλίας για την αντιμετώπιση της πειρατείας, καθώς όλο και περισσότερα τάνκερ αποφεύγουν το διάπλου του Σουέζ και επιλέγουν το μακρύ δρόμο του περιήλου της Αφρικής προς τον Ινδικό ωκεανό.

Σε δηλώσεις του ο διευθυντής της διεθνούς ένωσης, Πίτερ Σουίφτ, επισήμανε ότι θα ήταν θετικό τα Ηνωμένα Έθνη να συντονίσουν τη λήψη ναυτικών μέτρων στα ανοικτά της Σομαλίας. «Ο ΟΗΕ θα μπορούσε να επιβάλει ναυτικό αποκλεισμό κατά μήκος των σομαλικών ακτών» συνέχισε ο κ. Σουίφτ, υπογραμμίζοντας ότι «έχουμε ανάγκη από επείγουσα δράση. Ζητούμε εδώ και καιρό από τον ΟΗΕ ναυτική υποστήριξη στην εμπορική ναυτιλία για την προστασία των ναυτικών και του διεθνούς εμπορίου».

Χαρακτηριστικό του κλίματος που επικρατεί είναι και η δήλωση του επικεφαλής του Αραβικού Συνδέσμου, Αμρ Μούσα, ο οποίος εκτιμά πως οι α-

ραβικές χώρες θα πρέπει να σχηματίσουν μια κοινή ναυτική δύναμη για να αντιμετωπίσουν τις πειρατικές ενέργειες στα ανοικτά της Σομαλίας.

Διευκρίνισε, μάλιστα, ότι αυτή η ενέργεια μπορεί να νομιμοποιηθεί από τις συμφωνίες στρατιωτικής συνεργασίας που υπάρχουν μεταξύ των αραβικών χωρών. «Μια τέτοια δύναμη μπορεί να συνεργαστεί με άλλες δυνάμεις στην περιοχή για την προώθηση της ασφάλειας», επισήμανε ο Αιγύπτιος επικεφαλής, κάνοντας σαφή αναφορά στο στόλο των ΗΠΑ και του NATO που περιπολούν στο θαλάσσιο αυτό τομέα.

Η πειρατεία διασύρει την αξιοπρέπεια του ελεύθερου κόσμου

Τις μέρες που ο διεθνής Τύπος ασχολούνταν με την πειρατεία του «Sirius Star» η αγωνία των ναυτιλιακών εταιρειών έχει φτάσει στο κατακόρυφο. Οι πλοιοκτήτες προβληματισμένοι, τα πληρώματα ανήσυχια. Συνομιλώντας με το διευθυντή της εταιρείας Tomasos Bros, κ. Θεόδωρο Κεφαλωνίτη, του ζητήσαμε να μας αποτυπώσει την αγωνία που ζει μια ναυτιλιακή εταιρεία όταν τα πλοία της περνάνε από τη θαλάσσια περιοχή του κόλπου του Άντεν, όταν οι ανθρώπινες ζωές τίθενται σε κίνδυνο.

Μετά την κατάρρευση της ναυλαγοράς των πλοίων ξηρού φορτίου, το παράλληλο θέμα που απασχολεί τη ναυτιλία είναι οι πολλαπλές πειρατείες με στόχο εμπορικά πλοία στις ακτές της Σομαλίας και στην ευρύτερη περιοχή. Το θέμα ξεπέρασε τα όρια

του αμιγώς ναυτιλιακού Τύπου. Το διαβάζουμε πλέον στις πολιτικές εφημερίδες και παρακολουθούμε τα αντίστοιχα ρεπορτάζ στα τηλεοπτικά κανάλια.

Εδώ και μήνες ο Τύπος ασχολείται καθημερινά για καταλήψεις πλοίων από τους πειρατές, πληρωμές λύτρων, αιχμαλωσίες πληρωμάτων και κρατήσεις πλοίων και φορτίων.

Το πρόβλημα είναι ότι ανθρώπινες ζωές τίθενται σε κίνδυνο, το παγκόσμιο εμπόριο αντιμετωπίζει δυσχέρειες, η αξιοπρέπεια του ελεύθερου κόσμου διασύρει στα χέρια μιας χούφτας πειρατών, η διεθνής κοινότητα φαίνεται αδύναμη να αντιδράσει άμεσα και αποτελεσματικά.

Το τοπίο δυστυχώς είναι ομιχλώδες.

Όλοι οι ναυτικοί οργανισμοί και οργανώσεις διεθνούς επιπέδου διαμαρτύρονται έντονα και απαιτούν επείγοντως τη λήψη μέτρων.

Το 2008 καταγράφονται περίπου 100 εγκλήματα πειρατείας ενώ υπήρξαν απειράριθμες προσπάθειες πειρατικών επιθέσεων που ευτυχώς δεν τελεσφόρησαν. Σήμερα, περίπου 30 καράβια βρίσκονται ακόμα υπό ομηρία και περίπου 300 ναυτικοί αιχμάλωτοι των πειρατών. Εάν σκεφτεί κανείς ότι ο ετήσιος αριθμός των πλοίων που διέρχονται από τη συγκεκριμένη περιοχή είναι μεταξύ 15.000 - 20.000, το ποσοστό των πειρατικών επιθέσεων φαίνεται μικρό. Η ανθρώπινη ζωή όμως μπορεί να υπολογιστεί με ποσοστιαίες μονάδες ή ανήκει και αυτή στην κατηγορία των παράπλευρων απωλειών;

Κυβερνήσεις και Οργανισμοί, ενώ αποδέχονται και το καταγράφουν ως πρόβλημα, κωλυσιεργούν στην άμεση και δραστηρίκη λήψη μέτρων και σκοντάφτουν σε γραφειοκρατικά θέματα. Οι λιγοστές ναυτι-

κές δυνάμεις που περιπολούν στην περιοχή επεμβαίνουν μόνον σε περίπτωση αυτο-άμυνας και όταν οι πειρατές ανοίξουν πυρ σε κάποιο διερχόμενο εμπορικό πλοίο. Οι κυβερνήσεις των κρατών της ευρύτερης περιοχής αδρανούν αν και θίγονται άμεσα, όπως η Αίγυπτος με το Σουέζ. Φαίνεται ότι το πρόβλημα δεν έχει μόνον πολιτικές πλευρές αλλά και θρησκευτικές. Η γενικότερη απραξία, πάντως, εκτός των άλλων, δημιουργεί και μια καχυποψία.

Το παγκόσμιο εμπόριο θίγεται. Όλο και περισσότερα πλοία από τον Ατλαντικό προς Άπω Ανατολή και πίσω έχουν αρχίσει και πλέουν μέσω του Ακρωτηρίου Καλής Ελπίδος φτάνοντας έτσι στους προορισμούς αργότερα, επιβαρυνόμενα με μεγαλύτερο κόστος μεταφοράς.

Οι πλοιοκτήτες βρίσκονται σε δυσχερή θέση. Πολλοί έχουν δηλώσει δημόσια ότι δε στέλνουν τα πλοία τους μέσω Σουέζ. Άλλοι πάλι με μακροχρόνιες ναυλώσεις είναι «εγκλωβισμένοι» με ένα ναυλοσύμφωνο που δεν τους επιτρέπει να αρνηθούν να διαπλεύσουν από την περιοχή. Δε χρειάζεται πολλή φαντασία για να καταλάβει κάποιος το πρόβλημα που δημιουργείται μεταξύ πλοιοκτήτη και πληρώματος σε παρόμοιες περιπτώσεις.

Για τους μη γνώστες και προς αποφυγήν παρανοήσεων, ούτε οι πλοιοκτήτες αλλά ούτε και τα πληρώματα δικαιούνται να απαιτήσουν επιπλέον αμοιβή για το διάπλου από τη συγκεκριμένη περιοχή. Στη γενικότερη ανασφάλεια προστίθεται και η αμφιβολία εάν τα υπάρχοντα ασφαλιστήρια συμβόλαια του πληρώματος και του πλοίου και ενδεχομένως και του φορτίου καλύπτουν τα έξοδα που θα προκύψουν από μια ενδεχόμενη πειρατεία.

Την αλλοπρόσαλλη αυτή κατάσταση εκμεταλλεύονται διάφορες εταιρείες, προσφέροντας προστασία στα καράβια έναντι αδράς αμοιβής!

Η προστασία μερικές φορές περιλαμβάνει ένοπλους άντρες στο πλοίο, οι οποίοι ενδεχομένως να κάνουν μάχη με τους πειρατές.

Οι ειδικοί σε αυτές τις περιπτώσεις δεν συνιστούν την επιβίβαση ένοπλων αντρών γιατί τα αποτελέσματα πιθανόν να είναι αιματηρά και αγνώστου εκβάσεως.

Άλλες εταιρείες πάλι διαθέτουν ηλεκτρονικά μηχανήματα εκπομπής ήχων υψηλής συχνότητας με εμβέλεια περίπου 1.000 μέτρων που -υποτίθεται- δημιουργούν πολύ ισχυρό πονοκέφαλο στον άνθρωπο που θα δεχθεί αυτή την εκπομπή. Τελευταία και αυτό το μέσο απεδείχθη ανεπαρκές και η ειδική ομάδα που χειριζόταν αυτά τα μέσα γλίτωσε το θάνατο από τους πειρατές, οι οποίοι κατάφεραν να επιβιβαστούν στο πλοίο.

Και οι ναυτικοί; Η κατάσταση επάνω στα καράβια που πλέουν σε αυτή την περιοχή κάθε άλλο παρά ευχάριστη είναι. Ο πλοίαρχος και το πλήρωμα επαγρυπνούν για 3-8 ώρες ημερησίως, ανάλογα με τον πλου που ακολουθούν. Έχουν έτοιμα τα ελάχιστα μέσα απώθησης που μπορεί να διαθέτει ένα εμπορικό πλοίο και χρησιμοποιούν διάφορες τακτικές παρόμοιες με εκείνες που χρησιμοποιούσαν τα πλοία στο Βόρειο Ατλαντικό στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Αυτά εν έτει 2008.

Είναι κατανοητό ότι είναι πιο εύκολο για μια κυβέρνηση να αντιμετωπίσει ληστές

μέσα στην επικράτειά της και να έχει τους δρόμους, τις θάλασσες και τον αέρα ελεύθερα για να εκτελούνται απρόσκοπτα όλων των ειδών οι μεταφορές.

Είναι επίσης κατανοητό πως η καταπολέμηση της πειρατείας σε διεθνή ύδατα έχει κάποιες ιδιαιτερότητες, πρακτικές και γραφειοκρατικές. Εκείνο όμως που δεν είναι εύκολο κατανοητό είναι πως οι προσπάθειες αντιμετώπισης είναι ασύμμετρες προς τις πράξεις πειρατείας που σημειώνονται. Οι πειρατές σε αυτήν την περιοχή δεν άρχισαν τη δράση τους χθες αλλά κοντά 4 χρόνια τώρα. Η διεθνής κοινότητα έχει δείξει την ικανότητα να επεμβαίνει ακαριαία σε ορισμένες περιπτώσεις. Μήπως αυτή δεν είναι μία από αυτές τις περιπτώσεις; Μήπως εμείς που μας αφορά άμεσα το θέμα το υπερμεγεθύνουμε; Είναι βέβαιο ότι υπάρχουν ειδικοί που μπορούν να δώσουν λύση, και μάλιστα πολύ σύντομα. Αυτό που φαίνεται να λείπει είναι η πολιτική βούληση, η οποία φαίνεται να προσκρούει κάπου. Μόνον εικασίες μπορεί να κάνει κάποιος. Στο μεταξύ, οι πειρατές δρουν σχεδόν ανενόχλητοι, ανθρώπινες ζωές τίθενται σε κίνδυνο, 300 ναυτικοί είναι όμηροι, 300 οικογένειες αγωνιούν, 30 πλοία και φορτία είναι δεσμευμένα και θα ακολουθήσουν κι άλλα. Μήπως κάποιες φώκιες και κάποια είδη πουλιών έχουν καλύτερη τύχη και μεταχείριση; ☹



Adams Ship Repairs

ENTIRE RANGE OF FACILITIES TO CATER TO YOUR REQUIREMENTS

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



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

 **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 1270,000cbft



M/V Kapteinis Kulinica 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

Ask DNV about ... Training

DNV Academy Piraeus



DNV OFFERS EXTENSIVE TRAINING IN THE LOCAL MARKET FOR MANY YEARS NOW
Our training portfolio includes courses on the following topics:

Technical courses

- Oil Tankers & Bulk Carriers –
Hull Inspection & Hull Structure
- Chemical Tankers & Gas Carriers –
Construction & Operational Requirements
- CAP & CAS
- Condition Based Maintenance
- Marine Fuel Oil Quality

Risk and Management Systems

- Marine Risk Assessment, Practical
Risk Assessment & Incident Investigation-Analysis
- Management of Change

- Environmental, Quality Systems
(ISO 14001 & 9000 series)
- Occupational Health & Safety Management Systems (OHSAS 18000)
- ISM Implementation, Auditing, Practical Experience
- Company / Ship Security courses on
ISPS Code (hosting of DNV approved courses)

Personal Development

- Behaviour Management
- Presentation Techniques &
Communication Skills Programmes

DNV serving the Maritime Industry
www.dnv.com

Det Norske Veritas S.A.
26-28 Akti Kondyli
18545 Piraeus
Greece
PIRMAR@dnv.com
Tel: +30 210 41 00 200
Fax: +30 210 42 26 708

MANAGING RISK



Η σημασία της ελληνικής ναυτιλίας για την Ευρώπη:



Μύθοι και



αλήθειες

Η μεγάλη απόσταση τελικά μεταξύ Στρασβούργου και Αθήνας δεν είναι μόνο χιλιομετρική. Είναι κυρίως επικοινωνιακή. Ειδικά ως προς τα πολύπλοκα θέματα που απασχολούν εμάς εδώ, στη ναυτιλία. Κατά τη διάρκεια της πρόσφατης επίσκεψης του υπογράφοντος στο Στρασβούργο, αρκετοί αιρετοί από διάφορα κράτη-μέλη της Ε.Ε. ανέπτυξαν τις θέσεις τους σε μια σειρά από εποικοδομητικούς και απρόσμενους διαλόγους που αναπτύξαμε μαζί τους. Οι ευρωβουλευτές, παρατηρήσαμε ότι δεν είναι τόσο αποστασιοποιημένοι από τα δικά μας ενδιαφέροντα, ούτε τόσο αμαθείς όσο εμείς θέλουμε να πιστεύουμε.

νο τον επίτροπο Μεταφορών ούτε και αποκλειστικά την Επιτροπή Μεταφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, αλλά και άλλες επιτροπές όπως αυτές που δραστηριοποιούνται με θέματα που αφορούν την εξωτερική πολιτική και τις σχέσεις γειτνίασης με τρίτες χώρες, το περιβάλλον, την περιφερειακή ανάπτυξη, το εμπόριο, τον ανταγωνισμό, την αλιεία, την έρευνα, τη βιομηχανία.

Η ναυτιλία αφορά πολύ περισσότερους Ευρωπαίους αιρετούς απ' ό,τι φανταζόμαστε

Το σύνολο όμως των ευρωβουλευτών επιμένει πως οι σχέσεις διαλόγου και τακτικής επαφής με τη ναυτιλιακή οικογένεια (και αναφέρουν τόσο τον εφοπλισμό όσο και τη ναυτεργασία) είναι

Του Ηλία Μπίσια

μάλλον ελλιπής και παραμένει σε ένα τυπικό ίσως και στατικό επίπεδο. Δεν υπάρχει τακτική και ουσιαστική ενημέρωση, δεν υπάρχει αυθορμητισμός και κινητικότητα στη στρατηγική επικοινωνίας και ενημέρωσης του Ε.Κ. Οι ενώσεις φαίνεται να αντιδρούν σε νομοθετικές προτάσεις και όχι να δρουν πριν από την πρότασή τους. Έπονται των νομοθετικών πρωτοβουλιών και δεν ηγούνται.

Επιπλέον, οι ευρωβουλευτές δε φάνηκαν τόσο μωδιασμένοι, όσο κάποιοι καχύποπτα εδώ υποστηρίζουν, από την ελληνική υπεροχή στον κλάδο. Το αντίθετο μάλιστα. Αρκετοί εμφανίστηκαν ιδιαίτερα ενθουσιώδεις και δήλωσαν ότι η Ευρώπη πλέον σε λίγους τομείς υπερτερεί διεθνώς, και η ναυτιλία, χάρις στην Ελλάδα, είναι ένα από τα πολύ δυνατά της όπλα στο διεθνή ανταγωνιστικό στίβο. Οι ίδιοι μάλιστα δήλωσαν ότι η χώρα μας οφείλει να πρωτοστατεί και να συσπειρώνει αυτή τη ναυαρχίδα και να ζητάει τη συσπείρωσή της με

ναν βέβαια λάθη από την πλευρά μας, που δε θέλουμε να επαναληφθούν» τόνισαν ορισμένοι σκεπτικιστές, ειδικά ως προς τη δίωξη ορισμένων ενεργειών και όχι όπως άστοχα αναφέρεται στον Τύπο του ίδιου του ναυτικού επαγγέλματος. «Μερικοί από εμάς μιλήσαμε με τον καπετάν Μαγγούρα, γνωρίζουμε τα λάθη που έγιναν και την άδικη αντιμετώπισή του, θέλαμε να έρθει μάλιστα στο Στρασβούργο να μιλήσει σε όλους μας» μας είπαν.

Αυθαίρετη απειλή η ρήση «τα καράβια έχουν προπέλα και φεύγουν»

Η άποψη όμως πως τα καράβια έχουν προπέλα και φεύγουν, εξοργίζει τους ευρωβουλευτές. Οι ίδιοι το θεωρούν μια αυθαίρετη απειλή χωρίς νόημα και σε πολλά επίπεδα προκλητική και ενοχλητική. Η Ευρώπη χρειάζεται τη ναυτιλία της. Φανταστείτε, μας είπαν: Ηνωμένο Βασίλειο, Γαλλία, Γερμανία, Κάτω Χώρες, Βέλγιο, Ιταλία, Ιρλαν-

δηρίας Ηπείρου ενώ στα επόμενα χρόνια θα γίνουν επιπλέον προσπάθειες να αποσυμπίστούν οι οδικοί άξονες των 27 κρατών-μελών προς όφελος της ναυτιλίας. Οι νέες δυνατότητες που επέρχονται με τη διαπλάτυνση της διώρυγας του Παναμά θα επιτρέψουν την πλεύση νέων μεγαλύτερων πλοίων από/και προς την Ευρώπη. Θέλουμε μεγάλα λιμάνια με μεγάλα και ασφαλή πλοία στις θάλασσές μας, που θα τροφοδοτούν ως κόμβοι τα μικρότερα λιμάνια όλης της Ένωσης, με την υποστήριξη της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.

Θέλουμε λιγότερες αλλά σπουδαιότερες Ναυτικές Ακαδημίες

Ως προς την προσέλκυση νέων στο ναυτικό ε-

καθοδηγητή και βασικό παρονομαστή τις γνώσεις και την εμπειρία της.

«Είστε οι πρώτοι σε αυτόν τον κλάδο, οπότε ηγηθείτε των προσπαθειών της Ε.Ε., μην προσπαθείτε να τις διασπάσετε. Σας θέλουμε αρχηγούς και πρωτοπόρους, όχι εριστικούς και φιλόποτους» μας είπαν χαρακτηριστικά, αφήνοντας σαφείς υπαινιγμούς για διάφορες προκλητικές δηλώσεις και κινήσεις ελληνικών φορέων όπως και πολιτικών στο παρελθόν.

Προτεραιότητα για την Ευρώπη η προστασία του περιβάλλοντος

«Μπορεί στο παρελθόν η Επιτροπή να υπερέβαλε στις προσπάθειές της, αλλά το θέμα της προστασίας του περιβάλλοντος θεωρείται βασική προτεραιότητα από τους λαούς της Ευρώπης. Φανταστείτε ένα ναυάγιο δεξαμενόπλοιου στο Αιγαίο», μας είπε ένας ευρωβουλευτής. «Πρώτη η Ελλάδα θα ζητούσε την ανάπτυξη πρωτοβουλιών». «Έγι-

δια, Πολωνία και Βαλτικές Χώρες είναι αδύνατο να επιβιώσουν εμπορικά και οικονομικά χωρίς την αρωγή και ευδοκίμηση της ναυτιλίας και γι' αυτό επικουρούν με τεράστια ποσά τα λιμάνια τους προκειμένου να αποτελέσουν πύλες εισόδου και εξόδου των προϊόντων και αγαθών που τους είναι πολύτιμα. «Πάντα θα υπάρχουν πλοία που θα ικανοποιούν τις απαιτήσεις των ευρωπαϊκών προδιαγραφών», απαντούν οι ευρωβουλευτές και ενοχλούνται που ο εφοπλισμός παραμένει πιο μειλίχιος στις απαιτήσεις των ΗΠΑ, αλλά όχι της Ευρώπης σε θέματα ποιότητας και ασφαλείας.

Οι αιρετοί αλλά και τα υπόλοιπα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα ως προς τις μεταφορές (αεροπορικές, οδικές και ναυτιλιακές) έχουν τις δικές τους σκέψεις όσον αφορά τις απαιτήσεις, με τις οποίες όλοι οι «παίκτες» οφείλουν να συμμορφώνονται. «Όσοι δε θέλουν μπορούν να μη συμμετέχουν» τόνισαν κάποιοι χαρακτηριστικά, αλλά επιμένουν ότι το εμπόριο παραμένει βασικός πυλώνας της

πάγγελμα, οι Ευρωπαίοι είναι ανήσυχτοι και μάλλον απαισιόδοξοι.

«Ελάχιστοι θέλουν μια ναυτική καριέρα» μας εξομολογούνται, παρά τη μεγάλη ανεργία στην Ευρώπη. «Θέλουμε λιγότερες αλλά σπουδαιότερες ναυτικές ακαδημίες σε όλη την Ευρώπη, όπου θα αποφοιτούν αριστοίχοι που πραγματικά επιζητούν να έχουν εξαιρετικές γνώσεις και σύγχρονη εκπαίδευση. Θέλουμε όμως αποφοίτους που πραγματικά επιθυμούν να παραμείνουν στο επάγγελμα αυτό» δήλωσαν κατηγορηματικά, τονίζοντας παράλληλα και τη σημασία της υποστήριξης των πανεπιστημίων με γνωστικό αντικείμενο τη ναυτιλιακή οικονομία και επιστήμη.

«Η ναυτιλία μάς αφορά όλους. Ακόμα και όσους συναδέλφους μας προέρχονται από την κεντρική Ευρώπη. Ελάτε να συνομιλήσουμε» επισήμαναν. «Ηγηθείτε των προσπαθειών στα νέα δεδομένα που επιβάλλονται» είναι το σύνθημά τους. ●





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

«Ποιος θυμάται τους μεγάλους επιχειρηματίες του παρελθόντος; Κανείς! Εκείνο που μένει είναι αυτό που αφήνουμε»

Με αφορμή την εξαιρετικά επιτυχημένη και πολυσυλλεκτική του έκθεση στο Palazzo Venezia της Ρώμης, ο ιδρυτής του Ιδρύματος Β. και Μ. Θεοχαράκη, κ. Βασίλης Θεοχαράκης, μάς μιλάει για την καλλιτεχνική του δημιουργία αλλά και για τη σύγχρονη επιχειρηματική του καθημερινότητα. Αν και πλοιοκτήτης με σημαντική εμπειρία, ο πολυπράγμων ζωγράφος και επιχειρηματίας Βασίλης Θεοχαράκης σπάνια αναφέρεται στις σκέψεις του για το χώρο του εφοπλισμού. Στην αποκλειστική του συνέντευξη στα «Ναυτικά Χρονικά», με αμεσότητα, απλότητα και ευθύτητα απαντά σε ερωτήσεις που απασχολούν το σύνολο των αναγνωστών μας.

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ
του Βασίλη Θεοχαράκη
στον Ηλία Μπίσια

■ Στα έργα σας βλέπω ότι αγαπάτε πολύ τη θάλασσα.

Τη θάλασσα την αγαπάω πάρα πολύ, μα είμαι και εφοπλιστής εδώ και 32 χρόνια. Άλλο αν δεν το γράφω και δεν το διατυμπανίζω.

■ Για ποιο λόγο αυτή η σιωπή ως προς αυτή την επαγγελματική σας ενασχόληση;

Ποτέ δε μιλούσα πολύ για τις επιχειρήσεις μου. Παλαιότερα απέφευγα να αναφέρομαι ακόμα και στη ζωγραφική μου, πολύ περισσότερο δε για τις επαγγελματικές μου ενασχολήσεις. Δεν προσθέτει τίποτα το να σε γνωρίζουν περισσότερο. Ιδιαίτερα για

τις επιχειρήσεις, η μεγαλύτερη δημοσιότητα μάλλον βλέπτε παρά ωφελεί.

■ Αυτό συμβαίνει στην Ελλάδα ή διεθνώς; Στην Ελλάδα. Στην Αμερική ωφελεί. Εδώ τα πράγματα είναι διαφορετικά, δεν ξέρω γιατί. Σαν καλλιτέχνη η Ελλάδα σε αγκαλιάζει, είσαι μέρος της κοινωνίας. Σαν επιχειρηματία σε βλέπει εξ αποστάσεως. Ως προς αυτό βέβαια τώρα ο κόσμος έχει μπερδευτεί με εμένα, πολλοί δεν ξέρουν αν πρέπει να με βλέπουν εξ αποστάσεως ή κοντά σε αυτούς. Πάντως, αισθάνομαι ικανοποίηση που πολλοί άνθρωποι, άγνωστοι σε μένα, με πλησιάζουν.



Το παράκαναν αρκετοί και με τις νέες παραγγελίες.
Υπερέβαλαν. Τα πολλά λεφτά, ξέρετε, διαστρεβλώ-
νουν την πραγματικότητα, δεν τη βλέπεις καθαρά



Κανένας δε με έχει συγχαρεί για τις επιχειρήσεις που έχω. Αν και προσφέρουμε εργασία, όνειρα και κυρίως πρόοδο στη χώρα. Η πρόοδος δεν είναι προνόμιο μόνο του καλλιτεχνικού χώρου...

ζουν και με συχαίρουν για τη ζωγραφική μου και για το Ίδρυμα. Κανένας δε με έχει συγχαρεί για τις επιχειρήσεις που έχω. Αν και προσφέρουμε εργασία, όνειρα και κυρίως πρόοδο στη χώρα. Η πρόοδος δεν είναι προνόμιο μόνο του καλλιτεχνικού χώρου, ο πολιτισμός είναι ένα σύνολο, δεν είναι μόνον η τέχνη.

■ Ποια θάλασσα ζωγραφίζετε;

Αρκεί να είναι θάλασσα. Η αλήθεια, όμως, είναι ότι μου αρέσει πιο πολύ να ζωγραφίζω το ορεινό τοπίο. Τη θάλασσα την αναφέρω στον πίνακά. Τα βράχια που την περιβάλλουν με ενδιαφέρουν πε-

ρισσότερο. Σπανιότατα ζωγραφίζω τη θάλασσα με τα λάδια.

Στο σκάφος, εκεί δεν μπορείς να έχεις ατελιέ, δεν μπορείς να χρησιμοποιήσεις λάδια, επειδή μυρίζουν τέχνη. Για να παίρνω την ικανοποίηση που μου δίνει η τέχνη, άρχισα να καταπίνω με τις ακουαρέλες, οι οποίες μετεξελίχθηκαν και πιστεύω ότι πλέον είναι απολύτως πρωτότυπες, αναπόσπαστο και σημαντικό κομμάτι της καλλιτεχνικής μου πορείας.

■ Το Ίδρυμα όμως αποτελεί μια σπάνια κατάθεση ψυχής. Λίγοι επιχειρηματίες έχουν υποστηρίξει μια τόσο σημαντική κίνηση.

Το ίδρυμα είναι ένας στόχος ζωής. Χρόνια το συζητούσα με τη γυναίκα μου. Ποιος θυμάται τους μεγάλους επιχειρηματίες του παρελθόντος; Κανείς! Εκείνο που μένει είναι αυτό που αφήνουμε. Θυμόμαστε τον Μπενάκη από τους επιχειρηματίες. Και τους κορυφαίους δημιουργούς. Τους μεγάλους. Θυμόμαστε τον Τσαρούχη, τον Γκίκα, το Βολανάκη. Τον Γύζη, πάνω απ' όλα και όλους ίσως.

■ Σας απασχολεί η οικονομική κρίση που έρχεται;

Μου άρεσε η ερώτησή σας. Που «έρχεται» είπατε. Δεν έχει έρθει ακόμα. Οι ναύλοι στη ναυτιλία έχουν πέσει σήμερα που μιλάμε, 94,5% κάτω. Έχουμε φτάσει περίπου στο μηδέν και οι ναύλοι δεν καλύπτουν ούτε τα έξοδα λειτουργίας του πλοίου!

■ Οι παραγγελίες σας για νεότευκτα ήταν τελικά σωστή επιλογή;

Ήταν σωστή. Πόσο θα κρατήσει πια η κρίση; Δεν θα κρατήσει και πάρα πολύ! Τα έξι νεότευκτα bulkers θα τα παραλάβω το 2011.

Δεν το μετανιώνω. Απλώνω το χέρι μου μόνο μέχρι εκεί που μπορώ. Δε βάζω μακροπρόθεσμους στόχους, δεν ικανοποιούμαι με μακροχρόνιες στρατηγικές και σχεδιασμούς. Τελικά, όσοι κάνουν αυτούς τους μακρινούς στόχους δεν μπορούν συνήθως να τους εφαρμόσουν. Οι στόχοι μου είναι μετρήσιμοι και σύντομοι. Την ευκαιρία την αρπάζεις την ώρα που περνάει. Με ενδιαφέ-

ρει να είναι χειροπιαστός ο στόχος.

■ Στην αυτοκινητοβιομηχανία η κρίση είναι τόσο έντονη όσο περιγράφεται στα ΜΜΕ;

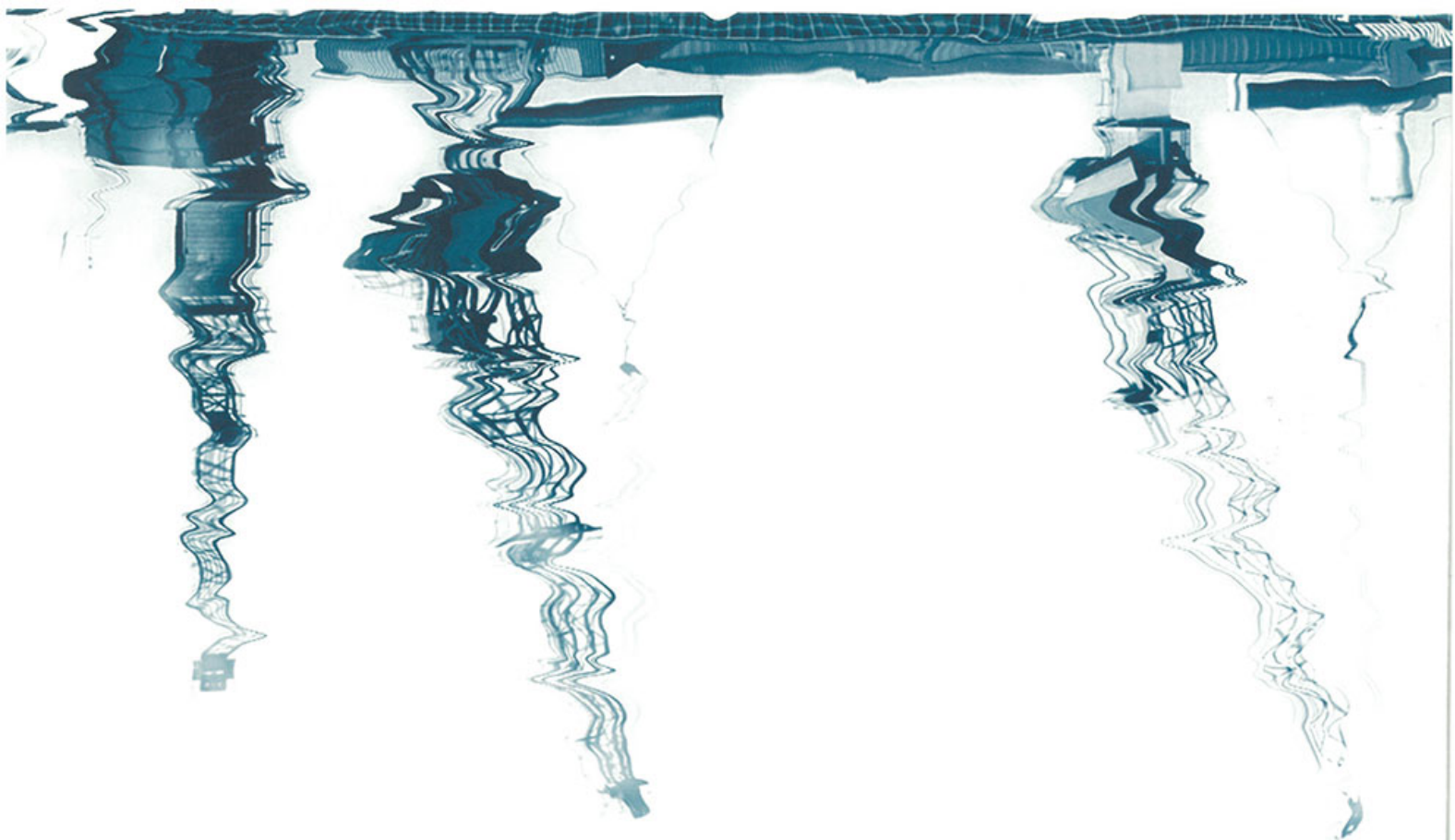
Όλοι οι τομείς της βιομηχανίας περνούν και θα περάσουν κρίση.

Εγώ δεν έχω τίποτα εναντίον των δημοσιογράφων. Η τηλεόραση όμως έχει ως αυτοσκοπό την ακροαματικότητα. Δώσε την πραγματική πληροφορία και άσε την υπερβολή, τα κουτσομπολιά. Μη χαμηλώνουν το επίπεδο, δεν είναι θεμιτό. Σε κοινωνικές εκδηλώσεις έρχονται και με ρωτούν «κ. Θεοχάρη, ως πού θα φτάσει η κρίση;» Κάποιος, δε, αναρωτήθηκε «δε θα έχουμε να φάμε; Θα πεινάσουμε;». Με ξαφνιάζει η αγωνία του κόσμου. Απαντάω πως δε θα φτάσει σε αυτό το σημείο, είναι μια χιονομπάλα, που όσο κατακυλάει τόσο θα μεγαλώνει. Η διαφορά της σημερινής κρίσης με αυτή του '30 -όπως συγκρίνεται από τα ΜΜΕ- είναι ότι τότε δε λήφθηκαν μέτρα και ο κόσμος πείνασε κυριολεκτικά. Τώρα οι κυβερνήσεις βάζουν κάποια διορθωτικά μέτρα ως εμποδία στη χιονομπάλα. Κάποια «ξύλα» για να μην κατακυλήσει ελεύθερα, ελπίζοντας πως θα τη φρενάρουν ή ίσως και να τη σταματήσουν. Λένε ότι η κρίση θα κρατήσει 5 χρόνια. Δεν το πιστεύω. Προβλέπω ένα οκτάμηνο, μετά θα αρχίσει σταδιακά μια ανάκαμψη.

■ Ποια είναι η κατάσταση στην Άπω Ανατολή;

Στην Κίνα η ανοδική πορεία θα είναι λίγο πιο ήρεμη. Η Κίνα θα πάει καλά, αλλά προσωρινά αντιμετωπίζει κάποιες δυσκολίες προσαρμογής. Η Ιαπωνία έχει λιγότερες ελπίδες, είναι ακριβή χώρα. Θα αντιμετωπίσει δυσκολίες. Την Κίνα τη βοηθά η φθηνία της, το πολυάριθμο φθινό εργατικό δυναμικό της. Όσο όμως ο Κινέζος γίνεται πιο πλούσιος, τόσο θα θέλει κάτι παραπάνω. Αυτό βέβαια είναι πρόοδος και συνεπάγεται μεγαλύτερη κατανάλωση, άρα και μεγαλύτερο μισθό. Ο μεγαλύτερος μισθός όμως αυξάνει το κόστος του προϊόντος.

■ Κάποιοι συνάδελφοί σας από τον εφοπλιστικό χώρο, πάντως, ειδικά οι εμπειρικά νεότεροι, αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα.



ALONGSIDE SINCE 1998

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



UK P&I CLUB



Δεν προσθέτει τίποτα το να σε γνωρίζουν περισσότερο. Ιδιαίτερα για τις επιχειρήσεις, η μεγαλύτερη δημοσιότητα μάλλον βλάπτει παρά ωφελεί.

Και αυτοί λόγω κυρίως του χρηματιστηρίου. Τη ναυτιλία πλέον σήμερα την κατευθύνει κατά ένα μεγάλο μέρος το χρηματιστήριο. Παίζονται τα χαρτιά της ναυτιλίας στη Νέα Υόρκη ή στο Λονδίνο. Είναι όμως παράλογο, δεν αντιλαμβάνομαι πώς στο χρηματιστήριο το παιχνίδι, το ρίσκο είναι αυτοσκοπός. Εγώ αποφεύγω αυτό το παιχνίδι. Δεν τα καταφέρνω κιόλας. Έχω μετοχές αλλά δεν μπαίνω στη λογική της διαρκούς αγοραπωλησίας. Τα τελευταία 2-3 χρόνια η ναυτιλία είχε μια τεράστια άνθηση. Ήταν υπερβολική. Και τελικά πού κατέληξε η άνθηση; Στο να πέσουν οι ναύλοι καθέτως! Και σήμερα ο πλοιοκτήτης να μην καλύπτει ούτε το χρεολύσιο ούτε τα έξοδά του; Συνέβη και αυτό. Ακριβώς διότι και αυτή παίζεται στο χρηματιστήριο. Στις μεγάλες κρίσεις όπως τώρα, τα εργοστάσια αφενός περιορίζουν την παραγωγή τους, αφετέρου προσπαθούν να μειώσουν τα αποθέματά τους όπως τις πρώτες ύλες. Αυτό θα τους σώσει. Αν όμως δε δίνουν παραγγελίες για πρώτες ύλες, λογικά πέφτουν οι ναύλοι.

Η κρίση θα κρατήσει και στη ναυτιλία. Το παράκαναν αρκετοί και με τις νέες παραγγελίες. Υπερέβαλαν. Τα πολλά λεφτά, ξέρετε, διαστρεβλώνουν την πραγματικότητα, δεν τη βλέπεις καθαρά. Έχεις 10 πλοία; Θες 15, μετά 20, μετά τη ναυτιλία όλου του κόσμου... Λες και αυτό είναι ουσιώδες.

■ **Συγκρίνετε τη σημερινή ναυτιλιακή κρίση με αυτή της δεκαετίας του '80;**

Ήμουν πρωτάρης τότε. Εκείνη θυμάμαι είχε τεράστια χρονική διάρκεια. Είμαι βέβαιος ότι τώρα δε θα διαρκέσει τόσο πολύ. Πάντως, στο άμεσο μέλλον σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια τόσα προϊόντα δε θα υπάρχουν για να κινηθούν, ενώ και τα πολυάριθμα νέα πλοία θα συνεισφέρουν στην αναταραχή της αγοράς. Θα μου πείτε ας πάνε τα παλαιότερα πλοία για διάλυση... Μας πώς να πάνε; Αφού δε χρειάζεται η βιομηχανία εξαιτίας της κρίσης πρώτες ύλες...

■ **Τι μπορεί να κάνει ένας επιχειρηματίας για να προφυλαχθεί;**

Οικονομίες. Στα πάντα οικονομία. Στα έξοδα, στους μισθούς. Κοιτάζετε την ντροπή με τα επονομαζόμενα golden boys και την ξέφρενη αδικαιολόγητη ζωή τους. Κανείς επιχειρηματίας δεν έκανε αυτή την ξέφρενη αδικαιολόγητη ζωή. Αυτό ήταν το αίσχος, που άφησαν αυτά τα golden boys να διάγουν ανενόχλητα έναν ανεξέλεγκτο βίο. Κανείς δεν μπόρεσε να τους περιορίσει, αντιθέτως τους έδιναν και δυνατότητες, και πήραν στο λαιμό τους όλον τον κόσμο. Δεν έχουν οι ίδιοι αρχές και αξίες; Κάποιοι ρυθμιστικός παράγοντας, κάποια νομοθετικά μέτρα ας τους τα επιβά-

λει και ας τους περιορίσει.

■ **Σε πρόσφατη συνέντευξή του στην τηλεόραση, ο κ. Μυτιληναίος δήλωσε ότι όλοι οι Έλληνες επιχειρηματίες, ακόμα και οι πολύ μικροί, θα είναι σαν να κινούν ένα καραβάκι σε φουρτουνιασμένη θάλασσα.**

Ναι, έτσι είναι. Θα έρθουν πολύ δυσκολότερες ημέρες.

■ **Θα κλείσουν πολλές επιχειρήσεις;**

Χωρίς αμφιβολία. Δεν ξέρω σε ποιον τομέα ή κλάδο. Το διαισθάνομαι όμως. Δε βγάζω ούτε τον εαυτό μου από την κρίση. Καθόλου μάλιστα, και εγώ θα αντιμετωπίσω μεγάλες δυσκολίες.

■ **Στους συνεργάτες σας τι συστήνετε;**

Να μην είναι τα μυαλά τους πάνω από το κεφάλι τους. Θα μου πείτε, αν κάνουμε όλοι οικονομίες, θα χειροτερεύσει η κατάσταση. Τι σημαίνει εξάλλου οικονομία; Ότι δεν τροφοδοτείς την αγορά. Μα ο μεμονωμένος επιχειρηματίας θα το κάνει αυτό σε μια δύσκολη εποχή; Οι επιχειρηματίες θα πρέπει να ζήσουν, φτωχότεροι μεν αλλά πρέπει να επιβιώσουν. Την αγορά πρέπει τώρα να την τροφοδοτήσουν, να την κινήσουν οι κυβερνήσεις. ☉

intersleek® 900

Fluoropolymer foul release coating



Want to improve your profits
... and reduce emissions at the same time?

6%

predicted fuel
and emission
savings*

* Depending on application and in service conditions

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

To find out more visit:

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

 **International**
Marine Coatings

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


AKZO NOBEL

Η αντανάκλαση της παγκόσμιας ύφεσης στη ναυτιλία

Με τα σύννεφα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης να συνεχίζουν να πλανώνται πάνω από τις ναυτιλιακές εταιρείες και το σκηνικό να παραμένει ακόμα συγκεχυμένο, επιχειρούμε να προσεγγίσουμε σφαιρικά την έκβαση που θα έχει αυτή η παγκόσμια δοκιμασία. Πλοιοκτήτες παραδοσιακών ναυτιλιακών εταιρειών επιχειρούν μια αναδρομή στο κραχ της δεκαετίας του 1980, συγκρίνοντας τις σημερινές συγκυρίες με την κατάσταση που επικρατούσε στη ναυτιλία τότε.

Και επειδή σε κάθε οικονομική κρίση υπάρχουν ταυτόσημα σημεία, ανατρέξαμε σε παλαιότερα τεύχη των «Ναυτικών Χρονικών» και σας παραθέτουμε το παρακάτω ενδιαφέρον σχόλιο:

«Η κατάσταση που επικρατούσε στη ναυτιλία προς το τέλος του 1981 ήταν ιδιαίτερα δυσάρεστη. Τα τάνκερ πλήρωναν πρώτα τα αποτελέσματα μιας άστοχης επιλογής της παγκόσμιας ναυτιλίας, των ναυπηγείων αλλά και του διεθνούς χρηματοπιστωτικού συστήματος. Ο πυρετός των VLCCs και των ULCCs και η ανάπτυξη του παγκόσμιου στόλου με αυτά τα πλοία χωρίς την αίσθηση του μέτρου, είχε αρχίσει να στέλνει πλοία που είχαν πριν από λίγα χρόνια ναυπηγηθεί αντί κόστους 50-75 εκατομμυρίων δολαρίων το καθένα, όχι μόνο στα αγκυροβόλια του παροπλισμού, αλλά και στα διαλυτήρια. Η ίδια τύχη περίμενε λίγο αργότερα και τα φορτηγά πλοία, παλιάς ηλικίας όμως».

Στους κ. Θεόδωρο Βενιάμη, Λεωνίδα Δημητριάδη-Ευγενίδη, Αντώνη Παπαδημητρίου και καπ. Παναγιώτη Τσάκο υποβάλαμε τις παρακάτω ερωτήσεις:

- » Πολλοί συγκρίνουν τη συγκριμένη χρονική περίοδο με την κρίση που κλόνισε την ελληνική ναυτιλία στη δεκαετία του '80.
- » Ποια είναι τα σημαντικά γεγονότα που διαδραματίστηκαν τότε στην εταιρεία σας;
- » Ποιες είναι οι παράμετροι που διαφοροποιούν τη σημερινή διεθνή πιστωτική κρίση;
- » Πού θα οδηγήσει αυτή η πιστωτική κρίση;
- » Ποιες κινήσεις κρίνετε σκόπιμες, προκειμένου η εταιρεία σας να αντεπεξέλθει στην παρούσα «τρικυμία»;

* Ο κ. Γεώργιος Σαρρής με αφορμή τις ερωτήσεις συνέταξε το άρθρο που δημοσιεύεται στις επόμενες σελίδες.

** Οι απαντήσεις δημοσιεύονται κατά αλφαβητική σειρά.

Του **Θεόδωρου Βενιάμη**,
Προέδρου Golden Union Co. S.A.

Από την κρίση της δεκαετίας του '80 αυτό που θυμάμαι περισσότερο είναι οι αμέτρητες ντάνες των πλοίων που ήταν παροπλισμένα στον κόλπο της Ελευσίνας αλλά και στα αγκυροβόλια σε όλη την Ελλάδα.

Τότε η ελληνόκτητος ναυτιλία ήταν κατά το μεγαλύτερο της ποσοστό υπερήλικα πλοία αλλά και τύποι πλοίων τα οποία ήταν κατά κύριο λόγο πεπερασμένα, ήτοι πλοία γενικού φορτίου ή και πλοία που είχαν συγκριτικά χαμηλότερη εμπορικότητα από τα παρεμφερή πλοία του ανταγωνισμού. Τέλος, οι Έλληνες εφοπλιστές δεν είχαν διεισδύσει σε τέτοιο βαθμό στις αγορές και στα κέντρα λήψεως αποφάσεων όπως στη σημερινή εποχή.

Η σημερινή κρίση είναι διαφορετική από τις προηγούμενες εις το ότι δεν επήλθε από τη μείωση της παγκόσμιας ζήτησης ή από την υπερπροσφορά πλοίων, μολονότι για το 2010 υπήρχαν τέτοιοι φόβοι ως αποτέλεσμα των τεράστιων παραγγελιών πλοίων στα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής. Επήλθε από την καταστροφική διαχείριση της υπερ-χρηματοδότησης ακινήτων από τις τράπεζες στις ΗΠΑ. Αυτή προκάλεσε την κατάρρευση του χρηματοπιστωτικού συστήματος παγκοσμίως, δημιουργώντας αντίστοιχα πρόβλημα στο εμπόριο αλλά και στη διακίνηση προϊόντων, περιλαμβανομένων και αναγκαίων πρώτων υλών. Πέραν όμως των αιτιών της κρίσης, το αποτέλεσμα παραμένει το ίδιο.

Από την άλλη, σήμερα, πέραν των οικονομιών της Βορείου Αμερικής, της Ευρώπης, αλλά και της Ιαπωνίας, οι οποίες παλαιότερα αντιπροσώπευαν το συντριπτικό ποσοστό της παγκόσμιας βιομηχανικής παραγωγής, υπάρχουν και έχουν εισέλθει δυναμικά στη βιομηχανική παραγωγή



και στην κατανάλωση οι οικονομίες της Βραζιλίας, της Ρωσίας, των Ινδών, της Κίνας, της Αυστραλίας αλλά και των χωρών της στεφάνης του Ειρηνικού.

Δεν περιμένουμε καμία καλύτερευση των αγορών εάν πρώτα δεν ισορροπήσει το παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα. Μολονότι οι κεντρικές τράπεζες αλλά και οι οικονομικά ισχυρότερες κυβερνήσεις έχουν πάρει γενναίες αποφάσεις για τη στήριξη του συστήματος, θα περάσουν αρκετοί μήνες μέχρις ότου επέλθει η ισορροπία. Μέχρι τότε δε βλέπω να υπάρχει καμία διαφοροποίηση από την υπάρχουσα πτώση της αγοράς. Από εκεί και πέρα, δεν πιστεύω κάποιος να είναι σε θέση να προβλέψει πώς θα προχωρήσουν οι αγορές. Αυτό που είναι σίγουρο είναι ότι και θετικά να κινηθούν οι αγορές, οι ρυθμοί ανάπτυξης θα είναι σαφώς χαμηλότεροι από αυτούς που υπήρχαν προ της εμφάνισης της πιστωτικής κρίσης, αλλά πάντως χρειαζόμαστε χρόνο.

Για να αντιμετωπίσει κάποιος την κρίση αυτή, θα έπρεπε να είχε ήδη προετοιμάσει τις κινήσεις του αλλά και την οργάνωσή του. Πλοία υπερήλικα τα οποία συνέχιζαν την εμπορική τους εκμετάλλευση πέραν της αναμενόμενης διάρκειας ζωής των λόγω των υψηλών ναύλων της περασμένης περιόδου, θα πρέπει να αποσυρθούν άμεσα από την ενεργό δράση. Θα πρέπει να συμπυκνωθούν τα έξοδα και πολλές φορές να παρθούν γενναίες επιχειρηματικές αποφάσεις για την υποστήριξη των κεκτημένων.

Ο αείμνηστος Γιώργος Χρήστος Λαιμός, σε επιστολή του το 1957, την εποχή της κρίσης, έγραφε: «Η εξακολούθηση της ευμάρειας και κοινωνικών και επιχειρηματικών θα οδηγούσε εις ανεπανόρθωτα δεινά. Ήτο ευεργέτημα η κρίσις, διότι μας ανεκάλεσε εις την τάξιν. Οι δυσκολίες φρονηματίζουν, η ευμάρεια χανώνει».

Του **Λεωνίδα Δημητριάδη - Ευγενίδη**, Προέδρου Ομίλου Ευγενίδου

1. Κατά τη διάρκεια παλαιότερων κρίσεων, στις δύο προηγούμενες δεκαετίες, η παγκόσμια επιχειρηματική και οικονομική κοινότητα ήταν πιο προετοιμασμένες να τις αντιμετωπίσουν γιατί δεν είχε προηγηθεί η μακρόχρονη περίοδος παγκόσμιας ανάπτυξης, που είχε μόνο μία μικρή κρίση στην αρχή της δεκαετίας μας. Και πάντοτε η επόμενη ημέρα μιας τέτοιας κρίσης ήταν διαφορετική από την προηγούμενη.

Οι αναμενόμενοι στον κλάδο των τακτικών γραμμών είμαστε μαθημένοι σε σοβαρές κρίσεις ακόμη και σε περιόδους δυναμικής παγκόσμιας ανάπτυξης, κυρίως λόγω υπερβάλλουσας προσφοράς tonnage.

Αυτή η κρίση, όμως, πιστεύω ότι μπορεί να εξελιχθεί σε σοβαρότερη σε σύγκριση με εκείνη της δεκαετίας του '80.

2. Η βασική παράμετρος της σημερινής πιστωτικής κρίσης είναι η βαθιά δομική της μορφή, που άπτεται του παγκόσμιου γίγνεσθαι, με την κατάρρευση των δύο κλασικών συστημάτων και την ανάγκη κάτι νέου να προκύψει.

Είναι σημαντικό, οι παγκόσμιοι ηγέτες να αναλάβουν τις ευθύνες τους και με κάθετες δομικές ιεραρχίες να οδηγήσουν την παγκόσμια κοινωνία και οικονομία σε μια σωστά οριοθετημένη ανάκαμψη.

Δεν θα ξαναδούμε όμως τους αριθμούς των τελευταίων χρόνων, και αυτοί που είναι σε θέση να το διαχειριστούν σωστά θα είναι σε καλύτερη μοίρα. Μεγάλο ρόλο θα παίξει η ορθολογική και αντικειμενική διαχείριση του προβλήματος κι από το παγκόσμιο τραπεζικό σύστημα.

3. Δύσκολο να το προβλέψει κάποιος. Γεγονός όμως είναι ότι θα υπάρξει μια «τιμωρία» της υπερβολής και επιβράβευση της σοβαρότητας, εφ' όσον βεβαίως, όπως είπαμε και πριν, οι έχοντες τις τύχες της παγκόσμιας πολιτικής και οικονομίας αποκωδικοποιήσουν τα μηνύματα της κρίσης σωστά και προβούν στις σωστές ενέργειες, αλλά η αντιμετώπιση χρειάζεται «ολιστική» τοποθέτηση και όχι κατακερματισμό.

4. Εγκράτεια, οικονομία και επαγρύπνηση για τυχόν ευκαιρίες που θα προκύψουν, αλλά σε απώτερο ορίζοντα.



Του **Αντώνη Παπαδημητρίου**

**Προέδρου διοικητικού συμβουλίου
του Κοινοφελούς Ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης**



1. Θυμάμαι πολύ καθαρά την κρίση του 1975, όταν πέθανε ο αείμνηστος Αριστοτέλης Ωνάσης και έμεινε ο όμιλος με παραγγελίες αρκετών VLCC. Τότε αποφασίστηκε η ακύρωση κάποιων παραγγελιών μετά από πολλές συζητήσεις και αγωνίες. Θυμάμαι επίσης τις ντάνες τα πλοία στην Ελευσίνα το '78 - '80, όταν κατέβαινα για τη θητεία μου στο Πολεμικό Ναυτικό. Φοβάμαι πως θα τις ξαναδούμε γεμάτες.

2. Η σημερινή κρίση δεν είναι μόνο πιστωτική. Είναι δομική γιατί καταλαμβάνει όλους τους τομείς και τις οικονομικές δραστηριότητες. Ποτέ δεν πίστεψα αυτούς που, αφού έψελναν τα εγκώμια του globalization, μετά προσπαθούσαν να μας πείσουν για το decoupling. Η θεμελιώδης αιτία της κρίσης έγκειται, κατά τη γνώμη μου, στο γεγονός ότι οι δομές ελέγχου της οικονομικής δραστηριότητας εν γένει υστέρησαν θεσμικά από την εξυπνάδα και ευρηματικότητα των νέων μορφών οικονομικής δραστηριότητας.

Η κρίση στη ναυτιλία όμως δεν εξαρτάται μόνο από την ανάκαμψη της

ζήτησης των μεταφορικών υπηρεσιών, που θα επέλθει με την ανάκαμψη της πραγματικής οικονομίας αργά ή γρήγορα. Εξαρτάται και από την υπερπροσφορά πλοίων, η οποία θα επιδεινωθεί τα επόμενα δύο έτη, ακόμα και αν ακυρωθεί σημαντικός αριθμός παραγγελιών.

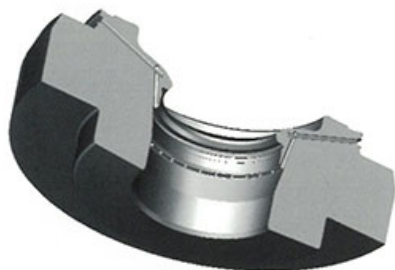
3. Η κρίση θα οδηγήσει στην εκκαθάριση των ασθενέστερων και στην επικράτηση των ισχυρότερων. Αυτό που δε σε σκοτώνει σε δυναμώνει.

4. Στον όμιλό μας είχαμε από καιρό προβληματιστεί για νέες αγορές. Δεν τις κάναμε, και χάσαμε ένα μέρος από την ανάπτυξη, γιατί επικράτησε η άποψη πως οι νέες επενδύσεις δε δικαιολογούνταν τότε επιχειρηματικά. Σήμερα συνεχίζουμε να έχουμε την ίδια άποψη. Όταν κρίνουμε ότι οι τιμές των πλοίων και οι συνθήκες της αγοράς δικαιολογούν την επένδυση, θα επανέλθουμε στην αγορά. Μέχρι τότε κάνουμε υπομονή, αφού και υπό τις παρούσες συνθήκες έχουμε θετικές χρηματορροές και ισχυρό ισολογισμό.

KIMI S.A.

Rebuilding Services

H 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.



✓ PISTON 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-

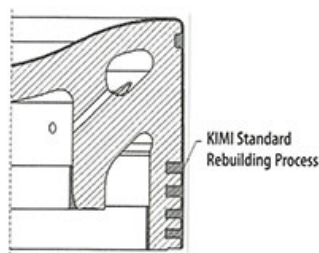
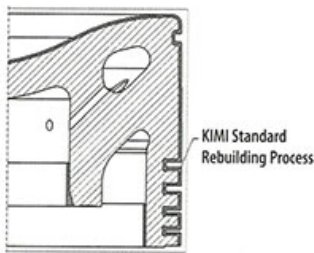
cedure, it is important that the exact material be correctly identified. The welding procedures used by KIMI SA include careful identification, in our certified laboratory, of material composition before rebuilding begins. Rebuilding procedures include the building up and re-profiling of the combustion 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 S.A.
ENERGETIC PARTNERSHIP

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

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



Του **καπετάν Παναγιώτη Ν. Τσάκου**
Ιδρυτή Ομίλου Τσάκου

Η παρούσα κρίση στη ναυτιλία, που είναι συνέπεια της εκδηλωθείσας -θα έλεγα της αποκαλυφθείσας- διεθνούς πιστωτικής και γενικότερα οικονομικής κρίσης, έχει χαρακτηριστικά που διαφέρουν ουσιωδώς από εκείνα των προηγούμενων ναυτιλιακών κρίσεων και κυρίως εκείνης της 10ετίας του '80, που υπήρξε ίσως και η περισσότερο μακροχρόνια.

Η παρούσα κρίση ενέσκηψε απρόβλεπτα και αιφνίδια ως κεραυνός εν αιθρία και με απροσδόκητα μεγάλη οξύτητα, τουλάχιστον όσον αφορά στα πλοία α ξηρού φορτίου.

Αντίθετα, η κρίση του '80 είχε βραδεία εξέλιξη. Εξάλλου, η κρίση του '80 ακολουθούσε μια χρονική περίοδο απλά ικανοποιητικής αγοράς, ενώ η σημερινή κρίση φθάνει έπειτα από μια αρκετά μεγάλη περίοδο πρωτοφανούς εύρωστης αγοράς.

Τούτο εκ πρώτης όψεως φαίνεται να εντάσσεται στα υπέρ της παρούσης κρίσεως.

Εν τούτοις, η υπέρμετρη αισιοδοξία που προκάλεσε αυτή ακριβώς η μακροχρόνια ισχυρή αγορά ώθησε τους πλοιοκτήτες στην αλόγιστη αγορά ή παραγγελία ακριβών πλοίων και τους «φόρτωσε» με δυσβάσταχτα δανειακά βάρη, που καλούνται σήμερα να αποπληρώσουν εν μέσω κρίσεως.

Αντίθετα, η σύνθεση του παγκόσμιου στόλου στη 10ετία του '80 περιελάμβανε σε μεγάλο βαθμό παλαιότερα και πολύ μικρότερης αξίας πλοία σε σύγκριση με τα σημερινά, και συνεπώς οι δανειακές υποχρεώσεις ήταν πολύ μικρότερες.

Ωστόσο, αν η παρούσα κρίση αποτελεί μια παρένθεση σύντομης χρονικής διάρκειας, θεωρώ ότι μπορεί να έχει και ευεργετικά αποτελέσματα.

Αναφέρομαι στην πραγματοποιηθείσα ήδη ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του διεθνούς στόλου, που ενδέχεται να συνεχιστεί και ενταθεί με τη σφόδρα πιθανολογούμενη διάλυση ή καθ' οιονδήποτε τρόπον απομάκρυνση των παλαιών πλοίων με ευεργετικές συνέπειες για την ασφάλεια και το θαλάσσιο περιβάλλον.

Πάντως, ειλικρινά δε γνωρίζω πόσο παρήγορη για όλους μας μπορεί να είναι αυτή η εκδοχή.

Από την πλευρά μας τηρούμε ψυχραιμία και στάση αναμονής, μελετώντας μέτρα αντιμετώπισης της κρίσης δεδομένου ότι η σύνθεση του στόλου μας, που υπερτερούν τα Δ/Ξ, μάς προσφέρει αυτήν την, υπό τις παρούσες συνθήκες, πολυτέλεια.

Όσον αφορά, τέλος, τα ερωτήματά σας σχετικά με τη διεθνή πιστωτική κρίση, θα ήταν παράτολμο να εκφέρω άποψη εγώ, ο μη ειδικός, όταν σημαντικοί διεθνείς ειδικοί οικονομικοί αναλυτές αποφεύγουν ή διατυπώνουν αντικρουόμενες απόψεις.

Το μόνο για το οποίο είμαι βέβαιος είναι ότι η ελληνική ναυτιλία, όσο την αφορά, έχει τις απαιτούμενες δυνάμεις να ξεπεράσει και αυτήν την κρίση όπως τόσες άλλες, με μικρότερες ή μεγαλύτερες απώλειες.

Ας ελπίσουμε πως αυτή η οδυνηρή εμπειρία, προστιθέμενη σε ανάλογες εμπειρίες του παρελθόντος, θα μας αποτρέψει στο μέλλον από ενέργειες που θέτουν σε κίνδυνο τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις αλλά και την ισορροπία στο ναυτιλιακό χώρο γενικότερα.

Είχα κατά την κρίση του '80 διατυπώσει την άποψη πως η αγορά θα ανακάμψει, αλλά ότι η άνηση το Boom ανήκει οριστικά στο παρελθόν, και προσδοκούσα μια κερδοφόρο ναυτιλιακή επιχείρηση όχι υπό τη μορφή αποδόσεως πακτωλού χρημάτων αλλά υπό τη μορφή μιας υγιούς επιχείρησης, που καταλείπει λογικό επιχειρηματικό κέρδος, όμως συνεπάγεται και λογικό επαγγελματικό κίνδυνο αντίστοιχα με ό,τι συμβαίνει στις υγιείς χερσαίες επιχειρήσεις.

Οι προβλέψεις μας εκείνες επαληθεύτηκαν για περίπου 2 δεκαετίες.

Την κρίση διαδέχτηκε μια κατάσταση ομαλή σύμφωνα με τις προσδοκίες μας, αλλά τα τελευταία χρόνια ήρθε ξαφνικά και το Boom και ο λογικός επιχειρηματικός κίνδυνος ξεχάστηκε, με συνέπεια να φορτώσουμε την αγορά με πλοία που δε χρειάζονται και κατ' ακολουθία να ακυρώσουμε από μόνοι μας τις ευεργετικές συνέπειες της άνησης και στην ουσία να δημιουργήσουμε ή και να συμβάλουμε στην κρίση.

Για να επανέλθω, όμως, στην αισιόδοξη σκέψη που διατύπωσα για την ελληνική ναυτιλία και τις δυνάμεις της, πιστεύω ότι όσο απροσδόκητη, υπερβολική, σχεδόν ανώμαλη ήταν η άνηση ναύλων των πρόσφατων χρόνων, τόσο ανώμαλη και ψεύτικη μπορεί να φαντάζει και η τωρινή κατρακύλα τους όταν μια μέρα -ελπίζω σύντομα- αποκατασταθεί η ισορροπία στο χρηματοπιστωτικό τομέα και στον τομέα της Οικονομίας γενικότερα.

Άλλο πράγμα η φρόνηση και άλλο η απογοήτευση και απαισιοδοξία. Μέρους που έρχονται, ας φέρουν λίγο άνεμο αισιοδοξίας.

Προετοιμαζόμενοι για τα δύσκολα, ας ελπίζουμε περιμένοντας τα καλά.



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





Του **Γεωργίου Σαρρή**,
Προέδρου Enterprises Shipping & Trading S.A.

Τα σενάρια των κρίσεων στη ναυτιλία

Η κρίση στην παραδοσιακή ναυτιλία όπως εμείς τη γνωρίζαμε μέχρι πρόσφατα είχε συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Το σύνθετο ήταν 4 χρόνια κρίσης και 4 χρόνια ανάκαμψης και όλοι ήμασταν προετοιμασμένοι, άλλοι περισσότερο και άλλοι λιγότερο ν' αντιμετωπίσουμε τις καταστάσεις. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, και ενώ όλοι περιμέναμε να δούμε το ίδιο σενάριο τα τελευταία χρόνια, η ναυτιλία μάς εξέπληξε. Είδαμε απίστευτα πράγματα και καταστάσεις και ίσως πολλοί πιστέψαμε ότι ξεφύγαμε απ' το συνηθισμένο αυτό φαινόμενο. Το κλίμα ευφορίας και τα πρωτοφανή κέρδη παρέσυραν τους περισσότερους από μας σ' ένα αμόκ επενδύσεων. Πιστέψαμε τόσο πολύ σ' αυτή την οικονομική ευφορία που αφήσαμε την κατάσταση να ξεφύγει πλήρως από τα χέρια μας, με αποτέλεσμα το ίδιο το σύστημα ν' αντιδράσει βίαια και να μας φέρει στη σημερινή κατάσταση, δηλαδή υπό το μηδέν.

Η σημερινή κρίση, όπως και οι προηγούμενες μεγάλες κρίσεις της ναυτιλίας, χαρακτηρίζεται από μια συγκεκριμένη ακολουθία. Αρχικά, αρχίζει μια ισχυρή οικονομική ανάπτυξη, που μεταξύ άλλων ευνοεί την εκτεταμένη ανάπτυξη του ποντοπόρου εμπορίου. Αυτό δημιουργεί μεγάλη ζήτηση για πλοία και συνεπώς παρατηρείται σημαντική άνοδος των ναύλων. Η παγκό-



σμια ευημερία δίνει στις τράπεζες και σ' άλλα χρηματοοικονομικά ιδρύματα την ευχέρεια να αυξήσουν το δανεισμό τους στη ναυτιλία κυρίως για νέες κατασκευές. Όταν τελικώς επέλθει μια οικονομική επιβράδυνση, σε συνδυασμό με την παράδοση πληθώρας νεότευκτων, δημιουργείται μια υπερπροσφορά πλοίων για λιγότερα πλέον φορτία το οποίο και οδηγεί τη ναυτιλία σε ύφεση. Στη σημερινή κατάσταση, βεβαίως, αυτό επιδεινώθηκε λόγω της υπάρχουσας χρηματοπιστωτικής κρίσης.

Παρότι οι παγκόσμιες χρηματοοικονομικές αγορές έχουν σημαντικό αντίκτυπο και στη ναυτιλία, οι τωρινές επιπτώσεις αυτού του φαινομένου είναι άκρως υπερβολικές και μη ρεαλιστικές. Η αγορά υπερ-διόρθωσε προς τα κάτω ως αποτέλεσμα της διατραπεζικής δυσπιστίας και καχυποψίας καθώς και της παντελούς έλλειψης εμπιστοσύνης στις χρηματοοικονομικές αγορές, οι οποίες σε καμία περίπτωση δεν αντικατοπτρίζουν τα θεμελιώδη στοιχεία της υπάρχουσας αγοράς. Με άλλα λόγια, οι μη ναυτιλιακές συνθήκες, όπως η παύση της εμπορικής χρηματοδότησης, είναι αυτές που αποτρέπουν την ανάδειξη της πραγματικής ναυλαγοράς. Αυτό εξηγεί και το φαινόμενο της απότομης κατάρρευσης του δείκτη BDI από τις 11.793 μονάδες που ήταν στις 20 Μαΐου στις 824 μονάδες στις 21 Νοεμβρίου.

Παρόμοιες κρίσεις έχει αντιμετωπίσει η ναυτιλία το 1949, το 1958, το 1962, το 1971 και φυσικά στις αρχές της δεκαετίας του 1980. Τώρα το σενάριο μιας παρόμοιας κρίσης πλανάται και πάλι στο χώρο της ναυτιλίας, όπου σε πολλές ναυτιλιακές εταιρείες αρχίζουν να θεωρούν σαν εναλλακτική λύση τον παροπλισμό των πλοίων τους ή προβαίνουν νωρίτερα σε προγραμματισμένες επισκευές των πλοίων τους. Στις αρχές της δεκαετίας του 1980, η κρίση της παγκόσμιας οικονομίας είχε άμεση αντανάκλαση στην ύφεση της παγκόσμιας ναυτιλίας. Το 1983 μάλιστα, ο αριθμός των παροπλισμένων πλοίων στην Ελλάδα είχε φτάσει τα 764, εκ των οποίων τα 435 βρίσκονταν στο κόλπο της Ελευσίνας - μια εικόνα ιδιαίτερα απογοητευτική για τους ανθρώπους της ναυτιλίας που την έζησαν από κοντά.

Η ειδοποιός διαφορά με τις προηγούμενες ναυτιλιακές κρίσεις είναι η άνευ προηγουμένου σφοδρότητα και ταχύτητα που επήλθε αυτή η πτώση και η

οποία δεν άφησε κανένα περιθώριο αντίδρασης στους εφοπλιστές, σε αντίθεση με το παρελθόν οπότε υπήρχε μια σταδιακή επιβράδυνση και οι εφοπλιστές είχαν το χρόνο να προετοιμαστούν αναλόγως.

Άλλοι σημαντικοί παράγοντες που διαφέρουν από τις κρίσεις του παρελθόντος είναι οι εξής:

- Τα λειτουργικά έξοδα (OPEX) ενός πλοίου είναι σήμερα κατά πολύ ενισχυμένα, λόγω των υψηλών μισθών των πληρωμάτων, του κόστους υλικών και προμηθειών, των αυστηρότερων απαιτήσεων ποιότητας, των υποκειμένων κανόνων και κανονισμών, όπως επίσης και των δαπανών που έχουν ενσωματωθεί πλέον στη διαχείριση του πλοίου και αφορούν τα ISM και ISPS.
- Η άμεση και μεγάλη ροή πληροφοριών.
- Η τεράστια αγορά FFAs, η οποία υπερκερά την πραγματική αγορά και δημιουργεί λάθος προοπτικές για τη ναυλαγορά.
- Ότι σήμερα επικρατούν διαφορετικά οικονομικά στοιχεία. Οι χρηματοοικονομικές αγορές είναι παγκοσμιοποιημένες και αλληλένδετες. Επίσης, η παγκόσμια οικονομία και το εμπόριο δε διέπονται από ανεπτυγμένες χώρες αλλά εξαρτώνται από τις αναπτυσσόμενες όπως Κίνα, Ινδία, Ρωσία, Βραζιλία κ.ά.
- Οι εισηγμένες εταιρείες στο χρηματιστήριο.
- Ο υπερβολικός αριθμός νέων παραγγελιών σε ναυπηγεία τα οποία είναι αμφιβόλου ποιότητας και αξιοπιστίας.

Η σημερινή κατάρρευση της ναυλαγοράς επήλθε κυρίως λόγω της δικής μας αδυναμίας να ελέγξουμε την οικονομία σε λογικά και πραγματικά όρια, αναγκάζοντας έτσι το σύστημα να αυτοδιορθωθεί.

Γενικότερα, στη ναυτιλιακή αγορά σήμερα επικρατεί φόβος ύστερα από την κρίση που έχει επέλθει στο διεθνές τραπεζικό σύστημα, με το οποίο η ναυτιλία είναι άμεσα συνυφασμένη είτε με τις εγγυητικές επιστολές (letter of credits) είτε με τις χρηματοδοτήσεις δανείων που συνήθως υπάρχουν σε κάθε πλοίο.

Στην παρούσα φάση θα πρέπει να διατηρηθεί ψυχραιμία, πράγμα δύσκολο λαμβάνοντας υπόψη την έλλειψη χρήματος αλλά και εμπιστοσύνης ανάμεσα στον ίδιο το ναυτιλιακό κλάδο, καθώς και των τραπεζών, που δυσκολεύονται να βρουν πιστώσεις για να χρηματοδοτήσουν τις κινήσεις τους.

Σίγουρα πάντως δεν μπορεί να αμφισβητηθεί το γεγονός πως διανύθηκε μια χρυσή εποχή, ιδιαίτερα τα τελευταία δύο χρόνια, όπου τα πλοία ναυλώνονταν έναντι αστρονομικών ποσών, πράγμα που επέφερε οικονομική ευρωστία στη ναυτιλία και θα επιτρέψει στις ναυτιλιακές εταιρείες να αντιμετωπίσουν αρχικά την οικονομική κρίση.

Η άποψή μου είναι ότι η αγορά θ' ανακάμψει ελαφρώς στους επόμενους 6 μήνες, με το δείκτη BDI να φτάνει γύρω στις 2.000 μονάδες και μετά περίπου έναν χρόνο θα δούμε μια απότομη άνοδο της αγοράς, με το δείκτη να φτάνει στις 4.000 με 5.000 μονάδες και η οποία θα παραμείνει εκεί για αρκετό χρονικό διάστημα. Αυτό θα είναι απόρροια της σταδιακής ανόδου του εμπορίου, της αύξησης του αριθμού των παλαιότερων πλοίων που θα οδηγηθούν προς διάλυση και περίπου του 40% των υπαρχουσών παραγγελιών που θ' ακυρωθούν, αλλά περισσότερο απ' όλα στην αλλαγή της συμπεριφοράς των τραπεζών.

Πιστεύω ότι σύντομα θα ζήσουμε πολύ ιδιαίτερες στιγμές στη ναυτιλία, όπου θα επικρατεί ένα οξύμωρο σχήμα, με την αγορά να είναι ταυτόχρονα καλή, μέτρια και κακή. Η ναυλαγορά, δηλαδή, θα είναι διαφορετική για τον καθέναν, ανάλογα με το χρόνο και τις συνθήκες που επέλεξε για να μπει σ' αυτόν τον τρελό χορό των εκατομμυρίων που ζήσαμε τους τελευταίους μήνες.

Παραμένει πάντως γεγονός ότι η εποχή που διανύουμε είναι αρκετά δύσκολη και για ορισμένους θα αποδειχθεί εφιαλτική. Για κάποιους άλλους, που έχουν πορευτεί μέχρι στιγμής με σύνεση και διορατικότητα, είναι πιθανόν να αποτελέσει ευκαιρία για περαιτέρω ανάπτυξη. Ας θυμηθούμε ότι αντίστοιχα στη δεκαετία του '80 και ενώ παγκοσμίως υπήρξε μείωση της παγκόσμιας χωρητικότητας των πετρελαιοφόρων, οι Έλληνες εφοπλιστές δεν ακολούθησαν αυτή την τάση. Αντιθέτως, επωφελήθηκαν από τις εξελίξεις και αύξησαν τη συνολική χωρητικότητα των δεξαμενόπλοιων που διηύθυναν και διπλασίασαν σχεδόν τη συμμετοχή τους στον παγκόσμιο στόλο δεξαμενόπλοιων, και έτσι αποτέλεσαν την ισχυρότερη ομάδα πλοιοκτητών πετρελαιοφόρων στον κόσμο.

Η EST S.A., τριάντα τέσσερα χρόνια μετά την ίδρυσή της, έχει αντιμετωπίσει δυσκολίες και αντίστοιχες κρίσεις στο παρελθόν. Αυτό μας έχει κάνει πιο έμπειρους και πιο δυνατούς και κάθε τέτοια δυσκολία την αντιμετωπίζουμε σαν μια καινούργια πρόκληση. Βέβαια, στην προκειμένη περίπτωση, παρόλο που πιστεύουμε ότι κινηθήκαμε τα τελευταία αυτά χρόνια της οικονομικής ευφορίας με σύνεση και προνοητικότητα, χωρίς να υπερεκτιμήσουμε τις δυνατότητές μας και προβαίνοντας σε μη αλαζονικά ανοίγματα αλλά σε σωστές αγορές και παραγγελίες στο σωστό χρόνο, δεν εφραυχάζουμε και σφάως αναρωτιόμαστε πόσο θα κρατήσει η κρίση. Θέλουμε όμως να πιστεύουμε ότι η εταιρεία μας -όπως και άλλες ελληνικές εταιρείες που γνωρίζουν αντίστοιχα καλά το χώρο της ναυτιλίας- θα αναζητήσουμε μέσα από την κρίση τις καταλληλότερες λύσεις προκειμένου να κερδίσουμε χρόνο και ίσως να κάνουμε για μια φορά ακόμα την υπέρβαση, εκμεταλλευόμενοι ευκαιρίες που τυχόν μπορούν να μας παρουσιαστούν.

Η χρηματοπιστωτική κρίση συζητείται στην **Ολομέλεια του Στρασβούργου**

Τι μπορούν, όμως, να προτείνουν και τα ευρωπαϊκά όργανα για τον πολίτη της Γηραιάς Ηπείρου;

Η χρηματοπιστωτική κρίση βρέθηκε στο επίκεντρο μιας πολυήμερης συζήτησης που πραγματοποιήθηκε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υπό το φως της πρόσφατης συνόδου κορυφής (G20) στην Ουάσιγκτον. Αρκετοί αιρετοί τόνισαν την ανάγκη αναδιάρθρωσης των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων αλλά και ενθάρρυνσης του δανεισμού των μικρομεσαίων επιχειρήσεων προκειμένου αυτές να μπορέσουν να ανακάμψουν. Τόσο οι εκπρόσωποι του Συμβουλίου Υπουργών, όμως, όσο και (κυρίως) η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παραμένουν ανήσυχoi για το άμεσο μέλλον.

Ο Γάλλος υπουργός Jean-Pierre Jouyet, εκ μέρους του Συμβουλίου Υπουργών στο Στρασβούργο, αναφέρθηκε, μάλλον με τη γνωστή πολιτική υπερβολή, στην αρχή της πολύωρης συζήτησης στη «χειρότερη χρηματοοικονομική κρίση που πλήττει τη διεθνή κοινότητα από το 1929». Η κρίση αυτή ενδέχεται, για το Γάλλο πολιτικό, να έχει «αρνητικές συνέπειες για τη χρηματοδότηση των νοικοκυριών και των επιχειρήσεων» και να οδηγήσει σε μια «μηδενική οικονομική ανάπτυξη για το 2009».

Αφού παράλληλα χαιρέτισε ως επιτυχία τη διάσκεψη κορυφής της Ουάσιγκτον, ο εκπρόσωπος της γαλλικής προεδρίας τόνισε απέναντι από τους ενθαρρυντικά πολυάριθμους εκπροσώπους της Επιτροπής αλλά και τους ευρωβουλευτές ότι η θετική αυτή εξέλιξη οφείλεται στην ενιαία και, επομένως, ισχυρή φωνή της Ε.Ε. Παράλληλα, εξέφρασε την πεποίθηση πως η τσεχική προεδρία, που αρχίζει τη θητεία της τον Ιανουάριο, σε συνεργασία με τους σημαντικότερους εταίρους της Ε.Ε., θα συνεχίσει τις προσπάθειες που δρομολόγησε η γαλλική κυβέρνηση με στόχο την αντιμετώπιση της κρίσης εντός και εκτός της Ευρώπης.

Ο πρόεδρος Jose Manuel Barroso, παρουσία σχεδόν του συνόλου των μελών της Επιτροπής όπου ηγείται, δήλωσε ότι η Ε.Ε. διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για την αντιμετώπιση της χρηματοπιστωτικής κρίσης, γιατί είναι για

πρώτη φορά τόσο ενωμένη σε διεθνές επίπεδο. Κατά την άποψη του μάλλον συντηρητικού Πορτογάλου πολιτικού, η κρίση κατέστησε σαφή την ορθότητα του ευρωπαϊκού οικονομικού μοντέλου, που βασίζεται «στις αρχές της οικονομίας της αγοράς, αλλά και μιας κοινωνικής οικονομίας της αγοράς».

Στη συνέχεια ο κ. Barroso αναφέρθηκε στις προτεραιότητες της Επιτροπής για το 2009. Αυτές διαρθρώνονται γύρω από 4 πυλώνες.

Στον τομέα της ανάπτυξης και της απασχόλησης, η Επιτροπή θα επικεντρωθεί στην οικονομική μεταρρύθμιση με στόχο να βοηθήσει την Ευρώπη να αντιμετωπίσει την οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση. Επιπλέον, θα υποβληθούν προτάσεις στον τομέα των χρηματοπιστωτικών αγορών και της χρηματοπιστωτικής εποπτείας.

Στον τομέα της κλιματικής αλλαγής και της αειφόρου Ευρώπης, η βασική πρόκληση θα είναι η επίτευξη συμφωνίας κατά τη σύσκεψη κορυφής της Κοπεγχάγης. Σε αυτό το σημείο ο Έλληνας επίτροπος Σταύρος Δήμας θα αντιμετωπίσει πολυποικίλες προκλήσεις όσο κυρίως αντιδράσεις και δυστοκίες από τη διεθνή οικογένεια.

Όσον αφορά τους πολίτες, η δράση της Επιτροπής θα συμπεριλαμβάνει ειδικά μέτρα προκειμένου να υποστηριχθούν ως καταναλωτές και να δοθεί μια νέα σημαντική κατεύθυνση στις πολιτικές του τομέα της ελευθερίας, της ασφάλειας και της δικαιοσύνης. Στο συγκεκριμένο τομέα, θα ενθαρρυνθεί ιδιαίτερα η καταπολέμηση της τρομοκρατίας και του οργανωμένου εγκλήματος.

Τέλος, σε διεθνές επίπεδο, η Επιτροπή καλείται να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις σχετικά με την ενίσχυση της ανοικοδόμησης της Γεωργίας και τις προσπάθειες προσαρμογής των διατλαντικών σχέσεων στη νέα διοίκηση. Πρέπει να σημειωθεί ότι η διεύρυνση, η πολιτική γειτονίας και το παγκόσμιο εμπόριο θα συνεχίσουν να αποτελούν βασικές προτεραιότητες. Στο πλαίσιο του παγκόσμιου ε-



μπορίου η ευρωπαϊκή ναυτιλία καλείται να διαδραματίσει έναν πιλοτικό ρόλο.

Στις τοποθετήσεις τους οι ευρωβουλευτές ήταν σαφείς και εξέφρασαν την πολυσυλλεκτική άποψη του σώματος. Για τον Joseph Daul, από το Ευρωπαϊκό Λαϊκό Κόμμα, η παρούσα κρίση «δε συνιστά την ήττα του καπιταλισμού» αλλά καθιστά σαφή την ανεπάρκεια των κανόνων που αυτή τη στιγμή διέπουν το διεθνές χρηματοπιστωτικό σύστημα και ιδιαίτερα το αμερικανικό. Τόσο ο ίδιος όσο και η πολιτική του ομάδα θεω-

ρούν ότι «κατά την αντιμετώπιση της κρίσης θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην κατάσταση των εργαζομένων και των μικρομεσαίων επιχειρήσεων». Τέλος, ο Γάλλος πολιτικός επαινέσε την προεδρία της χώρας του διότι «πέτυχε να κάνει γνωστή τη φωνή της Ε.Ε.».

Ο σοσιαλιστής Martin Schulz υπογράμμισε την ανάγκη άμεσης λήψης μέτρων για την αντιμετώπιση της κρίσης. Επιπλέον, επέκρινε ένα μεγάλο μέρος των τραπεζιτών, που δεν έχουν αλλάξει τον τρόπο συμπεριφοράς τους «παρότι τσέπωσαν δημόσιο χρήμα». Τους σύγκρινε μάλιστα με τζογαδόρους

που, αφού χάσουν τα λεφτά τους στο καζίνο, συνεχίζουν να παίζουν σα να μη συνέβη τίποτα. Ο Γερμανός ευρωβουλευτής κάλεσε ακόμη τους συναδέλφους του να αναλογιστούν την ευθύνη που έχουν έναντι των απλών φορολογουμένων, οι οποίοι με τα χρήματά τους «πληρώνουν τα σπασμένα». Ο Βρετανός φιλελεύθερος Graham Watson χαιρέτισε αρχικά το σχέδιο ρύθμισης, εποπτείας και διαφάνειας των χρηματοπιστωτικών φορέων και των μεγάλων επιχειρήσεων που προωθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

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

Από την Παρασκευή 19 Δεκεμβρίου μέχρι τη Δευτέρα 5 Ιανουαρίου.

Σημειώστε αυτές τις ημερομηνίες. Από τις 18:00 GMT την Παρασκευή 19 Δεκεμβρίου μέχρι τις 06:00 GMT τη Δευτέρα 5 Ιανουαρίου, μπορείτε να γιορτάσετε τα Χριστούγεννα και το Νέο Έτος με την οικογένεια και τους φίλους σας. Με κλήσεις χαμηλού κόστους 24 ώρες το εικοσιτετράωρο. Χάρη στην υπηρεσία Super Quiet Time της Inmarsat. Καλέστε τους αγαπημένους σας. Μάθετε τα νέα στόμων με τα οποία δεν έχετε επικοινωνήσει εδώ και καιρό. Όσο συχνά και για όση ώρα επιθυμείτε. Inmarsat. Θέτει το πρότυπο στις ναυτικές επικοινωνίες.

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

The mobile satellite company™

inmarsat

Ενδιαφέρον παρουσίασαν οι θέσεις του Brian Crowley

από την Ένωση για την Ευρώπη των Εθνών, ο οποίος ζήτησε να κληθούν στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων οι ΗΠΑ, η Κίνα και η Ινδία, προκειμένου να βρεθεί μια κοινή στρατηγική για την αντιμετώπιση της κρίσης. «Ο μεγάλος κίνδυνος», σημείωσε ο Ιρλανδός ευρωβουλευτής, «είναι το γεγονός ότι οι τράπεζες δε δανείζουν χρήματα στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις για να αναπτυχθούν». Ο ίδιος είναι της άποψης πως το κλειδί για την ανάκαμψη είναι οι επενδύσεις στην έρευνα, στην καινοτομία, την παιδεία και την κατάρτιση.

Εξαιρετικό ενδιαφέρον παρουσίασε επίσης η απάντηση που έλαβε ο Έλληνας ευρωβουλευτής Σταύρος Αρναουτάκης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τις ίδιες μέρες ως προς την ανάκαμψη της ευρωπαϊκής οικονομίας μετά το 2010.

ροτερέψει για την Ευρωζώνη το 2009. Σύμφωνα με υπολογισμούς, ο ρυθμός ανάπτυξης της Ε.Ε. δε θα ξεπεράσει το 0,2%, ενώ η ανεργία αναμένεται να ανέλθει στα 7,8%. Η επιτροπή πρόσθεσε επίσης ότι, σύμφωνα με τις ίδιες προβλέψεις, οι περισσότερες οικονομίες της Ε.Ε. θα γνωρίσουν μια βαθμιαία ανάκαμψη το 2010, με ρυθμούς ανάπτυξης να αυξάνονται, φτάνοντας το 1,1% για την Ε.Ε. συνολικά, αλλά με περαιτέρω αύξηση της ανεργίας.

«Η Επιτροπή δεν αμφισβητεί πως οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουμε είναι σημαντικές», τόνισε η κ. Wallstrom, δηλώνοντας ότι η Επιτροπή αναπτύσσει τώρα μια ευρεία στρατηγική που καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο η Ε.Ε. θα αντιμετωπίσει τα επόμενα στάδια της κρίσης και παρουσιάζοντας τους τρεις στόχους αυτής: Τη μεταρρύθμιση της αρχιτεκτονικής του ευρωπαϊκού οικονομικού συστήματος, την εξέταση του αντίκτυπου της κρίσης στην πραγματική οικονομία και το συντονισμό



Η παρούσα κρίση «δε συνιστά την ήττα του καπιταλισμού» αλλά καθιστά σαφή την ανεπάρκεια των κανόνων ΠΟΥ αυτή τη στιγμή διέπουν το διεθνές χρηματοπιστωτικό σύστημα

Με προφορική ερώτησή του ο ευρωβουλευτής του ΠΑΣΟΚ κ. Αρναουτάκης ζήτησε να ενημερωθεί για τις πρωτοβουλίες που θα αναλάβει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με την ενημέρωση των Ευρωπαίων πολιτών για τη χρηματοπιστωτική κρίση αλλά και για τα μέτρα για την αντιμετώπισή της σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Συγκεκριμένα, στην ερώτησή του, έκανε αναφορά σε προηγούμενη θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (Μάρτιος 2008), η οποία για τη χρηματοπιστωτική κρίση είχε δηλώσει ότι ο καλύτερος τρόπος για την αντιμετώπισή της ήταν η συνέχεια των διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και των μακροοικονομικών πολιτικών, τονίζοντας «ότι ο προστατευτισμός δεν είναι η λύση».

Στην απάντησή της, η αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Σουηδή επίτροπος Margot Wallstrom αναφέρθηκε στις προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το φθινόπωρο του 2008, επισημαίνοντας ότι η οικονομική κατάσταση θα χει-

μιας διεθνούς απάντησης στην οικονομική κρίση, υπογραμμίζοντας ταυτόχρονα ότι τα κράτη-μέλη πρέπει να συντονιστούν και να συνεργαστούν όσο το δυνατόν περισσότερο.

Η κ. Wallstrom επισήμανε ότι η Επιτροπή θα προτείνει μια πιο λεπτομερή έκδοση αυτού του στρατηγικού σχεδίου στις 26 Νοεμβρίου, με στόχο το σχεδιασμό μιας σειράς βραχυπρόθεσμων πρωτοβουλιών που θα βοηθήσουν την αντιμετώπιση των δυσμενών επιδράσεων στην ευρύτερη οικονομία, προσαρμόζοντας παράλληλα τα μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα μέτρα στη στρατηγική της Λισαβόνας ώστε να ληφθεί υπόψη και η κρίση σε αυτήν.

«Πρέπει να λάβουμε τα απαραίτητα μέτρα για να στηρίξουμε τη συνολική ζήτηση και να μειώσουμε τις πληθωριστικές πιέσεις ώστε να ενισχύσουμε την αγοραστική δύναμη των οικογενειών» υπογράμμισε η κ. Wallstrom. ©

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



TOMASOS BROTHERS INC.

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



I Του Άλκη Κορρέ*

Όπως λέει και το εξαιρετικό αυτό τραγούδι της Duffy, μιλάμε στην περίπτωση μας για μια πάρα πολύ στενή σχέση μεταξύ τραπεζικού κλάδου και οικονομίας, στην οποία όταν έχει πρόβλημα ο ένας, υποφέρουν και οι δύο.

Αυτός που άρχισε να υποφέρει πρώτος ήταν ο χώρος της χρηματοδότησης, αλλά οι περιπέτειές του κατέληξαν να στραγγαλίζουν το διεθνές εμπόριο, και αυτό με τη σειρά του να καταδικάζει μεγάλα τμήματα της ναυτιλίας σε υποχρεωτική ασιστία διαρκείας με πολλαπλές συνέπειες για τις ναυτιλιακές, τα ναυπηγεία και, εν τέλει, τις ίδιες τις τράπεζες.

Πόσο δύσκολες είναι πλέον οι προσωπικές σχέσεις.

Ας πάρουμε όμως τα πράγματα από την αρχή.

«You've got me begging you for mercy

Why don't you release me!»

Α. Πώς ξεκίνησε η κρίση

Όλοι μας παρακολουθήσαμε για μεγάλο χρονικό διάστημα την κατάρρευση των χρηματιστηρίων σε διεθνή κλίμακα και επειδή αυτό το φαινόμενο κράτησε για μεγάλο χρονικό διάστημα, ο πολύς κόσμος το συνήθισε και κατέληξε να το βλέπει σαν μια ακόμα είδηση στο βραδινό δελτίο ειδήσεων. Αυτά μέχρι την ώρα που άρχισαν στο εξωτερικό οι μαζικές απολύσεις στους διάφορους κλάδους, με πρώτο αυτόν των τραπεζών και των χρηματοπιστωτικών οργανισμών.

Ήδη υπάρχει πληθώρα απόψεων κατά πόσο η φύση και τα αίτια αυτής της κρίσης είναι τα ίδια με την κρίση του 1929. Στα επόμενα χρόνια αναμένεται να εκδοθούν βιβλία που θα εξηγούν λεπτομερώς από πού ξεκίνησε, πώς εξελίχθηκε και πώς κατέληξε. Επί του παρόντος πάντως, όπως και τότε, υπήρξε μια παρατεταμένη περίοδος υπερ-επάρκειας κεφαλαίων, η οποία μέσα σε ένα σχετικά μικρό διάστημα οδήγησε σε κατάρρευση των χρηματαγορών.

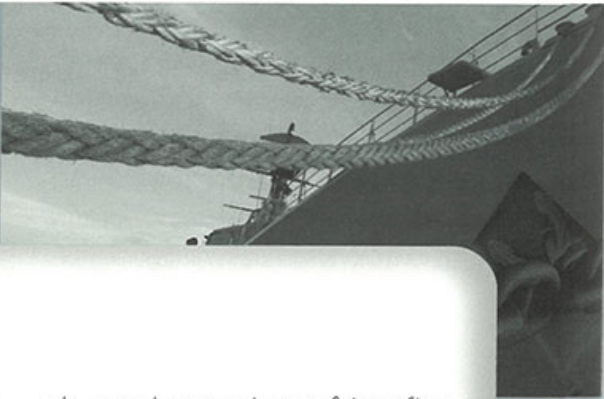
Το κραχ της αμερικανικής οικονομίας το 1929 πέρασε και στις άλλες οικονομίες του κόσμου επηρεάζοντάς τις, άλλοτε περισσότερο και άλλοτε λιγότερο, για ένα ιδιαίτερα μακρύ χρονικό διάστημα. Κατά τον ίδιο τρόπο η σημερινή κρίση ξεκίνησε επίσης στις Ηνωμένες Πολιτείες αλλά λό-

γω της παγκοσμιοποίησης επεκτάθηκε άμεσα σε πολλές άλλες χώρες. Κοινό χαρακτηριστικό των δύο, η μετατροπή ενός εθνικού προβλήματος σε κρίση παγκόσμιου μεγέθους. Είναι όμως πραγματικά έτσι;

Οι περισσότεροι σχολιαστές συμφωνούν πως όλα άρχισαν με την κατάρρευση της αγοράς real estate στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, μετά το σκάσιμο της φούσκας στις τιμές των ακινήτων¹. Λέγεται επίσης ότι η άμεση διάδοση των αρνητικών συνεπειών στις άλλες οικονομίες του πλανήτη σχετίζεται με την αγορά ενυπόθηκων χρηματοοικονομικών προϊόντων στεγαστικής προέλευσης από τις τράπεζες, αλλά και από άλλους οργανισμούς σε άλλες χώρες, τα οποία προσέφεραν εξαιρετικές αποδόσεις και έφεραν πιστοποίηση υψηλής φερεγγυότητας από εξειδικευμένους -αλλά όπως αποδείχθηκε τελικά χαμηλής αξιοπιστίας- οίκους.

Αυτά τα προϊόντα, τα οποία επικράτησε να αποκαλούνται «τοξικά», θέλει η θεωρία να αποτελούν το αίτιο της ύφεσης. Το πρώτο χαρακτηριστικό της σημερινής κρίσης ήταν οι μεγάλων διαστάσεων διαγραφές τέτοιου είδους ομολόγων από τους ισολογισμούς τραπεζοοικονομικών οργανισμών, που είχε ως αποτέλεσμα την κατάρρευση ορισμένων από αυτές. Το βέβαιον

1. Με τον λαϊκό όρο σκάσιμο της φούσκας αναφερόμαστε στην απότομη αντιστροφή της αυξητικής τάσης στις τιμές των ακινήτων.



είναι ότι θα ασχολούμεθα με αυτά τα ομόλογα για πολύ καιρό ακόμα, μια και υπάρχουν σοβαρά προβλήματα αποτίμησης ανάλογα με το βαθμό αξιοπιστίας τους.

Όμως, η συνολική τους αποτίμηση την εποχή έκδοσής τους δε φαίνεται να υπερβαίνει τα 150 δισεκατομμύρια δολάρια, ποσόν μάλλον μικρό σε σχέση με τις χρηματοπιστωτικές απώλειες που στην Ε.Ε. και επί του παρόντος υπολογίζονται σε 20 τρισεκατομμύρια δολάρια...

Αν και όπως είπαμε δεν υπάρχει αμφισβήτηση πως αυτά τα ομόλογα έχουν συμβάλει στη σημερινή κρίση, είναι αμφίβολο ότι αυτά αποτελούν τη μόνη αιτία της. Το παγκόσμιο οικονομικό σύστημα που σχεδιάστηκε για οικονομικά απομονωμένες και ανεξάρτητες εθνικές οικονομίες, οι οποίες όμως σήμερα επιτρέπουν μεγάλων διαστάσεων χρηματικές ροές μεταξύ τους έχοντας καταργήσει κάθε μορφή νομισματικής και δασμολογικής προστασίας, είναι προφανές ότι είναι ανεπαρκές, με αποτέλεσμα να μην εγγυάται την αποτελεσματική απόσβεση κραδασμών από τυχαία, ή άλλα γεγονότα.

Οι διακινητές αυτών των μεγάλων χρηματικών ποσών οι οποίοι δεν υπόκεινται σε κανόνες και πλαισία, έχουν αποτελέσει πονοκέφαλο για τις νομισματικές αρχές πολλών χωρών τα τελευταία περίπου είκοσι χρόνια. Η έλλειψη συμφωνίας σε διεθνές επίπεδο για τη θέσπιση κανόνων και πρακτικών είναι αυτό που σήμερα η διεθνής κοινότητα καλείται να πληρώσει.

Ένας άλλος, σχετικά πρόσφατος, παράγοντας που έχει ασφαλώς επηρεάσει καταστάσεις είναι η τεραστίων διαστάσεων διεθνής αγορά παραγώγων που έχει επιτρέψει τα τελευταία χρόνια εκτεταμένη κερδοσκοπία πάνω στη διαμόρφωση των τιμών

βασικών προϊόντων του διεθνούς εμπορίου. Είναι πολύ νωρίς για να μπορέσει κάποιος να διατυπώσει άποψη αν, και σε ποιο βαθμό, τα δρώμενα στις αγορές παραγώγων έχουν επηρεάσει τις εξελίξεις στις πραγματικές αγορές, αλλά υπάρχουν πολλές ενδείξεις ότι αυτό είναι γεγονός, μη εξαιρουμένης ακόμα και της τιμής του αργού πετρελαίου.

Αν όντως έχουν έτσι τα πράγματα, περαιτέρω ρυθμίσεις στις πραγματικές αγορές χρήματος διεθνώς δε θα είναι επαρκείς για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Θα χρειαστούν κατά τα φαινόμενα αντίστοιχες ρυθμίσεις, θεσμοί και ασφαλιστικές δικλίδες στις αγορές παραγώγων.

Β. Ο φόβος ως αποτιμητής της αξίας των επιχειρήσεων

Αλλάζοντας οπτική γωνία τώρα, η κατάρρευση ενός χρηματοπιστωτικού δείκτη αντανακλά την ταύτιση απόψεων περί επικείμενων εξελίξεων στην οικονομία μεταξύ αυτών που επιθυμούν να πουλήσουν μετοχές και αυτών που θέλουν να αγοράσουν. Ο φόβος παίζει στο συγκεκριμένο χώρο σημαντικό ρόλο. Ο φόβος είναι αυτός που οδηγεί τους πωλητές μετοχών στο να θέλουν να τις ξεφορτωθούν, και ο φόβος είναι πάλι αυτός που λέει στους αγοραστές να μην αγοράσουν, παρά το γεγονός ότι προσφέρονται σε δελεαστικές τιμές.

Υπάρχει συνεπώς μια σύμπτωση φόβων, η οποία - μέσω της χρηματοπιστωτικής αγοράς - έχει ένα δραματικό αποτέλεσμα πάνω στις αξίες μετοχικών τίτλων, οι οποίοι τελικά κατάφεραν να γίνουν αντικείμενο αγοραπωλησίας. Δυστυχώς, αυτές οι χαμηλές αξίες λαμβάνονται ως η τρέχουσα αντικειμενική αξία όλων των άλλων μετοχών της ίδιας εταιρείας - που όμως δεν έγιναν αντικείμενο συναλλα-

γής - με συνέπεια να υπάρχει ραγδαία απαξίωση των εταιρειών, περιλαμβανομένων βέβαια και των τραπεζών.

Η μείωση της κεφαλαιοποίησης των τραπεζών μεταφράζεται άμεσα - ή σε σχετικά μικρό χρονικό διάστημα - σε μείωση των διαθέσιμων κεφαλαίων προς δανειοδότηση, και όπως γνωρίζουμε, σχεδόν οι πάντες αναζητούν δανειακά κεφαλαία από αυτές. Η πτώση στην κεφαλαιοποίηση των τραπεζών διεθνώς υπερβαίνει αυτή τη στιγμή τους προϋπολογισμούς πολλών σημαντικών χωρών μαζί, με αποτέλεσμα να έχει επικρατήσει μια κατάσταση σπάνεως κεφαλαίου στο χώρο της χρηματοδότησης, η οποία επιτείνεται από την απαξίωση των εμποπραγμάτων εγγυήσεων που έχουν παρασχεθεί από τους δανειολήπτες.

Σημειωτέον ότι δεν υπάρχει αυτή τη στιγμή κλάδος που να μην έχει επηρεαστεί με τον ένα ή τον άλλο τρόπο από αυτή την κατάσταση, σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό. Το κόστος δανεισμού επιχειρήσεων κατά τους τελευταίους μήνες από libor συν δύο, έχει ανέβει σε κάποιες περιπτώσεις στο libor συν οκτώ, ενώ τα πράγματα στο χώρο του δανεισμού κυβερνήσεων έχουν εξελιχθεί κατά απρόβλεπτο τρόπο, τυπικά από libor συν ένα, σε ορισμένες ακραίες περιπτώσεις σε libor συν δεκαπέντε.

Αντιλαμβάνεται κανείς τις άμεσες συνέπειες αυτών των εξελίξεων στην αξιοπιστία πολλών κρατών και εν τέλει στην ικανότητά τους να αποφύγουν μια χρεοκοπία στο ορατό μέλλον. Ήδη πέντε χώρες έχουν προσφύγει στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο για έκτακτη βοήθεια και είναι γνωστό ότι και άλλες χώρες βρίσκονται στο στάδιο της διαπραγμάτευσης.

Μέσα σε μια τέτοια κατάσταση άρχισαν να χτυπούν

τα αλάρμ στα κράτη τα οποία γίνονταν δέκτες πάσης μορφής παραπόνων και εκκλήσεων σε βοήθεια από το σύνολο σχεδόν των κλάδων.

Ιδιαίτερες δυσκολίες πληροφορούμαι έχει δημιουργήσει στην Ελλάδα η άρνηση των τραπεζών να συνεχίσουν να προεξοφλούν μεταχρονολογημένες επιταγές από το χώρο του εμπορίου και της μεταποίησης, που από μόνη της ισοδυναμεί με βόμβα στα θεμέλια της χρηματοδότησης χιλιάδων επιχειρήσεων.

Ενόψει μιας ενδεχόμενης περίπτωσης ντόμινο της οικονομίας τους, οι κυβερνήσεις αναζήτησαν τρόπους να ενισχύσουν τη ρευστότητα στην αγορά διαθέτοντας «χρήματα» στις τράπεζες, προσδοκώντας ότι τα χρήματα θα έφθαναν στις επιχειρήσεις. Οι ελπίδες δεν κράτησαν πολύ, διότι απεδείχθη ότι οι τράπεζες έδωσαν προτεραιότητα στις δικές τους εσωτερικές ανάγκες χωρίς να παρέχουν το ζητούμενο στις αγορές.

Αυτή η συμπεριφορά, που έγινε αντικείμενο σκληρής κριτικής από τις κυβερνήσεις, κατά τη γνώμη μας αντανάκλα το μέγεθος του προβλήματος των τραπεζών από τη μια πλευρά, αλλά και τις δυσχέρειες στη λήψη αποφάσεων των διοικητικών τους συμβουλίων υπό τέτοιες συνθήκες προς την κατεύθυνση που θα επιθυμούσαν οι Αρχές.

Αυτό ήταν το ζήτημα που οδήγησε στις Ηνωμένες Πολιτείες τον Πόλσον να αλλάξει γραμμή και να αναζητήσει τρόπους να διοχετεύσει ένα μέρος της ρευστότητας κατευθειάν σε άτομα και επιχειρήσεις παρακάμπτοντας τις τράπεζες.

Αυτή ήταν μια γενναία, αλλά και πρωτοφανής στα χρονικά απόφαση, η οποία όμως είναι στη σωστή κατεύθυνση, μια και πολλοί κλάδοι της πραγματικής οικονομίας εξακολουθούν να βρίσκονται σε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης.

Είναι από την άλλη πλευρά αναπόφευκτο το ερώτημα πόσο αποτελεσματική δύναται υπό τις κρατούσες συνθήκες η αντιμετώπιση των προβλημάτων μέσω των τραπεζών, και αν υπάρχουν ρεαλιστικές εναλλακτικές λύσεις στην παροχή ενισχύσεων από το κράτος στην πραγματική οικονομία. Ό-

λα τα μάτια στρέφονται σ' αυτούς που έχουν αποφασίσει να χειριστούν την κρίση αντί -όπως οι περισσότεροι- να περιορίζονται σε ομφαλοσκοπήσεις και αφορισμούς.

Γ. Άλλο κρίση ρευστότητας και άλλο κρίση στις πιστώσεις

Όλα αυτά συμβαίνουν σε μια περίοδο που παρά την κρίση ρευστότητας δεν υπήρξε αντίστοιχη κρίση στο χώρο των πιστώσεων, τουλάχιστον στην Ε.Ε.

Αυτό πάντως δεν αποκλείεται να συμβεί κάτω από το σημερινό καθεστώς έλλειψης ρευστού. Αντίθετα, σιγοψιθυρίζουν στα φόρουμ και στα γραφεία, ότι είναι θέμα χρόνου να υπάρξει κρίση και εκεί, δηλαδή στα βιομηχανικά, στα εμπορικά, στα ναυτιλιακά, στο λιζίγκ αλλά και στα στεγαστικά, στις κάρτες και στα καταναλωτικά δάνεια.

Ενώ η έλλειψη ρευστού φέρνει δυσκολίες στο εμπόριο και στις συναλλαγές, η πιστωτική κρίση δημιουργεί επισφάλειες και αυτές καταλήγουν υπό μορφή αποσβέσεων ζημιών στους ισολογισμούς των τραπεζών με άμεσες επιπτώσεις σε μερίσματα και βεβαίως στο P/E.

Αν συμβεί κάτι τέτοιο, θεωρείται βέβαιο ότι θα δούμε σοβαρότατες οικονομικές εξελίξεις οι οποίες θα συνοδεύονται από ένα μεγάλο αριθμό απολύσεων και μια γενικευμένη οικονομική καχεξία. Θα δούμε παράλληλα ένα κύμα συγχωνεύσεων στον τραπεζικό χώρο που θα ευνοούνται από τις πολύ χαμηλές μετοχικές τους αξίες, αλλά και θα ενθαρρύνονται από τις Αρχές στην προσπάθειά τους να προφυλάξουν το ευρύ κοινό από τις χειρότερες των επιπτώσεων.

Οι τράπεζες με έκθεση σε κίνδυνο σε χώρες με ασθενές νόμισμα, καθώς και οι μικρές τράπεζες θα είναι ιδιαίτερος εύαλως.

Δ. Επιπτώσεις στη ναυτιλία

Στη ναυτιλία τα πράγματα είναι κάπως διαφορετικά, διότι αυτό που επηρέασε περισσότερο είναι η έλλειψη πιστώσεων για διεθνείς συναλλαγές, απότοκο της έλλειψης εμπιστοσύνης μεταξύ τραπεζών στο διεθνή χώρο. Ως γνωστόν, δε βγαίνουν φορτία

στην αγορά για ναύλωση όταν δε γίνονται αγοραπωλησίες, με αποτέλεσμα τα πλοία να κάθονται.

Για όσους δεν το γνωρίζουν, η έλλειψη απασχόλησης είναι κάτι που σκοτώνει τις ναυτιλιακές εταιρείες και ήδη έχουν περάσει δυόμισι μήνες από τότε που άρχισε η κατάσταση να γίνεται ασφυκτική. Θα είχαμε ήδη θύματα αν δεν είχε προηγηθεί αυτή η εξαιρετική περίοδος υψηλών ναύλων για παρατεταμένο διάστημα, αλλά τελικά δε θα είναι εύκολο να αποφευχθούν απώλειες από το χώρο του ξηρού φορτίου, το χώρο των εισηγμένων και αυτόν των εταιρειών που υπερεπένδυσαν και εισέρχονται σε μια δύσκολη περίοδο χωρίς πολύ ρευστό.

Ήδη έχουν αρχίσει τραπεζικές ανακοινώσεις στον Τύπο οι οποίες προϊδεάζουν εταιρείες που έχουν λάβει δάνεια από αυτές για τις πιθανές συνέπειες αθέτησης όρων των δανειακών συμβολαίων. Πολλές τράπεζες κρατούν στάση αναμονής, με αυστηρές εντολές από τα διοικητικά τους συμβούλια να μην προβαίνουν σε νέες δανειοδοτήσεις μέχρι το τέλος του 2008, και ίσως μέχρι το τέλος του πρώτου τριμήνου του 2009.

Η κατάσταση είναι ρευστή και θεωρείται βέβαιο ότι οδηγούμαστε προς κατευθύνσεις στις οποίες η συμμετοχή τραπεζών σε ναυτιλιακές επενδύσεις θα είναι χαμηλότερη σε ποσοστό της συνολικής επένδυσης και αισθητά πιο ακριβή. Παράλληλα, ο αριθμός των καθαρά επενδυτικών τραπεζών έχει υποστεί μεγάλες απώλειες, ενώ για τις περισσότερες ναυτιλιακές εταιρείες οι χρηματαγορές πρέπει να θεωρούνται κλειστές μέχρι νεωτέρας.

Η ακύρωση πολλών παραγγελιών νέων πλοίων ασφαλώς θα ασκήσει ευεργετική επίδραση στις μελλοντικές ναυλαγορές, αλλά θα δημιουργήσει πολύ δύσκολες καταστάσεις στις βιομηχανίες ναυπηγείων και προμηθευτών κάθε είδους ναυτιλιακού εξοπλισμού σε όλο τον κόσμο. Αντίθετα, οι ιδιαίτερα χαμηλές τιμές στην αγορά σκραπ μπορεί να οδηγήσουν σε καθυστερήσεις στην απόσυρση παλαιών πλοίων, των οποίων οι ιδιοκτήτες θα ελπίζουν σε κάποια βελτίωση.

Δεν πρέπει βέβαια να διαφεύγει την προσοχή μας



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





πως οι πιστωτικοί περιορισμοί που έχουν επιβάλει οι τράπεζες είναι προς πάσα κατεύθυνση και δεν αφορούν αποκλειστικά τη ναυτιλιακή κοινότητα. Πάντως, αυτές οι πρακτικές περιορισμού της έκθεσής τους σε κίνδυνο έχουν συνέπειες, άμεσα ή σε μικρό χρονικό διάστημα, στο διεθνές εμπόριο και κατά επέκταση στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές. Η ζήτηση για ναυλώσεις πλοίων υπήρχε ανέκαθεν και παραμένει μια ζήτηση εξαρτημένη από την ύπαρξη διεθνούς εμπορικής δραστηριότητας, άνευ της οποίας δεν κινείται τίποτα.

Σε αντίθεση με τις εγχώριες εταιρείες, έχουμε πολλές φορές ακούσει ότι οι ναυτιλιακές δεν προσδοκούν τίποτα από πλευράς Πολιτείας.

Ο προϋπολογισμός του ελληνικού κράτους είναι εξάλλου πολύ μικρός για να μπορέσει να προσφέρει βοήθεια στον κλάδο της διεθνούς ναυτιλίας, ο οποίος εξαρτάται από καταστάσεις και γεγονότα εκτός των συνόρων.

Ο μεγαλύτερος φόβος αυτών που ασχολούνται με διεθνείς μεταφορές είναι η άνοδος του προστατευτισμού που συνήθως συνοδεύει τις έκτακτες καταστάσεις, αλλά επί αυτού του θέματος η αρμοδιότητα της ελληνικής Πολιτείας, λόγω Ε.Ε., είναι περιορισμένη. Πάντως, σημαντικές αλλαγές και υπαναχωρήσεις στο πλαίσιο συμφωνιών στο Διεθνή Οργανισμό Εμπορίου δεν πρέπει να αναμένονται, εκτός και αν τα πράγματα λάβουν καταστροφικές διαστάσεις. Με γνώση ότι ο μεγαλύτερος κίνδυνος σ' αυτές τις περιπτώσεις έγκειται στην αδράνεια και στο δισταγμό στη λήψη αποφάσεων, θέτουμε στην κρίση των αναγνώστών μας τέσσερα μέτρα που θεωρούμε ότι θα συμβάλουν στον περιορισμό των επιπτώσεων.

Ε. Τέσσερα μέτρα που θα βοηθήσουν

Πρώτο μέτρο:

Αποκατάσταση της λειτουργίας του διεθνούς εμπορίου.

Η κατακόρυφη μείωση στα φορτία που μπαίνουν στην αγορά ξηρού φορτίου από τις 8.800 μονάδες του σχετικού ναυλοδείκτη, στις 800, δεν αντανά-

κλά την ανισορροπία μεταξύ ζήτησης και προσφοράς θαλάσσιων υπηρεσιών, αλλά τη συστηματική κατάρρευση της διαδικασίας διεθνών συναλλαγών μέσω τραπεζών, οι οποίες πλέον έχουν χάσει την εμπιστοσύνη τους η μία προς την άλλη.

Κατά συνέπεια, όπου έχει υπερ-επείγοντα χαρακτηριστήρα είναι η αποκατάσταση της εμπιστοσύνης η οποία αυτή τη στιγμή απουσιάζει και επηρεάζει, όχι μόνον ένα μεγάλο αριθμό μεσαίων ναυλωτών και αναπτυσσόμενων χωρών, αλλά και το σύνολο σχεδόν του στόλου ξηρού φορτίου.

Ο τρόπος με τον οποίο αυτό δύναται να επιτευχθεί έχει ήδη αναφερθεί στα συμπεράσματα της συνόδου του Διεθνούς Οργανισμού Εμπορίου και είναι η άμεση εμπλοκή εθνικών οργανισμών εγγύησης εξαγωγών στην εξασφάλιση κινδύνων σχετικών με την παροχή εγγυητικών επιστολών από τις τράπεζες, η υποκατάσταση των τραπεζών σ' αυτή τη διαδικασία από αυτούς εφόσον οι τράπεζες δεν επιθυμούν να αναλάβουν δράση.

Δεύτερο μέτρο:

Περιορισμοί στη δράση των Funds.

Τα κάθε είδους και προέλευσης επενδυτικά κεφάλαια μπορούν σήμερα ελεύθερα να αγοράζουν και να πουλούν μετοχές κατά το δοκούν άνευ κανενός περιορισμού με αποτέλεσμα, όπως είδαμε, να υπάρχουν σημαντικές επιπτώσεις επί της κεφαλαιοποίησης εταιρειών, χρηματιστηρίων και κατ' επέκτασιν ολόκληρων οικονομιών.

Τα επενδυτικά κεφάλαια αυτά θα πρέπει να υποχρεωθούν να κινούνται εντός πλαισίων, τα οποία θα εγγυώνται μεν τη δυνατότητα μετακίνησής τους, αλλά θα εξασφαλίζουν πως δε θα υπάρχουν περιθώρια για αποσταθεροποιητικές παρενέργειες στις οικονομίες στις οποίες έχουν κάνει επενδύσεις.

Αν τα κράτη κινηθούν ομαδικά -και η Ε.Ε. μπορεί εδώ να παίξει ένα σημαντικό ρόλο- η δυνατότητα αυτών των κεφαλαίων να «παίξουν» μεταξύ χωρών θα μειωθεί εξαιρετικά και εν τέλει θα αναγκαστούν να συμμορφωθούν.

Τρίτο μέτρο:

Απαγόρευση της κερδοσκοπίας στα Commodities.

Οι αγορές των commodities είναι πραγματικές αγορές, ενώ οι αγορές παραγώγων είναι στην ουσία αγορές στοιχημάτων.

Υπάρχουν πλέον ενδείξεις ότι τα δρώμενα στις μεν έχουν επιπτώσεις στις δε, και αντιτρόφως, με σημαντικές συνέπειες για τα κράτη και τους καταναλωτές διεθνώς.

Για παράδειγμα, όπως εύστοχα παρατήρησε ο καθηγητής Ανδρέας Μερικας προ εβδομάδος, πριν από έξι μήνες η τιμή του πετρελαίου ήταν στα 140 δολάρια, η σημερινή τιμή του δεν ξεπερνά τα 50. Με δεδομένο ότι δεν έχει επέλθει κάποια σοβαρή αλλαγή στο κόστος εξόρυξης, μεταφοράς ή διύλισης, αυτή η διαφορά των 90 δολαρίων θα μπορούσε να αποδοθεί σε φαινόμενα κερδοσκοπίας. Κατά συνέπεια, είτε πρέπει να απαγορευθεί η κερδοσκοπία σε όλα τα βασικά αγαθά του διεθνούς εμπορίου, είτε με κάποιον άλλο τρόπο να εξασφαλιστεί η απομόνωση της πραγματικής αγοράς από την αγορά παραγώγων και κάθε μορφής στοιχημάτων.

Τέταρτο μέτρο:

Αυστηροποίηση των κανόνων συναλλαγής στα χρηματιστήρια.

Κλασική περίπτωση εδώ είναι η ελεύθερη ευχέρεια των επενδυτών να πουλάνε short. Με τον παραπάνω όρο αναφέρεται κανείς στη δυνατότητα που έχει κάποιος επενδυτής να πωλήσει μετοχές προς τρίτους τις οποίες δεν κατέχει κατά το χρόνο της πώλησης.

Ήδη το μέτρο αυτό έχει ληφθεί για περιορισμένο χρονικό διάστημα στις ΗΠΑ και θα ήταν μια καλή ιδέα αν, στο πλαίσιο της αναδιοργάνωσης των ευρωπαϊκών χρηματιστηρίων, θα μπορούσε να υιοθετηθεί σε ολόκληρη την Ε.Ε. ☉

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

PANAMA MARITIME TRAINING SERVICES, INC. GREECE



APPROVED BY PANAMANIAN ADMINISTRATION

**Εγκεκριμένο κέντρο εκπαίδευσης
από το υπουργείο του Παναμά**



**Εκδίδουμε παναμαϊκά
διπλώματα ναυτικών
Issuance of panamanian
crew licenses**



**Using IMO Approved
"TRANSAS" software**



2 Gounari & Akti Posidonos Street, Piraeus 185 31

Tel: +30 210-41.32.881 - +30 210-41.14.146

Fax: +30 210-41.32.987

Mail: info@crewcertification.com

Web: www.crewcertification.com

Persons in Charge: Georgios Raptis, mob: +30 697-59.02.186

Nikos Giamakidis, mob: +30 697-58.61.112



- 1 Personal Survival Techniques
- 2 Fire Prevention and Fire Fighting
- 3 Elementary First Aid
- 4 Personal Safety and Social Responsibilities
- 5 General Tanker Familiarization
- 6 Advanced Oil Tanker
- 7 Advanced Chemical Tanker
- 8 Advanced Gas Tanker
- 9 Crowd Management Leadership
- 10 Crisis Management and Human Behavior Leadership
- 11 STCW 78/95 Updating Course for Engine Officers in charge of the Navigational Watch
- 12 STCW 78/95 Updating Course for Deck Officers in charge of the Navigational Watch
- 13 Rating Forming Part of the Navigational and Engineering Watch with experience
- 14 Rating Forming Part of the Navigational and Engineering Watch (OS, Steward, Cook, Wiper)
- 15 Rating Forming Part of the Navigational and Engineering Watch (OS, Steward, Cook, Wiper)
- 16 GMDSS
- 17 Proficiency in Survival Craft & Rescue Boat other than Flat Rescue Boat
- 18 Advanced Fire Fighting
- 19 Upgrading Standard of Competence for Captain or Master on Ship of 500 Gross Tonnage or more
- 20 Upgrading Standard of Competence for First Deck Officer or Chief Mate on Ship of 500 Gross Tonnage or more
- 21 Upgrading Standard of Competence for Chief Engineer on Ships of Propulsive Power more than 3000 Kw.
- 22 Upgrading Standard of Competence for First Eng. Officer on Ships of Propulsive Power more than 3000 Kw
- 23 Competence for "Officer in Charge of the Navigational Watch"
- 24 Competence for "Officer in charge of an Engineering Watch"
- 25 Ship Security Officer
- 26 Company Security Officer
- 27 Port Facility Security Officer
- 28 Combined Security Course (SSO/CSO/PFO)
- 29 Medical Care
- 30 ARPA
- 31 RADAR
- 32 Ordinary Seaman (1 Month practice on board)
- 33 Wiper (1 Month practice on board)
- 34 Bridge Team Management
- 35 ECDIS (ELECTRONIC CHARTS)
- 36 Train the Trainer
- 37 Formacion de Marinero para Buques de Pasaaje (Passenger Ship Training for Seamen)
- 38 Actualizacion de Patrones de Pesca (Captain for Fishing Vessel)
- 39 Operadores Portuarios (Port Operations)
- 40 Transporte de Mercancias y Materiales Peligrosos (Transportation of Dangerous Merchandise and Materials)
- 41 Capitan de Yates o Embarcaciones de Recreo (Pleasure Yacht Captain)
- 42 Crowd Management for Ro-Ro and Passenger Ship
- 43 Advanced Passenger Ships and Ro-Ro Passenger Ships

Αν σε αυτή την κρίση τα θύματα είναι οι Έλληνες ναυτικοί, τότε όλα θα τελειώσουν οριστικά



Του Καπτ. Γιάννη Ριζακού

Αυτό συνέβαινε σε όλους που ξεκινούσαμε την καριέρα μας στα τέλη της δεκαετίας του '70. Όλοι όσοι επιλέξαμε το ναυτικό επάγγελμα είχαμε ακούσει τα καλά και τα δύσκολα αυτής της ιδιαίτερης εργασίας, κάποιιοι δε, είχαν προλάβει να βιώσουν την άνθηση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας με αριθμούς. Δεκαπλάσιες αμοιβές από τους εργαζόμενους στη στεριά, 4.000 και πλέον πλοία υπό την ελληνική σημαία, περί τους 120.000 Έλληνες ναυτικούς, μεγάλα αποθεματικά στα Ταμεία των ναυτικών, κοινωνική καταξίωση, επάγγελμα με μέλλον. Όλα αυτά μας οδήγησαν, νέους τότε, προς το ναυτικό επάγγελμα, τη θάλασσα και τα πλοία.

Και ξαφνικά, αρχές της δεκαετίας του '80, όλα άρχισαν να ανατρέπονται. Στην Ελευσίνα, στον Αστακό, στη Χαλκίδα και αλλού, σε όλο τον κόσμο εκατοντάδες πλοία βρέθηκαν δεμένα σε ντάνες, άψυχα κουφάρια το ένα δίπλα στο άλλο, τα πρώτα θύματα μιας πρωτοφανούς παγκόσμιας ναυτιλιακής κρίσης. **Οι ναυτικοί, τα επόμενα θύματα, να στριμώ-**

χνονται στις πόρτες των ναυτιλιακών εταιρειών για εύρεση εργασίας και τις έβρισκαν κλειστές επί μήνες, άλλοι ζητούσαν τα δεδουλευμένα τους από χρεοκοπημένες εταιρείες, άλλοι είχαν εγκαταλειφθεί στο εξωτερικό, και όλοι μαζί ο ένας έσπρωχνε τον άλλο για να βρει χώρο στην εργασία, άλλοι διαμέσου γνωστού - φίλου ή για να τον συστήσει στην εταιρεία του, άλλοι πήγαιναν σε «δουλεμπόρους» της Ακτής Μισαούλη για να καταθέσουν τα τελευταία χρήματα για εύρεση εργασίας.

Άλλοι, όμως, που είχαν βάλει χρέη πουλούσαν στην Ακτή Μισαούλη μαζί με τα υπάρχοντά τους και την αξιοπρέπειά τους. Οι τυχεροί που ήταν μέσα στα πλοία ούτε σκέψη να ξεμπαρκάρουν με το φόβο μη και δεν ξαναβρούν εργασία, με αποτέλεσμα να επιδεινώνεται η κατάσταση της ανεργίας.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες με αυτή την κρίση - και ήταν λογικό - πρώτο στόχο είχαν τη μείωση των λειτουργικών εξόδων του πλοίου, αρχίζοντας όπως πάντα με περικοπές στους μισθούς των ναυτικών, μείωση του αριθμού του πληρώματος, περιορισμό των υλικών συντήρησης και απολύσεις εργαζομένων στα γραφεία. Οι κυβερνήτες σε κατάσταση τρικυμίας (όπως πάντα), δήθεν προσπαθούσαν ρωτώντας τους συνδικαλιστές του χώρου από τη μία και από την άλλη τους εφοπλιστές για το τι θα πράζονε, καταλήγοντας πάντα να κάνουν αυτά που υποστήριζαν οι ισχυροί.

Αποτέλεσμα αυτής της δεκαετούς κρίσης, ήταν πολλές ναυτιλιακές εταιρείες να κλείσουν, τα περισσότερα πλοία να αλλάξουν σημαίες, να συρρι-

κνωθεί ο ελληνόκτητος στόλος, να εκδιωχθούν οι Έλληνες ναυτικοί και να ναυτολογηθούν χαμηλόμισθοι αλλοδαποί από τριτοκοσμικές χώρες.

Οι Έλληνες ναυτικοί, που τόσο πολύ είχαν συμβάλει στο θαύμα της μεταπολεμικής ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, εδιώχθησαν βίαια από τα πλοία θυσιαζόμενοι στο βωμό της οικονομίας.

Τα μεγάλα θύματα μιας χρυσής εποχής.

Αρκετοί αντέξαμε και υπάρχουμε, αλλά κατά το ένα τέταρτο από τότε. Σήμερα, τα κατώτερα πληρώματα δεν υφίστανται πλέον, εκτός από κάποιες παραδοσιακές εταιρείες και φυσικά την ακτοπλοία.

Ο φόβος που με κυριεύει σήμερα είναι μην τυχόν επαναληφθεί το ίδιο λάθος και τα πρώτα θύματα σε μια νέα κρίση είναι πάλι οι Έλληνες αξιωματικοί, αυτή τη φορά. Τότε όλα θα τελειώσουν οριστικά. **Προσωπικά θεωρώ Μέγα Λάθος να διωχθούν εκ νέου οι Έλληνες από τα πλοία, διότι ένας πολύ μεγάλος αγώνας, πολλών ετών, για να πείσουμε τους νέους να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα θα πάει χαμένος και θα είναι μη αναστρέψιμη η κατάσταση μετά, γιατί θα χαθεί ο πολυτιμότερος, ο σημαντικότερος κρίκος δεκαετιών που είναι η ναυτοσύνη του Έλληνα ναυτικού, η εμπειρία και γνώση που μεταφέρει από γενιά σε γενιά.**

Για τη σημερινή κατάσταση, η αλήθεια είναι ότι κανείς δεν περίμενε αυτή την πτώση στη ναυλαγορά και σε τόσο μικρό χρονικό διάστημα. Ούτε οι πλοιοκτήτες ούτε οι τράπεζες ούτε και οι ναυτικοί. **Όλοι περιμέναμε διόρθωση των ναύλων και όχι αυτή την εξέλιξη που οδηγεί σε κρίση.**

Ήδη στην Ακτή Μιαούλη γκρίζα σύννεφα σκεπάζουν τον ουρανό, οι εφιαλτικές εικόνες της δεκαετίας του '80 άρχισαν να στοιχειώνουν τις σκέψεις των Ελλήνων εφοπλιστών και τα πρώτα τηλέφωνα άρχισαν στα λιμεναρχεία και ρωτούν για θέσεις παροπλισμού.

Αν αυτή η κατάσταση παγιωθεί για κάποιο διάστημα και υπάρξει ύφεση στη ναυτιλία, όλα θα γίνουν ντόμινο: Οι παραγωγοί δεν παράγουν άρα δεν πουλούν - οι εισαγωγείς δεν αγοράζουν - οι εφοπλιστές δε μεταφέρουν - οι καταναλωτές δεν καταναλώνουν και υπάρχει πρόβλημα - οι τραπεζίτες δεν επενδύουν.

Αυτό ως συνέπεια θα έχει ο ένας να συμπαράσχει τον άλλο και τις εταιρείες της στεριάς και στη θάλασσα και, τέλος, θα συμπαράσχει τα πάντα δημιουργώντας στρατιές ανέργων.

Θέλω να πιστεύω ότι στη σημερινή κατάσταση οι τράπεζες δε θα κάνουν το ίδιο λάθος που έκαναν οι αμερικανικές τη δεκαετία του '80, που δε στήριξαν την ελληνική ναυτιλία και χάθηκαν εκατομμύρια από τις ίδιες τις τράπεζες όταν αργότερα αντιστράφηκε το κλίμα.

Όσον αφορά το ανθρώπινο δυναμικό, σε σύγκριση με τη δεκαετία του '80, για τους Έλληνες ναυτικούς τα μεγέθη είναι άλλα. Τότε υπήρχαν όλες οι ειδικότητες στα πλοία, τώρα μόνον αξιωματικοί, τότε 120.000 και τώρα με το ζόρι 20.000 με 25.000 ναυτικοί. **Η ζημιά θα γίνει μεν, αλλά όχι στο βαθμό της δεκαετίας του '80.** Κάποιοι θα αποχωρήσουν γιατί είναι κοντά στη σύνταξη, κάποιοι όπως εμείς τότε, θα αντέ-



ξουν. Όμως αν εκδιωχθούν και πάλι οι Έλληνες αξιωματικοί από τα πλοία και τα γραφεία των εταιρειών, το κόστος θα είναι πολύ μεγάλο και θα συμπαράσχει πολλούς τομείς στο άμεσο μέλλον. **Δεν είναι καθόλου εγωιστικό αυτό που υποστηρίζω, αλλά είναι η αγωνία μου.** Είναι η αγωνία ενός ανθρώπου που αγάπησε τη δουλειά που κάνει 30 χρόνια τώρα, και έχει σχέση με την ύπαρξη της Μεγάλης Εμπορικής Ναυτιλίας.

Τέλος, πιστεύω πως αν συνεχιστεί η κρίση θα κρατήσει το πολύ 6-12 μήνες, για να σταθεροποιηθεί η αγορά. Θα απομακρυνθούν τα όποια υπερήλικα πλοία και μετά τη σταθεροποίηση οι ναύλοι θα είναι σε ικανοποιητικά επίπεδα για τους πλοιοκτήτες. ☉



TURBOTECHNIKI LTD

AUTHORIZED REPAIR SHOP - SUPPLY SPARE PARTS TURBOCHARGERS
2 ILLIAS & TRIPOLIS 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



Πού οδηγεί η πιστωτική κρίση;

Στο διάστημα μεταξύ 27ης και 31ης Οκτωβρίου 2008, η εταιρεία Petrofin S.A. με διευθύνοντα σύμβουλο τον **Τεντ Πετρόπουλο** διενήργησε έρευνα υποβάλλοντας 14 ερωτήσεις σε 23 κορυφαίους τραπεζίτες στο χώρο των ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων, οι οποίοι συλλογικά ελέγχουν \$ 210,6 δισ. σε χαρτοφυλάκια ναυτιλιακών δανείων. Οι απαντήσεις τους είναι ως εξής:

E1: Πότε πιστεύετε ότι θα επανακινηθεί η χορηγία ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων;

Απάντηση τραπεζιτών	
1. Εντός 3 μηνών	8,70%
2. Μεταξύ 3-6 μηνών	34,78%
3. Μεταξύ 6-12 μηνών	30,43%
4. Αργότερα	26,09%

Οπότε, εάν σκέφτεστε τη χρηματοδότηση τώρα, η διαδικασία θα είναι πολύ δύσκολη. 35% των τραπεζιτών πιστεύουν ότι θα ήταν καλύτερο να τους χτυπήσετε την πόρτα σε 3-6 μήνες και ένα εξ ίσου σημαντικό 30% δε θέλουν να σας δουν πριν από την άνοιξη.

E2: Πιστεύετε ότι η ναυλαγορά σε όλους τους ναυτιλιακούς κλάδους:

.....

Απάντηση τραπεζιτών	
1. Έχει ήδη φτάσει στον πάτο	43,48%
2. Θα φτάσει μέσα στους επόμενους 3-6 μήνες	34,78%
3. Θα φτάσει μέσα στους επόμενους 6-12 μήνες	13,04%
4. Θα φτάσει μέσα στους επόμενους 12 μήνες	8,70%

Μόλις λίγο πάνω από το 43% των τραπεζιτών πιστεύουν πως η χειρότερη εικόνα της ναυλαγοράς είναι αυτή που αντιμετωπίζουμε σήμερα. Φαίνεται να τους επηρεάζει περισσότερο η πτώση στη ναυλαγορά ξηρού φορτίου. Ένα 35% περιμένει τα χειρότερα να παρουσιαστούν μέχρι το Μάιο και οι υπόλοιποι προετοιμάζονται για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα.



E3: Πιστεύετε ότι οι τιμές των καραβιών σε όλους τους ναυτιλιακούς κλάδους:

Απάντηση τραπεζιτών	
1. Έχουν ήδη φτάσει στον πάτο	13,04%
2. Θα φτάσουν σε 3-6 μήνες	26,09%
3. Θα φτάσουν σε 6-12 μήνες	26,09%
4. Θα φτάσουν σε 12 μήνες	34,78%

Η κατάσταση στην αγορά καραβιών είναι διαφορετική. Οι περισσότεροι τραπεζίτες πιστεύουν πως δεν έχουμε δει τα χειρότερα ακόμα. Η σκέψη αυτή είναι πολύ λογική, δεδομένου του ότι δεν έχουμε δει καμία αγοραπωλησία ακόμα, αλλά και ότι η αγορά και οι τιμές των καραβιών έπονται με χρονοκαθυστέρηση των κινήσεων της ναυλαγοράς.

E4: Πιστεύετε ότι ο ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης της Κίνας, που σήμερα ανέρχεται στο 9%, στους επόμενους 12 μήνες θα:

Απάντηση τραπεζιτών	
1. Παραμένει ο ίδιος	13,04%
2. Θα μειωθεί μεταξύ 6-9%	56,52%
3. Θα μειωθεί μεταξύ 0-6%	21,74%
4. Θα μειωθεί σε αρνητικά μεγέθη	4,35%
5. Θα αυξηθεί	4,35%

Οι περισσότεροι τραπεζίτες (56,5%) βλέπουν μια ήπια πτώση στο ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης της Κίνας μεταξύ 6-9%. Αυτό είναι ενθαρρυντικό, ένα 22% των τραπεζιτών, όμως, δεν αποκλείουν και μια δραματική πτώση.

E5: Περιμένετε το συνολικό παγκόσμιο χαρτοφυλάκιο ναυτιλιακών δανείων (δάνεια+επιστολές δέσμευσης) στους επόμενους 12 μήνες:

Απάντηση τραπεζιτών	
1. Να αυξηθεί έως και 10%	4,35%
2. Να παραμείνει στα σημερινά επίπεδα	21,74%
3. Να μειωθεί έως και 10%	39,13%
4. Να μειωθεί πάνω από 10%	34,78%

Οι απόψεις των τραπεζιτών σχετικά με το παγκόσμιο χαρτοφυλάκιο ναυτιλιακών δανείων είναι διχασμένες. Η πλειοψηφία (39%), πάντως, βλέπει μια πτώση έως και 10%. Ένα σημαντικό ποσοστό 35% είναι πιο απαισιόδοξοι, δεδομένου ότι αυτή τη στιγμή, πρακτικά, δεν κινείται τίποτα. Οι πόροι χρηματοδότησης των ιδίων των τραπεζών πρέπει να σταθεροποιηθούν πριν προχωρήσουμε σε προβλέψεις σχετικά με τον όγκο των δανείων για την επόμενη χρονιά.

E6: Για το δικό σας οργανισμό, περιμένετε το χαρτοφυλάκιο ναυτιλιακών δανείων (δάνεια+επιστολές δέσμευσης) στους επόμενους 12 μήνες:

Απάντηση τραπεζιτών	
1. Να αυξηθεί έως και 10%	17,39%
2. Να παραμείνει στα σημερινά επίπεδα	43,48%
3. Να μειωθεί έως και 10%	21,74%
4. Να μειωθεί πάνω από 10%	17,39%

Οι τραπεζίτες βλέπουν τα χαρτοφυλάκιά τους να παραμένουν τα ίδια για τους επόμενους 12 μήνες. Το 22% από αυτούς περιμένει ότι το χαρτοφυλάκιο τους θα μειωθεί έως και 10%, ενώ ένα 17% αναμένει μείωση πάνω από 10%. Το ίδιο ποσοστό εκτιμά αύξηση του χαρτοφυλακίου του έως και 10%.

E7: Αναμένετε ότι τα επιτόκια των δανείων για τους επόμενους 12 μήνες θα αλλάξουν από τα σημερινά επίπεδα ως εξής:

Απάντηση τραπεζιτών	
1. Θα μειωθούν	4,35%
2. Θα παραμείνουν τα ίδια	13,04%
3. Θα αυξηθούν έως και 10%	34,78%
4. Θα αυξηθούν έως και 20%	26,09%
5. Θα αυξηθούν πάνω από 20%	21,74%

35% των τραπεζιτών βλέπει το κόστος των δανείων (για τους δανειολήπτες) να αυξάνεται έως και 10%, ενώ το 26% από αυτούς αναμένει περαιτέρω αύξηση.



E9: Δεδομένων των χαμηλότερων τιμών και κερδοφορίας των πλοίων σήμερα, προβλέπετε τα προβληματικά, ως προς την αποπληρωμή, ναυτιλιακά δάνεια για το 2009 να είναι:

E8: Πιστεύετε ότι ο αριθμός των παγκόσμιων ναυτιλιακών τραπεζών για τους επόμενους 12 μήνες θα:

Απάντηση τραπεζιτών	
1. Παραμένει ο ίδιος	4,35%
2. Μειωθεί έως και 10%	39,13%
3. Μειωθεί κατά 20%	39,13%
4. Μειωθεί πάνω από 20%	17,39%

Απάντηση τραπεζιτών	
1. Λιγότερο από 1% του τραπεζικού ναυτιλιακού χαρτοφυλακίου	8,70%
2. 1-3% του τραπεζικού ναυτιλιακού χαρτοφυλακίου	21,74%
3. 4-5% του τραπεζικού ναυτιλιακού χαρτοφυλακίου	26,09%
4. Πάνω από 5% του τραπεζικού ναυτιλιακού χαρτοφυλακίου	43,48%

Οι τραπεζίτες εκτιμούν ότι, παρά τις διαπραγματεύσεις και αναδομήσεις, τα προβληματικά δάνεια θα σημειώσουν σημαντική αύξηση το 2009.



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
e-mail: atlanticbulk@atlanticbulk.gr
web: <http://www.abcmcl.com>

E10: Ακυρώσεις υπαρχόντων συμβολαίων νέων κατασκευών αναμένονται ευρέως. Σε τι ποσοστό του συνολικού όγκου παραγγελιών πιστεύετε πως αντιστοιχούν οι ακυρώσεις αυτές;

Απάντηση τραπεζιτών	
1. Κάτω από 5%	4,35%
2. 5-10%	8,70%
3. 10-15%	0%
4. Πάνω από 15%	86,96%

Το γεγονός ότι η πλειοψηφία των τραπεζιτών εκτιμά πως οι ακυρώσεις αντιστοιχούν σε 15% του συνολικού όγκου παραγγελιών πρέπει να σημειωθεί. Περιέργως, η επόμενη επιλογή είναι 5-10% του συνολικού όγκου παραγγελιών, αντί για την κατηγορία 10-15%. Το γεγονός αυτό υποδεικνύει μια σημαντική διακύμανση των άκρων σχετικά με κάτι τόσο αβέβαιο όσο το μέλλον των νέων κατασκευών.



E11: Πιστεύετε ότι ο αριθμός των εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών στα χρηματιστήρια της Αμερικής και του Ηνωμένου Βασιλείου για τους επόμενους 12 μήνες;

Απάντηση τραπεζιτών	
1. Θα παραμείνει ο ίδιος	4,35%
2. Θα μειωθεί έως και 20%	56,52%
3. Θα μειωθεί πάνω από 20%	39,13%

56,5% των τραπεζιτών πιστεύουν ότι οι εισηγμένες σε χρηματιστήρια ναυτιλιακές εταιρείες θα μειωθούν πάνω από 20% ως συνέπεια ιδιωτικοποιήσεων, συγχωνεύσεων και πτωχεύσεων.

{ Πού οδηγεί η πιστωτική κρίση;

Τώρα που η άφθονη και φθηνή χορηγία ναυτιλιακών δανείων έχει σταματήσει και δημιουργούνται νέες πολιτικές διαρρύθμισης του τραπεζικού συστήματος, οι τράπεζες αναγκάζονται να αναθεωρήσουν τις απόψεις τους σχετικά με το ρίσκο και την απόδοση των ναυτιλιακών δανείων.

- Οι τράπεζες πρέπει να συμπεριλάβουν και τη στενότητα διαθεσίμων για δανεισμό κεφαλαίων όταν υπολογίζουν τις αποδόσεις τους.
- Οι ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις ανταγωνίζονται με άλλους τομείς της οικονομίας στη σχέση ρίσκου και απόδοσης.
- Η δραματική πτώση στις τιμές των καραβιών και στη ναυλαγορά, αλλά και η αβεβαιότητα σε σχέση με το μέλλον της ναυλαγοράς, δε βοηθούν τη διάθεση των τραπεζών για χορήγηση νέων δανείων.
- Οι τομείς στους οποίους οι τράπεζες έχουν υπερεκτεθεί, επανεξετάζονται (ξηρό φορτίο και containers) και η χρηματοδότηση μειώνεται.
- Το χρονικό περιθώριο αποπληρωμής των δανείων μειώνεται, δεδομένης της αβεβαιότητας των προοπτικών των αγορών.
- Χρηματοδοτήσεις πριν από την παράδοση του πλοίου εγκαταλείπονται υπέρ των χρηματοδοτήσεων κατόπιν της παράδοσης αυτού.
- Δεδομένης της ανησυχίας σχετικά με το εισόδημα των πλοίων, οι τράπεζες κλίνουν προς περιοδικές ναυλώσεις από πρώτης τάξεως και πλήρως αξιόπιστους ναυλωτές.
- Η αξιοπιστία και το status των ναυλωτών έως σήμερα θα εξετάζεται επισταμένως.
- Σε εγκρίσεις νέων δανείων, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να αποδείξουν την πιστοληπτική τους αξιοπιστία και την ικανότητά τους να επιβιώσουν, όπως επίσης και την αφοσίωσή τους στη εταιρεία τους.
- Μεγαλύτερη έμφαση σε συλλογικές συμφωνίες (club deals) και "το καλύτερο δυνατόν" (best efforts) δανειοδοτήσεις.
- Περισσότερη έμφαση σε υπάρχοντες πελάτες.
- Τιμολογήσεις των δανείων σύμφωνα με το κόστος χρηματοδότησης της τράπεζας και όχι βάσει του LIBOR παρουσιάζονται ως βασική αρχή για νέες δανειοδοτήσεις.
- Ειδικά θέματα παρουσιάζονται σχετικά με το δανεισμό σε εισηγμένες εταιρείες.

- Μια νέα χρηματιστική και οικονομική τάξη πραγμάτων βρίσκεται κατά πόδας.
- Είναι δύσκολο να εκτιμήσουμε πού μας οδηγεί η πιστωτική κρίση.
- Αυτό που μπορούμε να κάνουμε για να εκτιμήσουμε τον αντίκτυπο της στη ναυτιλία, είναι να δούμε ποιες θεμελιώδεις αρχές έχουμε.

■ Θεμελιώδεις αρχές

- Ως τώρα, ένα χρηματιστηριακό/τραπεζικό πρόβλημα έχει οδηγήσει σε ένα ναυτιλιακό πρόβλημα.
- Μια επιβράδυνση του διεθνούς εμπορίου σε σχέση με τα οφέλη της ψύξης των νέων παραγγελιών και των ακυρώσεων.
- Αιχμηρή επανεξέταση της ναυλαγοράς, ειδικά στις αγορές ξηρού φορτίου και κοντέινερ.
- Αιχμηρή πτώση των τιμών των καραβιών και της ροής εσόδων/εξόδων έχει επιπτώσεις και σε asset/loan ratios για τα χαρτοφυλάκια όλων των τραπεζών.
- Έλλειψη πίστωσης για ένα σημαντικό, αλλά όχι



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

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

Our lights offer:

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

"Beluga" Minos Pagonis

8 Papachristou, 156 69 Papagou

Athens, Greece

Telephone/Fax: + (30210) 65 42 436

Email: beluga@otenet.gr

CHANGE THE WORLD WITH US™



 **CS & Associates Ltd.**
Naval Architects & Marine Consultants

"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

E12: Εξερχόμενοι από την πιστωτική κρίση, περιμένετε ότι το διεθνές νομοθετικό πλαίσιο διαρρύθμισης του τραπεζικού συστήματος θα είναι:

Απάντηση τραπεζιτών

1. Αυστηρότερο	73,91%
2. Το ίδιο	26,09%
3. Ελαστικότερο	0%

Άπαντες συμφωνούν πως το τραπεζικό σύστημα θα παρακολουθείται στενότερα σε σχέση με την έκθεσή τους στο ρίσκο των επενδύσεων και τα αποθεματικά τους κεφάλαια.

E13: Αν υποθέσουμε ότι η τιμή του πετρελαίου σήμερα είναι περίπου \$65 το βαρέλι, εκτιμάτε ότι σε 12 μήνες η τιμή θα είναι:

Απάντηση τραπεζιτών

1. Υψηλότερη	27,27%
2. Περίπου ίδια	54,55%
3. Χαμηλότερη	18,18%

Μια γενικότερη διαφοροποιημένη προσέγγιση από τους τραπεζίτες στη συγκεκριμένη ερώτηση, βασιζόμενοι στις προσδοκίες τους σχετικά με την εικόνα της παγκόσμιας οικονομίας τους επόμενους 12 μήνες.

E14: Πιστεύετε ότι η τραπεζική κρίση, και κατά συνέπεια η κρίση εμπιστοσύνης των επενδυτών στο χρηματοπιστωτικό σύστημα, και η επερχόμενη ύφεση οικονομικής δραστηριότητας θα διαρκέσουν:

Απάντηση τραπεζιτών

1. Έως και έναν χρόνο	34,78%
2. Έως και δύο χρόνια	52,17%
3. Έως και τρία χρόνια	4,35%
4. Πάνω από τρία χρόνια	8,70%

Αλλαγή στην οπτική γωνία των τραπεζών στη σχέση ρίσκου/απόδοσης στη δομή των δανείων.

Το όνειρο τελείωσε, σειρά έχει ο εφιάλτης

προκαθορισμένο χρονικό διάστημα, η οποία επηρεάζει και την κίνηση φορτίων, το εμπόριο και τη μεταφορά.

- Ο ρυθμός οικονομικής ανάπτυξης, διεθνώς, μειώνεται, επηρεασμένος από την ύφεση της οικονομικής δραστηριότητας.

■ Συνέπειες

- Ακυρώσεις κατασκευών νέων πλοίων συμβαίνουν λόγω της αποτυχίας ή και του κλεισίματος των ναυπηγείων, της έλλειψης χρηματοδότησης και ακυρώσεων παραγγελιών κερδοσκοπικού χαρακτήρα.
- Η πτώση της ναυλαγοράς και της αξίας των караβιών αφήνει ορισμένους πλοιοκτήτες εκτεθειμένους στις τράπεζές τους.
- Η επαναδιαπραγμάτευση δανείων ενδεχομένως να αρχίσει μόλις λήξουν οι υπάρχουσες χρονοναυλώσεις (αν υπάρχουν).
- Δεν υπάρχουν αγοραπωλησίες караβιών.

Τι μπορούν να κάνουν οι πλοιοκτήτες για να μη βουλιάξουν

- Να κρατήσουν τα κόστη χαμηλά.
- Να έχουν όσο το δυνατόν περισσότερη ρευστότητα.
- Να συντηρήσουν την επικοινωνία και τις διαπραγματεύσεις με τις τράπεζες ανοιχτές.
- Να διαπραγματευτούν με τους ναυλωτές.
- Να επανεξετάσουν χρηματοπιστωτικές στρατηγικές.
- Να δουλέψουν σκληρά ώστε να μείνουν τα βαπόρια όσο το δυνατόν καλύτερα ναυλωμένα.
- Να θέσουν υπό έλεγχο ή να μειώσουν το επιτοκιακό ρίσκο.
- Να μην αμελήσουν τη συντήρηση των πλοίων.
- Να ξεφορτωθούν παλαιότερα πλοία.
- Να σηκώσουν περισσότερο κεφάλαιο, αν είναι δυνατόν.

Τι θα σημαίνει όλο αυτό για το μέλλον

- Όλα αλλάζουν.
- Πλοιοκτήτες, τραπεζίτες και ναυλωτές πρέπει να δουλέψουν από κοινού και να προσαρμοστούν στην κρίση του πιστωτικού συστήματος.
- Ελαστικότητα και προσαρμογή στη νέα εποχή θα είναι αναγκαίες τόσο για τις τράπεζες όσο και για τους πλοιοκτήτες.
- Οι επιζώντες θα δρέψουν τα οφέλη των χαμηλών τιμών των πλοίων όταν η αγορά επανακάμψει.



**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



GREEK ORDER BOOK

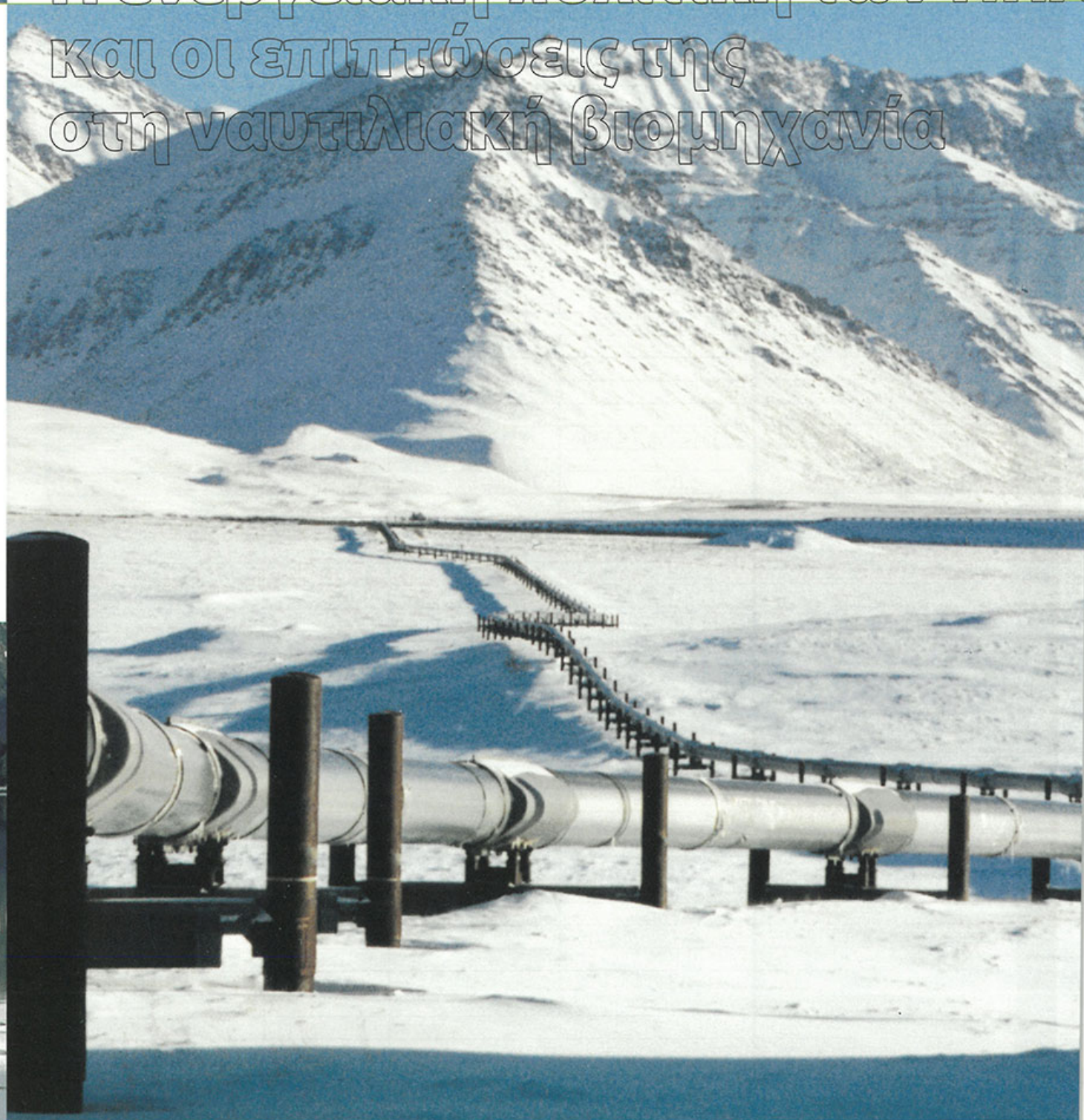
Από την N. Cotzias Shipping

Δημοσιεύουμε αναλυτικά το Greek Order Book των ελληνικών ναυπλιακών εταιρειών στο οποίο αναφέρονται η εταιρεία, ο αριθμός των πλοίων και το έτος παράδοσης.

	BULKERS	TANKERS	LPG-NPG	CONTAINERS RO-RO / MPP
Allied Maritime	6: (1/09, 4/10, 1/11)			
Alpha Tankers & Freighters	5: (2/08, 1/10, 1/11, 1/12)	10: (5/09, 1/10, 4/11)		
Altomare		12: (10/08, 2/09)		
Anangel Maritime	21: (1/08, 3/09, 13/10, 4/11)			
Andriaki Shipping Co	4: (1/09, 3/10)			
Arcadia Shipmanagement	7: (5/10, 2/11)			
Athenian Sea Carriers		4: (2/09, 2/10)		
Atlantic Mgmt		1: (1/08)		
Atlantic Bulk Carriers Mgmt	8: (1/08, 3/09, 4/10)			
Avin International		4: (4/08)		
Capital Ship Management	7: (3/09, 3/10, 1/11)	31: (7/08, 10/09, 14/10)		
Cardiff Marine	22: (8/08, 9/09, 5/10)	18: (4/08, 8/09, 4/10, 2/11)		
Carras Hellas	8: (4/09, 4/10)			
Centrofin Management	4: (2/10, 2/11)	3: (3/09)		
Ceres LNG Services	4: (4/11)			
Chandris Hellas	3: (1/08, 1/09, 1/10)	4: (4/09)		
Chios Navigation Hellas	4: (2/10, 2/11)			
Cosmoship Management	6: (3/10, 3/11)	6: (3/10, 3/11)		4: (2/08, 2/09)
Costamare Shipping Co				4: (2/09, 2/10)
Danaos Shipping				35: (4/08, 10/09, 14/10, 7/11)
Delta Tankers		5: (4/09, 1/10)		
DND Management	4: (2/09, 2/10)			
Dorian Hellas		2: (2/09)	1: (1/08)	
Drytank		6		
Dynacom	11: (1/08, 5/09, 4/10, 1/11)	20: (9/08, 10/09, 1/10)		
Eletson Copr.		6: (3/09, 3/10)	4: (4/09)	
Enterprises Shipping & Trading	22: (2/08, 8/09, 13/10, 1/11)			
Equinox Mtime	4: (4/11)			
Evalend Shipping	6: (3/08, 3/09)	8: (8/08)		
Fairdeal Group		5: (5/08)		
Golden Energy		6: (6/08)		
Golden Union Shipping	12: (3/09, 6/10, 3/11)			
Goldenport ShipManagement	8: (2/08, 4/09, 2/11)			2: (2/11)
IMS	2: (2/11)			
Interglobal Marine Agencies	3: (3/10)			
Iolcos Hellenic Maritime	8: (2/08, 4/10, 2/11)			
Ionia Management		9: (3/08, 3/09, 2/10, 1/11)		
Irika Shipping	10: (4/08, 6/10)			
Kemika Tankers		5		
Kyla Shipping	3	2		
Laskaridis Shipping	12	1		1
Leros Management	3			
Liquimar Tankers		6: (1/08, 2/09, 1/10, 2/11)		
Livanos Maritime		7		
Marine Management	1: (1/09)	7: (1/09, 6/10)		
Marinter Navigation		4		
Marmaras Navigation	2: (2/10)	9: (2/10, 7/11)		
Meadway Shipping & Trading	16: (4/08, 4/09, 5/10, 1/11)			

	BULKERS	TANKERS	LPG-NPG	CONTAINERS RO-RO / MPP
Meandros Lines	2: (2/10)			
Metrostar Management	10: (6/08, 4/09)	9 (1/08, 4/09, 5/10)		
Minerva Marine	5: (3/08, 2/09)	3: (2/08, 1/10)		
Modion Maritime	4: (4/10, 1/11)			
Naftomar Shipping & Trading			10: (6/10, 4/11)	
Navios Maritime	19: (10/09, 3/10, 2/11, 2/12, 2/13)			
Neda Maritime Agency	9: (1/08, 6/09, 1/10, 2/11)			
Neptune Shipping Agencies				6: (2/09, 4/10)
Nereus Shipping	4			
Newfront Shipping	6: (3/09, 2/10, 1/12)	2		
Newlead Shipping		4		
Niki Shipping			7: (7/11)	6: (4/10, 2/11)
Niovis Shipping	1: (1/09)			
Nornikos Transworld	2			
Ocean Freighters	2			
Omniblue Shipping		9		
OSG Ship Management GR		1: (1/08)		
Pancoast Trading	1			
Perosea Shipping	4			
Phoenix Energy Navigation	6: (1/08, 3/09, 2/10)	2: (2/08)		
Pitiossa Shipping	3			
Polembros Shipping	2			
Polyar Shipping		1		
Prime Marine Management		4: (1/09, 3/10)	5: (3/09, 2/10)	
Primera Maritime	9: (2/08, 2/09, 1/10, 4/11)	10: (1/08, 1/09, 8/10)		
Primerose Shipping	2			
Remi Maritime	5: (1/09, 4/10)	25: (6/08, 12/09, 7/10)		
Rex Shipping	9			
Rigos Marine Enterprises	4			
Roxana Shipping	8: (8/09)	11: (4/08, 2/09, 5/10)		
Safety Management Overseas	4: (1/08, 1/09, 2/10)			
Saint Michael Shipping	2: (1/09, 1/10)			
Sea Pioneer Shipping	4: (2/09, 2/11)	4: (4/10)		
Seascope Shipping Agency	2: (1/09, 1/10)			
Seatramp Tankers		8: (6/09, 2/10)		
Seaworld Management		2		
Soloi Inc	2			
Stamco Ship Management	4: (4/11)	2: (2/09)		29: (12/08, 5/09, 5/10, 5/11, 2/12)
Stealth Maritime		4		
StealthGas		4: (2/08, 2/09)	8: (8/09)	
Sun Enterprises		2		
Target Marine	17: (1/08, 11/09, 5/10)	6: (3/08, 3/09)		
Teo Shipping	6: (6/11)			
Thenamaris Ships Management	5: (2/09, 3/10)	4: (4/09)		
Tomasos Brothers		8		
Topships		6: (6/09)		
Transmed Shipping Athens	22: (1/08, 4/09, 12/10, 5/11)	6: (4/08, 2/09)		
Trojan Maritime	11: (4/09, 7/10)			
Tsakos Shipping & Trading	14: (3/08, 4/09, 6/10, 1/12)	4: (4/08)		1: (1/10)
Unibulk Shipping	3: (3/11)			
Union	4			
W-Marine	2			

Η ενεργειακή πολιτική των ΗΠΑ και οι επιπτώσεις της στη ναυτιλιακή βιομηχανία



Της Λίζας Μαρέλου



η δίνη της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης συνεχίζεται αμείωτη και τα πρώτα ρήγματα στην ελληνική και ελληνόκτητη ναυτιλία είναι πλέον ορατά. Οι ημερίδες, τα συνέδρια, οι εκτιμήσεις των ειδικών από τα διάφορα πάνελ για τις επιπτώσεις και τη χρονική διάρκειά της είναι αδιάλειπτα. Μεταξύ των διαφόρων αναλύσεων **ελέγχθη πως ο νέος πρόεδρος των ΗΠΑ, Μπαράκ Ομπάμα, θα προσπαθήσει να αξιοποιήσει τα εγχώρια αποθέματα πετρελαίου της Αμερικής, όπως επίσης ότι θα δώσει προτεραιότητα στις εναλλακτικές μορφές ενέργειας. Αυτή την ενεργειακή πολιτική των ΗΠΑ και τις πιθανές επιπτώσεις της στη διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία των δεξαμενόπλοιων** μάς αναλύει στις επόμενες σελίδες ο αρθρογράφος των «Ν.Χ.» κ. Εμμανουήλ Παπαλέξης. Στο παρόν άρθρο θα επιχειρήσουμε μian ανασκόπηση γύρω από τα ενεργειακά αποθέματα της Ανταρκτικής, τις εξορύξεις πετρελαίου και φυσικού αερίου στην Αλάσκα, αλλά και τις επιπτώσεις της πετρελαϊκής βιομηχανίας στον ευρύτερο οικολογικό κύκλο της περιοχής.

■ Τα ανεξερεύνητα κοιτάσματα πετρελαίου

Η μόχη διεκδίκησης των πλούσιων ενεργειακών αποθεμάτων της Αρκτικής (1) έχει αρχίσει ήδη να παίρνει εκρηκτικές διαστάσεις, ενώ η πρόσφατη μελέτη που εκπόνησε το Γεωλογικό Ινστιτούτο των ΗΠΑ, U.S. Geological Survey, επιβεβαιώνει τις εκτιμήσεις για το θησαυρό που κρύβουν οι πάγοι στο Βόρειο Πόλο.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Γεωλογικού Ινστιτούτου, στην Αρκτική υπάρχει το 13% του συνόλου του ανεκμετάλλευτου πετρελαίου στον κόσμο, που αντιστοιχεί σε ενενήντα δισεκατομμύρια βαρέλια μη καταγεγραμμένων αποθεμάτων αργού πετρελαίου, καθώς και 1.669 τρισεκατομμύρια κυβικά μέτρα φυσικού αερίου, τα οποία αντιστοιχούν στο 30% των μη καταγεγραμμένων αποθεμάτων αερίου.

Κάτω από τους πάγους, λοιπόν, κρύβεται περίπου το ένα τέταρτο των παγκόσμιων ανεξερεύνητων κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου, τα οποία με τις κλιματικές αλλαγές και το λιώσιμο των πάγων, ως αποτέλεσμα του φαινομένου του θερμοκηπίου, ανοίγουν το δρόμο για την εξόρυξη και την εκμετάλλευσή τους.

■ Τα ενεργειακά αποθέματα της Αρκτικής

Η ενεργειακή εξερεύνηση των αρκτικών χωρών ήταν πάντα μια δύσκολη επιλογή κυρίως λόγω της ευαισθησίας της περιοχής στις κλιματικές αλλαγές και της διατήρησης της άγριας πανίδας. Στο Βόρειο Πόλο, τα σημάδια των κλιματικών αλλαγών είναι ήδη ορατά. Ο Αρκτικός Κύκλος από το 1979 έχει χάσει το 20% των παγετώνων του ενώ οι δορυφόροι της NASA κατέγραψαν μείωση των παγετώνων κατά 300.000 τετραγωνικά χιλιόμετρα!

Παρά το γεγονός ότι τα κέρδη από τα κοιτάσματα πετρελαίου και φυσικού αερίου είναι τεράστια, οι ΗΠΑ από το 1991 δεν είχαν προχωρήσει σε πώληση ή μίσθωση λόγω των δυσκολιών και του κόστους που συνεπαγόταν η εξόρυξη στην περιοχή της Αρκτι-



>>1 Η Αρκτική είναι η περιοχή γύρω από το Βόρειο Πόλο, στον αντίποδα της Ανταρκτικής. Στην Αρκτική περιλαμβάνονται ο Αρκτικός Ωκεανός και τμήματα του Καναδά, της Γροιλανδίας (υπό δανική επικυριαρχία), της Ρωσίας, των ΗΠΑ (Αλάσκα), της Ισλανδίας, της Νορβηγίας, της Σουηδίας και της Φινλανδίας, οι οποίες και αποκαλούνται αρκτικές χώρες.

Το μεγαλύτερο μέρος της Αρκτικής είναι θάλασσα καλυμμένη από πάγους που περιβάλλεται από παγωμένο έδαφος χωρίς δέντρα. Είναι γεμάτη ζωή, από οργανισμούς που ζουν στον πάγο και στη θάλασσα μέχρι τους ανθρώπους που ζουν στις αρκτικές περιοχές. Οι ιθαγενείς λαοί έχουν προσαρμοστεί στις ακραίες κλιματολογικές συνθήκες.

Η περιοχή της Αρκτικής δεν ανήκει σε καμία χώρα. Σύμφωνα με το άρθρο 76 της Συνθήκης των Ηνωμένων Εθνών για το Νομικό Καθεστώς των Θαλάσσιων, οι χώρες που περιστοιχίζουν την Αρκτική (ΗΠΑ, Καναδάς, Ρωσία, Νορβηγία, Δανία) μπορούν να επεκτείνουν τα σύνορά τους σε μήκος 200 ναυτικών μιλίων προς τη θάλασσα, μόνο εάν καταφέρουν να αποδείξουν ότι η ηπειρωτική τους υφαλοκρηπίδα εκτείνεται και κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Τη συγκεκριμένη συνθήκη επικύρωσαν η Νορβηγία το 1996, η Ρωσία το 1997, η Δανία το 2004, ενώ οι ΗΠΑ μέχρι σήμερα δεν την έχουν επικυρώσει.

Το όνομά της προέρχεται από την αρχαία λέξη άρκτος (αρκούδα) και της δόθηκε από τους αστρονομούς της Μεγάλης και της Μικρής Άρκτου, οι οποίοι βρίσκονται κοντά στον Πολικό Αστέρα.

Η εξερεύνηση της Αρκτικής άρχισε με τον Πυθέα το Μασσαλιώτη το 325 π.Χ. και συνεχίστηκε μέχρι τους τελευταίους χρόνους.

κής, αλλά και λόγω του φόβου πιθανών επιπτώσεων στη θαλάσσια ζωή (θαλάσσιος ίππος) και στην άγρια πανίδα γενικότερα (πολική αρκούδα).

Όμως, στις 18 Ιουνίου 2008 το σκηνικό άλλαξε. Ο σημερινός πρόεδρος των ΗΠΑ, Τζορτζ Μπους, πίεσε το Κογκρέσο για να επιτρέψει την εξόρυξη πετρελαίου και αερίου έξω από τις ακτές της Βορειοδυτικής Αλάσκας (2).

Έτσι, παρά τις έντονες αντιρρήσεις διεθνών περιβαλλοντικών ομάδων η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Διαχείρισης Ορυκτών άρχισε να δέχεται προσφορές πετρελαϊκών εταιρειών προκειμένου να παραχωρήσει τα δικαιώματα εκμετάλλευσης κοιτασμάτων (δηλαδή έρευνα και εξόρυξη) στην Αλάσκα και συγκεκριμένα στη Θάλασσα Τσούκσι. Η Θάλασσα αυτή περιοχή βρίσκεται βορειοανατολικά της Αλάσκας και είναι ένα από τα τελευταία παρθένα οικοσυστήματα του πλανήτη.

Η προαναφερόμενη εξόρυξη θα καλύπτει έκταση 30 εκατομμυρίων εκταρίων, ενώ σύμφωνα με εκτιμήσεις στη Θάλασσα Τσούκσι βρίσκονται 15 δισ. βαρέλια πετρελαίου και δύο τρισ. κυβικά μέτρα φυσικού αερίου, που μπορούν να ανακτηθούν με συμβατικές μεθόδους...

Είναι σχεδόν βέβαιο ότι η αυτή «θυσία» της Αλάσκας, του σημαντικότερου βιότοπου άγριας ζωής στις ΗΠΑ, θα έχει επιπτώσεις στο ευρύτερο και ήδη βεβαρημένο οικολογικό περιβάλλον της περιοχής. Πάντως, τα εργατικά συνδικάτα της πολιτείας των ΗΠΑ συστρατεύονται με αυτήν την πολιτική χάριν των εκατοντάδων χιλιάδων θέσεων εργασίας που θα δημιουργηθούν με την ανάπτυξη μιας βιομηχανίας πετρελαίου στην περιοχή.

Για το μέγεθος του οικολογικού προβλήματος σας παραθέτουμε τη δήλωση του δημάρχου του Point Hope City, ο οποίος διαμαρτυρόμενος για την επικείμενη περιβαλλοντική παραβίαση δήλωσε χαρακτηριστικά: «Οι άνθρωποι της περιοχής κυνηγούν εδώ και χρόνια τα ζώα που μεταναστεύουν στη Θάλασσα Τσούκσι και εξαρτώνται άμεσα από αυτά. Εδώ είναι ο κήπος μας, η ταυτότητά μας, η ζωή μας».

Το ενδιαφέρον με την εξόρυξη πετρελαίου στην Αλάσκα δε συνδέεται μόνο με την ανάγκη κάλυψης των πετρελαϊκών αναγκών του αμερικανικού λαού και της αύξησης αποθεμάτων της χώρας αλλά και με τη γεωστратηγική σημασία της περιοχής. Και αυτό θα το διαπιστώσουμε στη συνέχεια του θέματος.

■ Οι ΗΠΑ χαράσσουν νέα ενεργειακή πολιτική

Σύμφωνα με τις στατιστικές έρευνες, ο πληθυσμός της Αμερικής, που αποτελεί το 4,5% του παγκόσμιου πληθυσμού, καταναλώνει περίπου το 1/4 της συνο-

开在开在开在

**Μιλάμε πια...
και πολύ καλά κινέζικα....**



ΑΕΓΕΑΝ

Physical Supplier

**Aegean's New Generation
ALFA Marine Lubricants**



Shanghai, Qingdao, Tianjin, Xingang,
Rizhao, Dalian, Nantong, Beilun,
Nanjing, Baoshan, Huangdao, Beihai
Yantai, Lanshan, Weihai, Shidao,

**και πολύ σύντομα...
σε κάθε λιμάνι του κόσμου**



- ΚΟΡΥΦΑΙΑΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ
- ΕΛΑΧΙΣΤΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ
- ΠΛΗΡΗΣ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ
- ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ: ISO 9001 & ISO 14001

ANW
LISTED
NYSE

www.ampni.com



24 HOURS SERVICE



>>2 **Αλάσκα, στη γλώσσα των Εσκιμών σημαίνει «γη που δεν είναι νησί».** Η Αλάσκα ανήκει στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και συνορεύει ανατολικά με τον Καναδά ενώ βρέχεται από τον Αρκτικό και τον Ειρηνικό Ωκεανό. Οι πρώτοι που έδειξαν έμπρακτο ενδιαφέρον για την Αλάσκα ήταν οι Ρώσοι το 18ο αι. Η Ρωσική Αυτοκρατορία επωφελομένη από τη γειτνίασή της με τη Σιβηρία, από την οποία χωρίζεται με τον Βερίγγειο πορθμό, το 1741 έστειλε το Ρώσο εξερευνητή Τσιρίκοφ και το Δανό συνάδελφό του Βίτους Μπέρνγκ για να εξερευνήσουν την άγονη και μόνιμα παγωμένη περιοχή. Στη συνέχεια (το 1778) την επισκέφτηκε και ο Βρετανός θαλασσοπόρος και εξερευνητής Τζέιμς Κουκ, ο οποίος την εξερεύνησε από τις ακτές του Ειρηνικού έως το Βόρειο Παγωμένο Ωκεανό.

Πάντως, η συστηματική εξερεύνηση της Αλάσκας και ο αποικισμός που ακολούθησε οφείλονται κυρίως στους Σιβηριανούς και Αμερικανούς κυνηγούς, οι οποίοι από το 1784 ίδρυσαν εταιρείες για το κυνήγι ζώων και την πώληση γουναρικών, παραμερίζοντας τους ιθαγενείς Εσκιμώους Ινουίτ.

Το 1856, μετά την ήττα των Ρώσων στον Κριμαϊκό Πόλεμο, ο τσάρος έψαχνε τρόπους για να απαλλαγεί. Προφανώς ο φυσικός πλούτος της περιοχής ήταν άγνωστος στον Αλέξανδρο Β' και την κυβέρνησή του.

Το «χτύπημα» της αμερικανικής κυβέρνησης ήταν άμεσο. Πρόλαβε Ισπανούς και Καναδούς και μετά από σκληρές διαπραγματεύσεις με τους Ρώσους αγόρασε την Αλάσκα αντί του ποσού των 7.200.000 χρυσών δολαρίων, στις 30 Μαρτίου 1867. Η είδηση της αγοράς προκάλεσε την έντονη διαμαρτυρία του αμερικανικού Τύπου αλλά και μελών του Κογκρέσου. Οι εφημερίδες επιτέθηκαν με δριμύτητα στον υπουργό Εξωτερικών William H. Seward, που πρωτοστάτησε στη συμφωνία. Η κίνηση αυτή θεωρήθηκε παράτολμη και εξαιρετικά δαπανηρή για ένα μέρος απόμακρο, έρημο και μόνιμα παγωμένο.

Παρά τις διαμαρτυρίες η συμφωνία αγοράς επικυρώθηκε τελικά από το Κογκρέσο στις 9 Απριλίου του 1867 και στις 18 Οκτωβρίου της ίδιας χρονιάς η Ρωσική Αυτοκρατορία μεταβίβασε την κυριαρχία της Αλάσκας στις ΗΠΑ.

Η Αλάσκα αποδείχθηκε ευλογημένο μέρος με άπιαστο φυσικό πλούτο, δικαιώνοντας απόλυτα τον William H. Seward για την επιλογή του. Όταν ανακαλύφθηκε χρυσός, το πετρέλαιο, το φυσικό αέριο, η ξυλεία και η αλιεία, η αρχική αδιαφορία της Αμερικής μετατράπηκε σε έντονο ενδιαφέρον ενώ στο Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, κατά τον οποίο οι Ιάπωνες κατέλαβαν τις Αλεούτες νήσους, αποδείχτηκε και η στρατηγική σημασία της Αλάσκας. Σήμερα είναι γνωστό ότι η Αλάσκα απειλείται περισσότερο από κάθε άλλη πολιτεία των ΗΠΑ από το φαινόμενο του θερμοκηπίου.

>>3 **Θάλασσα Μπάρεντς ή Θάλασσα του Μπάρεντς (νορβηγικά: Barentshavet)** ονομάζεται στον ανατολικό Αρκτικό Ωκεανό ολόκληρη η θαλάσσια έκταση που περιλαμβάνεται μεταξύ των παραλλήλων βορείου πλάτους 67 και 80 μοιρών και ανατολικών γεωγραφικών μεσημβρινών 18 και 68 μοιρών ανατολικού μήκους. Δηλαδή από βόρεια των Σκανδιναβικών Χωρών μέχρι του 68ου ανατολικού μεσημβρινού. Το όνομά της οφείλει στον Γουλιέλμο Μπάρεντς, Ολλανδό θαλασσοπόρο που εξερεύνησε τη περιοχή. Τα ύδατα του σχετικά θερμού βορειοατλαντικού θαλάσσιου ρεύματος που αποτελεί συνέχεια του ρεύματος του Κόλπου του Μεξικού (Γκολφ στριμ), συντελεί στη διατήρηση του μεγαλύτερου μέρους της θάλασσας αυτής να παραμένει «άπηκτος» από πάγους, πράγμα που επιτρέπει σχεδόν καθ' όλο το έτος τη λειτουργία του λιμένος Μουρμάνσκ.

Κατά τη διάρκεια του θέρους, όμως, στη θάλασσα αυτή εμφανίζεται μεγάλος αριθμός παγόβουνων (περισσότερο στο βόρειο και ανατολικό τμήμα της) που αποτελούν θαλάσσιους κινδύνους. Στη Θάλασσα Μπάρεντς, επίσης, πραγματοποιείται εντατική αλιεία μπακαλιάρου.

λικής ενέργειας του υπόλοιπου πλανήτη. Στις έρευνες, πρώτοι στην κατά κεφαλήν κατανάλωση πετρελαίου είναι οι κάτοικοι της Αλάσκας.

Πριν από 20 χρόνια, οι Αμερικανοί εισήγαγαν το 37% του πετρελαίου τους. Σήμερα εισάγουν κάτι παραπάνω από το 50% ενώ οι ειδικοί αποφαίνονται πως οι εισαγωγές πετρελαίου αναμένονται να αυξηθούν αλματωδώς. Και αυτή η συνεχώς αυξανόμενη ενεργειακή εξάρτηση από το εξωτερικό ανησυχεί τους Αμερικανούς πολιτικούς.

Οι πρόσφατες προεδρικές εκλογές διαμόρφωσαν νέα δεδομένα στην ενεργειακή πολιτική των ΗΠΑ, με τους δύο υποψηφίους, Τζον Μακέιν και Μπαράκ Ομπάμα, να τάσσονται από την αρχή των προεκλογικών ομιλιών τους υπέρ της απεξάρτησης των ΗΠΑ από το εισαγόμενο πετρέλαιο.

Ο υποψήφιος Ρεπουμπλικανός Τζον Μακέιν είχε δηλώσει χαρακτηριστικά σε μια ομιλία του ότι «πρέπει να χρησιμοποιήσουμε όλα τα μέσα και να αναπτύξουμε τις αναγκαίες τεχνολογίες για να σώσουμε την οικονομία μας από τη ζημιά που προκάλεσαν οι αυξήσεις στις τιμές του πετρελαίου και να αποκαταστήσουμε την υγεία στον πλανήτη μας» και κατέληξε τονίζοντας: «Θα κάνουμε γεωτρήσεις τώρα τόσο στη γη όσο και στη θάλασσα».

Ο 44ος Αμερικανός πρόεδρος των ΗΠΑ, Μπαράκ Ομπάμα, έχει παρουσιάσει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο ενεργειακής πολιτικής. Στόχος της κυβέρνησης των Δημοκρατικών θα είναι η αξιοποίηση των εγχώριων αποθεμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου τόσο στη στεριά όσο και στις θαλάσσιες περιοχές της Αμερικής, καθώς και η ανάπτυξη των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Απώτερη επιδίωξη αυτής της ενεργειακής πολιτικής είναι, στη διάρκεια της επόμενης δεκαετίας, να εξοικονομηθεί τόσο πετρέλαιο όσες είναι οι τρέχουσες, συνολικές εισαγωγές αργού από Μέση Ανατολή και Βενεζουέλα.

■ Ποιοι είναι οι πρωταγωνιστές στο «κυνήγι» του πετρελαίου;

ας επανέλθουμε στην αρχή του θέματος και ας δούμε ποιοι θα δώσουν τη μάχη για τη διεκδίκηση των πλούσιων ενεργειακών αποθεμάτων της Αρκτικής. Αυτός ο σημαντικός ορυκτός πλούτος, λοιπόν, αναμένεται να προκαλέσει νέα «θερμά επεισόδια» μεταξύ πέντε χωρών: Της Ρωσίας, των ΗΠΑ, της Νορβηγίας, της Δανίας και του Καναδά. Αυτές οι χώρες έχουν εδαφικές διεκδικήσεις στον Αρκτικό Κύκλο, ο οποίος θεωρείται σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο «διεθνή ύδατα».

Σε αυτό το σημείο ας θυμηθούμε το επεισόδιο που έλαβε χώρα πέρυσι, όταν ρωσικό υποβρύχιο που έπλεε στο Βόρειο Πόλο τοποθέτησε σημαία στο βυθό του. Η πράξη αυτή προκάλεσε τις έντονες αντιδράσεις των υπόλοιπων πέντε διεκδικητικών χωρών.

Τι ακριβώς όμως διεκδικεί η κάθε μία από τις πέντε χώρες από την εκμετάλλευση των αρκτικών κοιτασμάτων;

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 Νορβηγία είναι η τρίτη χώρα στον κόσμο στην εξαγωγή πετρελαίου μετά τη Ρωσία και τη Σαουδική Αραβία και ο μεγαλύτερος προμηθευτής φυσικού αερίου για τη Δυτική Ευρώπη.

Η Νορβηγία μέχρι πρότινος περιοριζόταν στα κοιτάσματα της Βόρειας Θάλασσας. Σήμερα όμως έχει επεκτείνει τις δραστηριότητές της στη Θάλασσα Μπάρεντς (3), η οποία -σύμφωνα με τους ειδικούς- θα εξελιχθεί στη μεγαλύτερη πετρελαιοπηγή της Ευρώπης. Εδώ κυρίαρχο ρόλο παίζει η κρατική εταιρεία πετρελαίων της Νορβηγίας, Statoil.

Σε αυτό το σημείο σάς σημειώνουμε επίσης ότι:

Στο νησί Μελκόνια, που βρίσκεται στις βόρειες ακτές της Νορβηγίας, υπάρχει η πρώτη μονάδα υδροποίησης φυσικού αερίου στην Ευρώπη που είναι και η πιο κοντινή στο Βόρειο Πόλο. Εδώ έχουν επεν-

φασιστικότητα εναντίον της Δανίας για την κυριαρχία και τον έλεγχο των νήσων Χανς.

■ Η Συνθήκη για το Δίκαιο της Θάλασσας

Το όλο θέμα γύρω από τις διαμάχες των χωρών προβάλλει και μια επιπλέον διάσταση, που είναι η κυριαρχία της Ανταρκτικής για την οποία κανείς δεν είναι βέβαιος σε ποιον ανήκει.

Ο έλεγχός της δεν έχει οριστεί σαφώς από καμία συνθήκη με αποτέλεσμα οκτώ χώρες να διεκδικούν τμήματά της: **Ρωσία, ΗΠΑ, Καναδάς, Νορβηγία, Δανία (μέσω Γροιλανδίας), Σουηδία, Φινλανδία και Ισλανδία.**

Ήδη τα κράτη του Αρκτικού Ωκεανού συγκεντρώνουν στοιχεία προκειμένου να τεκμηριώσουν τις διεκδικήσεις τους ενώπιον της

>>4 Το Βορειοδυτικό Πέρασμα είναι ένας θαλάσσιος δρόμος στον Αρκτικό Ωκεανό, που διατρέχει τη βόρεια ακτή της Αμερικής μέσω του καναδικού αρκτικού αρχιπελάγους, ενώνοντας τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό. Ονομάστηκε έτσι από τους Βρετανούς, οι οποίοι επιθυμούσαν διακαώς να βρουν έναν τρόπο να προσπεράσουν την αμερικανική ήπειρο διά θαλάσσης από τον βορρά. Ο πρώτος που το διέτρεξε ήταν ο Roald Amundsen, το 1903-1906. Παρότι επί χρόνια οι αρκτικοί πάγοι έκαναν σχεδόν απροσπέλαστο το πέρασμα για τα πλοία, οι κλιματικές αλλαγές από το φαινόμενο του θερμοκηπίου κάνουν ολοένα και μεγαλύτερη την περίοδο μέσα στο χρόνο που το πέρασμα είναι προσβάσιμο, ενώ οι επιστήμονες προβλέπουν πως σε 10-20 χρόνια θα αποτελεί εφικτή εναλλακτική διαδρομή σε σχέση με τη διώρυγα του Παναμά. Ως εκ τούτου, αποτελεί αντικείμενο διαμάχης μεταξύ του Καναδά και των ΗΠΑ.

δύσει οι γαλλικές εταιρείες Total και Gaz de France. Επίσης, με το πρόγραμμα εξόρυξης στη Θάλασσα Μπάρεντς ακολουθεί η ιταλική ENI ενώ η Ρωσία φιλοδοξεί να εγκαινιάσει τη Stockman, μια γιγαντιαία μονάδα φυσικού αερίου απέναντι από τη Σιβηρία.

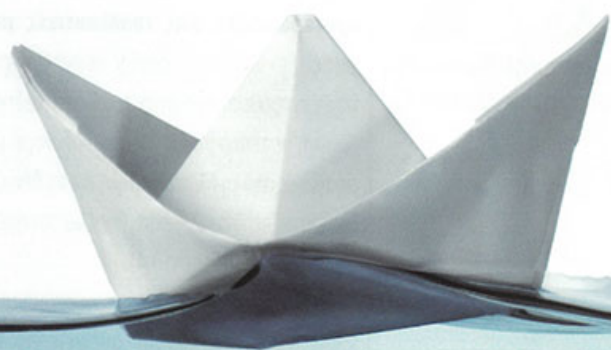
Δυναμικός ανταγωνισμός υπάρχει, επιπλέον, μεταξύ ΗΠΑ και Καναδά. Οι δύο χώρες συγκρούονται διεκδικώντας το Βορειοδυτικό Πέρασμα (4), δηλαδή, το θαλάσσιο δρόμο στον Αρκτικό Ωκεανό που διατρέχει τη βόρεια ακτή της Αμερικής μέσω του καναδικού αρκτικού πελάγους, ενώνοντας τον Ατλαντικό με τον Ειρηνικό.

Το Βορειοδυτικό Πέρασμα η Ουάσιγκτον το ονοματοθετεί ως διεθνή ύδατα και δεν αναγνωρίζει καμία δικαιοδοσία του Καναδά. Ο Καναδάς από την πλευρά του υποστηρίζει πως πρόκειται για περιοχή δικής του κυριαρχίας. Ένα επιπλέον σημείο διαμάχης τους είναι και η Θάλασσα Μποφόρ, όπου οι δύο χώρες διεκδικούν μια «γκρίζα ζώνη» πλοΐσια σε πετρέλαιο και φυσικό αέριο. Παράλληλα, ο Καναδάς αγωνίζεται με πάθος και απο-

ειδικής επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για τα Όρια της Ηπειρωτικής Υφαλοκρηπίδας, που θα συνεδριάσει το Μάιο του 2009. Σύμφωνα με τη Συνθήκη για το Δίκαιο της Θάλασσας του ΟΗΕ (UNCLOS) του 1982 -μία συνθήκη που οι ΗΠΑ δεν έχουν επικυρώσει, καθώς μέχρι σήμερα θεωρούνταν ότι θα επέφερε περιορισμούς στις μονομερείς διεκδικήσεις των θαλάσσιων οδών εκ μέρους της Αμερικής- τα παραθαλάσσια κράτη μπορούν να διεκδικούν κυριαρχικά δικαιώματα επί υδάτων και ηπειρωτικών περιοχών σε απόσταση 200 ναυτικών μιλίων από την ακτογραμμή τους.

Όμως, ορισμένα κράτη υποστηρίζουν ότι τα κυριαρχικά τους δικαιώματα μπορούν να διευρυνθούν, εφόσον αποδειχτεί ότι η ηπειρωτική τους υφαλοκρηπίδα επεκτείνεται κάτω από τη θάλασσα. Ήδη η Ρωσία έχει θέσει ζήτημα κυριαρχίας επί σημαντικού τμήματος της Αρκτικής, υποστηρίζοντας πως η υποθαλάσσια οροσειρά Λομονόσοφ αποτελεί επέκταση της ηπειρωτικής της υφαλοκρηπίδας. ☉

Το μόνο πλοίο που ταξιδεύει χωρίς εμάς...



JET OIL
BUNKERING

PHYSICAL SUPPLIER AT PIRAEUS

MAMIDOIL - JETOIL S.A.

PIRAEUS: tel. +30210 4283368, +30210 4284122

e-mail: bunkering@jetoil.gr

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

Θα επηρεάσει η εκλογή Ομπάμα την αγορά τάνκερ;



Του **Εμμανουήλ Παπαλέξη**
Chairman Mare Maritime S.A.

Ελέχθη και εγράφη ότι ο εκλεγείς πρόεδρος των Ηνωμένων Πολιτειών Μπαράκ Ομπάμα και ο αντιπρόεδρός του Τζο Μπάιντεν έχουν δηλώσει κατά την προεκλογική περίοδο πως, ανάμεσα στ' άλλα μέτρα που θα λάβουν όταν γίνουν κυβερνήση, θα προσπαθήσουν να αξιοποιήσουν τα εγχώρια αποθέματα πετρελαίου, όπως επίσης ότι θα δώσουν προτεραιότητα στις εναλλακτικές μορφές ενέργειας. Στο θέμα της εξόρυξης πετρελαίου από τις εγχώριες πηγές, η πρόθεση είναι μέχρι το 2020 να αυξηθεί η τοπική παραγωγή σε τέτοιο βαθμό που να ισοδυναμεί με τις σημερινές εισαγωγές από τη Μέση Ανατολή και τη Βενεζουέλα, ήτοι αύξηση κατά περίπου 2,9 εκατ. βαρέλια την ημέρα (Μέση Ανατολή 1,8 και Βενεζουέλα 1,1).

Οι παραπάνω δηλώσεις και το πρόγραμμα της νεοεκλεγείσας κυβέρνησης δημιουργούν σκέψεις για το κατά πόσο μια τέτοια πολιτική θα επηρέαζε έμμεσα ή άμεσα τη ναυλαγορά των τάνκερ, έχοντας υπ' όψιν ότι η αγορά των Ηνωμένων Πολιτειών εξυπηρετείται κατά 25% με δεξαμενόπλοια ελληνικών συμφερόντων. Για να δοθεί μια απάντηση στο ερώτημα αυτό, θα πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν ότι το περιβαλλοντολογικό λόμπι των ΗΠΑ ίσως αποτελέσει εμπόδιο σε μια τέτοιου είδους πολιτική, αλλά και αν τούτο δε γίνει, πρέπει να δούμε μερικές άλλες παραμέτρους της αγοράς των τάνκερ και των σημερινών εισαγωγών πετρελαίου στις ΗΠΑ.

Οι πίνακες που παραθέτουμε κατωτέρω, οι οποίοι έχουν εκδοθεί από το Energy Information Administration, δείχνουν τις



Crude Oil Imports (Top 15 Countries)
(Thousand Barrels per Day)

Country	Aug-08	Jul-08	YTD 2008	Aug-07	YTD 2007
CANADA	1.833	1.960	1.890	1.968	1.884
SAUDI ARABIA	1.533	1.661	1.542	1.468	1.418
MEXICO	1.292	1.200	1.207	1.381	1.447
VENEZUELA	1.146	1.187	1.051	1.136	1.120
NIGERIA	1.035	741	998	1.200	1.028
IRAQ	663	696	675	520	479
ANGOLA	483	640	512	400	524
ALGERIA	348	232	312	572	509
ECUADOR	291	226	209	240	196
COLOMBIA	247	178	190	152	126
KUWAIT	203	122	205	139	187
BRAZIL	169	241	217	250	168
CHAD	139	108	106	62	67
AZERBAIJAN	133	134	67	33	47
EQUATORIAL GUINEA	123	66	68	0	55

Total Imports of Petroleum (Top 15 Countries)
(Thousand Barrels per Day)

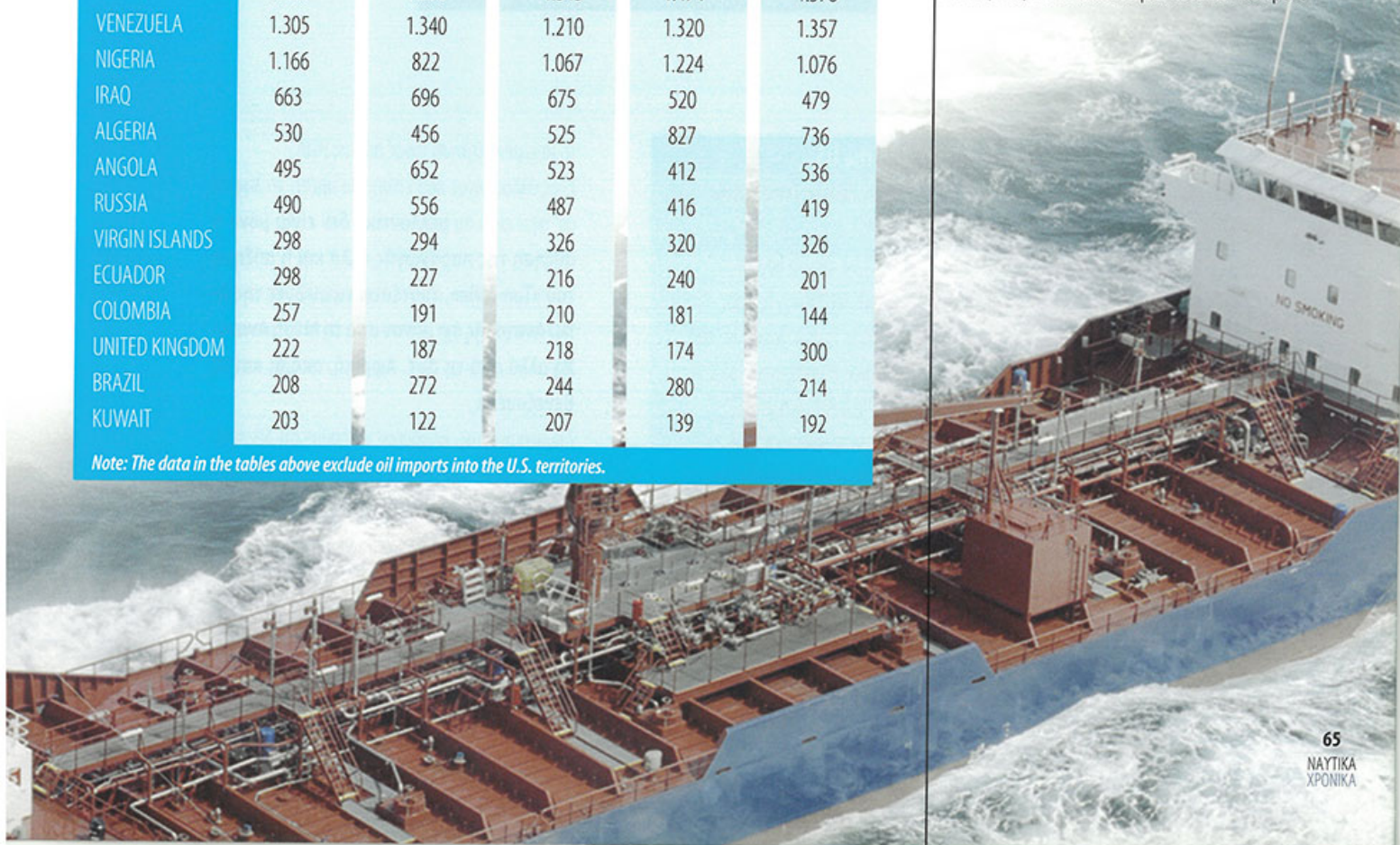
Country	Aug-08	Jul-08	YTD 2008	Aug-07	YTD 2007
CANADA	2.199	2.390	2.427	2.527	2.467
SAUDI ARABIA	1.573	1.675	1.560	1.499	1.443
MEXICO	1.400	1.290	1.315	1.474	1.578
VENEZUELA	1.305	1.340	1.210	1.320	1.357
NIGERIA	1.166	822	1.067	1.224	1.076
IRAQ	663	696	675	520	479
ALGERIA	530	456	525	827	736
ANGOLA	495	652	523	412	536
RUSSIA	490	556	487	416	419
VIRGIN ISLANDS	298	294	326	320	326
ECUADOR	298	227	216	240	201
COLOMBIA	257	191	210	181	144
UNITED KINGDOM	222	187	218	174	300
BRAZIL	208	272	244	280	214
KUWAIT	203	122	207	139	192

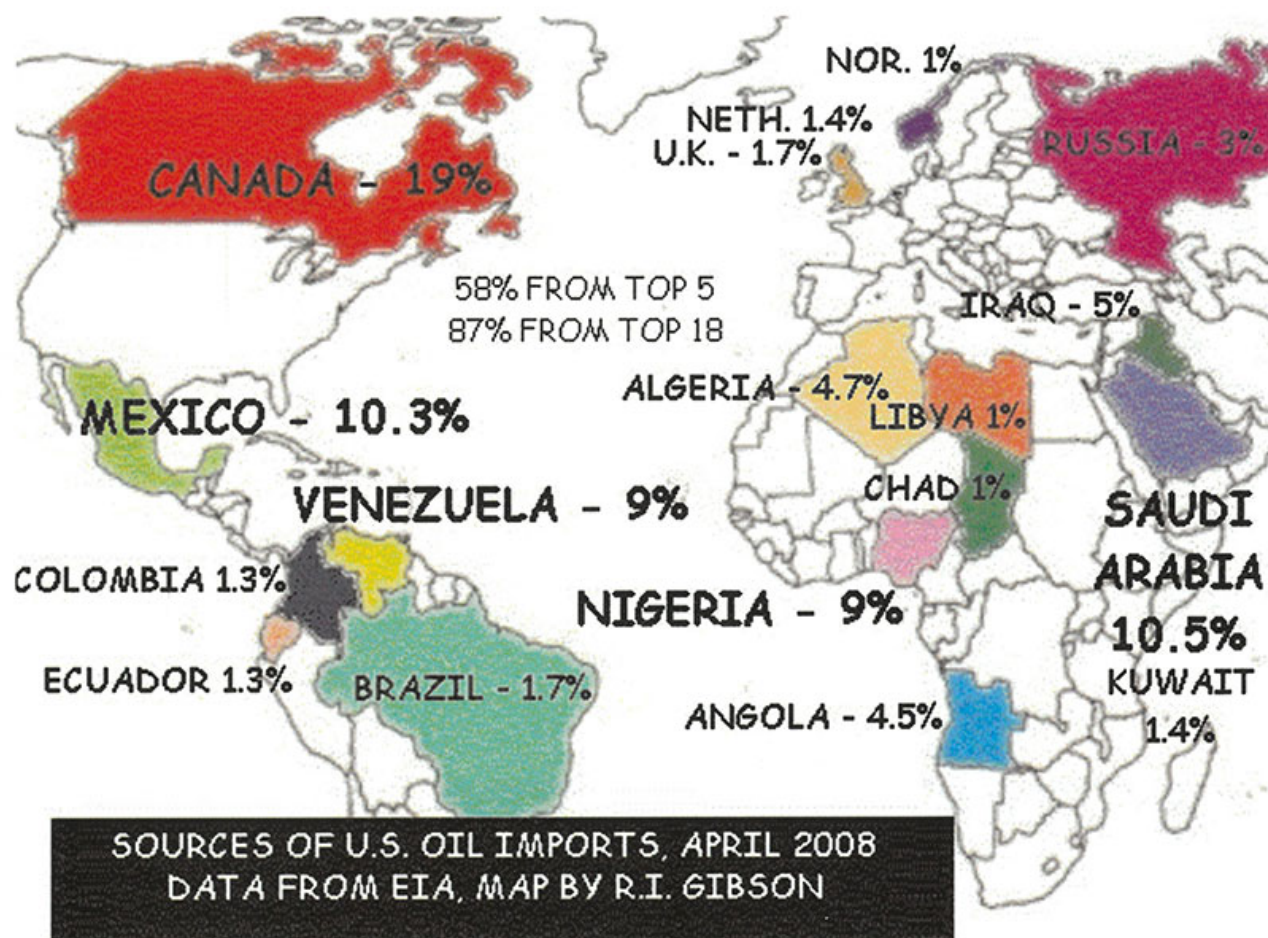
Note: The data in the tables above exclude oil imports into the U.S. territories.

εισαγωγές του Crude Oil και όλων των πετρελαιοειδών από 15 χώρες.

Όπως φαίνεται από τον ανωτέρω πίνακα, οι 5 πρώτες χώρες που εξαγωγήν πετρέλαιο στις ΗΠΑ καλύπτουν σχεδόν το 66% των εισαγωγών. Η κυρίως χώρα απ' όπου οι ΗΠΑ εισάγουν το πετρέλαιο είναι ο Καναδάς με 1,8 εκατ. βαρέλια την ημέρα και ακολουθεί η Σαουδική Αραβία με 1,4/1,5 εκατ. βαρέλια την ημέρα. Άλλες σπουδαίες εξαγωγικές χώρες, που εξαγωγήν πάνω από 1 εκατ. βαρέλια την ημέρα, είναι το Μεξικό, η Βενεζουέλα και η Νιγηρία.

Είναι επίσης εμφανές από τα ανωτέρω πως η Σαουδική Αραβία κυρίως είναι αυτή που δημιουργεί την αναγκαιότητα μεταφοράς πετρελαίου μακρών αποστάσεων και η οποία, με βάση αυτό το χαρακτηριστικό, αν εξέλπιε θα επηρέαζε σημαντικά τη ναυλαγορά των τάνκερ. Εκτιμάται όμως ότι η αύξηση της κατανάλωσης του πετρελαίου αναμένεται, έστω και με ελαφρές διακυμάνσεις, να είναι της τάξεως των 1,7 εκατ. βαρελιών την ημέρα, γεγονός που μπορεί να πει κανείς πως θα αντικαταστήσει κατά κάποιο τρόπο





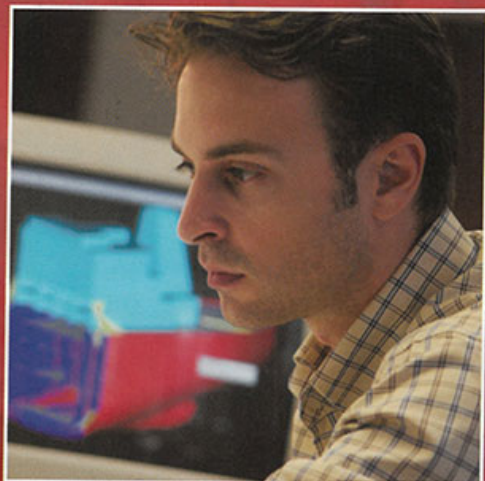
12 largest oil fields in the US

Field, State + Est. Reserves	Cumulative Production
1. Prudhoe Bay, Alaska	13+ billion barrels
2. East Texas	5.1-6.0 billion barrels
3. Wilmington, California	2.8 billion barrels [or up to 3.0]
4. Midway-Sunset, California	2.8 billion barrels [or up to 3.5]
5. Kuparuk River, Alaska	2.6 billion barrels
6. Thunder Horse, Gulf of Mexico	1.5-2.0 billion barrels
7. Kern River, California	1.95 billion barrels [or up to 2.5]
8. Yates, West Texas	1.95 billion barrels
9. Belridge South, California	1.9 billion barrels
10. Wasson, West Texas	1.8 billion barrels
11. Elk Hills, California	1.5 billion barrels [or 1.3]
12. Panhandle, Texas	1.4 billion barrels

τη μειωμένη ζήτηση τανάζ από τις ΗΠΑ.

Ένας άλλος λόγος που επίσης θα πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν είναι ότι μελλοντικά δεν είναι μόνο η αύξηση της παραγωγής αλλά και η αύξηση του «Ton-Mile», τουτέστιν εισαγωγές της Απώ Ανατολής όχι μόνον από τη Μέση Ανατολή αλλά από τη Δυτ. Αφρική, ακόμη και τη Βενεζουέλα.

Συμπεραίνοντας, μπορούμε να πούμε ότι δεν πρέπει να αναμένουμε άμεση επίδραση της ναυλαγοράς των τάνκερ από την εξαγγελθείσα πολιτική του Ομπάμα, διότι αυτή ενδέχεται να μην εφαρμοστεί, αλλά και αν εφαρμοστεί και η αγορά των ΗΠΑ σημειώσει μείωση της ζήτησης του τανάζ, αυτή δε θα είναι άξια λόγου. ☺



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

Setting the Standard for Service.

www.eagle.org



FOUNDED 1862

ABS

Setting Standards of Excellence



Αγορά διάλυσης πλοίων Νοέμβριος 2008

Του **Πλούτωνα Βάρβαρου**, Broker Allied Shipbroking Inc.



Εν μέσω οικονομικών, θεσμικών και -ως φυσικό επακόλουθο- ψυχολογικών αλλαγών, η κρίση άρχισε να χτυπάει την πόρτα όλων των αγορών. Η χρηματοπιστωτική δυσλειτουργία οδήγησε τον κάθε κλάδο σε σταδιακή κατάρρευση. Η εξάπλωση των πολυεθνικών επιχειρήσεων καθώς και ο πλέον υψηλός βαθμός εξάρτησης των ανεπτυγμένων χωρών από τις λεγόμενες αναπτυσσόμενες χώρες (βλ. παγκοσμιοποίηση παραγωγής) οδήγησε με απίστευτη ταχύτητα στη σχεδόν κατάρρευση του παγκόσμιου χρηματοπιστωτικού συστήματος, της παγκόσμιας αγοράς. Επακόλουθο της κρίσης αυτής ήταν (και είναι) η μείωση της παραγωγής - προσφοράς, η αύξηση της ανεργίας,

η μείωση της κατανάλωσης-ζήτησης με αποτέλεσμα τη μείωση του παγκόσμιου εμπορίου, ήτοι συρρίκνωση του εξωτερικού τομέα κάθε χώρας (εισαγωγές, εξαγωγές).

Στον κλάδο της ναυτιλίας, οι χαμηλοί πλέον ναύλοι -ειδικά στο ξηρό φορτίο- είχαν ως επακόλουθο τη μείωση των τιμών των πλοίων σε τέτοιο βαθμό που πλοία ξηρού φορτίου χτισμένα τη δεκαετία του '70 να θεωρούνται αυτομάτως υποψήφια προς διάλυση. Αναλόγως της κατάστασης του εκάστοτε πλοίου, αλλά και της ανάγκης ρευστότητας του πλοιοκτήτη, πλοία χτισμένα μέχρι και αρχές της δεκαετίας του '80 έχουν πολλές πιθανότητες να πάνε προς διάλυση.

Πρέπει να αναφέρουμε ότι η χρηματοπιστωτική κρίση δεν είχε μόνο έμμεσο αντίκτυπο στην αγορά διάλυσης πλοίων αλλά και άμεσο, αφού οι τελικοί αγοραστές στις χώρες όπου επικεντρώνεται η διάλυση είχαν και αυτοί πρόβλημα ρευστότητας λόγω των τραπεζών τους και της στρατηγικής που αυτές ακολούθησαν για την αντιμετώπιση της κρίσης.

Το αποτέλεσμα ήταν μια πτώση των τιμών (\$/LDT) που προσέφεραν στα επίπεδα των \$ 250-260/LDT για πλοία ξηρού φορτίου και \$ 300-310/LDT για πλοία υγρού φορτίου. Σας θυμίζουμε ότι πριν από 6 με 7 μήνες οι αντίστοιχες τιμές ήταν στα επίπεδα των \$ 700/LDT και \$ 750/LDT.

Στον πίνακα Demo I, μπορεί κάποιος να δει ανά τύπο πλοίου και προορισμό πόσα πλοία έχουν οδηγηθεί προς διάλυση από την αρχή του έτους και πόσα dwt έχουν «αφαιρεθεί» από το στόλο (trading fleet).

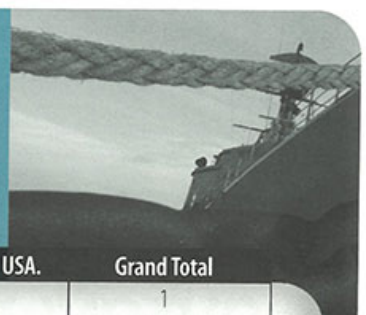
Στον πίνακα Demo II, παρατηρεί κάποιος ανά τύπο πλοίου και ανά μήνα πόσα πλοία οδηγήθηκαν προς διάλυση. Αξιο αναφοράς είναι η αυξημένη δραστηριότητα τους δύο τελευταίους μήνες (Οκτώβριος, Νοέμ-

βριος) καθώς και συγκεκριμένα η αγορά διάλυσης πλοίων ξηρού φορτίου (BCs) όπου μέχρι το μήνα Σεπτέμβριο είχαμε συνολικά 2 πλοία προς διάλυση, και τους μήνες Οκτώβριο και Νοέμβριο είχαμε 25(!) πλοία, πράγμα το οποίο δείχνει την κάθετη πτώση των τιμών των πλοίων σε επίπεδα διάλυσης εξαιτίας των παραγόντων που αναφέραμε πιο πάνω.

Στο σημείο αυτό πιστεύουμε ότι θα πρέπει να δούμε τον υπάρχοντα στόλο των πλοίων ξηρού φορτίου καθώς αυτός είναι που έχει πληγεί περισσότερο τόσο σε επίπεδα ναύλων όσο και σε επίπεδα τιμών.

Παραθέτουμε λοιπόν τον πίνακα Fleet-Order I, στον οποίο μπορεί κάποιος να δει τον αριθμό πλοίων ανά μέγεθος και ανά ηλικία. Με την πρώτη ματιά, αυτό που μας κάνει εντύπωση είναι ότι ο στόλος για μεγέθη 10-19.999 dwt (mini bulkers) και 20-39.999 dwt (Handysize) ανέρχεται στα 2.593 πλοία, περίπου. Βλέποντας την ηλικιακή διάρθρωση αυτού του στόλου, συμπεραίνουμε πως τα πλοία που είναι άνω των 25 ετών ανέρχονται σε περίπου 1.040(!). Αυτό σημαίνει ότι το 41% του συγκεκριμένου στόλου είναι δυνητικά υποψήφιο προς διάλυση με δεδομένη την παρούσα κατάσταση της αγοράς. Συνολικά, για όλο το στόλο του ξηρού φορτίου, περίπου 1.511 πλοία (με βάση την ηλικιακή τους διάρθρωση πάντα) είναι δυνητικά υποψήφια να πλεύσουν προς τις ακτές της Ινδίας, του Μπανγκλαντές κτλ. προς διάλυση. Αυτό το νούμερο αναλογεί στο 23% του στόλου που πλέει στις θάλασσες αυτή τη στιγμή. **Μια ματιά στις παραγγελίες, όμως, δείχνει ότι ο στόλος αυτός θα έχει ανανεωθεί (συνολικά και όχι μεμονωμένα ανά μέγεθος) το αργότερο μέχρι το 2010.**

Το τελευταίο σχόλιο μένει να επιβεβαιωθεί διότι υπάρχουν φήμες για ναυπηγεία που αντιμετωπίζουν οικονομικά προβλήματα, green yards οι οποίες ουσιαστικά δεν υφίστανται, καθώς και πιθανές ακυρώσεις ή slot swaps (π.χ. αλλαγή παραγγελίας από bulk carrier σε tanker) από πλευράς πλοιοκτητών. Όλα τα ανωτέρω πιθανό είναι να μειώσουν αρκετά το νούμερο των υπό παραγγελία πλοίων ξηρού φορτίου, ειδικά για το 2010 (1.143 BCs υπό παραγγελία με παράδοση τη συγκεκριμένη χρονιά) και μόνον ο χρόνος θα δείξει τι μέλλει γενέσθαι...



Demo table 1

Type	Data	BANGLADESH	CHINA	INDIA	PAKISTAN	TURKEY	UNKNOWN	USA.	Grand Total
BARGE CARRIER	Count of Vessel	1							1
	Sum of DWT	44.799							44.799
BC	Count of Vessel	13	6	6	2				27
	Sum of DWT	1.194.537	745.843	249.915	98.074				2.288.369
CONTAINER	Count of Vessel	18	1	13			2		34
	Sum of DWT	531.726	26.674	362.961			57.279		978.640
FERRY	Count of Vessel	2	2	9			1		14
	Sum of DWT	3.541	4.307	18.722			3.086		29.656
GAS TANKER	Count of Vessel	10		7			2		19
	Sum of DWT	411.428		94.509			26.342		532.279
GENERAL CARGO	Count of Vessel	8		16	1	1	4		30
	Sum of DWT	68.132		178.785	20.075	3.055	44.982		315.029
PASSENGER	Count of Vessel			2					2
	Sum of DWT			9.534					9.534
REEFER	Count of Vessel	12	1	19			1		33
	Sum of DWT	58.768	14.947	164.745			10.598		249.058
RO/RO CARGO	Count of Vessel	1		6			2		9
	Sum of DWT	2.215		35.538			9.346		47.099
TANKER	Count of Vessel	50	1	33	8	1	3	1	97
	Sum of DWT	3.531.389	63.786	800.500	243.653	253.452	222.575	81.469	5.196.824
Total Count of Vessel		115	11	111	11	2	15	1	266
Total Sum of DWT		5.846.535	855.557	1.915.209	361.802	256.507	374.208	81.469	9.691.287

Demo table 2

Type	Data	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Grand Total
BARGE CARRIER	Count of Vessel	1											1
	Sum of DWT	44.799											44.799
BC	Count of Vessel								2		8	17	27
	Sum of DWT								48.308		584.818	1.655.243	2.288.369
CONTAINER	Count of Vessel	1	2	1	3			2	4	7	6	8	34
	Sum of DWT	50.819	39.170	15.790	74.597			61.417	74.655	225.869	204.012	232.311	978.640
FERRY	Count of Vessel		2	1		1	1	4	3	2			14
	Sum of DWT		4.523	2.589		2.728	3.043	7.072	6.860	2.841			29.656
GAS TANKER	Count of Vessel	2	2	2	2	3	2	1	1	1	1	2	19
	Sum of DWT	50.979	94.487	109.101	96.467	32.064	38.635	32.634	1.107	38.534	22.040	16.231	532.279
GENERAL CARGO	Count of Vessel	5	3	2	1	3		4	4	1	2	5	30
	Sum of DWT	32.718	20.887	6.390	3.055	42.534		44.112	36.071	19.212	39.560	70.490	315.029
PASSENGER	Count of Vessel				1				1				2
	Sum of DWT				8.912				622				9.534
REEFER	Count of Vessel		2	1	3	7	1	8	7	2	2		33
	Sum of DWT		19.640	9.125	20.885	38.761	14.947	64.537	60.241	14.016	6.906		249.058
RO/RO CARGO	Count of Vessel		1	1			1	4		1		1	9
	Sum of DWT		2.215	600			1.827	17.692		11.076		13.689	47.099
TANKER	Count of Vessel	6	7	12	11	11	8	8	8	6	17	3	97
	Sum of DWT	213.344	457.125	1.000.490	661.751	481.329	222.064	579.931	537.674	373.094	445.294	224.728	5.196.824
Total Count of Vessel		15	19	20	21	25	13	31	30	20	36	36	266
Total Sum of DWT		392.659	638.047	1.144.085	865.667	597.416	280.516	807.395	765.538	684.642	1.302.630	2.212.692	9.691.287

Η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων



▶ **Η** ναυτιλία μαζί με τον τουρισμό είναι οι πιο εξωστρεφείς κλάδοι της ελληνικής οικονομίας. Φέρνουν συνάλλαγμα, γεφυρώνουν το έλλειμμα του εμπορικού ισοζυγίου, δημιουργούν χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας, ενδυναμώνουν την οικονομία μας και ωφελούν ολόκληρη την κοινωνία.

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισρέει στη χώρα μας αυξάνεται συνεχώς. Και σημαντικά: Από τα 14 δισ. ευρώ, το 2006, έφτασε στα 17 δισ. ευρώ, το 2007.

Οι θέσεις εργασίας που δημιουργεί η ναυτιλία αυξάνονται, όχι μόνο στη θάλασσα, αλλά και στη στεριά. Ναυτιλία, άλλωστε, δεν είναι μόνον ο εμπορικός στόλος. Είναι και οι υπηρεσίες που συνδέονται με αυτήν, οι επιχειρήσεις που την υποστηρίζουν, οι σχολές που προσφέρουν γνώση και εξειδίκευση στο ανθρώπινο δυναμικό.

Σήμερα, στον κλάδο της διαχείρισης πλοίων, ο Πειραιάς και η ευρύτερη περιοχή φιλοξενούν 1.300 ναυτιλιακές επιχειρήσεις, με 12.000 εξειδικευμένα στελέχη, ενώ στο ευρύτερο ναυτιλιακό πλέγμα, στις σχολές, στις εταιρείες παροχής ναυτιλιακών υπηρεσιών, στις υπηρεσίες ναυπήγησης και ναυπηγοεπισκευής, στις συνεργαζόμενες τράπεζες, απασχολούνται περίπου 250 χιλιάδες εργαζόμενοι. Η ελληνική ναυτιλία αξιοποίησε τα τελευταία

χρόνια την άνθηση του διεθνούς εμπορίου και προσέγγισε με επιτυχία τις μεγάλες αναδυόμενες αγορές.

Η εξωστρέφειά της όμως την καθιστά ευάλωτη στις δυσμενείς επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Με τα νέα δεδομένα που έχουν δημιουργηθεί, καθίσταται επιτακτική η ανάγκη για τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Είναι αδιαμφισβήτητο ότι οι Έλληνες ναυτικοί διαδραματίζουν και στις μέρες μας σημαντικότατο ρόλο στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας σε διεθνές και σε εθνικό επίπεδο. Είναι η ψυχή της ελληνικής ναυτιλίας, του ανταγωνισμού και της ικανότητας που έχουμε να παρέχουμε ανωτέρου επιπέδου υπηρεσίες.

Δεν είναι υπερβολή να πούμε πως η σχέση μεταξύ των δύο πυλώνων που κρατούν ψηλά την ελληνική ναυτιλία, του άψυχου (που είναι το πλοίο) και του έμψυχου (δηλαδή του ναυτικού), είναι αμφίδρομη.

Δε νοείται βελτίωση της θέσης του Έλληνα ναυτικού χωρίς να υπάρχει ένας μεγάλος και ανταγωνιστικός ελληνικός στόλος.

Αντίστοιχα, δεν μπορεί να υπάρξει ανταγωνιστικός, ασφαλής και φιλικός προς το περιβάλλον ελληνικός εμπορικός στόλος χωρίς τη διαφύλαξη



Του **Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη**
Βουλευτή Β' Αθηνών Ν.Δ. και προέδρου
της Διαρκούς Επιτροπής Εξωτερικών
και Άμυνας της Βουλής

και την ενίσχυση της ναυτικής τεχνογνωσίας που διαθέτει ο Έλληνας επαγγελματίας ναυτικός.

Η αξιολόγηση των Ελλήνων ναυτικών για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας δεν μπορεί και δεν πρέπει να γίνεται με αποκλειστικό γνώμονα το κόστος της ναυτεργασίας.

Σε αυτόν τον υπολογισμό είναι απαραίτητες πιο σύνθετες και ταυτόχρονα πιο ορθολογικές προσεγγίσεις, που να λαμβάνουν υπόψη τους και τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των ναυτικών, τα οποία, τελικά, διαμορφώνουν την παραγωγικότητα και την αποτελεσματικότητά τους και συμβάλλουν στη μακροχρόνια απόδοση των πλοίων αλλά και των επιχειρήσεων.

Για να παραμείνει η ναυτιλία μας κυρίαρχη και στον 21ο αιώνα και να ξεπεράσει το σκόπελο που δημιουργεί η παγκόσμια οικονομική κρίση, χρειαζόμαστε αξιόλογα και άρτια εκπαιδευμένα στελέχη. Οι κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας έχουν κάνει τα τελευταία χρόνια συγκεκριμένα βήματα προς αυτήν την κατεύθυνση με την ανωτατοποίηση των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού και τη σύσταση του Ινστιτούτου Ναυτικής Κατάρτισης. Οι κινήσεις αυτές έτυχαν της συμπαράστασης και της ΠΝΟ, ωστόσο χρειάζονται και άλλες προσπάθειες για την προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Η ναυτιλία μας είναι οι άνθρωποί της και η τεχνογνωσία τους. **Δική μας ευθύ-**

νη είναι ο συνεχής εκσυγχρονισμός των υποδομών και των λειτουργιών, μέτρα στήριξης και προσέλκυσης.

Δυστυχώς, οι σχολές δεν έχουν την απαιτούμενη επαφή με την αγορά.

Η γνώση που έχουν κατακτήσει οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν παρέχονται στις ΑΕΝ. Οι σχολές έχουν ξεπερασμένο πρόγραμμα σπουδών, γηρασμένες υποδομές, μικρή επαφή με τη σύγχρονη τεχνολογία.

Επιβάλλεται να ανοίξουν οι σχολές στις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες και να μεταφερθεί αμφίδρομα η γνώση που έχει κατακτηθεί.

Παράλληλα, το άνοιγμα της ναυτικής επιμόρφωσης, που σήμερα καλύπτεται από τα ΚΕΣΕΝ, στην ιδιωτική πρωτοβουλία είναι απαραίτητη.

Τέλος, η ενίσχυση των πανεπιστημιακών σχολών που ασχολούνται με τη ναυτιλία είναι απαραίτητη για τη δημιουργία των νέων στελεχών της ναυτιλίας μας.

Στη μεγάλη υπερ-επενδυτική προσπάθεια που έκαναν οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες τα τελευταία χρόνια, με την κάλυψη του 25% των ναυπηγήσεων παγκοσμίως, καταγράφηκε ένα σαφές έλλειμμα προσφοράς αξιωματικών.

Αυτό το έλλειμμα πρέπει να καλυφθεί και θεωρώ ότι η προώθηση των παραπάνω προτάσεων θα καταστήσει το επάγγελμα πιο ελκυστικό, πιο ασφαλές και ποιοτικό, να είναι ένα επάγγελμα κύρους, όπως αρμόζει στους πρωταγωνιστές των θαλάσσιων μεταφορών του κόσμου. ☉

TSAVLIRIS

SALVAGE

Salvage Masters of the World



24 Hours
Emergency
Response

Fire fighting

Ocean rescue

Sub-sea works

Wreck removal

Marine salvage

Pollution control

Deep-sea towage

Offshore support

Cargo & ship recovery

Contingency planning

Piraeus Greece, 10 Akti Poseidonos 185 31

Tel.: +30 210 422 1000 A.O.H: +30 6976 444 100/103

Telefax: +30 210 422 1008/417 4885

E-mail: salvage@tsavliris.com

London United Kingdom, 38 Bruton Place, Mayfair W1J 6NX

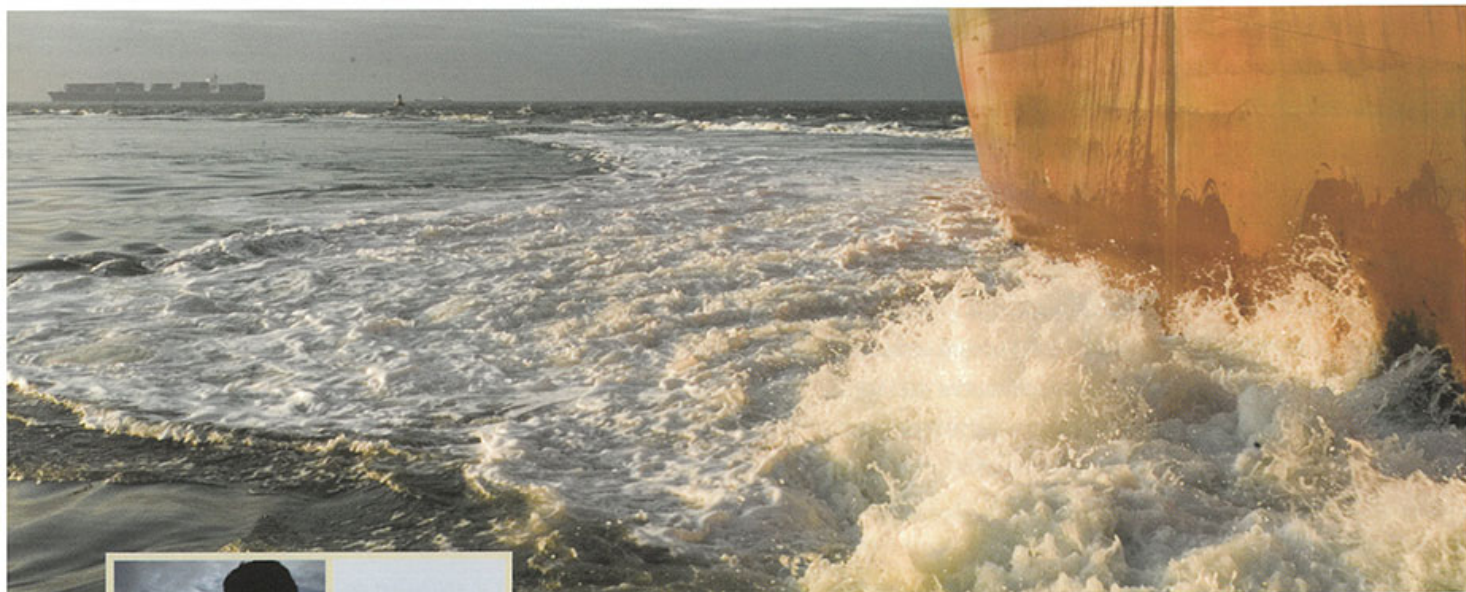
Tel.: +44(0) 207629 7373 Telefax: +44(0) 207 629 7379

E-mail: tsav@globalnet.co.uk

www.tsavliris.com



Το 'δαμε και αυτό!



του Ηλία Μπίσια

Ακυρώσεις παραγγελιών, απογοητεύσεις προσδοκιών, καθιζήσεις τιμών και ναύλων αποτελούν τη μόνιμη συζήτηση στους ναυτιλιακούς κύκλους.

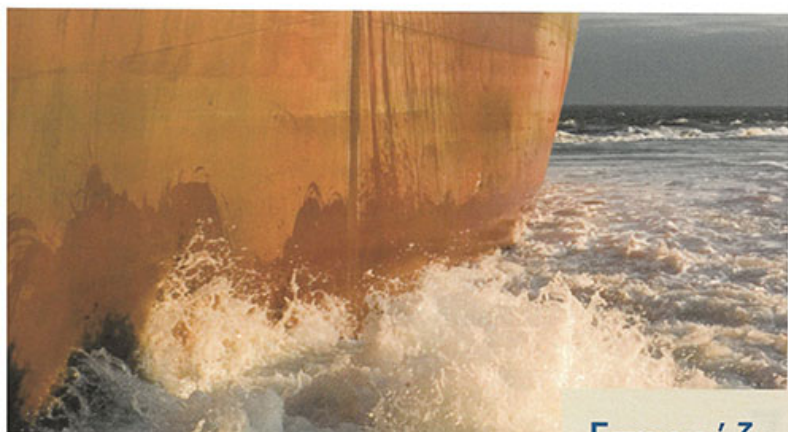
Το 2008 υπήρξε μια αιφνιδιαστική χρονιά και για τη ναυτιλία. Η ξέφρενη άνοδος και η απότομη πτώση. Η υπερβολή και η κάθαρση. Σε όλες τις παραμέτρους και τις συνιστώσες της: Στους ναύλους, στη συμπεριφορά, τις στρατηγικές αλλά και τις μακροπρόθεσμες φιλοδοξίες. Με την πρόταση «το 'δαμε και αυτό», παράγοντες και πρωταγωνιστές επαναποθετούνται για τις παγκόσμιες εξελίξεις, αγωνιούν για το παρόν και ορισμένοι στέκονται δυσσώωνοι για το μέλλον. Ακυρώσεις παραγγελιών, απογοητεύσεις προσδοκιών, καθιζήσεις τιμών και ναύλων αποτελούν τη μόνιμη συζήτηση στους ναυτιλιακούς κύκλους.



Στη δίνη του κυκλώνα η ναυτιλία, και στο παρόν τεύχος αναλύουμε τις σκέψεις και προσδοκίες σημαντικών πλοιοκτητών που έζησαν την κρίση του '80 και βγήκαν ακέραιοι από αυτή. Παράλληλα, μεταφέρουμε τις σκέψεις των αιρετών της Ευρώπης από το Στρασβούργο για τη γενική οικονομική κρίση αλλά και τις παραινήσεις τους για τη ναυτιλία. Σε αυτό το πλαίσιο και σε αντίθεση με τις παλαιότερες επιθυμίες της εφοπλιστικής οικογένειας, που ζητούσε μη ανάμειξη με το σύνθημα «δεν ζητάμε τίποτα», η κ. Ρόδη Κράτσα, ως μέλος της Επιτροπής Μεταφορών του Ε.Κ., απέστειλε γραπτή ερώτηση στον επίτροπο Μεταφορών κ. Tajani.

Με βάση τα συγκεκριμένα στοιχεία και τις αρνητικές προβλέψεις για το μέλλον, η κ. Κράτσα ερωτά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή πώς σκέπτεται να αντιμετωπίσει την κρίση, που αγγίζει άμεσα το ναυτιλιακό τομέα μεταφορών αλλά και τη ναυτιλιακή οικογένεια ευρύτερα. Στη συνέχεια, ζητεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να μάθει πώς σκοπεύει να ενσωματώσει και να προστατεύσει τις θέσεις εργασίας και την ανταγωνιστικότητα του ναυτικού κλάδου με τη στρατηγική που έχει ανακοινώσει (Ανακοίνωση: «Από τη χρηματοπιστωτική κρίση στην ανάκαμψη: ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο ανάληψης δράσης») ή με άλλες πρωτοβουλίες που πρόκειται να αναλάβει.

Η κ. Κράτσα ερωτά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή αν στο πλαίσιο των δράσεων για την ανάπτυξη των ικανοτήτων αντιμετώπισης των κρίσεων και επίλυσής τους σε πολυμερές επίπεδο που προτείνει το ευρωπαϊκό όργανο, θα μπορούσε να λάβει από κοινού δράσεις με τους άλλους εμπορικούς και ναυτιλιακούς μας εταίρους -όπως την Κίνα, την Ιαπωνία, την Ινδία- αλλά και τους διεθνείς οργανισμούς, ιδιαίτερα το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό, για συντονισμένες ενέργειες και προστασία του κλάδου.



«Η παγκόσμια οικονομική κρίση και ύφεση έχει χτυπήσει πλέον σοβαρά σχεδόν όλους τους τομείς των ευρωπαϊκών οικονομιών και η προστιθέμενη αξία της ελληνικής ναυτιλίας φαίνεται να απειλείται.



Επηρεάζεται ευρύτερα και η ελληνική οικονομία και ανάπτυξη»

Η ίδια σε αποκλειστική δήλωσή της προς τα «Ναυτικά Χρονικά» ανέφερε τους λόγους που δεν μπορούσε να σταθεί αμέτοχη στις γενικές προκλήσεις των καιρών:

«Η παγκόσμια οικονομική κρίση και ύφεση έχει χτυπήσει πλέον σοβαρά σχεδόν όλους τους τομείς των ευρωπαϊκών οικονομιών και η προστιθέμενη αξία της ελληνικής ναυτιλίας φαίνεται να απειλείται. Επηρεάζεται ευρύτερα και η ελληνική οικονομία και ανάπτυξη. Πρέπει να είμαστε ιδιαίτερος προσεκτικοί στις εξελίξεις αυτές και σε επιφυλακή για την ενίσχυση του ναυτιλιακού κλάδου, ώστε να αποφύγουμε φαινόμενα ντόμινο: **Δηλαδή τη μείωση των καθαρών εσόδων από τη ναυτιλία (τα οποία και κάλυψαν την περασμένη χρονιά το 28% του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου), που θα οδηγήσει σε διόγκωση του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου. Οι πρώτες εκτιμήσεις δείχνουν πως η επιβράδυνση στη ναυτιλία θα επιφέρει συρρίκνωση κατά 0,5% επί του ΑΕΠ.** Την αύξηση ανεργίας στο ναυτιλιακό κλάδο, καθώς και στα επαγγέλματα που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με την ποντοπόρο ναυτιλία. Επίσης τη μείωση επενδύσεων σε άλλους κλάδους της οικονομίας (από επενδυτικά κεφάλαια που προέρχονται από τα ναυτιλιακά έσοδα) και, τέλος, τη μείωση των ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων.

Δεν είναι ενθαρρυντικό ότι, προς το παρόν, οι ευρωπαϊκές προτάσεις ανάκαμψης της ανάπτυξης και απασχόλησης για την αποκατάσταση της εμπιστοσύνης στην ευρωπαϊκή οικονομία έχουν επικεντρωθεί στους κλάδους της αυτοκινητοβιομηχανίας και στις κατασκευές, αγνοώντας καίριους κλάδους όπως η ναυτιλία. Κάθε τομέας της οικονομίας έχει τη σημασία του και τα προβλήματα κάθε χώρας επηρεάζουν τις άλλες. Αυτό το πιστεύω ακράδαντα και σε αυτό το πλαίσιο εντάσσεται η πολιτική μου δραστηριότητα. Έτσι, θεωρώ πως η κρίση στη ναυτιλία πρέπει να μας απασχολήσει όλους σοβαρά σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Καθήκον όλων, και κυρίως όσων προερχόμαστε από ναυτικές χώρες, είναι να επιστήσουμε την προσοχή και να εντάξουμε στις νέες στρατηγικές αυτές την προστασία και ενίσχυση του ναυτιλιακού τομέα. Αυτός ήταν ο λόγος και το περιεχόμενο της τελευταίας μου παρέμβασης».

Λίγες μέρες πριν, η ευρωβουλευτής Μαρία Παναγιωτοπούλου - Κασσιώτου απέστειλε επίσης ερώτηση προς τον επίτροπο Tajani για ένα άλλο θέμα που απασχολεί τις ελληνικές θάλασσες. Η ευρωβουλευτής από τη Χίο ρωτά την Ευρ. Επιτροπή ποια μέτρα είναι σε θέση να προτείνει ώστε η ακτοπλοϊκή σύνδεση με συμβατικά πλοία όλων των ελληνικών νησιών (ανεξαρτήτως από το εάν είναι ακριτικά ή άγονα), προς και από τα μεγάλα λιμάνια, να ελκύει το ενδιαφέρον των ακτοπλόων, ιδιαίτερα κατά τη χειμερινή περίοδο.

Οι Έλληνες ευρωβουλευτές, στο πλαίσιο μιας γενικότερης εγρήγορσής τους προσπαθούν να υποστηρίξουν το σημαντικότερο κλάδο της ελληνικής οικονομίας, χωρίς όμως να έχουν ένα σταθερό δίαυλο επικοινωνίας και κυρίως πληροφόρησης για όσους επιθυμούν να «υποστηρίξουν». Από την απόλυτη σιωπή του παρελθόντος, «το 'δαμε και αυτό», δηλαδή οι Βρυξέλλες να ενδιαφέρονται και για τα δικά μας προβλήματα, αν και δεν είμαστε βέβαιοι αν η ναυτιλιακή κοινότητα θέλει ή μπορεί να δεχθεί την οποιαδήποτε υποστήριξη. Εάν αυτό θα είναι για το όφελος όλων μας, αυτό τελικά μόνον ο ιστορικός του μέλλοντος θα μπορεί να αποσαφηνίσει.



Και στις δύο ερωτήσεις ο Ιταλός -τελικός σκληροπυρηνικός- επίτροπος οφείλει να απαντήσει εντός ενός μηνός. Αν και δε ζητούμε τίποτα από την Ε.Ε.(;) είναι εξαιρετικά ενθαρρυντικό που η ναυτιλία αποτελεί πλέον μια απόλυτη προτεραιότητα για τις Βρυξέλλες, αντίστοιχα με τη γεωργία, τη βιομηχανία, την αλιεία και το εμπόριο. Είναι εξάλλου ο συνδετικός κρίκος τους. ☺

Η ΕΡΜΑΦΡΟΔΙΤΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Η πρόσφατη απόρριψη από το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ) αιτήματος γνωστής ακτοπλοϊκής εταιρείας για έκτακτη δρομολόγηση ταχύπλοου επιβατηγού - οχηματαγωγού (Ε/Γ-Ο/Γ) μόνο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες αποτελεί επιβεβαίωση της ερμαφρόδιτης κατάστασης που εξακολουθεί να ταλανίζει το ελληνικό ακτοπλοϊκό σύστημα μετά την «απελευθέρωση» που υποτίθεται έφερε ο Ν. 2932/2001 και οι μετέπειτα τροποποιήσεις του. Επιβεβαιώνει επίσης το σχεδόν μόνιμο κρατισμό που κυριαρχεί στον τομέα αυτό της ελληνικής οικονομίας (όπως άλλωστε και σε πλείστους άλλους).



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

Οσο και δυσάρεστο είναι να πω, «I told you so», εμείς στο ΕΜΠ τα είχαμε πει από το 1994, αλλά δυστυχώς κανένας αρμόδιος δεν τα έλαβε υπόψη, ούτε τότε ούτε κατόπιν. Τω καιρώ εκείνω, λοιπόν, σε μελέτη που είχαμε εκπονήσει για την κατάσταση της ελληνικής ακτοπλοΐας και τις προοπτικές της εν όψει της επερχόμενης απελευθέρωσης 10 χρόνια μετά, είχαμε διακινδυνεύσει την πρόβλεψη (όντως τολμηρή, είναι αλήθεια) πως το ΥΕΝ δε θα είχε το δικαίωμα να επιβάλει υποχρέωση λειτουργίας ολόκληρο το έτος σε ταχύπλοα Ε/Γ-Ο/Γ το 2004, πρώτο έτος της εφαρμογής του Κανονισμού 3577/1992 στην Ελλάδα. Όταν κάποιοι μας ρώτησαν, μα πώς άραγε ήμασταν σίγουροι γι' αυτό, απαντήσαμε ότι προφανώς δεν ήμασταν σίγουροι, όμως αυτό μάς φαινόταν λογικό να συμβεί υπό καθεστώς πραγματικής απελευθέρωσης, κάτω από την οποία υποθέσαμε ότι θα λειτουργούσε η εγχώρια αγορά από το 2004 και μετά.

Υπόψη, ότι το 1994 ταχύπλοα Ε/Γ-Ο/Γ στην Ελλάδα δεν υπήρχαν, και το τοπίο ήταν αρκετά διαφορετικό από το σημερινό (ως παράδειγμα, ούτε καν κράτηση εισιτηρίων δεν μπορούσε να κάνει κάποιος). Αλλά ήταν για μας σαφές ότι η παρουσία τέτοιων πλοίων ήταν θέμα χρόνου, μέσα στα 10 χρόνια που έμεναν μέχρι το 2004. Για την ιστορία, το πρώτο τέτοιο πλοίο (το Highspeed 1) άρχισε να λειτουργεί το 1997 και μετά ακολούθησαν και άλλα, ομολογώ πιο γρήγορα από όσο θα περίμενα.

Η πλοιοκτησία κινήθηκε πολύ πιο γρήγορα από το κράτος, το οποίο ξεκίνησε να κινείται για την αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου της ακτοπλοΐας μόλις το καλοκαίρι του 2000, κάπου 3,5 χρόνια πριν από την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του κ. 3577.

Το 1994 είχαμε επίσης κάνει μια εκτίμηση για την προσδοκώμενη οικονομική απόδοση των πλοίων αυτών το 2004. Αυτή κατέληγε, μεταξύ άλλων, στο συμπέρασμα ότι η λειτουργία ταχύπλοων Ε/Γ-Ο/Γ καθ' όλη τη διάρκεια του έτους

(μείον ένα μήνα ακινησία) θα απαιτούσε αρκετά υψηλούς ναύλους για να διατηρηθεί οικονομικά συμφέρουσα. Και αυτό με τις τότε τιμές πετρελαίου. Αντίθετα, εάν αυτά τα πλοία ήταν ελεύθερα να λειτουργήσουν μόνο τους 3 καλοκαιρινούς μήνες, τότε θα μπορούσαν να χρεώνουν ναύλους έως και 30% χαμηλότερους, ανάλογα με τη γραμμή. Με τις σημερινές τιμές πετρελαίου, η δυνητική μείωση των ναύλων εάν τέτοια πλοία αφεθούν ελεύθερα να λειτουργούν μόνο το καλοκαίρι, εκτιμάται πως θα είναι εξ ίσου αν όχι περισσότερο σημαντική, αρκεί βεβαίως οι πλοιοκτήτες να περάσουν τη σημαντική μείωση του λειτουργικού κόστους στον επιβάτη (και εκτιμάται ότι θα το κάνουν, αλλιώς η κίνηση θα συνεχίσει να πέφτει).

Υπόψη ότι σήμερα τα ταχύπλοα Ε/Γ-Ο/Γ θεωρητικά έχουν υποχρέωση λειτουργίας 8 μήνες το χρόνο, αλλά όπως είδαμε φέτος το φθινόπωρο, αυτό ουσιαστικά μπορεί να μειωθεί κατά τι ακόμη (αλλά σίγουρα όχι να φτάσει τους 3 μήνες).

Το 1994, το σενάριο της λειτουργίας τέτοιων πλοίων μόνο το καλοκαίρι δεν ήταν κάτι που μας ήρθε ως επιφώιση του Αγίου Πνεύματος. Ήδη από το καλοκαίρι του 1993 η ιταλική ναυτιλιακή εταιρεία Tirrenia Navigazione (η οποία σημειωτέον είναι κρατική) είχε θέσει σε λειτουργία ένα υπερταχύ μονόγαστρο στη γραμμή Civitanova (ηπειρωτική Ιταλία) - Olbia (Σαρδηνία). Αργότερα έβαλε και άλλα τέτοια πλοία στο δίκτυό της. Το πλοίο αυτό (παρόμοιο σε design με τα σημερινά της σειρές ΑΙΟΛΟΣ, η με το Speedrunner II) αποτελούσε τότε την τελευταία λέξη της τεχνολογίας ταχύπλοων Ε/Γ-Ο/Γ, με δυνατότητα μεταφοράς 450 επιβατών και 126 αυτοκινήτων με ταχύτητα έως και 43 κόμβους. Η διαδρομή (απόστασης 124 ναυτικών μιλίων, περίπου όσο Πειραιάς - Σαντορίνη) καλυπτόταν σε 3,5 ώρες, εκ των οποίων οι 3 ώρες με τη μέγιστη ταχύτητα. Δύο ημερήσια δρομολόγια εκτελούνταν κατά τη διάρκεια της μεγάλης καλοκαιρινής κίνησης, και ένα δρομολόγιο σε περιόδους χαμηλότερης κίνησης. Αυτό που είναι αξιοσημείωτο είναι ότι το Ε/Γ-Ο/Γ αυτό λειτουργούσε μόνο 11 εβδομάδες το χρόνο (Ιούλιος - Οκτώβριος) και χρέωνε για μεταφορά



Όσο και δυσάρεστο είναι να πω, «I told you so», εμείς στο ΕΜΠ τα είχαμε πει από το 1994, αλλά δυστυχώς κανένας αρμόδιος δεν τα έλαβε υπόψη, ούτε τότε ούτε κατόπιν.



αυτοκινήτων μόλις 15% πάνω από το συμβατικό ναύλο.

Όπως ήρθαν τα πράγματα, η πρόβλεψή μας ότι υπό καθεστώς απελευθέρωσης το ΥΕΝ δε θα είχε το δικαίωμα να επιβάλει υποχρέωση λειτουργίας ολόκληρο το έτος στα ταχύπλοα Ε/Γ-Ο/Γ, διαψεύστηκε, τουλάχιστο μερικώς. Ο Ν. 2932/2001, το καθεστώς λειτουργίας του οποίου άρχισε να εφαρμόζεται από το Νοέμβριο του 2002, προδιέγραψε για όλα τα Ε/Γ-Ο/Γ υποχρέωση ετήσιας λειτουργίας για όλες τις (λεγόμενες) «τακτικές γραμμές», με εξαίρεση μια δέμηνη περίοδο επιθεώρησης και επιδιόρθωσης βλαβών το χειμώνα. Τα ταχύπλοα τελικά πέτυχαν μακρύτερη περίοδο ακινησίας, που μπορεί να φτάσει και τους 4 μήνες, ή ίσως και λίγο πιο πάνω. Το καθεστώς αυτό δεν έχει μέχρι



νησης, οι ναύλοι που χρεώνουν τα πλοία αυτά είναι αρκετά πιο πάνω από όσο θα μπορούσαν να χρεώσουν αν λειτουργούσαν μόνο το καλοκαίρι. Όμως, θα έλεγε κανείς, τι μας λέτε, κ. Καθηγητά, να έχουν εξυπηρέτηση τα νησιά μας με τέτοια πλοία μόνο 3 μήνες το χρόνο; Να έχουν πολύ περισσότερο, αν η Πολιτεία κρίνει σκόπιμο ότι το δικαιούνται οι νησιώτες. Η προσωπική μου γνώμη είναι ότι όχι μόνο το δικαιούνται, αλλά ότι κάτι τέτοιο είναι επιβεβλημένο για πολλούς άλλους λόγους. Όμως, για το επιπλέον αυτό κομμάτι, δε θα μιλάμε πλέον για ελεύθερη αγορά, αλλά για καθεστώς δημόσιων υπηρεσιών, για τη χρηματοδότηση του οποίου υπεύθυνο είναι το κράτος. Το γεγονός ότι το ΣΑΣ δεν εγκρίνει το αίτημα της Εταιρείας Χ για 3μηνη έκτακτη δρομολόγηση το καλοκαίρι, μπορεί να ερμηνευθεί ως έμμεση άρνηση του κρά-

στά το Ν. 2932/2001 μη συμβατό με τον Κανονισμό 3577/1992. Το υπουργείο προφανώς μπορεί (και πρέπει) να παρεμβαίνει στις γραμμές δημόσιων υπηρεσιών. Πρέπει μάλιστα στον τομέα αυτό να κάνει πολύ περισσότερα απ' όσα ήδη κάνει. Αλλά η παρέμβασή του πρέπει να σταματά εκεί.

Μια ολοκληρωμένη λύση στο κεντρικό πρόβλημα της ακτοπλοΐας στηρίζεται σε δύο ξεχωριστούς αλλά συνδεδεμένους μεταξύ τους πυλώνες. Ο πρώτος πυλώνας είναι η πλήρης απελευθέρωση της αγοράς στις γραμμές εκείνες που παρουσιάζουν εμπορικό ενδιαφέρον για τους πλοιοκτήτες. «Πλήρης» σημαίνει καθεστώς παρόμοιο με εκείνο των γραμμών της Αδριατικής, όπου διάρκεια δρομολόγησης, ναύλοι και δίκτυο είναι της επιλογής του πλοιοκτήτη (Ν.Δ. 288/11-11-69/άρθρο 1). Ο δεύτερος (και πιο σημαντικός για το δημόσιο συμφέρον) πυλώνας αφορά την επιδότηση από το κράτος του κομματιού της αγοράς για το οποίο δεν υπάρχει κάλυψη από τον πρώτο πυλώνα.

Αυτοί είναι δυο πυλώνες διακριτοί αλλά αλληλένδετοι. Δυο πυλώνες με διαφορετική δομή αγοράς ο ένας από τον άλλον. Αλλά δυο πυλώνες όπου αν ο πρώτος δε λειτουργήσει σωστά, δε θα λειτουργήσει σωστά ούτε ο δεύτερος.

Δυστυχώς, στο σημερινό σύστημα, που εξακολουθεί να είναι ερμαφρόδιτο, σαφής διαχωρισμός των δυο αυτών πυλώνων δεν υπάρχει. Αποτέλεσμα, ούτε ο ένας λειτουργεί σωστά ούτε ο άλλος.

Επίσης, σε πολλά κομμάτια της ακτοπλοϊκής πίτας εξακολουθούν να υπάρχουν ολιγοπωλιακές καταστάσεις, κάτι που δε βοηθά να πέσουν οι ναύλοι. Όλα αυτά τελικά συνεπάγονται κακά μαντάτα για το πορτοφόλι του ταξιδιώτη, για τις τιμές των κατανάλωτων αγαθών και οικοδομικών υλικών στα νησιά, για τις τιμές των αγροτικών προϊόντων που εξαγονται, για την τουριστική κίνηση που βγαίνει μειούμενη, για την κοινωνική και στρατηγική συνοχή της νησιωτικής Ελλάδας και για ένα σωρό άλλα πράγματα. ☉

Όπως έχω κατ' επανάληψιν τονίσει, δεν είναι σωστό το υπουργείο να παρεμβαίνει στο κομμάτι της αγοράς που υποτίθεται ότι είναι ελεύθερο. Και σαφώς είναι κρατική παρέμβαση η υποχρέωση λειτουργίας πέραν του διαστήματος που επιθυμεί ο πλοιοκτήτης.



στιγμής αλλάξει ουσιαστικά. Αν και οι 8 μήνες είναι σημαντικά λιγότεροι από τους 11 ή τους 10, πουθενά δεν προβλέπεται λειτουργία τύπου Tirrenia, η οποία, αν και κρατική εταιρεία, τόλμησε (και αφέθηκε ελεύθερη) να βάλει πλοία με λιγότερο από 3 μήνες ενεργό παρουσία στην αγορά! Και αν πούμε ότι το σημείο αυτό του Ν. 2932 δικαιολογείται ως υποτιθέμενη φιλοσοφία του σοσιαλιστικού ΠΑΣΟΚ, τι άραγε έκανε επί του προκειμένου η Νέα Δημοκρατία, η υποτιθέμενη θιασώτρια της ελεύθερης αγοράς, στελέχη της οποίας δεν έχαναν ευκαιρία όταν ήταν στην αντιπολίτευση να κατακεραυνώνουν επί μονίμου βάσεως το Ν. 2932 ως κάκιστο νομοθέτημα; Όχι και πολλά, τουλάχιστο στο σημείο αυτό. Αποτέλεσμα: Για να καλύψουν τις ζημιές της υποχρεωτικής λειτουργίας σε περιόδους χαμηλής κί-

τους να αναλάβει το ίδιο τη χρηματοδότηση των ταχύπλων Ε/Γ-Ο/Γ σε περιόδους χαμηλής κίνησης, με αποτέλεσμα ο στόλος των γραμμών δημόσιων υπηρεσιών να κοσμεύεται κυρίως από πλοία υποδεέστερων προδιαγραφών. Περιττό να πούμε ότι το ίδιο συμβαίνει και με τα συμβατικά Ε/Γ-Ο/Γ, για τα οποία μάλιστα η μεγαλύτερη περίοδος υποχρεωτικής λειτουργίας μπορεί να θεωρηθεί πως προκαλεί αθέμιτο ανταγωνισμό υπέρ των ταχύπλων.

Όπως έχω κατ' επανάληψιν τονίσει, δεν είναι σωστό το υπουργείο να παρεμβαίνει στο κομμάτι της αγοράς που υποτίθεται ότι είναι ελεύθερο. Και σαφώς είναι κρατική παρέμβαση η υποχρέωση λειτουργίας πέραν του διαστήματος που επιθυμεί ο πλοιοκτήτης. Παρέμβαση που σαφώς καθι-



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

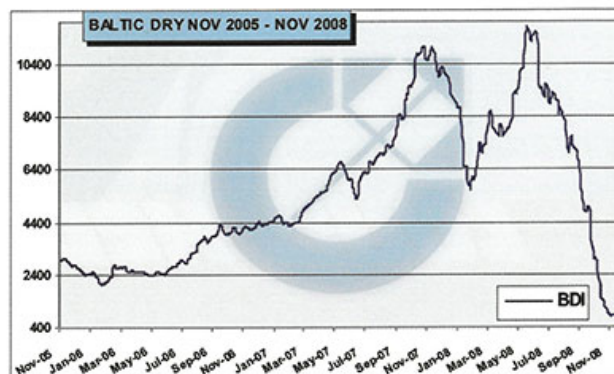
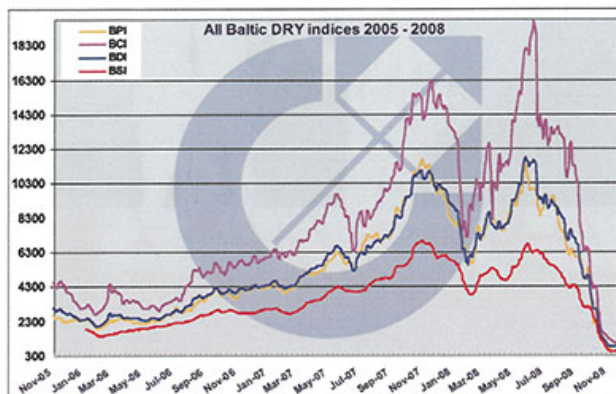
αίγυπτος • γαλλία • γιβραλτάρ • ελλάδα • ισπανία • ιταλία
κανάριοι νήσοι • μάλτα • μαρόκο • πορτογαλία • τυνησία • τουρκία





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

Αγορά ξηρού φορτίου (Σεπτέμβριος - Νοέμβριος 2008)



Η ισχυρή διόρθωση εξελίχθηκε σε ελεύθερη πτώση και οδήγησε τελικά σε κατάρρευση την αγορά του ξηρού φορτίου.

◆ BDI

Ο Baltic Dry Index μετά την κατάρρευσή του τους μήνες Σεπτέμβριο και Οκτώβριο ακολούθησε σταθεροποιητική τροχιά με χαμηλή διακύμανση στην περιοχή των 800 μ.δ. το μήνα Νοέμβριο. Η εικόνα είναι πλήρως εναρμονισμένη με την έλλειψη φορτίων στην αγορά.

Όσον αφορά τις ποσοστιαίες μεταβολές του BDI αναφέρουμε ενδεικτικά:

ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΟΥ BDI (824 μ.δ. - 24/11/2008)

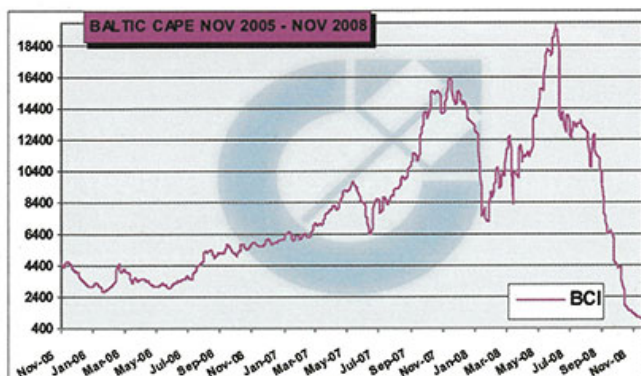
Από 21/11/2008	-1,4%
Από 24/10/2008	-25,2%
Από 24/9/2008	-81,6%
Από 18/8/2008	-89,2%
Από 24/6/2008	-91%
Από 20/5/2008	-93%
Από 26/11/2007	-91,8%

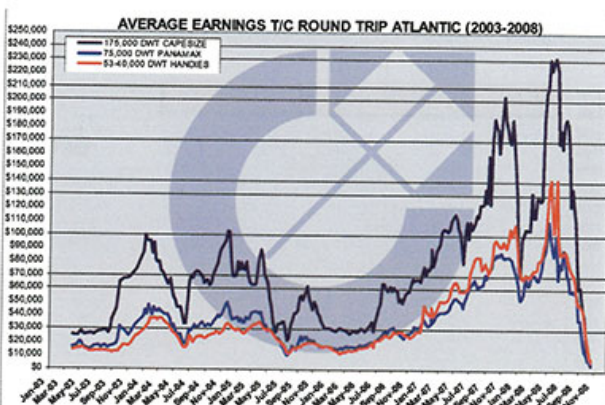
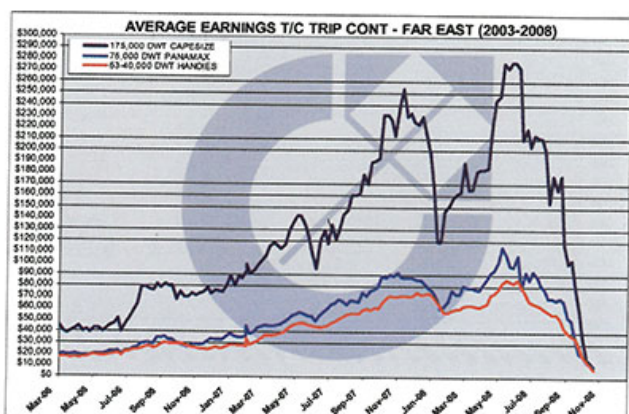
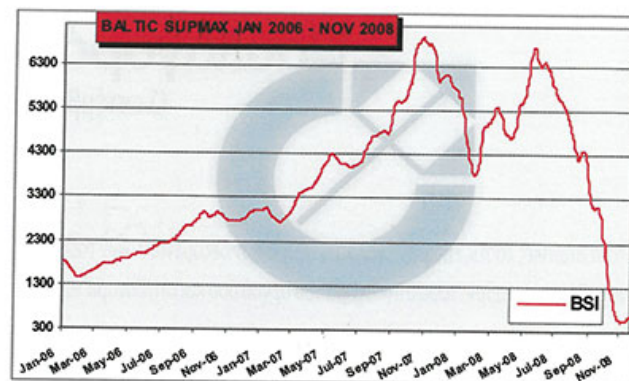
◆ BCI - Αγορά Capesize

Ίδια η εικόνα και στα Capesize. Ο δείκτης BCI σε ισχυρή συσχέτιση με το BDI υποχώρησε έντονα από τις 10.216 μ.δ. (1/09/08) στις 955 μ.δ. (24/11/08) σπάζοντας τελικά ακόμη και αυτό το ψυχολογικό φράγμα των 1.000 μ.δ. και καταγράφοντας απώλειες μεγαλύτερες από -90%.

◆ BPI - Αγορά Panamax

Εξίσου σημαντική πτώση και στην αγορά των Panamax παρά την ένταση και δυναμικότητα των διακυμάνσεων των τελευταίων ημερών, 662 μ.δ. στις 3/11/2008, 1.012 μ.δ. στις 18/11/2008. Από



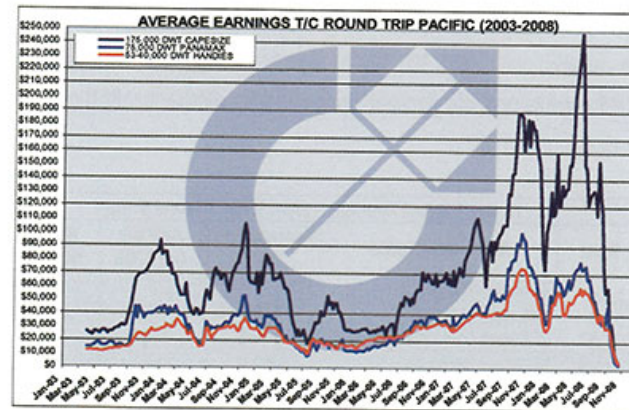
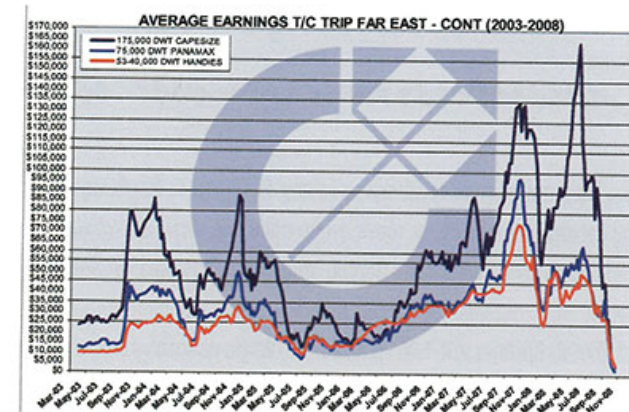


τις 6.010 μ.δ. (1/09/08) υποχώρησε στις 848 μ.δ. (24/11/08) καταγράφοντας απώλειες μεγαλύτερες από -86%.

♦ Αγορά Handies / Supramax - BSI

Η εικόνα της κατάρρευσης ολοκληρώνεται με την αγορά των Handies και ιδιαίτερα με την αγορά των Supramax να παρουσιάζεται σταθερά πτωτική. Έτσι ο BSI από τις 4.090 μονάδες δείκτη (1/9/08) βρέθηκε στις 640 μονάδες δείκτη (24/11/08) σημειώνοντας πτώση 3.450 μ.δ. και καταγράφοντας απώλειες μεγαλύτερες από -84%.

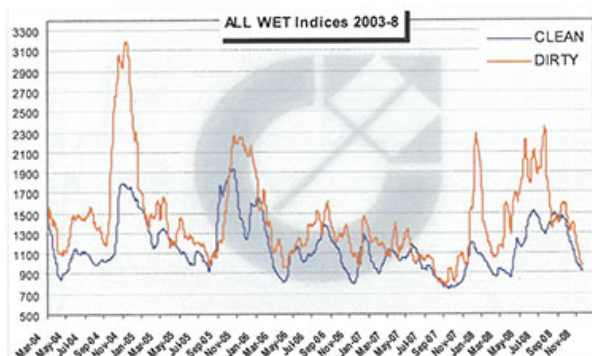
Αναφορικά με τους δείκτες εσόδων για χρονοναυλώσεις (T/C) στις επιμέρους αγορές, αυτοί διαμορφώνονται αντίστοιχα:



Ναυλαγορά δεξαμενοπλοίων

(Σεπτέμβριος - Νοέμβριος 2008)

Έντονα πτωτικές τάσεις επικράτησαν στην αγορά των δεξαμενοπλοίων τους μήνες Σεπτέμβριο - Νοέμβριο τόσο στην αγορά του αργού όσο και στην αγορά των προϊόντων.



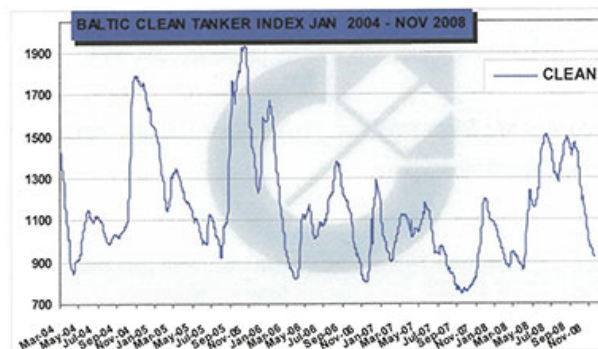
Αγορά αργού - Baltic Dirty Tanker Index (BDTI)



Ο δείκτης BDTI από το υψηλό έτους των 2.347 μ.δ. (23/7/08) υποχώρησε 1.340 μ.δ. (18/08/08) για να επιστρέψει σταδιακά στην περιοχή των 1.500 μ.δ. και να κλείσει στις 1.592 μ.δ. (25/09/08). Ακολούθησε μια περίοδος μεταβλητότητας μεταξύ των 1.500 μ.δ. - 1.250 μ.δ. το μήνα Οκτώβριο. Το μήνα Νοέμβριο παρατηρείται μια σταδιακή υποχώρηση στην περιοχή των 1.000 μ.δ. με το δείκτη στις 968 μ.δ. (25/11/2008), καταγράφοντας συνολικές απώλειες περίπου -29% όλο αυτό το διάστημα. Τον Αύγουστο και το Σεπτέμβριο του '08, οι ναύλοι για τη μεταφορά αργού, με πολύ μικρή διαφοροποίηση στην κατηγορία των Aframax, παρουσίασαν σημαντική υποχώρηση στο σύνολό τους, σε όλες τις διαδρομές. Για την περίοδο Σεπτέμβριου - Νοεμβρίου του 2008 οι μέσοι όροι των βασικών «routes» που συνθέτουν τον BDTI σε World Scale, έχουν ως εξής:

Tanker Crude Average Freight Rates - World Scale				
Route	Route Description	Average Sept 2008	Average Oct 2008	Average Nov 2008
TD1	280.000mt ME Gulf to US Gulf	91.7	86.5	55
TD2	260.000mt ME Gulf to Singapore	121.7	103.5	70.3
TD3	250.000mt ME Gulf to Japan	118.3	103	69.4
TD4	260.000mt W Africa to US Gulf	116.7	108.5	84.4
TD5	130.000mt W Africa to USAC	160.8	157	130.6
TD7	80.000mt North Sea to Cont	180.0	148.0	113.1
TD9	70.000mt Caribs to US Gulf	290	213	126.3

Αγορά προϊόντων - Baltic Clean Tanker Index (BCTI)



Όσον αφορά την αγορά προϊόντων, ο δείκτης BCTI μετά τη διόρθωση του Ιουλίου επέστρεψε σταδιακά, με τάσεις σταθεροποίησης, στην περιοχή των 1.450 ±50 μ.δ. το μήνα Σεπτέμβριο. Ωστόσο, τους μήνες Οκτώβριο και Νοέμβριο ο δείκτης BCTI ακολούθησε ομαλά πτωτική τροχιά και από τις 1.465 μ.δ. (22/09/08) βρέθηκε στις 1.063 μ.δ. (31/10/08) για να καταλήξει στις 905 μ.δ. (25/11/08) με συνολική μεταβολή 560 μ.δ. περίπου 38% χαμηλότερα.

Τα επίπεδα των ναύλων για την παραπάνω περίοδο παρά τη σημαντική διόρθωση του Ιουλίου επέστρεψαν στα υψηλά πάνω από W/S 260 δυτικά του Σουέζ, ενώ στις ρότες ανατολικά του Σουέζ διαμορφώθηκαν αρκετά υψηλότερα και πάνω από το W/S 300. Για την περίοδο Σεπτέμβριου - Νοεμβρίου του 2008 οι μέσοι όροι των βασικών «routes» που συνθέτουν τον BCTI σε World Scale, έχουν ως εξής:

Tanker Product Average Freight Rates - World Scale				
Route	Route Description	Average Sept 2008	Average Oct 2008	Average Nov 2008
TC1	75.000mt Middle East Gulf - Japan	326.7	301	196.3
TC2 37	37.000mt Continent to USAC	340.0	218.0	183.8
TC3 38	38.000mt Caribbean - USAC	262.5	187	163.8
TC4	30.000mt Singapore to Japan	323.3	323.0	227.5
TC5	55.000mt Middle East to Japan	346.7	334	228.8

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

Μηνιαία Ανασκόπηση ναυπηγήσεων πλοίων

Από την George Moundreas Company S.A.

Νοέμβριος
Monthly Report

Για τους μύστες της μαθηματικής επιστήμης, ο πίνακας των ελληνικών ναυπηγικών παραγγελιών του μηνός Νοεμβρίου συνιστά αλγεβρικό αριθμό - όπου υπάρχουν και αρνητικοί αριθμοί!.. Πράγματι, ενώ ο Νοέμβριος δεν παρουσιάζει νέες παραγγελίες, αντιθέτως, πολλά δύναται να σημειωθούν στον τομέα των ακυρώσεων (cancellations) υφισταμένων ή μη συμβατικών επιβεβαιωμένων παραγγελιών. Οι εν λόγω ακυρώσεις, στο βαθμό που επιτελούνται και δε συνιστούν διαφορά υποκείμενη σε διαιτησία, μπορούν να διακριθούν σε:

Α. Ακυρώσεις με υπαιτιότητα των ναυπηγών.

1. Ακυρώσεις σε στάδιο Letter on Intent προ της υπογραφής του (δεσμευτικού) ναυπηγικού συμβολαίου.
2. Περιπτώσεις καθυστέρησης στην έκδοση του Refund Guarantee πέραν του συμβατικού χρόνου.
3. Καθυστέρηση στην παράδοση του πλοίου - πέραν του συμβατικώς προβλεπόμενου χρόνου (συνήθως 210 ημερών).
4. Προφανής παράβαση βασικών συμβατικών όρων, ιδίως στον τομέα των τεχνικών προδιαγραφών.
5. Πτώχευση των ναυπηγών.

Με εξαίρεση την περίπτωση 3, όπου το πλοίο είναι πρακτικά έτοιμο και κάποια ώρα, σε εύθετο χρόνο, θα περιέλθει σε άλλα χέρια, οι υπόλοιπες περιπτώσεις οδηγούν σε ελάφρυνση του «βιβλίου παραγγελιών» με θετικές επιπτώσεις στη μελλοντική ισορροπία προσφοράς - ζήτησης.

Αξιοσημείωτο είναι ότι, μέχρι στιγμής, ο κύριος όγκος

των όποιων ακυρώσεων ανήκει στην παραπάνω (Α) περίπτωση και, αντίθετα απ' ό,τι θα περίμενε κανείς έχοντας κατά νουν τα κινεζικά «green fields», εμφανίζονται κυρίως στην Κορέα!

Β. Ακυρώσεις με υπαιτιότητα των αγοραστών.

1. Παράλειψη χρηματοδοτικής κάλυψης.
2. Μονομερής καταγγελία με απώλεια των προκαταβολών.
3. Με πρωτοβουλία του αγοραστή και αμοιβαία συμφωνία συνήθως προβλέπεται κάποια αποζημίωση ή τη μεταφορά των προκαταβολών σε άλλα (ισχύοντα) συμβόλαια.

Συνδυασμός των 1 και 2 παραπάνω υποπεριπτώσεων έγινε (ανεπισημωσ) γνωστός, ενώ στην περίπτωση 3 υπάγονται μερικές γνωστές ακυρώσεις, το υπόβαθρο των οποίων ίσως υποκρύπτει και κάποιους, μη γνωσθέντες, όρους.

Στην παρούσα Ανασκόπηση θα αποφύγουμε ονομαστική/ευθεία αναφορά στις επιμέρους περιπτώσεις σεβόμενοι τα συμφέροντα των ενδιαφερομένων και για το φόβο τυχόν ανακριβειών όπου πιθανόν να υποπέσουν. Θα τελειώσουμε όμως με μια μάλλον αισιόδοξη νότα: **Ας σκεφτούμε μήπως ο αριθμός των μέχρι τώρα και προσεχών ακυρώσεων, που υπολογίζονται στο 25% του όλου αριθμού παραγγελιών, σε συνδυασμό με το γεωμετρικά αυξανόμενο αριθμό των διαλύσεων, επιδράσουν τόσο στη μελλοντική ισορροπία προσφοράς - ζήτησης ώστε να καθιστούν όσα πλοία παραδοθούν πολύτιμα assets!** ☺



Αντιμετωπίζουμε υπεύθυνα τη διεθνή οικονομική κρίση

Προστατεύουμε τους Πολίτες Θωρακίζουμε την Οικονομία

Με τον Προϋπολογισμό του 2009
αντιμετωπίζουμε υπεύθυνα τις συνέπειες
της διεθνούς οικονομικής κρίσης
με όλες τις αναγκαίες
πρωτοβουλίες και αποφάσεις.
Σε αυτή τη δύσκολη παγκόσμια
συγκυρία θωρακίζουμε
την οικονομία για την προστασία
των πολιτών
και την υπεράσπιση
των δικαιωμάτων τους.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
www.mnec.gr

Έτσι, έγκαιρα λάβαμε μέτρα όπως:

- **Η προστασία των δανειοληπτών**
Με νόμο απαγορεύτηκε ο πλειστηριασμός ακινήτων σε αξίες χαμηλότερες των αντικειμενικών καθώς και η κατάσχεση των μισθών και συντάξεων για χρέη στις τράπεζες.
- **Η εγγύηση των καταθέσεων των πολιτών**
Πενταπλασιάστηκε από τις 20.000 στις 100.000 ευρώ το νομικά εγγυημένο ποσό για τις καταθέσεις των πολιτών, ενώ παράλληλα ισχύει η πολιτική δέσμευση για την εγγύηση του συνόλου των καταθέσεων.
- **Η ενίσχυση της ρευστότητας της οικονομίας**
Δίνεται άμεσα η δυνατότητα ενίσχυσης της ρευστότητας της οικονομίας με 28 δις ευρώ, χωρίς καμία επιβάρυνση του Προϋπολογισμού. Αυτό έχει ως στόχο να μη δημιουργηθούν προβλήματα στην απασχόληση, στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και στους πολίτες που έχουν στεγαστικές ανάγκες. Με την απόφαση αυτή θα υπάρξει απρόσκοπτη ροή πιστώσεων στις επιχειρήσεις και στα νοικοκυριά. Αυτό δεν αφορά τους τραπεζίτες και τις Τράπεζες, αφορά την κοινωνία και τους πολίτες.

Παράλληλα με τον κρίσιμο Προϋπολογισμό για το 2009:

- **Αυξάνουμε τις κοινωνικές δαπάνες**
- **Αναλαμβάνουμε στοχευμένες δράσεις υποστήριξης για αυτούς που πλήττονται περισσότερο από την κρίση**
- **Μειώνουμε τη φορολογία για τα μεσαία εισοδήματα**
Το 2009 ο κεντρικός φορολογικός συνετελεστής μειώνεται από το 30% που ήταν το 2006 στο 25%.
- **Διατηρούμε υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη, ιδιαίτερα σε αυτή τη δύσκολη διεθνή συγκυρία**
- **Αντιμετωπίζουμε αποτελεσματικά το κοινωνικό πρόβλημα της φοροδιαφυγής**
- **Περιορίζουμε το έλλειμμα και το χρέος**



Το οικονομικό περιβάλλον της Ναυτιλίας

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



Η τελευταία σοδεία στοιχείων που δείχνουν ότι η οικονομία βρίσκεται ακόμα σε πτωτική τροχιά χωρίς ενδείξεις στήριξης ώστε να ανακάμψουν και οι αγορές, περιλαμβάνει: Αύξηση στις ΗΠΑ των νέων εβδομαδιαίων αιτήσεων για επίδομα ανεργίας στις 542.000 χιλιάδες, διπλάσιες δηλαδή από το θεωρούμενο ανεκτό maximum, αυξανόμενο κίνδυνο αποπληθωρισμού μετά την πτώση του γενικού επιπέδου τιμών στις ΗΠΑ τον Οκτώβριο κατά 1%, αυξανόμενη απειλή χρεοκοπίας ολόκληρης της αμερικανικής αυτοκινητοβιομηχανίας, με τη μετοχή της General Motors να πέφτει σε επίπεδα του... 1930, το διάπλοτο άνοιγμα των κρατικών ταμείων για διάσωση του τραπεζικού συμβόλου των ΗΠΑ, καθώς και τα αυξανόμενα ερωτήματα για την τύχη του τραπεζοασφαλιστικού προϊόντος των Credit Default Swaps που υπολογίζεται σε \$47 τρισ., ποσό λίγο χαμηλότερο από το ετήσιο... παγκόσμιο ΑΕΠ.

Ας ευχηθούμε ότι ο διορισμένος από τον Ομπάμα νέος υπουργός Οικονομικών T. Geithner, που θεωρείται εμπειρογνώμων στα Credit Default Swaps, θα βγάλει το... μαγικό ραβδάκι του. Εν τω μεταξύ, μετά την καταμέτρηση του Bloomberg συν το τελευταίο πακέτο Μπους και το πρώτο πακέτο Ομπάμα που ανακοινώθηκαν, το σύνολο των παρεμβάσεων διά-

σωσης της αμερικανικής οικονομίας, δηλαδή ο λογαριασμός μέχρι στιγμής που θα πληρώσει η παγκόσμια οικονομία μόνο για την κρίση των ΗΠΑ, έφθασε τα \$ 8,9 τρισ. Από τον υπόλοιπο κόσμο, πλην των ανάλογων συνολικών ποσών μέχρι στιγμής, σημειώνουμε ενδεικτικά τον κίνδυνο χρεοκοπιών στην Ασία, ακόμα και στη χαλυβουργία της Κίνας, το κλείσιμο ήδη του 5% των κινεζικών επιχειρήσεων, τη ραγδαία μείωση των συναλλαγματικών αποθεμάτων της Ρωσίας και την αυξανόμενη ουρά ασταθών φτωχών χωρών για βοήθεια στην πόρτα του ΔΝΤ, το οποίο με τη σειρά του ζητάει απεγνωσμένα χρήματα για να βοηθήσει.

- Μέσα σε αυτό το οικονομικό περιβάλλον που επιφύλαξε στον κόσμο η περίφημη... αυτορρύθμιση του νεοφιλελευθερισμού, η οποία κατέληξε στη μόνη... αυτορρύθμιση από τους επενδυτικούς τραπεζίτες των... προσωπικών τους εσόδων με κάθε κόστος για τον κόσμο, η παράταση του μαρτυρίου της σταγόνας στις αγορές φαίνεται αναπόφευκτη. Όπως η αποκατάσταση ζημιών ενός σεισμού 8 Ρίχτερ δεν μπορεί να γίνει γρήγορα, έτσι και η απόσβεση ζημιών \$ 4 τρισ. από τα ακίνητα, αγνώστου αριθμού \$ τρισ. από άλλα τοξικά προϊόντα, μερικών δεκάδων τρισ. απαξίωσης των κεφαλαιαγορών και



απώλειες \$ 3-4 τρια. περίπου ετησίως λόγω της ύφεσης, απαιτούν αρκετό χρόνο δουλειάς και φτώχειας για την παγκόσμια οικονομία.

- **Δείγμα των συνεπειών της πτώσης** της οικονομικής δραστηριότητας, που αντανακλάται στις μεταφορές και στην καθίζηση της ναυλαγοράς, είναι η ανακοίνωση της BHP Billiton πως η κοινή με τη Vale εταιρεία Samarco παραγωγής pellets σιδηρομεταλλεύματος διακόπτει την παραγωγή των 2 από τα 3 εργοστάσιά της, δηλαδή 65% της παραγωγής, μέχρι τα μέσα Ιανουαρίου λόγω πτώσης της ζήτησης α' υλών χαλυβουργίας. Εάν υποθέσουμε ευλόγως ότι και η παγκόσμια ζήτηση pellets είναι ανάλογα μειωμένη κατά 65% των 100 εκατ. τόνων, που είναι περίπου οι παγκόσμιες μεταφορές του προϊόντος διά θαλάσσης, αυτό μεταφράζεται σε λιγότερη ζήτηση 48 Capers/έτος μόνο για pellets. Επιπλέον, η απόσυρση εχθές της προσφοράς των \$ 66 δισ. της Billiton για εξαγορά της Rio Tinto δείχνει τις χαμηλές προς το παρόν προσδοκίες για τις προοπτικές της αγοράς μεταλλευμάτων.

- **Εν τω μεταξύ, μέτρα αντιμετώπισης** της κρίσης στις ανεπτυγμένες χώρες λαμβάνονται καθημερινά, με τελευταίες τις αποφάσεις για μειώσεις φόρων. Είναι όμως απόλυτα αναγκαίο να αντιληφθούν συγχρόνως οι πετρελαιοπαραγωγές χώρες ότι εφόσον όλος ο κόσμος είναι επάνω στο ίδιο πλοίο, είναι και αυτοί μέρος του προβλήματος, και τους αναλογεί μεγάλο μέρος της ευθύνης για την αντιμετώπιση της κρίσης, αφού η πλεονάζουσα ρευστότητά τους από τη μακρά εποχή των παχέων αγγελάδων για τις τιμές του πετρελαίου, μπορεί να καλύψει τα κενά των ανεπτυγμένων χωρών, φυσικά με το αζημίωτο. Διαφορετικά, χωρίς την ανάκαμψη των ανεπτυγμένων, είναι μάλλον βέβαιο ότι μια και το πετρέλαιο δεν... πίνεται, θα δουν ξαφνικά τα μυθώδη κατασκευαστικά τους έργα να μεταμορφώνονται σε... white elephants στην έρημο. Ανάλογο διεθνή ρόλο μπορούν να αναλάβουν και τα κινεζικά πλεονάσματα αλλά σε μικρότερο βαθμό, λόγω των δυνατοτήτων παραγωγικής αξιοποίησής τους στην τεράστια εσωτερική αγορά, προς όφελος και της παγκόσμιας οικονομίας.

- **Υπό αυτές τις συνθήκες έκτασης και διάρκειας** της κρίσης και απαξίωσης του τονάζ, άμεσο πρόβλημα για τη ναυτιλία, πλην των χαμηλών ναύλων, είναι και η χρήση που θα κάνουν οι τράπεζες του security maintenance clause, με αφορμή φημολογούμενες τραπεζικές κινήσεις προς αυτή την κατεύθυνση.

Μικρός ο όγκος συναλλαγών χωρίς ουσιαστική μεταβολή του χαμηλού επιπέδου τιμών που διαμορφώθηκε βίαια στο τέλος Οκτωβρίου. Έτσι εξισορροπήθηκε η μικρή διάθεση για πώληση σε μειωμένα επίπεδα τιμών 60-65% και η εμφάνιση αγορα-

στών μόνο από Κίνα. Αντιθέτως στα δεξαμενόπλοια, οι λιγοστές και εκεί συναλλαγές συνεχίζουν να γίνονται σε υψηλά επίπεδα τιμών, σαν να μη συμβαίνει σχεδόν τίποτα στην οικονομία και στην παραγωγή πετρελαίου, χάρη σε ένα ανώτερο επίπεδο ισορροπίας προσφοράς και ζήτησης τονάζ αλλά και επίπεδο προσδοκιών.

- Τα παραπάνω προκύπτουν από την πώληση του Supramax **PACIFIC ISLAND**, 54.300 dwt (12/2008, Oshima) στη Nisshin προς \$ 33,5 εκατ. Ανάλογη ήταν και η τιμή των \$ 11 εκατ. που πουλήθηκε το **THIA CHRYSOULA**, 52.580 dwt (1990, Okean) επίσης σε Κινέζους. Κινέζοι, τέλος, ήταν οι αγοραστές του **ALFIE**, 40.864 dwt (1986, Sanoyas) προς \$ 4,8 εκατ. και του **JAG RISHI**, 41.093 dwt (1984, Oshima) προς \$ 4,1 εκατ. Στη μικρή κατηγορία, το **LEPETANE**, 27.771 dwt (1984, Brazil) πουλήθηκε σε άγνωστους προς \$ 2,55 εκατ.

- Συνεχίζοντας την περυσινή αγοραστική της δραστηριότητα, αλλά αυτή τη φορά σε Suezmax, η λυβική GNMTC αγόρασε το **APEX SPIRIT**, 159.000 dwt (6/2008, Samsung) από την Teekay προς \$ 98 εκατ. και το **MATILDA**, 159.233 dwt (2007, Hyundai Samho) από την **Thenamaris** προς \$ 95 εκατ. Σε αναλογία με παλαιά last done βρίσκεται και η τιμή των \$ 70 εκατ. που πουλήθηκε σε αγνώστους το Aframax **PACIFIC APOLLO**, 115.577 dwt (2007, Sasebo).

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

- Φαίνεται ότι και η αγορά διαλύσεων έδωσε τις τελευταίες εβδομάδες εκτός από το ρυθμό της και το στίγμα των ορίων της με \$ 180/ldt στη μεγάλη προσφορά τονάζ για διάλυση, που βάζει στο παιχνίδι και την Κίνα, και τιμές \$ 250-290/ldt στη μειωμένη προσφορά, η οποία περιορίζει την αγορά στον Ινδικό. Τα Panamax **BC DANNING PRINCESS**, 64.854 dwt (1981, Romania) και **HEBEI DILIGENCE**, 65.484 dwt (1984, Romania) πουλήθηκαν στο Μπανγκλαντές προς \$ 250 και \$ 260/ldt αντίστοιχα. Για διάλυση, επίσης με αγνώστες λεπτομέρειες, πουλήθηκε και το Container **YELLOW SEA**, 39.967 dwt (1981, Netherlands). Στο Μπανγκλαντές επίσης πουλήθηκε το Bulker **SPAR THREE**, 35.941 dwt (1982, Imabari) προς \$ 230/ldt, Πακιστανοί αγόρασαν το Bulker **GREVENO**, 22.170 dwt (1978, Sanoyasu) προς \$ 285/ldt, και Ινδοί τα Tweendeckers **IBN YOUNUS**, 23.828 dwt (1977, Hyundai) προς \$ 290/ldt και **LUCKY O**, 14.842 dwt (1979, IHI) προς \$ 255/ldt. ●

Υπεγράφη η συμφωνία ΟΛΠ και China Ocean Shipping Company (Cosco)

Εν μέσω θυελλωδών διαμαρτυριών της αξιωματικής αντιπολίτευσης, διαδηλώσεων και κατηγοριών ένθεν και ένθεν, υπεγράφη τελικά η συμφωνία μεταξύ ΟΛΠ και China Ocean Shipping Company (Cosco) για την εκχώρηση του σταθμού εμπορευματοκιβωτίων και επισφραγίστηκε στη διάρκεια της επίσημης επίσκεψης του προέδρου της Κίνας στην Αθήνα, Χου Ζιντάο (24/11/08).

Την επομένη της άφιξης του ο πρόεδρος της Κίνας συναντήθηκε στο προεδρικό μέγαρο με τον πρωθυπουργό Κώστα Καραμανλή για την υπογραφή της συμφωνίας μεταξύ των εκπροσώπων του ΟΛΠ και της Cosco.



Στις δηλώσεις του, ο κ. Ζιντάο εστίασε το ενδιαφέρον του στο ναυτιλιακό τομέα υπογραμμίζοντας την ανάγκη αναβάθμισης της ποιότητας και του επιπέδου ναυτιλιακής συνεργασίας και σε αναδυόμενους τομείς όπως είναι η ενέργεια και ο τουρισμός. Στη συνέχεια, ο κ. Καραμανλής εξήρε το επίπεδο των οικονομικών σχέσεων των δύο χωρών, χαρακτηρίζοντας στρατηγική την ελληνοκινεζική οικονομική σχέση και τονίζοντας τη σημαντική εργασία που γίνεται σε αυτόν τον τομέα. Ο Έλληνας πρωθυπουργός επισήμανε τον καίριο ρόλο της Κίνας στις παγκόσμιες οικονομικές εξελίξεις, ειδικά κατά την περίοδο χρηματοπιστωτικής κρίσης που διανύουμε, και έδωσε έμφαση στη συμφωνία που υπογράφηκε για την παραχώρηση του σταθμού διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά, μεταξύ του ΟΛΠ και της εταιρείας Cosco.

Ο πρόεδρος της China Ocean Shipping Company, Γουάι Ζιάφου, υποσχέθηκε επενδύσεις ύψους 350 εκατομμυρίων ευρώ, ανάπτυξη και προσλήψεις προσωπικού, δηλώνοντας ότι η κινεζική διοίκηση που αναλαμβάνει τα ηνία του λιμανιού τον Οκτώβριο του 2009- διαθέτει τα μέσα και την τεχνογνωσία ούτως ώστε να μετατρέψει αμέσως τον Πειραιά σε σύγχρονο διαμετακομιστικό εμπορικό κέντρο της Ευρώπης. «Θα δημιουργηθούν δύο σύγχρονες προβλήτες, οι οποίες θα μπορούν να εξυπηρετούν ταυτόχρονα έξι κοντέινερ, δυναμικότητας 10.000 εμπορευματοκιβωτίων έκαστο» είπε και πρόσθεσε πως «στο λιμάνι του Πειραιά θα έρχονται πλοία και φορτία από ακόμη τρεις μεγάλες εταιρείες που συνεργάζονται στενά με τον κινεζικό όμιλο».

Σύμφωνα με τη διοίκηση του ΟΛΠ, ο οργανισμός θα έχει εξασφαλισμένα κέρδη 3,4 δισ. ευρώ σε 35 χρόνια. Δηλαδή ετήσια κέρδη 120 εκατ. ευρώ, όταν τα

αντίστοιχα σημερινά ποσά από την άσκηση της ίδιας δραστηριότητας δεν ξεπερνούν τα 7 εκατ. ευρώ το χρόνο.

Τα κέρδη για τον ΟΛΠ θα είναι ακόμη μεγαλύτερα, αφού στο τίμημα δε συμπεριλαμβάνονται οι επενδύσεις στις υποδομές που θα γίνουν την επόμενη πενταετία, ύψους 620 εκατ. ευρώ.

• Οι αντιδράσεις της αντιπολίτευσης

Μετά τη συνάντηση που είχε με τον πρόεδρο της Κίνας, ο αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης Γ. Παπανδρέου δήλωσε ότι «είχα την ευκαιρία να επαναλάβω την πάγια θέση του ΠΑΣΟΚ για τις στρατηγικές υποδομές και το πώς εμείς τις βλέπουμε για την πατρίδα μας», ενώ η πολιτική εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ για θέματα Εμπορικής Ναυτιλίας, Ελπίδα Τσουρή, κάλεσε την κυβέρνηση να μην υπογράψει, λέγοντας ότι «το "καινοτόμο", σε ευρωπαϊκό επίπεδο, σχέδιο της κυβέρνησης εκποίησης δημόσιας περιουσίας, με τη μετατροπή ενός δημόσιου και μάλιστα κερδοφόρου κρατικού μονοπωλίου σε ιδιωτικό, δεν αποτελεί λόγο γιορτής και πανηγυρισμών».

Η γενική γραμματέας του ΚΚΕ, Αλέκα Παπαρήγα, εξέφρασε την αντίθεσή της για την ιδιωτικοποίηση των ελληνικών λιμένων ενώ οι βουλευτές Πειραιά του ΣΥΡΙΖΑ, κ. Θ. Δρίτσας και Π. Λαφαζάνης, δήλωσαν ότι «αποτελεί μείζον απόηχο η σύνδεση ανάπτυξης των διακρατικών σχέσεων Ελλάδας - Κίνας με την απαράδεκτη εκχώρηση του λιμανιού του Πειραιά στην κρατικών συμφερόντων κινεζική εταιρεία COSCO, η οποία βρίσκει την καθολική, σχεδόν, αντίθεση του ελληνικού λαού».

Στο ίδιο μήκος κύματος ήταν και οι δηλώσεις του εκπροσώπου Τύπου του ΛΑΟΣ, Κυριάκου Βελόπουλου, ο οποίος επισήμανε πως «η κυβέρνηση θυμίζει



το μεσαιωνικό καρδινάλιο που βάφτιζε το κρέας ψάρι. Έτσι βαφτίζει το ξεπούλημα "αποκρατικοποίηση". Άραβες και άλλοι ξένοι "επενδυτές" την Ολυμπιακή. Γερμανοί τον ΟΤΕ, Κινέζοι τα λιμάνια. Είναι αποφασισμένοι να μην αφήσουν τίποτα στους Έλληνες. Αυτό δεν είναι επανίδρυση του κράτους, είναι κατεδάφιση».

• Οι αντιδράσεις της Νομαρχίας Πειραιά

Σε δηλώσεις του ο νομάρχης Πειραιά Γιάννης Μίχας

• Ποιος είναι ο όμιλος Cosco

Ο όμιλος China Ocean Shipping Company (Cosco) αποτελεί τη μεγαλύτερη εταιρεία διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων της Κίνας. Δημιουργήθηκε το 1961 στη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας. Το 1998 πραγματοποιήθηκε η συγχώνευση της Cosco Container Division και της Cosco-Σαγκάη.

Η εταιρεία Cosco Pacific είναι θυγατρική του κινεζικού ομίλου. Ο όμιλος Cosco που προέκυψε διαχειρίζεται σήμερα 624 εμπορικά πλοία όλων των τύπων και απασχολεί 80 χιλιάδες εργαζομένους σε ολόκληρο τον κόσμο.

Διαθέτει περισσότερα από τριακόσια κέντρα εξυπηρέτησης πελατών που λειτουργούν κάτω από γενικό σχεδιασμό, στον οποίο περιλαμβάνονται και τα σημεία πώλησης που βρίσκονται εκτός Κίνας.

Σήμερα είναι ο 5ος μεγαλύτερος διαχειριστής λιμένων στον κόσμο με παρουσία σε δεκαοκτώ λιμάνια, 27 τερματικούς σταθμούς και διαχείριση 66,3 εκατ. κοντέινερ το 2007.



ανέφερε: «Τασσόμαστε στο πλευρό των εργαζομένων και θα συνεχίσουμε μαζί τους με αποφασιστικότητα τον αγώνα για το μέλλον του μεγάλου λιμανιού, για μια ανάπτυξη που θα εκφράζει τον πολίτη και όχι τα μεγάλα συμφέροντα, προστατεύοντας τη δημόσια περιουσία.

Για την ανατροπή αυτής της κατάστασης, θα εξαντλήσουμε όλα τα περιθώρια που μας δίνει ο νόμος, προσφεύγοντας στα ελληνικά και τα ευρωπαϊκά δικαστήρια».

• Δύο σημαντικές παράμετροι

Στη συνέντευξη Τύπου που παραχώρησε ο πρόεδρος της Cosco, Γουάι Ζιάφου, διαφάνηκαν δύο προθέσεις.

Η πρώτη αφορά την αξίωση της Cosco στο να μη λειτουργήσει άλλο container terminal σε απόσταση 100 χιλιομέτρων από τον Πειραιά και η δεύτερη την πρόθεση δημιουργίας μέσα στο ΣΕΜΠΟ χώρου μεταποίησης κινεζικών προϊόντων, σημείο το οποίο δεν προβλεπόταν στην προκήρυξη του διαγωνισμού.

Και για μεν το πρώτο δεν υπάρχει πρόβλημα αφ' ης στιγμής κανένα λιμάνι σε αυτή τη χιλιομετρική απόσταση δεν μπορεί να απειλήσει το ΣΕΜΠΟ. Όσον αφορά το θέμα της μεταποίησης στη σύμβαση, όμως, δεν υπάρχει αντίστοιχη πρόβλεψη. Η μόνη αναφορά περί δραστηριότητας που μπορεί να αναπτυχθεί είναι αυτή της διακίνησης φορτίων. Πάντως, θεωρείται εξαιρετικά πιθανό το ζήτημα να επανατεθεί σε ένα διάστημα πέντε χρόνων, όταν δηλαδή θα πρέπει να προχωρήσουν οι επενδύσεις για την κατασκευή της προβλήτας III.

Θορυβημένος από τις δηλώσεις του κ. Ζιάφου, ο πρόεδρος του Εμπορικού Συλλόγου Πειραιά, Βασίλης Κορκίδης, δήλωσε σε ημερήσια εφημερίδα («Ε-

θνος») ότι θα ζητήσει διευκρινίσεις από το Δ.Σ. του ΟΛΠ για την αναφορά του προέδρου της κινεζικής εταιρείας. «Σίγουρα θα υπάρχει πρόγραμμα μεταποίησης εμπορευμάτων. Το εμπόριο δεν θα επιτρέψει να βαφτίζονται στον Πειραιά προϊόντα της Άπω Ανατολής ως ευρωπαϊκά. Στη συμφωνία με τον ΟΛΠ δεν υπάρχει κάτι τέτοιο», δήλωσε ο κ. Κορκίδης.

• Τα οφέλη που υποστηρίζει το YENANP

Ο υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας Αναστάσης Παπαληγούρας χαρακτήρισε τα οφέλη από την υπογραφή της σύμβασης μέρους του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του Οργανισμού Λιμένα Πειραιά στρατηγικά και οικονομικά, τονίζοντας ότι «ο Πειραιάς καθιερώνεται ως πύλη εμπορίου Ανατολής - Δύσης και ισχυροποιείται ο ρόλος της Ελλάδας ως οικονομικού κέντρου της νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου, ενώ αναδεικνύεται ως κρίσιμος διαμετακομιστικός κόμβος για τα κινεζικά προϊόντα που εισάγονται στην Ευρώπη».

Σύμφωνα με τον YENANP:

- Οι κινεζικές επενδύσεις στο λιμάνι του Πειραιά ξεπερνούν τα 300 εκατ. ευρώ μόνο μέσα στα έξι πρώτα χρόνια της παραχώρησης.
- Εκσυγχρονίζεται και αυξάνεται η δυναμικότητά του κατά 250%.
- Εκτιμάται πως ο όγκος εργασιών των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε παραλιμενικές δραστηριότητες θα αγγίξει το 1,5 δισεκατομμύριο ευρώ ετησίως.
- Το εξασφαλισμένο εγγυημένο οικονομικό αντάλλαγμα φτάνει συνολικά σε τρέχουσες τιμές τα 3,4 δισεκατομμύρια ευρώ.
- Τα οφέλη του Δημοσίου από φόρους, μερίσματα και λοιπά εκτιμώνται σε 2,3 δισεκατομμύρια ευρώ

και δημιουργούνται πάνω από οκτακόσιες νέες θέσεις εργασίας.

«Και όλα αυτά, καθώς διατηρείται ο δημόσιος χαρακτήρας του λιμανιού του Πειραιά, οι υποδομές παραμένουν αδιάλειπτα στην κυριότητα του κράτους και, μετά τη λήξη της παραχώρησης, επιστρέφει στο Δημόσιο και η κυριότητα των αναδομών. Πρόκειται για μια ιστορική για την Ελλάδα συμφωνία», επισήμανε.

• Τα οφέλη σύμφωνα με τον ΟΛΠ

«Η χρονική στιγμή της υπογραφής της σύμβασης, μετά 11 μήνες διαδικασιών και εντός του προγραμματισμένου χρονοδιαγράμματος, είναι ιδιαίτερα σημαντική, διότι, εν μέσω παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, ο Οργανισμός δημιουργεί συμμαχία που θα του επιτρέψει, με τα οικονομικά οφέλη που προκύπτουν από τη σύμβαση, να υλοποιήσει το πρόγραμμα επενδύσεων του και να αντιμετωπίσει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τους μελλοντικούς του στόχους, χωρίς επιβάρυνση του ιδίου ή του Δημοσίου», ανέφερε σε δηλώσεις του ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΠ, Νίκος Αναστασόπουλος.

Τα οικονομικά οφέλη του ΟΛΠ, τα οποία είναι εγγυημένα, ανέρχονται σε 3,4 δισ. ευρώ σε τρέχουσες τιμές για τα 35 έτη της παραχώρησης ή σε 664 εκατ. ευρώ σε καθαρά παρούσα αξία, προσέθεσε καταλήγοντας:

«Το λιμάνι και κατ' επέκταση η χώρα μας, μέσω αυτής της στρατηγικής συμμαχίας με την Cosco Pacific Ltd, έναν από τους σημαντικότερους λιμενικούς διαχειριστές παγκοσμίως, καθίσταται εμπορικός εταίρος της κινεζικής οικονομικής ανάπτυξης, εγκαινιάζοντας ένα ευρύτερο πλαίσιο συνεργασιών, που συμφωνήθηκε κατά την επίσκεψη του πρωθυπουργού Κ. Καραμανλή, τον Ιανουάριο του 2006». ●



VERNICOS-ARGONAFITIS

SALVAGE & TOWAGE

FROM CONSTANTINOPLE SINCE 1851

POLLUTION CONTROL

FIRE FIGHTING

CONSULTING

35-39 AKTI MIAOULI STR.

185 35 PIRAEUS, GREECE

Tel.: +30 - 210 429 2201 Fax: +30 - 210 429 2200

E-mail: tugs@vernicos-argonaftis.gr

www.vernicostugs.gr

www.argonaftistugs.gr

FOR ANY TROUBLE AT SEA 24/7



■ Το «Cap Theodora» στο στόλο της Euronav



Στις 12 Νοεμβρίου 2008, η εταιρεία Euronav N.V., εισηγμένη στο χρηματιστήριο Euronext του Βελγίου, παρέλαβε από τα ναυπηγεία Samsung Heavy Industries της Κορέας το Suezmax Ice Class IC τάνκερ διπλού τοιχώματος, «Cap Theodora», χωρητικότητας 158.800 dwt. Το πλοίο, που ύψωσε την ελληνική σημαία, θα διαχειρίζεται η εταιρεία Euronav Ship Management (Hellas) Ltd, η οποία εδρεύει στον Πειραιά και διαχειρίζεται ένα στόλο 15 δεξαμενόπλοιων διπλού τοιχώματος υπό την ελληνική σημαία. Η Euronav Ship Management (Hellas)

Ltd έχει αναλάβει την επίβλεψη της ναυπήγησης όλων των δεξαμενόπλοιων της εταιρείας Euronav N.V. στα ναυπηγεία Samsung Heavy Industries και Hyundai Heavy Industries Ltd της Κορέας. Πιο συγκεκριμένα, δύο VLCC βρίσκονται υπό παραλαβή από τα ναυπηγεία Hyundai Heavy Industries Ltd στις 25 Νοεμβρίου 2008 και τον Ιανουάριο του 2009. Το υπόλοιπο πρόγραμμα ναυπήγησης στη Samsung Heavy Industries περιλαμβάνει 6 Suezmax και 2 VLCC δεξαμενόπλοια και αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2012. ☉

■ Ελληνική σημαία ύψωσε σε πλοία του ο Όμιλος Καλλιμανόπουλου



Την ελληνική σημαία ύψωσε σε νεοανακτηθέντα Panamax δεξαμενόπλοια ο Όμιλος Καλλιμανόπουλου. Αναλυτικά τα πλοία είναι τα:

«United Ambassador», dwt 73.584 tons, «United Banner», dwt 73.635 tons, και «United Carrier», dwt 73.675 tons.

Στόχος του ομίλου είναι να εντάξει μακροπρόθεσμα και άλλα πλοία του στόλου του στην ελληνική σημαία. ☉

■ Τρίχρονη ανανέωση ναύλωσης για το τάνκερ «Delphi»

Την τρίχρονη ανανέωση χρονοναύλωσης του τάνκερ «Delphi» ανακοίνωσε η Tsakos Energie Navigation Ltd (TEN). Το τάνκερ μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου, διπλού τοιχώματος, κατασκευής 2004 και χωρητικότητας 37.500 dwt, ναυλώθηκε στην ίδια νοτιοαμερικανική κρατική εταιρεία πετρελαίου. Η ναύλωση αναμένεται να αποφέρει μεικτά έσοδα άνω των 22.6 εκατομμυρίων δολαρίων.

Μετά αυτή τη χρονοναύλωση, 39 από τα 45 συνολικά δεξαμενόπλοια της TEN λειτουργούν υπό διάφορες μορφές χρονοναύλωσης. Ειδικότερα η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης ναυτιλιακή εταιρεία TEN έχει καλύψει το 91% των ημερών λειτουργίας του στόλου για το υπόλοιπο του 2008 και το 70% για το 2009.



«Αυτή η ανανέωση ναυλώσεως είναι απόδειξη της ευρείας αποδοχής που έχουν τα πλοία μας σε υψηλής ποιότητας ναυλωτές παγκοσμίως, ειδικά σε εκείνους με τους οποίους έχουμε μακροχρό-

νιες και σταθερές σχέσεις. Ο ναυλωτής του «Delphi» ανήκει σε αυτή την κατηγορία» δήλωσε ο κ. Νικόλαος Π. Τσάκος, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της TEN. «Το ύψος του ημερησίου μισθώματος, η διάρκεια και πρωτίστως η χρονική στιγμή σύναψης της ναύλωσης υποδεικνύουν την επιθυμία των εταιρειών παραγωγής πετρελαίου να εξασφαλίσουν σε μακροπρόθεσμη βάση πλοία υψηλών προδιαγραφών για τις μεταφορικές τους ανάγκες. Ευτυχώς, η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές πετρελαίου έχει παραμείνει σε υγιή επίπεδα παρά τη δύσκολη συγκυρία των διεθνών χρηματιστηρίων» συμπλήρωσε ο κ. Τσάκος. ☉

SERVICE & QUALITY ARE WITHIN YOUR REACH

THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

Baltimore

Dalian

Ft. Lauderdale

Geneva

Hamburg

Hong Kong

London

Mumbai

New York

Piraeus

Roosendaal

Seoul

Shanghai

Singapore

Tokyo

Washington, DC/Reston

Zurich



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



INTERNATIONAL REGISTRIES, INC.

THE MARSHALL ISLANDS MARITIME AND CORPORATE ADMINISTRATOR

PIRAEUS

TEL: +30 210 4293 223 | FAX: +30 210 4293 228
PIRAEUS@REGISTER-IRI.COM

WWW.REGISTER-IRI.COM

■ «...Η μόνη ασφαλής περιουσία είναι εκείνη, την οποία τις, και ναυαγών, διασώζει...»



Στο πάνελ της εκδήλωσης συμμετείχαν ο πρόεδρος του ICS στην Ελλάδα Νικόλαος Α. Τσαβλέρης, ο Alan Philip, Managing Director του ICS, ο Γ.Γ. του YENANΠ καθ. Ιωάννης Τζωάννος, ο κ. Γιώργος Γράτσος, πρόεδρος του NEE, ο Δημήτρης Αναγνωστόπουλος της ABN AMRO Bank, ο Δημήτρης Βασιλάκος, διευθυντής Ναυτιλιακών Εργασιών της Εθνικής Τράπεζας, ο Γιώργος Ξυραδάκης της XRTC, ο Τεντ Πετρόπουλος της Petrofin S.A. και ο Νίκος Μπορνόζης της Capital Link.



Οι κ. Ναταλία Μαργιώλη Κομνηνού, Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης, Γιώργος Γράτσος και Γιώργος Ξυραδάκης.



Ο καπετάν Παναγιώτης Κωνσταντακόπουλος με τους κ. Ναταλία Μαργιώλη Κομνηνού και Αντώνη Κομνηνό.

Άποψη του ακροατηρίου.

Αντιμετωπίζετε την κρίση ως ευκαιρία και όχι ως απειλή, επισήμανε στην ομιλία του στο 4ο ετήσιο συνέδριο που διοργάνωσε το Institute of Chartered Shipbrokers Greek Branch, ο γενικός γραμματέας YENANΠ καθηγητής Ιωάννης Τζωάννος. Ο κ. Τζωάννος τόνισε ότι κανένα από τα μέτρα που ήδη έχουν ληφθεί ή πρόκειται να ληφθούν δε θα είναι αποτελεσματικό εάν πρώτα δεν αποκατασταθεί πλήρως η εμπιστοσύνη στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Ως εκ τούτου, ο κύριος στόχος είναι η αποκατάσταση της εμπιστοσύνης.

Στο συνέδριο, που είχε θέμα «The Impact of the Economic Crisis on the Shipping Industry», τα συμπεράσματα τόσο από τις τοποθετήσεις των ομιλητών του συνεδρίου όσο και από τη συζήτηση που ακολούθησε ήταν ότι διερχόμαστε μια περίοδο κρίσης διάρκειας άνω του ενός έτους. Όσον αφορά τη ναυλαγορά, τονίστηκε ότι οι ναύλοι είναι στα χαμηλότερα επίπεδα της κρίσης με πιθανότητες σχετικής διόρθωσης. Παράλληλα, όμως, οι τιμές των πλοίων θα μειώνονται. Σχετικά με τις νέες κατασκευές, σημειώθηκε ότι σε ποσοστό της τάξεως του 15 με 20% θα ακυρωθεί.

Η διευθύντρια του Institute of Chartered Shipbrokers Greek Branch και του HMC, κ. Ναταλία Μαργιώλη Κομνηνού, στη ομιλία της έδωσε το στίγμα των προβληματισμών του φετινού συνεδρίου.

Στη συνέχεια, ο πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Γεώργιος Γράτσος, εστίασε στην ανεπάρκεια και απληστία των τραπεζών τονίζοντας ότι οι τράπεζες, από οργανισμοί χρηματοδότησης επενδύσεων και καταναλωτών, εξελίχθηκαν σε μεσίτες ή μεταπράτες πάσης μορφής παραγώγων και άλλων «επενδυτικών» χαρτιών, μερικά από τα οποία ήταν τόσο δυσνόητα που λίγοι, ακόμα και ειδικοί, τα καταλάβαιναν. Ο κ. Γράτσος υποστήριξε ότι όλες οι ελληνόκτητες ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να στηριχθούν για να ξεπεραστεί η ναυτιλιακή κατάσταση, την οποία η οικονομική κρίση δημιούργησε.

Ο κ. Νίκος Τσαβλέρης επισήμανε χαρακτηριστικά στην ομιλία του ότι «οι δουλειές σήμερα έχουν γίνει περισσότερο πολύπλοκες και βασίζονται στο Virtual Economy -στο New Economy-, δηλαδή σε "αέρα κοπανιστό". Δυστυχώς, η επιδημία έχει μολύνει και τη ναυτιλία» τόνισε, συμπληρώνοντας ότι «οι σημερινοί εφοπλιστές έχουν απομακρυνθεί από το πλοίο, από τη θάλασσα. Είναι άλλο επάγγελμα αυτό που ακολούθησαν και άλλο αυτό που απαιτείται τώρα για να βγουν από το αδιέξοδο. Διότι είναι άλλο το "βγάζω χρήματα στα εύκολα" και άλλο "σώζω τα πλοία στα δύσκολα". Έχουν καταλάβει οι νέοι ότι η ναυτιλία είναι αγώνας. Μάλιστα, αγώνας αντοχής - και όχι αγώνας ταχύτητας».

■ Τα διαρθρωτικά ταμεία μπορούν να χρηματοδοτήσουν την αγορά νέων πλοίων



Ερώτηση στην επίτροπο Περιφερειακής Πολιτικής, Danuta Hubner, υπέβαλε ο ευρωβουλευτής του ΠΑΣΟΚ Σταύρος Αρναουτάκης σχετικά με την πιθανότητα χρηματοδότησης από την Ε.Ε. μέρους του κόστους επιδότησης των άγονων γραμμών της Ελλάδας, καθώς για το αν θα μπορούσαν πόροι από τα διαρθρωτικά ταμεία (2007-2013) να χρησιμοποιηθούν για τον

ίδιο σκοπό ή για την κατασκευή πλοίων που θα εξυπηρετούν τις άγονες γραμμές.

Στην απάντησή της, η επίτροπος κ. Hubner δήλωσε ότι «τα κοινοτικά διαρθρωτικά ταμεία μπορούν να βοηθήσουν το ελληνικό κράτος με την παροχή βελτιωμένων συγκοινωνιών μεταξύ των νησιών», καθιστά, όμως, σαφές ότι «δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την άμεση υ-

ποστήριξη του κόστους θαλάσσιων μεταφορών, δηλαδή υπό μορφή επιδοτήσεων για εισιτήρια ή μεταφορές εμπορευμάτων, καθώς αυτό είναι ασυμβίβαστο προς το πεδίο εφαρμογής του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)».

Κατά τη νέα περίοδο προγραμματισμού, ανέφερε στην απάντησή της η επίτροπος, έχουν προβλεφθεί σημαντικές επενδύσεις σε λιμενικές υποδομές. Τα διαρθρωτικά ταμεία θα μπορούσαν, επιπλέον, να συνεισφέρουν στην αγορά (νέων) πλοίων που προορίζονται να εξυπηρετήσουν τα συγκεκριμένα νησιά. Αυτή η δυνατότητα υπόκειται στις προϋποθέσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) υπ' αριθμ. 3577/92, στο άρθρο 55 του κανονισμού για τα διαρθρωτικά ταμεία και το Ταμείο Συνοχής (Ε.Κ.) υπ' αρ. 1083/2006 το οποίο αφορά έργα που παράγουν έσοδα.

Κλείνοντας, η επίτροπος επισήμανε επίσης την «ευελιξία» των νέων κανόνων τόσο ως προς τις επιλέξιμες δράσεις του ΕΤΠΑ όσο και προς τα ποσοστά συγχρηματοδότησης, τα οποία μπορούν να διαμορφωθούν στην περίπτωση των ελληνικών νησιών συμπεριλαμβανομένου και του νοτίου Αιγαίου. ☉

Φ FINITSI INDUSTRIAL & MARITIME SERVICES

ISO, OHSAS, ISM, ISPS, TMSA

CE Marking

In House Training, Internal Audits

Certified by DNV/RVA

403, Gr. Lampraki Ave. 187 57 Keratsini - Greece Tel./Fax: +30 210 40.15.901
e-mail: info@finitisi.com web:www.finitisi.com

NAVIGATOR 2008

Το ετήσιο ναυτιλιακό συνέδριο «NAVIGATOR 2008» πραγματοποιήθηκε για όγδοη συνεχή χρονιά στο Athens Golf Club στη Γλυφάδα με τη συμμετοχή περίπου 300 στελεχών ναυτιλιακών εταιρειών σε επίπεδο Owners, CEO, Executive Directors, General Managers και Operations /Technical/Supply/Crew Managers.

Το συνέδριο έγινε υπό την αιγίδα του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, ενώ το συντονισμό επιμελήθηκε ο καθηγητής του Πανεπιστημίου Πειραιά Αλέξανδρος Γουλιέλμος και την έναρξη των εργασιών κήρυξε ο ΥΕΝΑΝΠ Αναστάσης Παπαληγούρας. Η ομιλία του υφυπουργού κ. Π. Καρμμένου επικεντρώθηκε στην ασφαλή ναυσιπλοΐα, ανακοινώνοντας ότι στο τέλος του 2008 κλιμάκιο αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος θα βρίσκεται στη φρεγάτα «Θεμιστοκλής» που θα πλέει στα νερά της Σομαλίας, ενισχύοντας την προσπάθεια για την πρόσπιση της ασφάλειας ενάντια στην πειρατεία.



Ο πρόεδρος της επιτροπής της Βουλής για τις εξωτερικές υποθέσεις και άμυνα, βουλευτής της Νέας Δημοκρατίας, Μιλτιάδης Βαρβιτσιώτης επισήμανε τη σημασία του ανθρωπίνου παράγοντα



στη ναυτιλία, ενώ ο γενικός διευθυντής του Χρηματιστηρίου Αθηνών, Γκίκας Μάναλης, παρουσίασε και ανέλυσε το νέο ευνοϊκό θεσμικό πλαίσιο εισαγωγής των ναυτιλιακών εταιρειών στο χρηματιστήριο.

Στο συνέδριο παρευρέθησαν επίσης ο γενικός γραμματέας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής Γεώργιος Βλάχος, ο Β' υπαρχηγός Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος Γεώργιος Γιαννημάρας και ο πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Αξιωματικών και Πλοιάρχων Γεώργιος Βλάχος. ☉

ΕΕΑ: Υπάρχει τρόπος για βιώσιμη και ανταγωνιστική ακτοπλοΐα

Τις τελευταίες εξελίξεις με την Επιτροπή Ανταγωνισμού σχολίασε ο πρόεδρος της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας (ΕΕΑ), Απόστολος Βεντούρης, στη διάρκεια της συνέντευξης Τύπου που παραχώρησε στα ΜΜΕ.

Ο κ. Βεντούρης αναλύοντας τις «διαδικαστικές παρατυπίες και παρανομίες», όπως υποστήριξε, δήλωσε χαρακτηριστικά:

«Επίσημα σας μεταφέρω ότι η υπόθεση της Επιτροπής Ανταγωνισμού απέναντι στις εταιρείες-μέλη της ΕΕΑ έχει για μας καταρρεύσει ως διαδικασία και ως σκεπτικό. Επόμενο είναι όταν υπάρχουν Ανεξάρτητες Αρχές χωρίς αρχές. Όταν υπάρχουν Ανεξάρτητες Αρχές που λειτουργούν σαν να έχουν εξαρτήσεις κι όχι με βάση τους νόμους, με βάση τους κώδικες δεοντολογίας και λειτουργίας».

Στη συνέχεια ο πρόεδρος της ΕΕΑ ανακοίνωσε ότι η ένωση θα καταθέσει αίτηση ακύρωσης της διαδικασίας που έχει ξεκινήσει η Επιτροπή Ανταγωνισμού (Ε.Α.) κατά της ακτοπλοΐας, πριν από την εκδίκαση της υπόθεσης.

Ακολούθως ο κ. Βεντούρης ανέλυσε τις παρατυπίες και παρανομίες της Επιτροπής καθώς επίσης και τα επιχειρήματα της ένωσης, υπογραμμίζοντας:

Εμείς ως ένωση καταθέσαμε επιχειρήματα και απόψεις! Πιστεύουμε στην επιχειρηματολογία μας και στην ορθότητα αυτής. Αναμένονται απαντήσεις στα παρακάτω ερωτήματα που έχουν τεθεί:

- Παραβίαση του δικαιώματος ακρόασης των μελών της ΕΕΑ και της ΕΕΑ.

- Παράνομη συλλογή και επεξεργασία του σκληρού δίσκου του υπολογιστή της ΕΕΑ.
- Παράνομη διαχείριση της απόρρητης και εμπιστευτικής εισήγησης στο Ίντερνετ.
- Παραβίαση της αρχής της μυστικότητας της διαδικασίας.
- Παραβίαση υπηρεσιακού απορρήτου.
- Παράβαση καθήκοντος κατ' εξακολούθηση.
- Παραβίαση ευαίσθητων προσωπικών δεδομένων.
- Παραβίαση του τεκμηρίου αθωότητας.
- Παραβίαση των αρχών της χρηστής διοίκησης και της αμεροληψίας των διοικητικών οργάνων.

Αναλύοντας τη διαδικασία των απευθείας αναθέσεων, ο κ. Βεντούρης ανέφερε ότι δεν είναι ικανοποιημένος με την εξέλιξη όσον αφορά τις άγονες γραμμές, καθώς πρόκειται για μια ενδιάμεση κατάσταση. Όσο για το διαγωνισμό που θα προκηρυχθεί τον Ιανουάριο, θεωρεί πως δε θα έχει αλλαγές καθώς είναι «επαναληπτικός του επαναληπτικού».

Πάντως, ο πρόεδρος της ΕΕΑ εκτίμησε ότι οι όροι του διαγωνισμού θα αλλάξουν τον Ιούνιο του 2009, οπότε θα πραγματοποιηθεί ο νέος διαγωνισμός για τη δρομολογιακή περίοδο 2009-2010, καθώς «φαίνεται να αναπτύσσεται μια κατανόηση των θέσεων της Ένωσης Επιχειρήσεων Ακτοπλοΐας από πλευράς των αρμοδίων παραγόντων του ΥΕΝΑΝΠ», όπως δήλωσε χαρακτηριστικά. ☉

TOW **MAR** KLAIPEDA LITHUANIA



Towage & Marine Assistance UAB

..... MARINE SERVICES

SHIP ASSISTANCE IN THE PORT OF KLAIPEDA

COASTAL TOWAGE

TOWING OF FLOATING CRANES AND BARGES

SHIP ESCORT FOR SAFE PASSAGE

STAND BY AT DISABLED VESSELS

SHIFTING OF IMMOBILIZED SHIPS AT ANCHORAGE

SALVAGE AND WRECK REMOVAL

SINGLE BUOY MOORING ASSISTANCE

TOW OUT OFFSHORE STRUCTURES

CREW CHANGE ON ANCHORAGE

SHIP SUPPLY SERVICE ON ANCHORAGE

FRESHWATER SUPPLY

UNDERWATER REPAIRS



**Represented in Greece
by NAVIGATOR S.A.**

Towage & Marine Assistance

S.Daukanto 3, 92123 Klaipeda, Lithuania

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

info@towage.lt

www.towage.lt



■ Λήψη μέτρων αντιμετώπισης διακίνησης λαθρομεταναστών στο λιμένα Πατρών



Σύσκεψη με θέμα το παρόν και το μέλλον του λιμένα της Πάτρας πραγματοποιήθηκε στο υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής υπό την προεδρία του γενικού γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής κ. Γ. Βλάχου και με τη συμμετοχή, μεταξύ άλλων, του διευθύνοντα συμβούλου του Οργανισμού Λιμένα Πατρών Α.Ε. κ. Σ. Μαμμάση.

Κατά τη διάρκεια της σύσκεψης συζητήθηκαν εκτενώς τα θέματα που απασχολούν το λιμένα της Πάτρας και συμφωνήθηκαν τα εξής:

- Άμεση προτεραιότητα του ΥΕΝΑΝΠ και του Ο.Λ. Πατρών είναι η λύση του προβλήματος των λαθρομεταναστών, που έχει λάβει ανεξέλεγκτες διαστάσεις.
- Κρίθηκε αναγκαία η εφαρμογή του πακέτου μέτρων που προτείνει ο Ο.Λ. Πατρών, τα οποία και θα τεθούν σε εφαρμογή αμέσως μετά την ολοκλήρωση των διαβουλεύσεων της διοίκησης του Οργανισμού με όλους τους φορείς που δραστηριοποιούνται στο λιμένα.
- Ο Οργανισμός Λιμένα Πατρών θα υλοποιήσει το σύνολο των μέτρων που θα απαιτηθούν για την αντιμετώπιση της εισόδου λαθρομεταναστών στη χερσαία ζώνη του λιμένα Πατρών, ανεξάρτητα από το ύψος του κόστους, το οποίο θα επωμιστεί αποκλειστικά ο Οργανισμός. ☉

■ Euronav N.V. και Ceres Shipping Ltd συμπαρίστανται στα θύματα των πυρκαγιών του 2007

Οι εταιρείες Euronav N.V. και Ceres Shipping Ltd, ως συμπράσταση προς τα θύματα και τις πληγείσες περιοχές των καταστροφικών πυρκαγιών του Αυγούστου 2007, χρηματοδοτούν από κοινού την κατασκευή ενός δρόμου. Ο δρόμος βρίσκεται στην περιοχή της Ολυμπίας στην πόλη της Νέας Φυγαλείας του νομού Ηλείας, έχει συνολικό μήκος 11 χλμ. από τα οποία μόνο τα πρώτα 3 χιλιόμετρα έχουν ασφαλτοστρωθεί, ενώ τα υπόλοιπα είναι στενός χωματόδρομος που τώρα θα μετατραπεί σε σύγχρονο ασφαλτοστρωμένο δρόμο διπλής κατεύθυνσης. Η κατασκευή του δρόμου θα προσφέρει εύκολη πρόσβαση στους ελαιώνες, οι οποίοι αποτελούν την κύρια πηγή εισοδήματος για περίπου 200 οικογένειες που ζουν στην περιοχή. Επιπλέον, ο δρόμος θεωρείται σημαντικός για την αντικατάσταση των



καμένων ελαιόδεντρων, την καλλιέργειά τους, αλλά και την προστασία τους από πυρκαγιές καθώς επιτρέπει την άμεση πρόσβαση στα πυροσβεστικά οχήματα.

Την Παρασκευή 14 Νοεμβρίου 2008 υπεγράφη η ανάθεση της κατασκευής ενώ η υλοποίηση του έργου αναμένεται να ολοκληρωθεί στις αρχές του 2009. ☉

■ Δικαιώνονται οι θέσεις της Louis plc

Την ικανοποίησή της για τα ευρήματα της νέας χαρτογράφησης εκφράζει, μέσω ανακοίνωσης



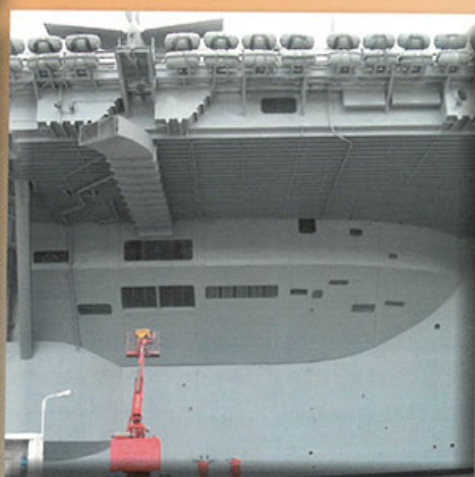
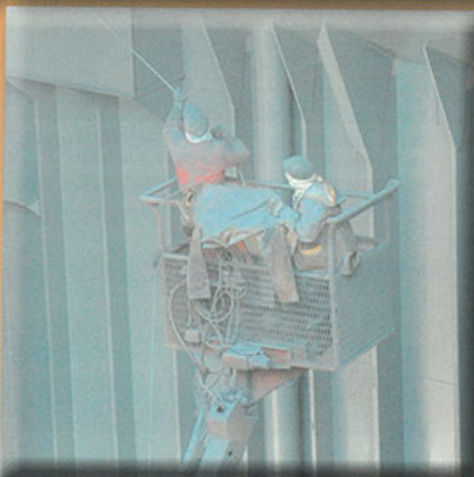
που εξέδωσε, η Louis plc. Η νέα χαρτογράφηση, που έγινε από την εταιρεία Akti Engineering, αφορά το σημείο πρόσκρουσης του κρουαζιερόπλοιου «Sea Diamond». Σύμφωνα με την εταιρεία «η Υδρογραφική Υπηρεσία

του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού, που αποτελεί τον αρμόδιο επίσημο κρατικό φορέα στην Ελλάδα, προέβη με τη σειρά της σε νέα χαρτογράφηση της περιοχής και το πόρισμα της επιβεβαιώνει πλήρως τα ευρήματα της Akti Engineering. Τα αποτελέσματα των μετρήσεων που έγιναν από την Υδρογραφική Υπηρεσία επιβεβαίωσαν ότι ο ύφαλος στον οποίο προσέκρουσε το «Sea Diamond» βρίσκεται 131 μέτρα από την ακτή και όχι μόνο 57 μέτρα, όπως εσφαλμένα αποτυπωνόταν στον επίσημο ναυτιλιακό χάρτη με τον οποίο ήταν εφοδιασμένα όλα τα πλοία. Σύμφωνα με τον ίδιο χάρτη, στο σημείο όπου έγινε η πρόσκρουση, το βάθος της θάλασσας παρουσιάζονταν να είναι 18 έως 22 μέτρα και όχι 3,5 έως 5 μέτρα, όπως είναι στην πραγματικότητα». ☉



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

■ Το 10ο ετήσιο συνέδριο της Capital Link Forum

Το ετήσιο Capital Link Forum διοργανώθηκε για 10η συνεχή χρονιά, στη Νέα Υόρκη, από την Capital Link.

Θέμα του φετινού συνεδρίου ήταν «η νέα ατζέντα μεταρρυθμίσεων: Επιχειρηματικές & επενδυτικές ευκαιρίες στην Ελλάδα σήμερα».

Στο πλαίσιο του συνεδρίου οργανώθηκαν και πολλές κατ' ιδίαν συναντήσεις με επενδυτές, ενώ έγιναν και παράλληλες παρουσιάσεις από ξένες εταιρείες με σημαντικές επενδύσεις και επιτυχημένη δράση στην Ελλάδα.

Η θεματολογία του φετινού συνεδρίου εστιάστηκε στις σημαντικές μεταρρυθμίσεις που πραγματοποιούνται σήμερα στο χώρο της οικονομίας, στις νέες πρωτοβουλίες εν όψει της διεθνούς χρηματοοικονομικής κρίσεως, καθώς και στις επιχειρηματικές και επενδυτικές ευκαιρίες στην Ελλάδα και στη νοτιοανατολική Ευρώπη.

Ο πρόεδρος της Capital Link, κ. Νικόλαος Μπορνόζης, στην ομιλία του αναφέρθηκε στις διεθνείς αγορές, που παρά την παγκόσμια κρίση αβεβαιότητας οι επενδυτές βρίσκονται σε συνεχή αναζήτηση κατ'άλληλων επενδυτικών ευκαιριών στο διεθνή χώρο. Στη συνέχεια, ο πρόεδρος του Χρηματιστηρίου Αθηνών κ. Σπύρος Καπράλος τόνισε ότι η κρίση κατέδειξε όχι μόνο την αναγκαιότητα της ρευστότητας για την ορθή λειτουργία του συστήματος, αλλά και την ανάγκη για διαφανείς και αξιόπιστους μηχανισμούς διαμόρφωσης τιμών. Και συμπλήρωσε πως η κρίση ήρθε για να μας θυμίσει τα σημαντικά



Οι κ. Ν. Μπορνόζης, πρόεδρος Capital Link, Όλγα Μπορνόζη αντιπρόεδρος Capital Link και Σπ. Καπράλος, πρόεδρος Χ.Α.



οφέλη που αποκομίζει κάποιος επιλέγοντας να πραγματοποιήσει τις συναλλαγές του μέσα από τα παραδοσιακά χρηματιστήρια.

Ο διευθύνων σύμβουλος της Danaos Corporation, δρ Ιωάννης Κούστας, αναφέρθηκε στη εξέλιξη του κλάδου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, επισημαίνοντας ότι η προσωρινή παύση της χρηματοδότησης του διεθνούς εμπορίου λόγω της γενικότερης χρηματοοικονομικής κρίσεως έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντική ελάττωση του όγκου μεταφοράς εμπορευμάτων. Με τις συνδυασμένες κινήσεις των κυβερνήσεων παντού στον κόσμο η χρηματοδότηση του εμπορίου σταδιακά θα επανέλθει σε ομαλότερους ρυθμούς με αποτέλεσμα και τη σταθεροποίηση της ναυτιλιακής αγοράς. ☉

■ Η επίσκεψη του αντιπροέδρου της Ε.Ε. στην Αθήνα

Την Αθήνα επισκέφτηκε πρόσφατα ο αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και επίτροπος Μεταφορών κ. Antonio Tajani.

Στη διάρκεια της επίσκεψής του ο κ. Tajani συναντήθηκε με τον υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών Κωστή Χατζηδάκη, με τον οποίο συζητήσε θέματα σχετικά με τη μεταρρύθμιση της Ολυμπιακής Αεροπορίας, τις προοπτικές ανασυγκρότησης του ελληνικού σιδηροδρόμου καθώς και το θέμα των περιφερειακών ελληνικών αεροδρομίων.



Οι διαδοχικές συναντήσεις του κ. Tajani.



Ο αντιπρόεδρος της Ε.Ε. είχε συνάντηση επίσης με τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας Αναστάσιο Παπαληγούρα, όπου αναφέρθηκαν στην ανανέωση αναγνώρισης του ελληνικού νοσηγώμονα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τη νομοθετική δέσμη μέτρων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας Erika III, τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου από τα πλοία και την εφαρμογή του κανονισμού 3577/92/ΕΟΚ «θαλάσσιες ενδομεταφορές - Cabotage». ☉

■ Ναυτιλιακό συνάλλαγμα

Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της Τραπέζης Ελλάδος, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στη χώρα μας κατά το εννεάμηνο Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου 2008, ανήλθε σε 14.877,0 εκατομμύρια ευρώ έναντι 12.145,2 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου εννεαμήνου 2007 παρουσιάζοντας αύξηση κατά 22,49% (2731,8 εκατομμύρια ευρώ). Ειδικότερα, κατά το μήνα Σεπτέμβριο 2008, το εισρεύσαν ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανήλθε σε 1.684,2 εκατομμύρια ευρώ έναντι 1.399,3 εκατομμυρίων ευρώ του αντίστοιχου μηνός Σεπτεμβρίου 2007. ☉

MARICHEM

WORLDWIDE



MARIGASES

SERVICES

www.marichem-marigases.com

your best shot...



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

ISO14001
BUREAUVERITAS
Certification



ISO9001
BUREAUVERITAS
Certification



■ Το νέο απόκτημα της Attica Group



Προσκεκλημένοι της Attica Group περάσαμε ένα Σαββατοκύριακο στην αγαίκη πρωτεύουσα φιλοξενούμενοι του διοικητικού συμβουλίου του ομίλου, ενώ παράλληλα είχαμε την ευκαιρία να παρακολουθήσουμε «live» τον κατάπλου του νεό-



τευκτου «Super Fast I» και τη θεαματική αποβίβαση 150 και πλέον φορτηγών από τα γκαράζ του. Το νέο απόκτημα της Attica Group είναι το οχηματογωγό - επιβατηγό πλοίο «Super Fast 1», που ο όμιλος το δρομολόγησε στις 13/10 στη γραμμή Πάτρας - Μπάρι. Το νεότευκτο, που είναι το πρώτο α-

πό τα δύο πλοία που ναυπηγεί η Attica -το δεύτερο σκάφος, της ίδιας κλάσης, αναμένεται να παραληφθεί το φθινόπωρο του 2009-, έχει μήκος 199,1 μέτρα, πλάτος 26,6 μ., βύθισμα 6,4 μ., ταχύτητα 24 κόμβων, 108 καμπίνες, μεταφορική ικανότητα 950 επιβατών, 100 Ι.Χ. αυτοκινήτων και 170 φορτηγών διεθνών μεταφορών.

Στόχος του ομίλου είναι η σταδιακή ανανέωση του στόλου, με ανάλογο τύπου πλοία, που να διαθέτουν μικρότερο πρωτόκολλο επιβατών και μεγαλύτερη χωρητικότητα στα γκαράζ. Το «Super Fast 1» ανταποκρίνεται πλήρως στις σημερινές ανάγκες των γραμμών της Αδριατικής, και αυτό σημαίνει πλοία που να διαθέτουν περισσότερους χώρους στάθμευσης φορτηγών και αυτοκινήτων και λιγότερους για επιβάτες.

Ειδικότερα, ο διευθύνων σύμβουλος της Attica Group, Πέτρος Βέττας, σημείωσε ότι «η αγορά στις γραμμές της Αδριατικής έχει δυσκολέψει. Έτσι έπρεπε να προβούμε στις κατάλληλες κινήσεις ώστε να προσαρμοστούμε στις νέες συνθήκες της ζήτησης και του ανταγωνισμού».

Ο κ. Βέττας μάς διευκρίνισε επίσης ότι ο αριθμός των επιβατών κρίνεται ικανοποιητικός μόνο το διήμερο Ιουλίου - Αυγούστου ή τις εορταστικές περιόδους. Για να μπορέσει η γραμμή να κριθεί βιώσιμη, είναι απαραίτητη η μεταφορά περισσότερων οχημάτων. ☉

■ Γυναίκα της Ευρώπης 2008

Στις Βρυξέλλες, στην καρδιά της Ευρώπης, η κ. Ρόδη Κράτσα, πρόεδρος της διεθνούς οργάνωσης για την «Προώθηση των Γυναικών της Ευρώπης», φιλοξένησε τις 12 υποψήφιες για το βραβείο «Γυναίκες της Ευρώπης 2008», από αντίστοιχες 12 χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης:



Στη φωτό το προεδρείο και τα μέλη της WISTA Hellas: Από αριστερά οι κ. Ιωάννα Μπίσια (εκδότις των Ν.Χ.), Άννα Μαρία Μονογιούδη, πρόεδρος, Βιβή Κολιοπούλου, Μαρία Χριστίνα Κτιστάκη, Τζένυ Πουρνάρα, αντιπρόεδρος, και Πόπη Λυριντζή.

Η Ρουμανία είχε την «τιμητική» της, αφού η Ρουμάνια υποψήφια Monica Luisa Macovei, πρώην υπουργός Δικαιοσύνης, εξελέγη από την 30μελή επιτροπή «Γυναίκα της Ευρώπης». ☉



Η κ. Monica Luisa Macovei παραλαμβάνει από τον πρόεδρο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου το βραβείο, και η κ. Ρόδη Κράτσα, πρόεδρος της οργάνωσης και αντιπρόεδρος του Ευρ. Κοινοβουλίου.

GREEK SHIPPING DIRECTORY



JUST
2009
EDITION
PUBLISHED



Το CD-ROM διατίθεται
μαζί με το βιβλίο
CD-ROM (included in
main volume)

Περιλαμβάνει:

- Τα Ελληνικών συμφερόντων εμπορικά πλοία σε αλφαβητική σειρά, με πλήρη στοιχεία (όνομα, σημαία, νηολόγιο, χωρητικότητες, διαστάσεις, μηχανές κ.λπ.) και τα στοιχεία πλοιοκτησίας, εκπροσώπησης ή πρακτορέυσης.
- Τα Γραφεία Διαχείρισης, Εκπροσώπησης ή Πρακτορέυσης στην Ελλάδα και το εξωτερικό (Λονδίνο, Νέα Υόρκη και σε διάφορα άλλα λιμάνια) με διευθύνσεις, τηλέφωνα, telex, fax, ονόματα Διευθυντών, καθώς επίσης και τα πλοία που πρακτορεύουν, εκπροσωπούν ή διαχειρίζονται (στόλος), με τα πλήρη τους στοιχεία.
- Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις του εξωτερικού (με πλήρη στοιχεία) που συνδέονται με την Ελληνική Ναυτιλία.
- Τα Γραφεία Τροφοδοσίας σε όλα τα μέρη του κόσμου.
- Πλοία τα οποία μετονομάστηκαν ή πουλήθηκαν τα τελευταία δέκα χρόνια.
- CD-ROM (όλη η ύλη με περισσότερα στοιχεία για τα πλοία, δυνατότητα πολλαπλών εκτυπώσεων, κλπ.)
- 12 μήνες ΔΩΡΕΑΝ πρόσβαση στην βάση δεδομένων μας στο Internet.

Contents:

- Vessels of Greek interests in alphabetical order with full details, e.g., Name, Flag, Official No., Capacity (Length, Breadth, Depth, Draught), Engines, etc., Shipowning Companies, Managers, Agents in Piraeus, London, New York and Various other places.
- All Shipowning / Managing / Operating Offices in Piraeus, London, New York or elsewhere together with the vessels they represent in full detail.
- Offices and firms throughout the world connected with Greek shipping.
- Shipsuppliers all over the world.
- Vessels Renamed, Sunk or Sold, for the last 10 years.
- CD-ROM (provides all data with additional vessels' details, various printouts, etc.)
- 12 months FREE access to our Internet Online Database.

ORDER FORM

To: GREEK SHIPPING PUBLICATIONS CO. LTD.

14, Skouze Street, 185 36 Piraeus - Greece - Tel: +30 210 4521.839/59, Fax: +30 210 4180.340
E-mail: sales@greekshipping.gr - Web Site: www.greekshipping.gr

NAME OF FIRM:.....
ACTIVITIES:.....
DIRECTOR(S):.....
ADDRESS:..... COUNTRY:.....
TEL:..... FAX:.....
E-MAIL:.....

Number of Copies	GREEK SHIPPING DIRECTORY 2009	Unit Price
		EURO € 200,00

NAME IN FULL:.....
SIGNATURE:.....
DATE:...../...../200..

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ - METHOD OF PAYMENT

- ☐ Επιταγή: Σε διαταγή "Ελληνικές Ναυτιλιακές Εκδόσεις ΕΠΕ", Σκουζέ 14, 185 36 Πειραιάς
Bank Check: In favor of "Greek Shipping Publications Co. Ltd.", 14, Skouze Street, 185 36 Piraeus - Greece
- ☐ Έμβασμα: Account No. 253-00-2002-003232 ALPHA BANK - Piraeus, IBAN: GR28 0140 2530 2530 0200 2003 232
(Bank transfer): Account No. 011-702-48467105 NATIONAL BANK - Piraeus
- ☐ VISA ☐ MASTERCARD Ονοματεπώνυμο Κατόχου
(Holder's Name):

Αρ. Κάρτας (Card No.): Ημ.Λήξης (Exp.Date):

Νέες τεχνολογίες στον τομέα επισκευής πλοίων



Εργασίες στο πλοίο «Fantasia».

Η εταιρεία S. Hiliou Ltd & NCT (N. Hilios) καθώς και η θυγατρική της NCT (New Cleaning Technologies ΕΠΕ) ανέλαβε την τεχνική αντιπροσώπευση της εταιρείας Sronge καθώς και την πώληση μηχανημάτων/υλικών αυτής εκ μέρους του εμπορικού αντιπροσώπου της.

Η εταιρεία Sronge Jet, λαμβάνοντας υπόψη την ευρωπαϊκή νομοθεσία περί υγιεινής και ασφάλειας εργαζομένων (κάτι που ισχύει και στη χώρα μας), σύμφωνα με την οποία η αμμοβολή σε εξωτερικούς χώρους έχει απαγορευθεί, κατασκευάζει σύγχρονα μηχανήματα τελευταίας τεχνολογίας που υποκαθιστούν την αμμοβολή στον καθαρισμό μεταλλικών κατασκευών, πλοίων, κτιρίων κ.λπ. καθώς έχει συνοπτικά τα παρακάτω πλεονεκτήματα:

- Είναι φιλική προς το περιβάλλον και τον άνθρωπο μέθοδος, σε αντίθεση με την αμμοβολή που δημιουργεί οικολογική μόλυνση, έχει δυσμενείς επιπτώσεις στην υγεία των αμμοβολιστών και επηρεάζει δυσμενώς τις συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων της περιοχής του Περάματος.
- Με τη χρήση της μεθόδου αυτής δεν αλλοιώνεται η επιφάνεια του μετάλλου, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν επικίνδυνα για το περιβάλλον και τον άνθρωπο κατάλοιπα, αφήνοντας την επιφάνεια απολύτως καθαρή για την επίστρωση της νέας βαφής, επιπλέον προσδίδει στην επιφάνεια profile 0-140 micron.
- Περιορίζει κατά 99% τη σκόνη που δημιουργείται με τη μέθοδο της αμμοβολής (ο

εργάτης μπορεί να εργάζεται φορώντας ακόμη και κοστούμι).

- Χρησιμοποιεί σπογγώδες υλικό από πολυουρεθάνη με προσμίξεις αλουμινίου και όχι άμμο και δίνει τη δυνατότητα αποκομιδής του υλικού αυτού επαναχρησιμοποίησής του και μετά από επεξεργασία σε αεριοθούμενους ανακυκλωτές υλικού/καταλοίπων. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η πιθανή απόρριψη των καταλοίπων της αμμοβολής στη θάλασσα και συνεπώς η μόλυνσή της, καθώς κανείς δεν ελέγχει πού απορρίπτονται τα κατάλοιπα της αμμοβολής. Ως γνωστόν, τα κατάλοιπα αυτά έπρεπε σύμφωνα με την ευρωπαϊκή νομοθεσία να συλλέγονται από πιστοποιημένες εταιρείες οι οποίες με τη σειρά τους έπρεπε να παραδίδουν τα απόβλητα αυτά σε εταιρείες του εξωτερικού προς ταφή, καθώς δεν υπάρχουν εταιρείες διαχείρισης αποβλήτων στην Ελλάδα. ☉



MARINE Seaty: Η θαλάσσια πόλη μαρινών

Η εταιρεία Lalizas δημιούργησε ένα επιτραπέζιο παιχνίδι με θέμα τη θάλασσα, που απευθύνεται σε όλες τις ηλικίες. Το παιχνίδι ονομάζεται MARINE Seaty και παίζεται με 2 έως 4 παίκτες. Αν είστε από 8 έως 99 ετών τότε μπορείτε και εσείς να γίνετε ο κυρίαρχος των θαλασσών, κατορθώνοντας να χρεοκοπήσετε τους αντιπάλους σας! Το MARINE Seaty θα σας κάνει να γελάσετε και να διασκεδάσετε. Είναι ιδανικό για ενήλικες και παιδιά και μπορείτε να το παίξετε με την οικογένεια ή τους φίλους μας. Διαλέξτε το σκάφος σας, ρίξτε τα ζάρια, πλοηγ-



θείτε στις μαρίνες, αγοράστε, πουλήστε, χτίστε, πληρώστε και κυριαρχήστε! Ο Captain καθορίζει την τύχη του παιχνιδιού και πρέπει να εξασφαλίσετε την εύνοιά του. Αν τα πάτε καλά μαζί του, σας δίνει βραβεία οικολογικής συνειδησης και δωροεπιταγές. Ακόμα ενημερώνει πότε πρέπει να πληρώσουμε φόρο για κάθε εγκατάσταση στη μαρίνα μας ή μας υποχρεώνει σε εκπαίδευση σωστικών με ανατρεπτικές συνέπειες! Το παιχνίδι της Lalizas MARINE Seaty θα το βρείτε αποκλειστικά σε όλα τα καταστήματα της αλυσίδας MARINA Stores. Πληροφορίες στο τηλ. 210-41.78.089.

Η Hempel A/S επενδύει 1 δισ. δανικές κορόνες



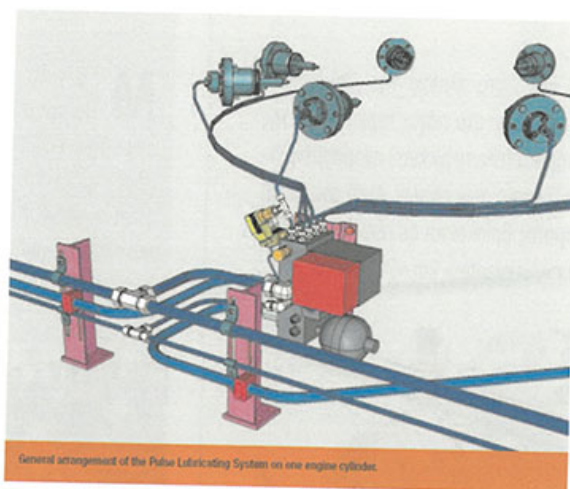
Συμφωνία για την εξαγορά της κινεζικής Hempel-Hai Hong υπέγραψε η Hempel A/S. Η συμφωνία, η οποία αναμένεται να ολοκληρωθεί στις αρχές Ιανουαρίου 2009 και είναι η τελευταία μεταξύ άλλων, ολοκληρώνει το επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρείας για το 2008, το οποίο αγγίζει το ποσό του ενός δισεκατομμυρίου δανικών κορόνων.

Αυξάνοντας το μερίδιό της στη Hempel-Hai Hong από 36 σε 100%, η Hempel A/S θα εξασφαλίσει πλήρη έλεγχο των δραστηριοτήτων της στην Κίνα. Η Hempel-Hai Hong διαθέτει δυναμική ταυτότητα μάρκας και ήδη συνεισφέρει το 25% του παγκόσμιου τζίρου της Hempel A/S, γεγονός που την καθιστά μία από τις ηγετικές εταιρείες στον όμιλο Hempel.

Μια ισχυρή συνεργασία

Από τη σύστασή της το 1991, ως κοινοπραξία μεταξύ του ομίλου Hempel και της China Merchants Holdings (International) Co. Ltd, η Hempel-Hai Hong έχει διανύσει μια εξαιρετικά επιτυχημένη επιχειρηματική πορεία. Η σχέση μεταξύ των δύο εταιρειών, η οποία βασίζεται στον αμοιβαίο σεβασμό, έχει διαδραματίσει σημαντικό ρόλο σε αυτή την επιτυχία. Σήμερα, και οι δύο πλευρές συνειδητοποιούν την ανάγκη να εστιάσουν στις κύριες επιχειρηματικές τους δραστηριότητες, δηλαδή, στους λιμένες και τις συναφείς δραστηριότητες για την China Merchants Holdings (International) Co. Ltd, και στο διεθνή κλάδο ναυτιλιακών, προστατευτικών και διακοσμητικών επιστρώσεων για τη Hempel A/S. ☉

Wartsila: Μείωση κατανάλωσης



General arrangement of the Pulse Lubrication System on one engine cylinder

Η Metrostar Management Corp. πρόσφατα ανέθεσε στη Wartsila την εγκατάσταση συστήματος μείωσης της κατανάλωσης του κυλινδρελαίου των δίχρονων κυρίων μηχανών πρόωσης Wartsila. Η Wartsila θα αναβαθμίσει εντός των επόμενων τεσσάρων μηνών τις κύριες μηχανές πρόωσης Wartsila 7RT-Flex84T-D των VLCC δεξαμενόπλοιων M/T Crude Sky και M/T Crude Sun με το νέο Retrofit Pulse Lubrication System (RPLS).

Το Pulse Lubrication System (PLS) είναι αποτέλεσμα έρευνας και ανάπτυξης της Wartsila Switzerland Ltd και εγκαθίσταται στις περισσότερες δίχρονες κύριες μηχανές Wartsila των νέων πλοίων υπό ναυπήγηση. Η λει-

τουργία του στηρίζεται στον ηλεκτρονικά ελεγχόμενο χρονισμό της έγχυσης δοσομετρικών ποσοτήτων του κυλινδρελαίου. Με αυτόν τον τρόπο αποφεύγεται η άσκοπη κατανάλωση του κυλινδρελαίου και επιτυγχάνεται μείωσή της έως και 60% στα 0,8 gr/kWh. Το Pulse Lubrication System έχει δοκιμαστεί ήδη με περισσότερες από τριακόσιες χιλιάδες αθροιστικές ώρες λειτουργίας σε περισσότερα από πενήντα πλοία από το 2007 με εξαιρετικά αποτελέσματα όσον αφορά την εξοικονόμηση κυλινδρελαίου. Σημαντικό πλεονέκτημα του συστήματος

είναι ότι το μεγαλύτερο μέρος της εγκατάστασης μπορεί να γίνει με το πλοίο σε λειτουργία.

Η Metrostar Management Corp. είναι η πρώτη εταιρεία ελληνικών συμφερόντων που θα εγκαταστήσει το Retrofit Pulse Lubrication System, επιτυγχάνοντας μείωση του κόστους λίπανσης και κατά συνέπεια μείωση του λειτουργικού κόστους των πλοίων της. Η Wartsila με το Retrofit Pulse Lubrication System, όπως και με τα υπόλοιπα προϊόντα και υπηρεσίες της, προσφέρει ενεργειακά συμφέρουσες λύσεις, ενώ παράλληλα συμβάλλει στη μείωση της μόλυνσης του περιβάλλοντος. ☉

Το νέο ιστιοπλοϊκό σκάφος Bavaria 35 Cruiser

Ένα νέο μοντέλο προστέθηκε στη σειρά Cruiser του γερμανικού ναυπηγείου Bavaria Yachtbau GmbH. Πρόκειται για το Bavaria 35 Cruiser, που αποτελεί μια ολοκληρωμένη πρόταση για όσους αναζητούν ένα σκάφος που να συνδυάζει υψηλού επιπέδου φιλοξενία, πληρότητα στον εξοπλισμό διαβίωσης και ευκολία στο χειρισμό.

Το νέο σκάφος έχει ολικό μήκος 10,76 μέτρα και μέγιστο πλάτος 3,60 μέτρα. Το εκτόπισμα φτάνει τους 5,8 τόνους άνευ φόρτου και το βύθισμα με τη στάνταρντ καρίνα είναι στα 1,92 μέτρα.

Ο χώρος διακυβέρνησης είναι αρκετά ευρύχωρος και ο σχεδιασμός έγινε με γνώμονα την εύκολη πλοήγηση και χειρισμό του σκάφους.

Αναφορικά με τους εσωτερικούς χώρους, το νέο Bavaria διαθέτει συνολικά τρεις καμπίνες, ενώ στο κέντρο βρίσκεται ένα καλοίσθητο καθιστικό, με πλούσια ξύλινη επένδυση που αποπνέει ατμόσφαιρα ζεστασιάς και φιλοξενίας. Παράλληλα, η σωστά εξοπλισμένη κουζίνα επιτρέπει την πολυήμερη παραμονή. ☉

Νέα cherry pickers στην κατοχή της Α. ΧΙΛΙΟΣ

Η εταιρεία ΧΙΛΙΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΟΝ ΕΠΕ στο πλαίσιο της επενδυτικής στρατηγικής της το μήνα Οκτώβριο πρόσθεσε στα πάγια περιουσιακά της στοιχεία δύο καινούργια καλαθοφόρα μηχανήματα (cherry pickers) αγορασμένα από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις εργασίες των πλοίων. Αυτή την εποχή στη Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη του Περάματος βρίσκονται σε εξέλιξη εργασίες σε 3 πλοία που είναι τα ακόλουθα: «Πηνελόπη», «Levantes» και «St. Dennis».

Οι «Φίλοι του Παιδιού»
9ο Διεθνές Χριστουγεννιάτικο Παζάρι

Με μεγάλη επιτυχία διεξήχθη το 9ο διεθνές, ετήσιο Χριστουγεννιάτικο Παζάρι του σωματείου «Οι Φίλοι του Παιδιού».

Ένα ετήσιο παζάρι που το διοικητικό συμβούλιο των «Φίλων του Παιδιού» το προετοιμάζει πάνω από 6 μήνες, με πολλή αγάπη και μεράκι, για να απολαύσουν οι επισκέπτες -που φέτος ξεπέρασαν τους 3.000- χειροποίητα δώρα και σπιτίσιες χριστουγεννιάτικες λιχουδιές. Ουσιαστική συμβολή στην καθιερωμένη επιτυχία της εκδήλωσης είναι η εθελοντική συμμετοχή 36 πρεσβειών, οι οποίες φιλοξε-
 νούνται σε αντίστοιχα περίπτερα με εκθέματα αντιπροσωπευτικά από τις χώρες τους και παραδοσιακά εδέσματα.



Τα έσοδα από το χριστουγεννιάτικο παζάρι διατέθηκαν για τη λειτουργία του παιδικού σταθμού του σωματείου στο Μεταξουργείο, που φιλοξενεί παιδιά απόρων οικογενειών.

Ειδικότερα, 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 έχει σκοπό τη 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 στο Μεταξουργείο, στην οδό Καλυψούς 8 και φιλοξενεί 27 παιδιά, ηλικίας 3-6 ετών, απόρων οικογενειών και ανύπαντρων μητέρων με διαταραγμένο περιβάλλον. Προσφέρει φύλαξη, εκπαιδευτικό και ψυχαγωγικό πρόγραμμα με ειδικές παιδαγωγικές μεθόδους, προσαρμοσμένες στις ανάγκες των παιδιών.

- Στο παιδί που αντιμετωπίζει πρόβλημα υγείας, προσφέροντας ιατρικές εξετάσεις, αγορά ειδικών οργάνων θεραπείας, τεχνητά μέλη κ.ά. ενώ επισκέπτρια Υγείας συμβουλεύει για εμβολιασμό, κανόνες υγιεινής και σωστή διατροφή.

- Στο 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 οικιακών κ.ά.

- Στην ανύπαντρη μητέρα, ειδική ψυχολόγος προσφέρει συμβουλευτική και υποστηρικτική εργασία για θέματα διαπαιδαγώγησης και σχέσεις των γονέων με ομαδικές και ατομικές συναντήσεις.

- Και τέλος, στο 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.



ENTERPRISES

SHIPPING & TRADING S.A.

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

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

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



inmarsat

STRATOS



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

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

 **navarino**

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