

A Global Provider of
Fire Safety Solutions



annual inspections
installation
life saving
fire fighting systems
technical support

e-mail: info@discovery-marine.com, <http://www.discovery-marine.com> > Σελ.25

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ FREE PRESS



MARITIME



ECONOMIES

Διανέμεται
Δωρεάν

Live update από την online εφημερίδα μας • www.Maritime-economies.gr • Αρ. Φύλλου: 89 • 01.07.2015



Ανασκόπηση της αγοράς διάλυσης των πλοίων
σελ. 8-9



3 επίκαιρα θέματα
στην ελληνική ναυτιλία
σελ. 6-7

Μίνι-Αφιέρωμα Λιμάνια

«Το παρόν και το μέλλον των Ελληνικών Λιμανιών»
Κεφαλονιά, Ιθάκη και Λιμένας Ραφήνας



Η Ελλάδα
στα ΑΤΜ
σελ. 16

Χpress MONEY

Οικονομικό ένθετο



ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ
Αστάθεια στα βασικά
εμπορεύματα, η βροχή ευνοεί το σιτάρι

σελ. 20-21



Με την αφορμή την Παγκόσμια Ημέρα για το Ναυτικό στις 25 Ιουνίου 2015, ο Αναπληρωτής Υπουργός Ανάπτυξης, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού Θεόδωρος Δρίτσας απευθύνει το ακόλουθο μήνυμα προς τους Έλληνες ναυτικούς:

«Αγαπητοί Ναυτικοί,

Η 25η Ιουνίου είναι η Παγκόσμια Ημέρα για το Ναυτικό. Καθιερώθηκε από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) το 2010 να εορτάζεται την ημέρα αυτή, για να υπενθυμίζει σε όλη την κοινωνία και ειδικά στο ναυτιλιακό κόσμο, πως οι ναυτικοί μας αποτελούν το πιο ζωντανό κύτταρο της ναυτιλίας.

Με την ευκαιρία αυτή, θέλω να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου στους Έλληνες ναυτικούς για την προσφορά τους στην παραγωγική διαδικασία και, εν γένει, στην ελληνική και παγκόσμια κοινωνία.

Η ημέρα αυτή αποτελεί ευκαιρία να αναλογιστούμε τις προκλήσεις, τις θυσίες και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί προκειμένου να κρατήσουν ψηλά τη σημαία της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Ζητήματα που σχετίζονται με την αποστέρηση των αγαπημένων προσώπων, αλλιά και τους κινδύνους της θάλασσας.

Χωρίς τους ναυτικούς, το παγκόσμιο εμπόριο που διακινείται κατά 90% από τη θάλασσα, δε θα μπορούσε να φθάσει από τα σημεία παραγωγής στα σημεία κατανάλωσης και η παγκόσμια οικονομία δεν θα είχε τη μορφή που έχει σήμερα.

Μήνυμα του Αναπληρωτή Υπουργού κ. Θεόδωρη Δρίτσα για τον Ετήσιο Εορτασμό της Παγκόσμιας Ημέρας για τον Ναυτικό (IMO Day of the Seafarer)

Την ίδια στιγμή, το επάγγελμα του ναυτικού, ιδίως στις παρούσες δύσκολες οικονομικές συνθήκες, είναι ιδιαίτερα αποδοτικό, προσφέρει επίσης ευκαιρίες να γνωρίσει κανείς νέους τόπους και νέους πολιτισμούς.

Σε ότι αφορά στους Έλληνες ναυτικούς, στόχος του Υπουργείου είναι η δραστική αύξηση των θέσεων εργασίας και η σταθερή χωρίς εξαιρέσεις κατοχύρωση κατακτημένων δικαιωμάτων.

Σήμερα, περισσότερο από ποτέ, τα πλοία έχουν αναβαθμισθεί και μαζί με αυτά η ζωή των ναυτικών. Ωστόσο, με τις τεχνολογικές προόδους των τελευταίων δεκαετιών και τις απαιτήσεις της διεθνούς και ενωσιακής νομοθεσίας, η διαχείριση του σύγχρονου πλοίου απαιτεί ολοένα και περισσότερες δεξιότητες, στην απόκτηση των οποίων έχει στρέψει την προσοχή της, τόσο η διεθνής κοινότητα, όσο και το Υπουργείο Ναυτιλίας, στοχεύοντας στην αναβάθμιση των επιπέδων εκπαίδευσης και επιμόρφωσης των ναυτικών. Δεν είναι τυχαίο που ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός αφιέρωσε το θέμα του φετινού εορτασμού της Παγκόσμιας Ημέρας για τη Ναυτιλία στη ναυτική εκπαίδευση και επιμόρφωση (World Maritime Day 2015, Maritime Education and Training).

Αγαπητοί Ναυτικοί,

Το Υπουργείο Ανάπτυξης, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού, αντιλαμβανόμενο πλήρως το ρόλο των ναυτικών στη ναυτιλιακή βιομηχανία, προσυπογράφει και υποστηρίζει θερμά το θεσμό του εορτασμού της Ημέρας των Ναυτικών.

Ταυτόχρονα, η μέρα αυτή αποτελεί μία σημαντική ευκαιρία να στραφεί η προσοχή στο επάγγελμα του ναυτικού, ώστε οι συνθήκες κάτω από τις οποίες εργάζεται να βελτιωθούν ακόμη περισσότερο και να αποτελέσουν και μία έμπρακτη αναγνώριση της προσπάθειας που καταβάλλει.

Ας αποδώσουμε τον ελάχιστο φόρο τιμής στους 1,2 εκ. ναυτικούς ανά τον κόσμο που εργάζονται για την ευημερία όλων μας.

Σας ευχαριστούμε για όσα προσφέρετε καθημερινά σε όλους μας. Αποτελείτε φωτεινό παράδειγμα για όλους εμάς και αποτελείτε πηγή έμπνευσης για τη νέα γενιά, ώστε αυτή να αναζητήσει μία μακρά και διακεκριμένη καριέρα στο ναυτικό επάγγελμα».

Εκδόσεις I.P. Libertypress

► Εκδότης

Πολίτης Διονύσης
dpolitis@libertypress.gr

► Managing Partner

capt. Μαυρίκης Ηλίας

► Διευθυντής Έκδοσης

Μεγαριώτης Ιωάννης
johnmegariotis@libertypress.gr

► Αρχισυντάκτρια

Κόλλια Έφη
efikollia@libertypress.gr

► Διεθνής Επιστημονικός Συνεργάτης

Χουλιαράς Θεόδωρος

► Δημιουργικό

Πάνος Γερμανός
creative@libertypress.gr

► Εμπορικός Διευθυντής

Νικόλαος Ι. Δελιδάκης

► Υπεύθυνος Διαφήμισης

Κόλλιας Νικόλαος

► Παραγωγοί Διαφήμισης

Ζουμπούλη Γεωργία
Λάταρης Δημήτρης
Τρέχα Αλεξία
Πάμμου Πουλημένου

► Σύνταξη

Παππάς Νικήτας
Δελακούρα Τίνα
Πολίτης Ιωάννης

► Γραμματεία

Δανιλοπούλη Χαρά

Δεκαπενθήμερη εφημερίδα, διανέμεται δωρεάν.
Απαγορεύεται η ανασημοσίευση, η αναπαραγωγή ολική ή μερική, η διασκευή απόδοσης του περιεχομένου της εφημερίδας με οποιονδήποτε τρόπο, μηχανικό, ηλεκτρονικό ή άλλο χωρίς προηγούμενη γραπτή έγκριση του εκδότη.

"Η άποψη των συντακτών δεν είναι απαραίτητα και άποψη της Διεύθυνσης της εφημερίδας"

I.S.S.N. 2241-1399

Δ. Σολωμού 4
Αγ. Παρασκευή | Τ.Κ. 153 41
Τηλ.: 211 41 11 623-4-8

Fax: 211 4111 628

e-mail: maritime@libertypress.gr

www.maritime-economies.gr

engineering your vision enhancing your performance

Making the best together



RINA

RINA HELLAS LTD

5, Aitolikou & Kastoros Str - 185 45 Piraeus - Greece • Tel: +30 210 4292144, Fax: +30 210 4292950

E-mails: greece@rina.org, piraeus.office@rina.org, greece.planapproval@rina.org, greece.trainingcenter@rina.org



ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΚΕΚΑΤΟΣ
Α/Δήμαρχος Τουρισμού
Δήμου Κεφαλονιάς

«Το παρόν και το μέλλον των Ελληνικών Λιμανιών» Κεφαλονιά και Ιθάκη

Ως αυθεντικοί Ομηρικοί Προορισμοί η Κεφαλονιά και η Ιθάκη πάντα έχουν στην ιστορική τους κληρονομιά την αύρα της Οδύσσειας αλημύρας, του ταξιδιωτικού πόθου, τη μαγεία του προορισμού και την επιθυμία να αγκαλιαστείς από τα αριστοτεχνικά προστατευμένα από τη φύση Λιμάνια τους, τους ρομαντικά όμορφους κόλπους και τους μαγευτικά μυστηριώδεις όρμους τους.

Πατρίδες Ναυτικών, Καραβοκώρηδων, Ευεργετών, Καλλιτεχνών, Μεταναστών και Ποιητών, τα δύο πανέμορφα Νησιά στο κέντρο του Ιονίου ζυγίζουν νωχελικά το πέλαγος με φυσικό καντάρι το μεγαλοπρεπή Αινήσιο Δία στην καρδιά της Κεφαλονιάς και ισορροπούν μύθους, ιστορίες, παραδόσεις, ταξίδια και ταξιδιωτικές συγκινήσεις.

Μια εγκάρδια αγκαλιά φιλόξενης υποδοχής τα Λιμάνια των Νησιών μας, με νοερό Οικοδεσπότη το αρχοντικό Αργοστόλι προσκαλεί κάθε μικρό ή μεγάλο πλεούμενο να «δέσει» στο όνειρο του Νίκου Καββαδία, που «...χόρευε στο φτερό του καρχαρία...» στο ποίημα του «Γυναίκα», σαν συμβολικό τρόπο γραφής, ότι δεν υπάρχουν δυσκολίες που να μην τις διασκεδάσουμε, να μην τις αντιμετωπίσουμε και ταυτόχρονα να μην τις μεταλλάξουμε δημιουργικά.

Ταξιδιώτης ζωής, ο Δήμαρχος Κεφαλονιάς, κ.Αλέξανδρος Παρίσης θέτει σε αυστηρή προτεραιότητα την ανάπτυξη των Λιμανιών του Νησιού, καθιστώντας πόλο διεθνούς έλξης το Νησί, κυρίως στο θαλάσσιο Τουρισμό Κρουαζιέρας, Γιώτικ και Ιστιοπλοΐας.

Με στοχευμένες παρουσίες, μέσω του Α/Δημάρχου Τουρισμού κ.Ευάγγελου Κεκάτου, σε όλες τις διεθνείς Sea Trades σε Μιάμι και Ευρώπη, στα Ποσειδώνια και ανάλογες Τουριστικές – Ναυτιλιακές Εκδηλώσεις την τελευταία πενταετία, με αποκλειστικούς Σύμβουλους τα Στελέχη της CTM κ.Κρίση Παλιλάση και κ.Πάνο Σωτηρίου και ανάλογο έντυπο και ηλεκτρονικό πληροφοριακό υλικό, η Κεφαλονιά, με 100 και πλέον προσεγγίσεις Κρουαζιεροπλοίων για το 2015, σταθεροποι-



είται ως διαρκώς ανερχόμενος προορισμός θαλάσσιου Τουρισμού διεθνώς.

Με την επίσημη πλέον συμμετοχή του Λιμενικού Ταμείου Κεφαλονιάς και Ιθάκης στην Ένωση Λιμένων Ελλάδος, ο Πρόεδρος κ.Γεώργιος Τζωρτζάτος και τα Μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου του Ταμείου, εισέρχονται δυναμικά στην Οικογένεια των Λιμανιών της Ελλάδος, που πρωταγωνιστώντας, διεκδικούν την επιτυχία στο αύριο, επικαιροποιώντας και αναβαθμίζοντας υπηρεσίες και υποδομές, που θα διευκολύνουν ακόμα περισσότερο την προσέγγιση και παραμονή Πλοίων και Επιβατών και στα δύο Νησιά. Θεσμικός Οικοδεσπότης των Λιμένων μας ο Λιμενάρχης Κεφαλληνίας, Αντιπλοίαρχος Λ.Σ. κ.Γεώργιος Καλιτσούνακης, με όλα Μέλη του Λιμενικού Σώματος, που υπηρετούν το Νησί, διευθετούν άριστα όλα τα πολυσύνθετα θέματα αρμοδιότητάς των, εξασφαλίζοντας ασφάλεια, αρμονία και αναπτυξιακή προοπτική για το μέλλον.

Έμπειροι επαγγελματίες αναλαμβάνουν ιδανικά τις πρακτορεύσεις των Κρουαζιεροπλοίων και τις εκδρομικές δραστηριότητες εντός του Νησιού, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των χιλιάδων επιβατών – επισκεπτών, οι οποίοι αναχωρώντας από

την Κεφαλονιά έχουν έντονη την επιθυμία σύντομα να επιστρέψουν.

Πολύγλωσσο προσωπικό με επικεφαλής τον προϊστάμενο Τουρισμού κ.Σταύρο Κουρή – Κορκό στο χώρο Υποδοχής Επιβατών του Νέου Λιμενοβραχίονα και μία Δημοτική Τουριστική Επιτροπή, που συνεδριάζει θεματικά συχνά και ενημερώνει έγκαιρα όλους τους σχετικούς με τον Τουρισμό Φορείς και ιδιώτες, για κάθε δυνατή περαιτέρω βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών, αποτελούν διαρκείς παράγοντες φροντίδας και ανάπτυξης.

Μουσεία, Συλλογές, Κήποι, Παραδοσιακά μαγαζιά, μοναδική πολύγυεστη γαστρονομία, πολλές και διάφορες εναλλακτικές μορφές τουρισμού, ειδικές δραστηριότητες και διευκόλυνση των ατόμων με ειδικές ανάγκες είναι μερικές από τις παραμέτρους, που υποστηρίζουν κάθε επισκέπτη – επιβάτη, εγχώριο ή αλλοδαπό.

Ένα εντυπωσιακά πολύπλευρα οργανωμένο πολιτιστικό πρόγραμμα με Εκδηλώσεις, θεματικές δράσεις, εικαστικά γεγονότα, θεατρικές παραστάσεις, αθλητικές δραστηριότητες, ειδικά αφιερώματα και κινηματογραφικό Festival, με την φροντίδα του Προέδρου της Κοινωφελούς Επιχείρησης του Δήμου Κεφαλονιάς (ΚΕ-

ΔΗΚΕ) κ.Άγγελου Κωνσταντάκη και των Μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, έρχονται να καλωσορίσουν τους Τουρίστες μας με μία «χειραψία Πολιτισμού», που επιθυμεί να αφήσει τα ίχνη της βαθιά στη σκέψη τους.

Όλα τα Στελέχη, τα Μέλη, οι Υπηρεσιακοί παράγοντες και εργαζόμενοι της Δημοτικής Αρχής μέσα από ένα «Καλειδοσκόπιο αρμονικής και δημιουργικής Συνεργασίας» είναι η επένδυση πολιτισμού, που προετοιμάζει το Νησί μέσα από το Φίλτρο Φιλοξενίας του Ιονίου, να υποδεχθεί κάθε επισκέπτη «...μαϊνάροντας την άγκυρα της επιθυμίας για αγκυροβόλημα σε ξεχωριστά όμορφους τόπους και ποντίζοντας την στην ψυχή του, για να μην χάνει ποτέ την συναισθηματική του επαφή με το Νησί μας...».

Με αισιοδοξία, θετική προοπτική, εξωστρεφή σχεδιασμό, συνεργασίες και ελπίδα ανάπτυξης, παραβλέπουμε τις όποιες δυσκολίες που σε κεντρικό επίπεδο ταλαιπωρούν την Χώρα μας και προσυπογράφουμε τον επίκαιρο όσο ποτέ άλλοτε στίχο του Καβάφη στην «Ιθάκη», που λέει:

.....Τους Λαιστρυγόνες και τους Κύκλωπας, τον θυμωμένο Ποσειδώνα μη φοβάσαι, τέτοια στον δρόμο σου ποτέ σου δεν θα βρεις, αν μέν' η σκέψης σου υψηλή, αν εκλεκτή συγκίνησης το πνεύμα και το σώμα σου αγγίζει.

Τους Λαιστρυγόνες και τους Κύκλωπας, τον άγριο Ποσειδώνα δεν θα συναντήσεις, αν δεν τους κουβαλεις μες στην ψυχή σου, αν η ψυχή σου δεν τους στήνει εμπρός σου....

Σύμβολο προόδου κάθε ευλογημένου τόπου το Λιμάνι θα αποτελεί την εγγύηση ανάπτυξης και ευημερίας, που θα καλωσορίζει μέρα και νύχτα Ναυτικούς, Πλοία, Επιβάτες και Ταξιδιώτες εισπράττοντας την ικανοποίηση και χαρά όλων όσων επέλεξαν ή επιλέγουν το καράβι τους, όπως λέει και η παλιά καντάδα του Σπύρου Μαρκάτου, «... την άγκυρα να σηκώσει, να απλώσει τα πανιά και να στρίψει το τιμόνι του για την πανέμορφη Κεφαλονιά....».



ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΡΚΟΠΟΥΛΟΣ
Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος
Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας Α.Ε.

Λιμένας Ραφήνας



Ο **ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ** και η **ΝΑΥΤΙΛΙΑ** έχουν θεμελιώδη σημασία για την ανάπτυξη της εθνικής μας οικονομίας συμβάλλοντας κατά πολύ στην εισροή οικονομικών πόρων. Η Ανατολική Αττική, διαθέτει φυσικό και πολιτιστικό πλούτο που με την κατάλληλη ανάδειξη και προβολή μπορεί να αποτελέσει έναν ελκυστικό τουριστικό προορισμό, ενισχύοντας την τοπική ανάπτυξη και απασχόληση.

Μετά από πολλές παρεμβάσεις και αναμορφώσεις, η Ραφήνα είναι πλέον ένα σύγχρονο λιμάνι με πολλές προοπτικές εκσυγχρονισμού που θα βελτιώσουν ακόμη περισσότερο τις μεταφορές, τα δρομολόγια και τη χερσαία ζώνη καταστημάτων και υπαίθριων χώρων. Βρίσκεται μέσα στον αστικό ιστό του Δήμου Ραφήνας – Πικερμίου, κατατάσσεται στους λιμένες Διεθνούς Ενδιαφέροντος έχοντας κομβική θέση και παρουσιάζοντας προοπτικές ανάπτυξης που θα ενδυναμώσουν τη νησιωτική σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα, καθώς έχει άμεση ακτοπλοϊκή σύνδεση με τις Κυκλάδες και την Εύβοια. Διαθέτει 13 προβλήτες πρόσδεσης για ΕΓ/ΟΓ πλοία, 2 προβλήτες για ταχύπλοα σκάφη, αλιευτικό καταφύγιο και χερσαίους χώρους που έχουν τη δυνατότητα να εξυπηρετήσουν πολλαπλές δραστηριότητες τόσο της ακτοπλοΐας (εμπορευματική και επιβατική κίνηση) όσο και της αλιείας.

Σε όλους τους χώρους της χερσαίας ζώνης, παρέχονται σύγχρονες υπηρεσίες όπως κλιματιζόμενες αίθουσες αναμονής, χώρος ελεγχόμενης στάθμευσης οχημάτων, θυρίδες φύλαξης αποσκευών, πρόχειρο ιατρείο, υψηλής ποιότητας ηλεκτρονικές ευκολίες, με απώτερο σκοπό την άνεση και εξυπηρέτηση των ταξιδιωτών και τη διευκόλυνση της παραμονής τους στο λιμάνι. Επίσης ο Οργανισμός έχει στην κατοχή του ειδικό εξοπλισμό για την άμεση προστασία του περιβάλλοντος σε περίπτωση ατυχήματος.

Περιμετρικά του λιμανιού και σε όλο το μήκος της ακτής με την απεριόριστη θέα στη θάλασσα και την άγρια ομορφιά, οι ψαροταβέρνες, τα εστιατόρια, τα μεζεδοπωλεία και τα καφέ, αποτελούν όαση για τους ταξιδιώτες αλλά και σημείο αναφοράς για όλους τους επισκέπτες της πόλης. Από τη Ραφήνα εκτελούνται όλο το χρόνο καθημερινά δρομολόγια προς Άν-

δρο, Τήνο, Μύκονο και έχει την αποκλειστική σύνδεση με το Μαρμάρι Ευβοίας. Τους καλοκαιρινούς μήνες συγκεντρώνει σημαντικό μέρος της κίνησης προς τα νησιά των Κυκλάδων Σύρο, Πάρο, Νάξο, Αμοργό, Ίο και Σαντορίνη εξυπηρετώντας την επιβατική, τουριστική και εμπορευματική κίνηση όλων των παραπάνω προορισμών. Περιλαμβάνεται στο Διερωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών και κατατάσσεται μεταξύ των 16 ελληνικών λιμένων Διεθνούς Ενδιαφέροντος συμμετέχοντας ουσιαστικά στο ευρύτερο σύστημα λιμένων της Αττικής.

Η εγγύτητα του λιμένα Ραφήνας στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος» καθώς και η εύκολη πρόσβαση των επιβατών στο λιμάνι μέσω της Αττικής Οδού, το καθιστούν ελκυστικό από πλευράς επιβατικής κίνησης. Οι αρμόδιοι φορείς, αναγνωρίζοντας τον σημαντικό ρόλο που κατέχει το λιμάνι της Ραφήνας στην εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης, έχουν συμπεριλάβει στο Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο για την Αττική, μεταξύ των άλλων, και την προέκταση του Προαστιακού σιδηροδρόμου προς τη Ραφήνα.

Ο ετήσιος αριθμός διακίνησης οχημάτων και επιβατών, κατατάσσει τη Ραφήνα στο δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι της Αττικής μετά τον Πειραιά.

Το 2015 όπως και κάθε χρόνο, ο Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας στο πλαίσιο των ετήσιων υποχρεώσεών του, αναλαμβάνει πολλά έργα και υπηρεσίες που αφορούν στη συντήρηση, την επισκευή, τον καθαλισμό, την υγιεινή και την ασφάλεια του λιμένα.

Έργα, μελέτες, συντηρήσεις και μικρός απολογισμός της τελευταίας διετίας.

- Εγκατάσταση οικίσκου εξυπηρέτησης αλιείων, κατασκευή πίνακα για την ηλεκτροδότηση σκαφών και εγκατάσταση υδρομετρητών στο αλιευτικό καταφύγιο Ραφήνας.
- Κατασκευή δικτύου πυρόσβεσης περιβάλλοντος χώρου και τοποθέτηση πυροσβεστικών φωλιών και κρουβών.
- Προμήθεια και εγκατάσταση οκτώ δικτυακών, δύο αναλογικών και μίας ασύρματης κάμερας για την ασφάλεια και την αποφυγή κλοπών και περιστατικών δολιοφθοράς στο λιμάνι.
- Επισκευή του ελεύθερου WiFi δικτύου για τους χρήστες του Λιμένα Ραφήνας.

- Επανασχεδιασμός διαδικτυακού τόπου Ο.Λ.Ρ. και τεχνική υποστήριξη.

- Εκπόνηση νέας κυκλοφοριακής μελέτης για την οργάνωση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης οχημάτων και πεζών, με σκοπό την ορθολογική διαχείριση της κυκλοφορίας εντός του Λιμένα Ραφήνας.

- Μελέτη νέου αγωγού αποχέτευσης λιμμάτων Λιμένα Ραφήνας, λόγω της ανάγκης εκσυγχρονισμού του δικτύου αποχέτευσης λιμμάτων και όμβριων υδάτων.

- Εκπόνηση μελέτης φωτισμού με σκοπό την ανάδειξη του φυσικού τοπίου και της άγριας ομορφιάς των βράχων και του πρανούς πάνω από το Αλιευτικό Καταφύγιο.

- Ανακαίνιση του κλειστού κλιματιζόμενου στεγάστρου αναμονής επιβατών για την αναβάθμιση της λιμενικής εξυπηρέτησης. Η ανακαίνιση ολοκληρώθηκε με νέα καθίσματα, γρανιτικά δάπεδα, θυρίδες αποσκευών, νέα αυτόματα συρόμενη θύρα και πρόσβαση στο διαδίκτυο.

- Συντήρηση και επισκευή του κτιρίου γνωστό ως «Γερμανικά Φυλάκια», για την ασφάλεια, την υγιεινή, και τον ευπρεπισμό της περιοχής, ώστε να αποτελεί ένα μέρος για αγνάντευμα και παρατήρηση του λιμένα από ψηλά έχοντας απεριόριστη θέα.

- Ανακαίνιση του ανοικτού στεγάστρου αναμονής επιβατών.

- Κατασκευή μεταλλικών σκιάστρων στο κτίριο εξυπηρέτησης αλιείων.

- Τοποθέτηση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης με μπάρες προς το αλιευτικό καταφύγιο.

Κοινωνικό έργο

Στα πλαίσια της καλής συνεργασίας με το Δήμο Ραφήνας – Πικερμίου, παραχωρήθηκε τμήμα του χώρου στάθμευσης της κεντρικής παραλίας, στο Δήμο Ραφήνας για την εξυπηρέτηση των κατοίκων και των επισκεπτών της πόλης. Με αφορμή υποχρέωσή μας που απορρέει από τον Γενικό Κανονισμό Λιμένος αλλά και τις φιλοζωικές ανησυχίες των πολιτών, ορίσαμε παραλία για τα θαλασσινά μπάνια των δεσποζόμενων ζώων συντροφιάς η οποία πληροί τις απαιτούμενες προϋποθέσεις.

Ο Οργανισμός, καλύπτοντας σημαντικές ανάγκες του Κεντρικού Λιμεναρχείου, παρέχει τα

απαραίτητα εφόδια και υπηρεσίες που σκοπό έχουν τη διασφάλιση της λειτουργικότητας και την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών στο Λιμάνι.

Αναλαμβάνει δράσεις και στηρίζει την τοπική κοινωνία σε κοινωνικό, πολιτιστικό και αθλητικό επίπεδο.

Αφουγκράζεται τις ανάγκες των πολιτών και προσπαθεί τα έργα του να καλύπτουν τόσο την αισθητική όσο και τις ανάγκες της πόλης κάνοντάς τα φιλικά προς το περιβάλλον και εξυπηρετικά για τον πολίτη και τον επισκέπτη της Ραφήνας, βελτιώνοντας πάντα τις παροχές υπηρεσιών στις λιμενικές υπηρεσίες για κάθε ταξιδιώτη.

Προγραμματισμός 2015

Μέσα στο νέο ευρωπαϊκό πλαίσιο πολιτικής για τους λιμένες, ο ρόλος του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας ενισχύεται δίνοντάς μας τη δυνατότητα να αναβαθμίσουμε τη συμμετοχή μας στο σύστημα θαλάσσιων μεταφορών. Για το λόγο αυτό θέτουμε σε άμεση προτεραιότητα την ανάπτυξη της επιβατικής ναυτιλίας, την υποστήριξη της μικρής κρουαζιέρας και τη βελτίωση των υποδομών για την ενίσχυση του τουρισμού σκαφών αναψυχής.

Για να επιτύχουμε τους στόχους μας απαιτούνται βελτιωτικές παρεμβάσεις στις λιμενικές υποδομές. Σ' αυτό το πλαίσιο έχουμε προγραμματίσει την κατασκευή λιμενικών και κτιριακών έργων, τα οποία αποτελούν αντικείμενο του master plan του λιμένα.

- Εκβάθυνση προβλήτων.
- Ανάπτυξη και διαμόρφωση χερσαίων χώρων.
- Προστασία της λιμενοδεκάνης.
- Λιμενικά έργα υποδομής.
- Χωροθέτηση μαρίνας.
- Κατασκευή νέου αποχετευτικού δικτύου Λιμένα Ραφήνας. Στις 10/3 έγινε η δημοπρασία και η ανάθεση του έργου, το οποίο έχει χρονοδιάγραμμα υλοποίησης 6 μήνες και θα αποτελέσει υποδομή για τη μελλοντική Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων Λιμένα Ραφήνας για την οποία βρισκόμαστε σε φάση αναζήτησης χρηματοδότησης σύγχρονου βιολογικού καθαρισμού.
- Εκσυγχρονισμός του ηλεκτρικού δικτύου Λιμένος.
- Νέα Κυκλοφοριακή μελέτη.



GEORGE MANIATAKIS

Σύμβουλος Ανάπτυξης
Στελεχών και Επιχειρήσεων
PRINCIPALSBE, NAVAL
ARCHITECT, MBA, QM SYSTEM
AUDITOR (SAO-ΕΘΔ) EFOM
MANAGER

Στις τελευταίες ημέρες του Ιουνίου 3 επίκαιρα θέματα φαίνεται να απασχόλησαν τον Ελληνικό και ξένο τύπο πολύ έντονα.

1. Το πρώτο θέμα στον Ευρωπαϊκό Ναυτιλιακό τύπο φαίνεται να είναι οι διαδραματιζόμενες κινήσεις και αποφάσεις του κ. Θ. Αγγελόπουλου σχετικά με δύο επενδύσεις του :

α. Τα 2 πλοία-γεωτρύπανα,
β. Τα 8 τάνκερ VLCCs που χτίζονται στα ναυπηγεία της Hyundai.

2. Το δεύτερο θέμα στον Ελληνικό Ναυτιλιακό τύπο είναι οι 94 ναυτιλιακές επιχειρήσεις που συγχωνεύθηκαν ή έκλεισαν από τις αρχές του 2011 έως τον Αύγουστο του 2014. Συγκεκριμένα, το 2014 υλοποιήθηκαν στην Ελλάδα συναλλαγές συγχωνεύσεων αξίας 1,6 δις ευρώ στην Ναυτιλία. Έτσι ο συνολικός αριθμός των εν Ελλάδι ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων ανέρχεται σε 668.

3. Το τρίτο θέμα που εντυπωσιάζει στην Ευρώπη είναι ότι το Πεκίνο θέλει τώρα να χρηματοδοτήσει συνολικά το ευρωπαϊκό «πακέτο Γιούνκερ». Γι' αυτό οι Κινέζοι διαμηνύουν ότι είναι κρίσιμη για την Ελλάδα η εξελισσόμενη πρωτοβουλία στο European Fund for Strategic Investment, που στο επίκεντρο αυτής της πρωτοβουλίας είναι οι ελληνικές λιμενικές, σιδηροδρομικές και αεροπορικές υποδομές.

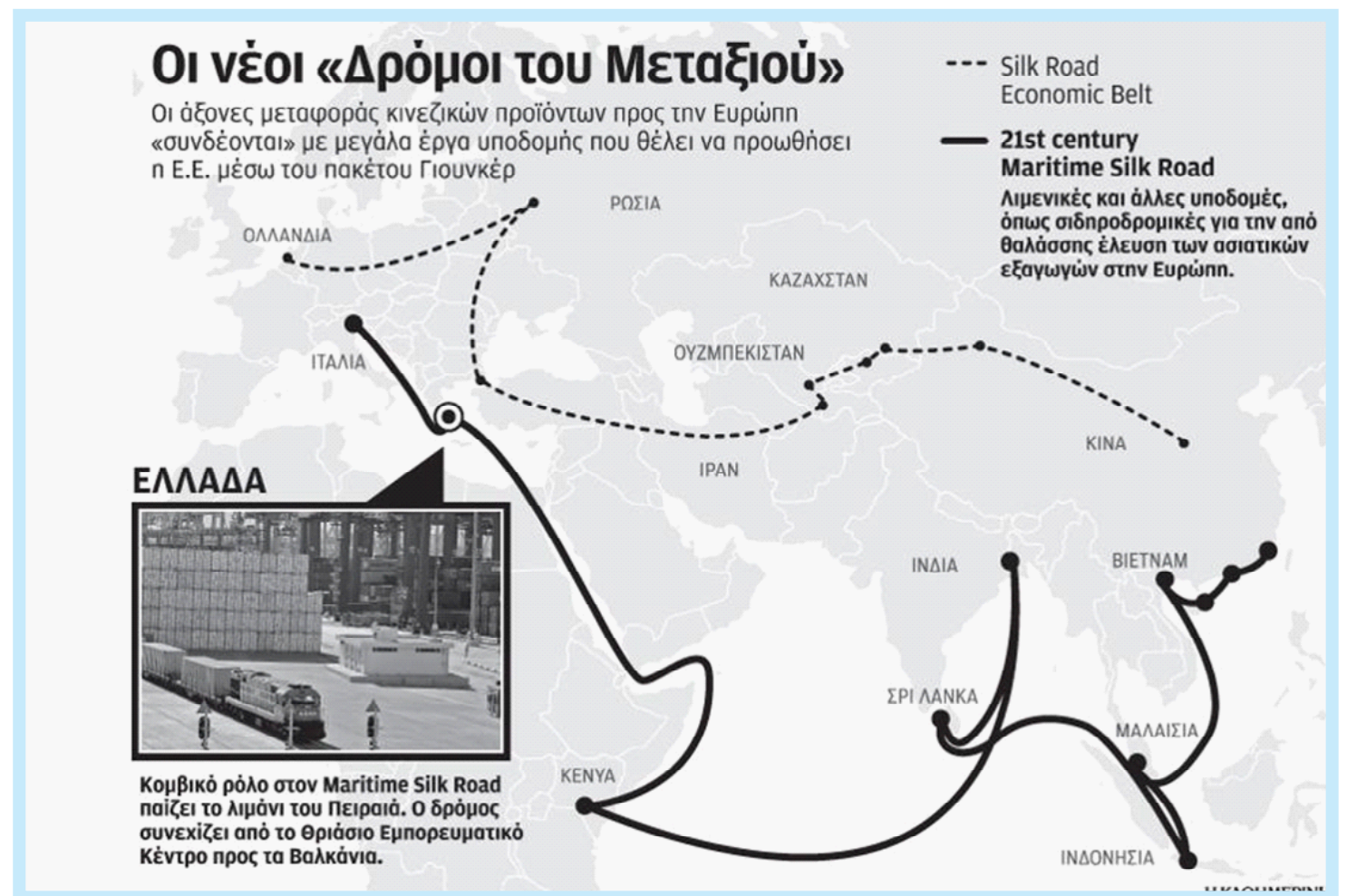
1. ΟΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ Κ. Θ. ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ 2 ΠΛΟΙΑ-ΤΡΥΠΑΝΙΑ ΚΑΙ ΤΑ 8 ΤΑΝΚΕΡΣ

Ύστερα από τα πλοία-τρυπάνια προσπαθεί να απεμπλακεί και από άλλη επένδυση, χωρίς κέρδος.

Η προσφορά της βελγικής Europan για κάθε τάνκερ είναι 98 εκατ. δολάρια, όταν έναν χρόνο πριν ο κ. Θ. Αγγελόπουλος είχε απορρίψει πρόταση της ίδιας εταιρείας 108 εκατ. δολαρίων

«Μετά την πετρελαιοκή κρίση, η εταιρεία που συμμετείχε στην επένδυση των δύο γεωτρυπάνων, ως επενδυτής και όχι ως διαχειριστής, πήρε την τοιμηρή απόφαση για την οριστική απεμπλοκή της από την επένδυση αυτή. Η διαδικασία αυτή ολοκληρώθηκε με απόλυτα συναινετικό τρόπο. Σημειώνεται ότι η συγκεκριμένη επένδυση καμία σχέση δεν έχει με τις υπόλοιπες δραστηριότητες».

Με την ανακοίνωση αυτή η εταιρεία



3 επίκαιρα θέματα στην ελληνική ναυτιλία

Metrostar του κ. Θεόδωρου Αγγελόπουλου επιβεβαίωσε ο τύπος τις προηγούμενες ημέρες, όπου αναφερόταν με λεπτομέρειες στην αποτυχημένη επένδυση του γνωστού έλληνα εφοπιστή στα πλοία-τρυπάνια και στην περιπετειώδη κατάληξη που είχε αυτή. Δηλαδή στην αδυναμία του κ. Αγγελόπουλου να πληρώσει τόκους ομολόγου, με αποτέλεσμα οι ομολογιούχοι να πάρουν τις μετοχές του (ποσοστό 60%) στα δύο πλοία.

Μια επένδυση που εκτός από τη ζημιά 700 εκατ. δολαρίων του ίδιου του εφοπιστή οδήγησε τους ομολογιούχους σε «φέσι» 186 εκατ. δολαρίων.

Ενστάσεις

Στην παραπάνω ανακοίνωση όμως υπάρχουν δύο σημεία που σύμφωνα με το ρεπορτάζ φαίνεται να μην ευσταθούν.

Το πρώτο είναι ότι ο κ. Αγγελόπουλος ήταν επενδυτής στο project των τρυπανιών και όχι διαχειριστής. Δηλαδή, ναι μεν πίστεψε στις προοπτικές των πλοίων και τα χρηματοδότησε, αλλά δεν ευθύνεται αυτός ούτε για το γεγονός ότι δεν εξασφάλισαν καλά συμβόλαια ούτε για την αδυναμία πρόβλεψης ότι οι τιμές του πετρελαίου θα πάρουν την κατιούσα.

Στο bond agreement όμως για την έκδοση του ομολόγου των 186 εκατ. δολαρίων στις 13 Φεβρουαρίου 2014 αναφέρεται ρητώς ότι ο κ. Θεόδωρος Αγγελόπουλος είναι ο

εκδότης του ομολόγου και όχι απλός επενδυτής, ενώ τους όρους της έκδοσης υπογράφουν οι κ.κ. Μ. Σαπουτζόγλου και Μ. Κουγκέλης, στελέχη που είναι γνωστό στη ναυτιλιακή πιάτσα ότι ανήκουν στον στενό κύκλο του κ. Αγγελόπουλου (ο κ. Κουγκέλης έχει αποχωρήσει από τον όμιλο).

Επίσης στην ανακοίνωση της Metrostar επισημαίνεται ότι «η διαδικασία απεμπλοκής από την επένδυση έγινε με συναινετικό τρόπο». Υπενθυμίζεται ότι στις 29 Μαΐου 2015 η συνέλευση των ομολογιούχων της Metro Exploration αποφάσισε να αποκτήσει τον έλεγχο των τρυπανιών. Έναν μήνα νωρίτερα, στις 29 Απριλίου, η Metro Exploration είχε ζητήσει παράταση πληρωμής του κουπονιού από τους ομολογιούχους σε μια προσπάθεια να αναβάλει τη χρεοκοπία. Οι ομολογιούχοι όμως απέρριψαν το αίτημα της εταιρείας του κ. Αγγελόπουλου και την Παρασκευή 29 Μαΐου απέκτησαν τον πλήρη έλεγχο της Metro Exploration με αποτέλεσμα η επένδυση των 700 εκατ. δολαρίων του κ. Αγγελόπουλου στα δύο πλοία-τρυπάνια να γίνει και επισήμως «κανός».

Δανεισμός

Η εξέλιξη αυτή πάντως έχει προκαλέσει και άλλο ένα σοβαρό πρόβλημα στον ελληνικό όμιλο. Όπως αναφέρουν παράγοντες της αγοράς, έχει προκύψει δυσκολία σύναψης δανεισμού για την αποπληρωμή

οκτώ τάνκερς που χτίζονται για λογαριασμό της Metrostar στα ναυπηγεία της Hyundai, γι' αυτό και ο κ. Αγγελόπουλος βρίσκεται πολύ κοντά στην πώλησή τους προτού αυτά μπουν στο νερό στη βελγική Europan, η οποία πρωτίστως ενδιαφέρεται για τα τέσσερα και προσφέρει 98 εκατ. δολάρια για το καθένα. Η λεπτομέρεια είναι ότι ακριβώς έναν χρόνο πίσω η Europan είχε προσφέρει 108 εκατ. δολάρια για κάθε πλοίο, αλλά ο κ. Αγγελόπουλος δεν είχε δεχθεί. Αν ο κ. Αγγελόπουλος καταφέρει να τα πουλήσει όλα, θα βρει τα 630 εκατ. ευρώ που του λείπουν και δεν θα χάσει και την προκαταβολή των 150 εκατ. δολαρίων που έχει καταβάλει. Για κέρδη, ούτε λόγος...

2. ΤΟ ΜΥΣΤΙΚΟ ΜΙΑΣ ΠΕΤΥΧΗΜΕΝΗΣ ΕΞΑΓΟΡΑΣ

Το 2014 υλοποιήθηκαν στην Ελλάδα εξαγορές και συγχωνεύσεις αξίας 4,8 δις. ευρώ, με τις υψηλότερες συναλλαγές να αφορούν τη ναυτιλία (1,6 δις.), τις τραπεζικές υπηρεσίες (1 δις.) και τη βιομηχανία (0,8 δις.) κ.α.

Οι συγχωνεύσεις και οι εξαγορές ανέκαθεν αποτελούσαν έναν τρόπο επέκτασης δραστηριοτήτων σε νέες αγορές ή ακόμη και έναν τρόπο περαιτέρω ενδυνάμωσης των εταιρειών στις υφιστάμενες αγορές όπου δραστηριοποιούνται. Ωστόσο σε τέτοιου είδους στρατηγικές επιλογές ελληνοέχουσιν κίνδυνοι οι οποίοι οδηγούν σε σημαντικά



αρνητικές συνέπειες για τους εμπλεκόμενους οργανισμούς.

Η παροχή ολοκληρωμένης στήριξης σε αγοραστές και πωλητές για την αξιολόγηση των δυνατών και αδύνατων σημείων, τις περιοχές αξίας και τους κινδύνους μιας συναλλαγής, με στόχο τη λήψη τεκμηριωμένης απόφασης αναφορικά με αυτήν, αποτελεί βασικό συστατικό για την επιτυχία μιας συναλλαγής.

Το οικονομικό περιβάλλον σήμερα

Η ελληνική οικονομία στο τέταρτο τρίμηνο του 2014 κατέγραψε ρυθμό ανάπτυξης 1,7%, εκτίμηση η οποία διαμορφώνει τον ετήσιο ρυθμό μεγέθυνσης της οικονομικής δραστηριότητας στην περιοχή του 0,8%, σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή. Το 2014 παρατηρήθηκε αύξηση του όγκου των συναλλαγών σε σχέση με το 2013, με αποτέλεσμα τη βελτίωση του οικονομικού κλίματος η οποία τροφοδοτήθηκε από την προσμονή διατήρησης της θετικής επίδοσης της οικονομίας. Ωστόσο το 2015 αναμένεται να είναι η χρονιά που θα καθορίσει την ταχύτητα υλοποίησης συμφωνιών εξαγορών και συγχωνεύσεων για τα επόμενα έτη. Παράλληλα οι στρατηγικοί επιχειρηματικοί στόχοι αλλά και οι διαμορφωμένες συνθήκες σε πολλούς κλάδους συντείνουν στη συνέχιση και εντατικοποίηση της δραστηριότητας εξαγορών και συγχωνεύσεων και για το 2015. Διαπραγματεύσεις οι οποίες βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη και στάση αναμονής αναμένεται να ωριμάσουν στη διάρκεια του έτους, στο πλαίσιο του γενικότερου οικονομικού κλίματος.

Καθοριστικοί παράγοντες για την υλοποίηση τέτοιων συμφωνιών είναι:

α) Η επίτευξη συμφωνίας με τους πιστωτές για το δημόσιο χρέος της Ελλάδας.

β) Το συνεχιζόμενο επενδυτικό ενδιαφέρον από credit funds αλλά και στρατηγικούς επενδυτές.

γ) Η υλοποίηση συμφωνιών αναδιάρθρωσης υποχρεώσεων με τα πιστωτικά ιδρύματα, οι οποίες σε αρκετές περιπτώσεις περιλαμβάνουν είτε την είσοδο στρατηγικού επενδυτή / χρηματοδότη είτε την πώληση non-core assets.

δ) Η τάση συγκέντρωσης σε ορισμένους κλάδους, όπως τα σουπερμάρκετ, η ακτοπλοία κ.τ.λ.

Ο ειδικός έλεγχος «δέουσας επιμέλειας»
Οι υποψήφιοι επενδυτές προκειμένου να αποφασίσουν αν θα επενδύσουν σε μια εταιρεία ή όχι, καθώς και να καθορίσουν το πλαίσιο διαπραγματεύσεων για την υλοποίηση μιας τέτοιας συμφωνίας, θα πρέπει να προχωρήσουν στη διενέργεια ειδικού ελέγχου «δέουσας επιμέλειας».

Βασικό στόχο των ειδικών ελέγχων αποτελεί η ορθή απεικόνιση των περιουσιακών στοιχείων και υποχρεώσεων μιας επιχείρη-

σης με βαρύτητα στην ανάδειξη θεμάτων όπως είναι:

α) Κίνδυνοι και ευκαιρίες που απορρέουν από την υπό εξέταση συμφωνία.

β) «Κρυμμένα» κόστη, ενδεχόμενες υποχρεώσεις και δεσμεύσεις των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων.

γ) Ποιότητα περιουσιακών στοιχείων και αξιολόγηση εισηραξιμότητας απαιτήσεων.

δ) Μεταβλητότητα των εσόδων.

ε) Φορολογικές επιπτώσεις και κίνδυνοι.

στ) Γενικά ευρήματα τα οποία δύνανται να επηρεάσουν το τμήμα ή/και τους όρους μιας συμφωνίας.

Τα παραπάνω στοχεύουν στον ορθό υπολογισμό του απαιτούμενου κεφαλαίου κίνησης της επιχείρησης (working capital needs) και του καθαρού δανεισμού (Net Debt) και τον υπολογισμό του EBITDA.

Αντίκτυπος στις εξαγορές και συγχωνεύσεις

Η διενέργεια ενός έργου «δέουσας επιμέλειας» αποτελεί ακρογωνιαίο λίθο προτού τα μέρη προχωρήσουν σε μια συμφωνία για συγχώνευση ή εξαγορά, δεδομένου ότι μπορεί να αποτελέσει τη βάση διαπραγματεύσεων και αναπροσαρμογής του τελικού τιμήματος. Είναι απαραίτητο λοιπόν ένα τέτοιο έργο προκειμένου να εντοπιστούν τυχόν «deal-breakers», σημαντικά ευρήματα, δηλαδή, που θα τους απέτρεπαν από μια τέτοια επένδυση.

3. ΤΟ ΠΕΚΙΝΟ ΘΕΛΕΙ ΤΩΡΑ ΝΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ «ΠΑΚΕΤΟ ΓΙΟΥΝΚΕΡ»

Κινεζική «πρόικα», ύψους ενδεχομένως δεκάδων δισεκατομμυρίων ευρώ, στο Ευρωπαϊκό Ταμείο για τις Στρατηγικές Επενδύσεις αναμένεται να προσφερθεί σε λίγες ημέρες. Στόχος είναι τα έργα κοινού ενδιαφέροντος Ευρώπης - Πεκίνου, στα οποία εντάσσονται και έργα ελληνικού ενδιαφέροντος και ειδικότερα υποδομές, όπως λιμάνια και σιδηρόδρομοι.

Στις 29 Ιουνίου, οπότε και πραγματοποιείται η σύνοδος κορυφής Κίνας - Ευρωπαϊκής Ένωσης στις Βρυξέλλες, ο Κινέζος πρωθυπουργός Λι Κεκιάνγκ αναμένεται να προσδιορίσει το ακριβές ύψος της συνεισφοράς της Κίνας στο νεοσύστατο Ταμείο (EFSI ή European Fund for Strategic Investment), που αποτελεί τη γνωστή πρωτοβουλία του προέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ζαν-Κλωντ Γιουνκέρ, η οποία εγκρίθηκε πρόσφατα.

Όμως η χρηματοδότηση αυτών των έργων παραμένει εξαρτώμενη από την ανταπόκριση και συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα. Και εδώ έρχεται να λύσει, τουλάχιστον ως ένα βαθμό, το πρόβλημα η κινεζική πρωτοβουλία, η οποία, σύμφωνα με διπλωματικές πηγές, θα συνδεθεί και με τον νέο «Δρόμο του Μεταξιού» που προωθεί το Πεκίνο, ο οποίος περνάει από τον Πειραιά.



Ο Θεόδωρος Αγγελόπουλος

Υποδομές.

Ως γνωστόν, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων στοχεύει σε μεγάλο βαθμό σε έργα υποδομών, όπως αεροδρόμια, σιδηρόδρομοι και λιμάνια. Η σημασία της κινεζικής επένδυσης για την Ελλάδα, αλλά και για την Ευρωπαϊκή Ένωση, είναι προφανής.

Για τη μεν Ελλάδα το όφελος προκύπτει και εξασφαλίζεται από την προτεραιότητα που δίνει η κινεζική πλευρά στην ταχύτερη ανάπτυξη της χώρας, ως πύλης των ασιατικών εισαγωγών στην Ευρώπη. Υπό την προϋπόθεση, βεβαίως, πως η Ελλάδα θα παραμείνει με σταθερό ευρωπαϊκό προσανατολισμό. Για το δε εγχείρημα Γιουνκέρ, συνολικά, το όφελος είναι η πρόσθετη και δυσεύρετη στις μέρες μας χρηματοδότηση. Ως γνωστόν, οι Βρυξέλλες και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) συνεισφέρουν στο εν λόγω ταμείο μόνον 21 δισ. ευρώ. Από αυτά, τα 16 δισ. θα προέλθουν από τον προϋπολογισμό της Ε.Ε. και τα 5 δισ. από την ΕΤΕπ. Η ΕΤΕπ φέρεται να έχει δεσμευθεί να τριπλασιάσει το συνολικό ποσό μέσω μόχλευσης και να το διαθέσει τιτλοποιημένο σε ιδιώτες επενδυτές.

Η υπόλοιπη χρηματοδότηση, όμως, πρέπει να προέλθει από ιδιώτες και με κίνητρο τις εγγυήσεις που θα προσφέρει η Ε.Ε. Έτσι, η κινεζική συνεισφορά έρχεται να προστεθεί στο Ταμείο σε μια κρίσιμη χρονική στιγμή, αυτήν της γέννησής του. Η αβροφροσύνη

του Πεκίνου δεν έχει, βεβαίως, ανιδιοτελή κίνητρα. Αφενός, όπως προαναφέρθηκε, επιθυμεί να εξασφαλίσει προτεραιότητα στη χρηματοδότηση έργων ενδιαφέροντός του και αφετέρου παρέχεται ως ανταπόδοση στην ευρωπαϊκή συνεισφορά στην Ασιατική Επενδυτική Τράπεζα Υποδομών (Asian Infrastructure Investment Bank ή AIIB). Στην AIIB, η σύσταση της οποίας ξεκίνησε πέρυσι το φθινόπωρο, συμμετέχουν πλέον και άλλες μεγάλες ασιατικές χώρες, όπως η Ινδία και η Σιγκαπούρη, αλλά και άλλες 19 χώρες. Το μετοχικό της κεφάλαιο αθροίζει ήδη δεσμεύσεις της τάξης των 95 δισ. δολ. Ως γνωστόν, η κινεζικής πρωτοβουλίας AIIB έχει ήδη προκαλέσει αντιδράσεις από την Ουάσιγκτον, που πολλοί συνδέουν και με την ανησυχία για υποβάθμιση του ρόλου της Παγκόσμιας Τράπεζας στην ευρύτερη περιοχή της Ασίας. Όμως, από την Ευρώπη αρχικά η Βρετανία και ακολούθως η Γαλλία, η Γερμανία και η Ιταλία, έχουν δεσμευθεί όλες πως θα συμμετάσχουν στο εγχείρημα και μάλιστα με συνεισφορές που εκτιμάται ότι αθροιστικά θα υπερβούν κατά πολύ τα 10 δισ. ευρώ.

«Ανταπόδοση»

Όσον αφορά την κινεζική «ανταπόδοση», ως προς την επένδυση στο ευρωπαϊκό «Ταμείο Γιουνκέρ», μένει ακόμη να διευκρινιστεί το ακριβές της εύρος, όσο και το αν το Πεκίνο θα αξιώσει ενεργό ρόλο στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

Ως γνωστόν, η Ελλάδα αποτελεί κομβικό σημείο για τους κινεζικούς σχεδιασμούς για τη χρηματοδότηση και ανάπτυξη των δύο κρίσιμων νέων διεθνών εμπορικών αξόνων. Συγκεκριμένα:

α) Ο ένας είναι ο Silk Road Economic Belt και αφορά χερσαίες υποδομές από την Κίνα έως την Κεντρική Ευρώπη.

β) Ο άλλος είναι το 21st century Maritime Silk Road, που αφορά λιμενικές και άλλες υποδομές, όπως οι σιδηροδρομικές, για την από θαλάσσης έλευση των ασιατικών εξαγωγών στην Ευρώπη. «Κλειδί» αυτού του δεύτερου δρόμου είναι ο Πειραιάς. Και από τον Πειραιά αυτός ο δρόμος συνεχίζει από το Θριάσιο Εμπορευματοικό Κέντρο και από εκεί από τον ελληνικό σιδηροδρομικό άξονα προς τα Βαλκάνια. Σε αυτό το διεθνές περιβάλλον εντάσσεται άλλωστε και το ενδιαφέρον για τους διαγωνισμούς για την ΟΛΠ Α.Ε. και το Θριάσιο, στους οποίους συμμετέχει η Cosco.

Η ευρύτερη προσέγγιση Κίνας - Ευρώπης διαμορφώνει και νέα δεδομένα για τη θέση της Ελλάδας σε αυτό το διεθνές περιβάλλον: «Οι δύο οικονομικές υπερδυνάμεις εμφανίζονται πλέον σε μεγαλύτερη ευθυγράμμιση, μη επιτρέποντας διπλωματικό arbitrage της Αθήνας για διαπραγματευτικά οφέλη κατά την τρέχουσα κρίσιμη συγκυρία», σχολιάζουν διπλωματικοί κύκλοι.



ΜΑΡΙΑ ΜΠΑΚΟΛΑ

Sale and Purchase Broker,
Alma Navigation S.A.
M.sc shipping

Ανασκόπηση της αγοράς διάλυσης των πλοίων

ΠΩΛΗΣΗ ΓΙΑ ΔΙΑΛΥΣΗ

Η διάλυση του πλοίου είναι το τελευταίο ταξίδι του πλοίου και το τέλος της οικονομικής ζωής του. Στη διαδικασία της διάλυσης γίνεται η αποσυναρμοδότηση διαχωρισμός των παλαιών υλικών για εμπορική εκμετάλλευση. Το πλοίο μπαίνει στην αποβάθρα, δεξαμενή, κλίνη αποσυναρμοδότησης ή στην παραλία με τη βοήθεια της παλίρροιας και από εκείνη τη στιγμή και μετά ξεκινά μια μεγάλη πολυήμερη διαδικασία δραστηριοτήτων όπως η αφαίρεση υλικών που βρίσκονται πάνω στο πλοίο. Κατά τη διαδικασία της αφαίρεσης του εξοπλισμού είναι σημαντικό να γίνεται χρήση κατάλληλου και σύγχρονου εξοπλισμού, καθώς και να εφαρμόζονται όλοι οι περιβαλλοντικοί και ανθρωπίνους παράμετροι για την ομαλή λειτουργία.

Η διαδικασία αυτή μόνο εύκολη δεν είναι καθώς η ηλικία αυτών των πλοίων είναι συνήθως 20 με 30 χρόνων και έχουν υποστεί πολλές αλλαγές (επισκευές- μετασκευές) στη "ζωή" τους. Οι μετασκευές αυτές, δυσκολεύουν πολύ τη διαδικασία του διαχωρισμού των υλικών κατά το στάδιο της ανακύκλωσης καθώς δεν μπορεί να προσδιοριστούν με ακρίβεια. Για παράδειγμα, αρκετά υλικά που χρησιμοποιή-

ήθηκαν σε πλοία του '70 όπως ο αμιάντος έχουν απαγορευθεί να χρησιμοποιούνται ενώ το γυαλί, το ξύλο, τα πλαστικά και κυρίως ο χάλυβας που έχει πάνω το κύτος, συλλέγονται, μεταφέρονται, αποθηκεύονται και επαναχρησιμοποιούνται.

Σήμερα τα περισσότερα διαλυτήρια βρίσκονται στην Νότια Ασία, ιδίως στην Ινδία, το Μπαγκλαντές και το Πακιστάν.

Σε αυτές της χώρες λόγω των κακών συνθηκών που επικρατούν καθώς τα μέτρα για την προστασία τόσο του υδροφόρου ορίζοντα, των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και της νομοθεσίας (το κράτος δεν δίνει οικονομικά κίνητρα στα διαλυτήρια), είναι σχεδόν ανύπαρκτα.

Οι συνέπειες της κατάστασης αυτής είναι να καθίσταται ανέφικτος ο συνδυασμός της οικονομικά βιώσιμης ανακύκλωσης του πλοίου και τα περιβαλλοντικά κριτήρια.

Βασικό κριτήριο του πλοιοκτήτη στην επιλογή του διαλυτηρίου, είναι το οικονομικό όφελος. Έτσι οι πλοιοκτήτες επιλέγουν να διαλύσουν τα πλοία τους στη χώρα που προσφέρει την υψηλότερη τιμή στο χάλυβα, αγνοώντας το εργασιακό καθεστώς που επικρατεί και αν τηρούνται οι κανονισμοί για την προστασία του περιβάλλοντος,

ΟΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΙΑΛΥΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ

Η διαδικασία της διάλυσης διακρίνεται σε δύο περιπτώσεις. Στην πρώτη περίπτωση, τα πλοία πλέουν προς τα διαλυτήρια και προσαράζουν στην αμμουδιά την ώρα της παλίρροιας.

Απογυμνώνονται από τα όργανα και τον εξοπλισμό τους, όταν είναι σε καλή κατάσταση μεταπωλούνται σε τοπικές αγορές και στη συνέχεια γίνεται διαμελισμός της κύριας κατασκευής (hull) του πλοίου, ξεκινώντας από τα χαμηλότερα καταστρώματα και την πλήρη με κατεύθυνση προς την πρύμνη.

Η διαδικασία της διαδοχικής αφαίρεσης τμημάτων του σκάφους συντελεί στη σταδιακή μείωση του βάρους του πλοίου, με την ταυτόχρονη συμβολή της παλίρροιας το πλοίο να μετατοπίζεται και να διευκολύνεται η διάλυσή του. Το πλεονεκτήματα της συγκεκριμένης μεθόδου επικεντρώνονται στο χαμηλό λειτουργικό κόστος, αφού εκτός της απαίτησης για εργατικά χέρια, δεν χρησιμοποιείται πρόσθετος μηχανολογικός εξοπλισμός. Βέβαια, οι συνθήκες εργασίας υπό αυτές τις προϋποθέσεις είναι ιδιαίτερα δυσμενείς, όπως επίσης και ανθυγιεινές. (Μπαγκλαντές, Ινδία, και Πακιστάν)

Στη Δεύτερη περίπτωση, το σύνολο των

απαραίτητων εργασιών πραγματοποιούνται σε δεξαμενή (Τουρκία, Κίνα, Ευρώπη), με την παράλληλη χρήση μηχανολογικού εξοπλισμού (ο οποίος είναι εγκατεστημένος κατά μήκος των δεξαμενών). Οι κύριες εργασίες διάλυσης ξεκινούν μετά από την απομάκρυνση όλων των υλικών που δύναται να ανακυκλωθούν. Τα τμήματα του κύτους τεμαχίζονται με φλογοκοπή και μεταφέρονται με γερανογέφυρες (ή άλλα ανυψωτικά μηχανήματα). Η διαδικασία αυτή είναι δαπανηρή, σε σχέση με την προηγούμενη μέθοδο, αλλά πλεονεκτεί αφενός ως προς τη συντόμηση του χρόνου διάλυσης, αφετέρου ως προς τις συνθήκες εργασίας που είναι ελάχιστα καλύτερες σε σχέση με την προαναφερθείσα μέθοδο.

ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ 2012 – 2013 – 2014 - 2015

Ο τομέας των διαλύσεων είναι πάρα πολύ σημαντικός καθώς με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται η ανανέωση του στόλου. Το έτος 2013 ήταν μια ακόμη σημαντική χρονιά για τις διαλύσεις πλοίων. Περίπου 1.500 πλοία οδηγήθηκαν προς διάλυση, δηλαδή περίπου 15% λιγότερα από το 2012. Το έτος 2014, η Ινδία, η Κίνα, το Μπαγκλαντές, η Τουρκία και το Πακιστάν



πρωταγωνίστησαν (με τη μέθοδο της προσάραξης), αφού απορρόφησαν περίπου το 92% των πλοίων που διαλύθηκαν. Κατά το ίδιο έτος η Κίνα είχε μια αύξηση πλοίων προς διάλυση περίπου 15%, ενώ στις υπόλοιπες χώρες μειώθηκε από 10% έως 35% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά του 2012. Ο μέσος όρος ηλικίας των πλοίων που διαλύθηκαν μέσα στο 2013 είναι 28 χρόνια. Ως εκ τούτου φαίνεται ότι οι πλοιοκτήτες δεν διστάζουν να πουλήσουν για διάλυση πλοία σχετικά μικρής ηλικίας.

Την πρωτιά ανά κατηγορία πλοίων την έχουν τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων (Bulk Carriers), ακολουθούν τα πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου, τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (Containers) και ακολουθούν τα πετρελαιοφόρα (Tankers).

Τον Ιανουάριο του 2014, η άνοδος της ναυτιλαγιάς κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2013 έδωσε στους πλοιοκτήτες μια οικονομική ανάσα η οποία είχε σαν αποτέλεσμα τη μείωση του ενδιαφέροντός τους ως προς την επιλογή διάλυσης των πλοίων τους. Αν και από τις αρχές του παρόντος έτους ο δείκτης της ναυτιλαγιάς έχει μειωθεί σημαντικά οι πλοιοκτήτες

εμφανίζονται να διατηρούν τις θέσεις τους. Τοιούτοτρόπως, ο Ιανουάριος του 2014 σε σχέση με το έτος 2013 έκλεισε με μια πτώση στη δραστηριότητα των διαλύσεων των πλοίων, παρότι, οι αγοραστές πρόσφεραν πολύ καλύτερες τιμές (\$ per Ldt). Συνολικά πουλήθηκαν 86 πλοία με συνολικό Dwt 2.158 εκατομμύρια δηλαδή περίπου 560.000 Ldt. Τα πρωτεία στις διαλύσεις των πλοίων τον Ιανουάριο του 2014 είχαν η Κίνα και η Ινδία ακολουθούμενες από το Μπαγκλαντές και την Τουρκία.

Για το επόμενο χρονικό διάστημα οι τιμές (προσφοράς) παρέμειναν σε υψηλά επίπεδα λόγω της ανόδου της ναυτιλαγιάς, ιδιαίτερα μετά τη λήξη του εορτασμού του Κινεζικού νέου έτους.

Όπως πολλοί φυσικά ανέμεναν, την ίδια συμπεριφορά των πλοιοκτητών όσο αναφορά τη διάθεσή τους να πωλήσουν τα πλοία τους (προς διάλυση) για τους εναπομείναντες μήνες του τρέχοντος έτους. Τον Μάρτιο του 2014 ο συνολικός αριθμός των διαλύσεων έφτασε τους 967.000t dwt εκ των οποίων περίπου το 53% δηλαδή οι 509.922t dwt ήταν πλοία ξηρού φορτίου, το 5% δηλαδή οι 55.067t dwt ήταν δεξαμενόπλοια και το 42% δη-

λαδή 402.661t dwt ήταν Containers.

Το 2015 ξεκίνησε με την επιβολή φόρου στο Πακιστάν, την Κίνα εκμεταλλευόμενη τις κρατικές επιχορηγήσεις να διαλύει συνεχώς τα πλοία της και να ανανεώνει το στόλο της. Στις εισαγωγές σιδήρου η γενική εικόνα της αγοράς παρουσίαζε πτωτική πορεία με τιμές να κυμαίνονται για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα, στην Ινδία \$400 - \$425, στο Πακιστάν \$ 390 - \$ 420, στο Μπαγκλαντές \$395 - \$420 και στην Κίνα \$220 - \$250 αντίστοιχα. Τον Μάιο του 2015 η αγορά παρέμεινε κορεσμένη με τις τιμές για πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια αντίστοιχα, σε πτώση με την Ινδία να κυμαίνεται \$360-\$390 , το Πακιστάν από \$360 - \$390, το Μπαγκλαντές \$350 - \$ 380 και η Κίνα από \$200 - \$215 αντίστοιχα. Η σημερινή κατάσταση βρίσκει τα περισσότερα διαλυτήρια να υπολειπόμενα λόγω της έλλειψης προσφοράς, στο Πακιστάν δεν έχει ακόμα ξεκαθαριστεί ποια είναι η κατάσταση που επικρατεί με τους φόρους που πρέπει να εφαρμοστούν και με την αγορά τα παρουσιάζει τις παρακάτω τιμές προσφοράς για τα πλοία ξηρού φορτίου και τα δεξαμενόπλοια αντίστοιχα, η Ινδία με \$360

- \$390, το Πακιστάν με \$350 - \$380, το Μπαγκλαντές με \$ 355 - \$ 385 και η Κίνα με \$200 - \$215 αντίστοιχα.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μέσα στις βασικές αγορές της ναυτιλιακής βιομηχανίας περιλαμβάνεται η πράξη της διάλυσης των πλοίων, όπου η συμβολή της στην ενίσχυση των χωρών περιορισμένης ανάπτυξης είναι μεγάλη. Συνεπάγεται λοιπόν πως η διεθνής κοινότητα δεν είναι ενάντια στην πράξη της διάλυσης των πλοίων, αλλιά εναντιώνεται στις πρακτικές οι οποίες είναι δυσμενείς για το περιβάλλον και τον άνθρωπο.

Τα διαλυτήρια έχουν ανάγκη για συνεχή παράδοση πλοίων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η προσφερόμενη τιμή να είναι συνυφασμένη με τις ναυτιλαγιάς, οι οποίες με τη σειρά τους καθορίζουν τη λειτουργική βιωσιμότητα των πλοίων. Η τιμή που θα πουλήσουν στην εγχώρια αγορά εξαρτάται από την τιμή του σιδήρου και του σιδηρομεταλλεύματος.

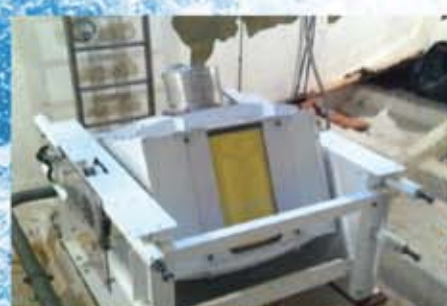
Η τιμή αυτή διαφέρει από χώρα σε χώρα, λόγω των συνθηκών διάλυσης και κάθε χώρα προσπαθεί να προσελκύσει το απαιτούμενο τόνάζ αυξάνοντας την προσφερόμενη τιμή ανά τόνο.



A NEW RANGE OF DYNAMIC GYRO STABILIZERS FOR YACHTS



Enjoy the waves, the wind and the sea. You will solve any problem of rolling with the dynamic stabilizer MC2, giving you complete comfort and total stability both in navigation and during the stay in the harbor. The system is simple, compact and highly reliable. Taking advantage of the physical principle that a rotating mass provides greater opposition than an external force trying to deflect the trajectory, with the MC2 system stabilizer is possible to live on board in complete relax. The adjustment is electronic and the result is amazing: an instantaneous adjustment of boat's arrangement through an automatic check that is constantly updated from wave to wave.





Σύγκρουση κρουαζιερόπλοιου με δεξαμενόπλοιο στα Δαρδανέλια

Το Σάββατο 27 Ιουνίου 2015 και ώρα τοπική 1.28 π.μ., το M/V Celestyal Crystal, σημαίας Μάλτας, ενώ διερχόταν τα στενά των Δαρδανελίων συγκρούστηκε με το δεξαμενόπλοιο STI PIMLICO με σημαία Νήσων Μάρσαλ. Οι 853 επιβάτες και τα 382 μέλη του πληρώματος είναι όλοι καλά στην υγεία τους όπως επίσης και το πλήρωμα του δεξαμενοπλοίου.

Το κρουαζιερόπλοιο έχει υποστεί μόνο κατασκευαστικές ζημιές και αναμένεται επιθεώρησή του από τον νηογνώμονα που το παρακολουθεί. Η διαχειρίστρια εταιρεία ενημέρωνε διαρκώς τον θάλαμο επιχειρήσεων του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και βρισκόταν σε επαφή με τις τουρκικές αρχές ώστε να ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την ασφαλή αποβίβαση των επιβαινόντων. Μετά από ενδελεχή έρευνα όλοι οι επιβάτες ήταν καλά στην υγεία τους και κανείς δεν διέτρεξε τον οποιοδήποτε κίνδυνο. Αναφέρθηκαν μόνο τρία περιστατικά ελαφρών τραυματισμών σε δύο μέλη του πληρώματος

και έναν επιβάτη στους οποίους προσφέρθηκαν άμεσα οι πρώτες βοήθειες. Έχοντας ως απόλυτη προτεραιότητα την ασφάλεια των επιβατών η εταιρεία προχώρησε σε ακύρωση της κρουαζιέρας. Παράλληλα δρομολόγησε την αποβίβασή τους στο λιμάνι της Καλλιπόλης, δίνοντας εναλλακτικές επιλογές στους επιβάτες της. Πιο συγκεκριμένα:

- Για τους επιβάτες που ταξίδευαν με προορισμό τον Πειραιά, από την Κωνσταντινούπολη, το Λαύριο και το Κουσάντασι. Οι επιβάτες μεταφέρθηκαν από την Καλλιπόλη στην Κωνσταντινούπολη. Η εταιρεία προσέφερε μονοήμερη ή διήμερη διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο της Κωνσταντινούπολης, καθώς και μία δωρεάν εκδρομή. Τη Δευτέρα, οι επιβάτες ταξίδεψαν αεροπορικά από την Κωνσταντινούπολη στη Σμύρνη, όπου και διανυκτέρευσαν για μία βραδιά σε ξενοδοχείο της Σμύρνης και στο Κουσάντασι. Για όσους επιβάτες παρέμειναν στη Σμύρνη, κανονίσθηκε η μεταφορά τους στο Κουσάντασι, όπου η εταιρεία τους προσέφερε μία δωρεάν εκδρομή στην

Αρχαία Έφεσο. Από εκεί επιβιβάσθηκαν στο Celestyal Odyssey ή στο Celestyal Olympia την Τρίτη για να συνεχίσουν την κρουαζιέρα τους ή από το Κουσάντασι με προορισμό το Λαύριο ή αντίστοιχα από το Κουσάντασι στον Πειραιά. Η εταιρεία θα αποζημιώσει τους επιβάτες προσφέροντας μία δωρεάν κρουαζιέρα, την οποία θα μπορούν να πραγματοποιήσουν μέχρι το τέλος του 2016.

- Για τους Έλληνες επιβάτες ή για όσους επιβάτες ήταν προγραμματισμένο να αποβιβαστούν στον Πειραιά μετά από την 7ήμερη κρουαζιέρα, οι επιβάτες μεταφέρθηκαν από την Καλλιπόλη στην Κωνσταντινούπολη, όπου η εταιρεία προσέφερε μία διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο. Στη συνέχεια μεταφέρθηκαν αεροπορικά από την Κωνσταντινούπολη στην Αθήνα. Κατά τη διάρκεια της παραμονής στην Κωνσταντινούπολη, η εταιρεία προσέφερε μία δωρεάν εκδρομή στα κύρια αξιοθέατα της πόλης. Οι επιβάτες θα αποζημιωθούν πλήρως, ενώ η εταιρεία θα προσφέρει μία δωρεάν κρουαζιέρα την οποία θα μπορούν να πραγματοποιή-

ήσουν μέχρι το τέλος του 2016.

Οι παραπάνω επιλογές δεν ισχύουν για τους επιβάτες που αποβιβάσθηκαν στην Κωνσταντινούπολη. Για τους επιβάτες που θα αποβιβάζονταν αλλιώς έχασαν την προγραμματισμένη πτήση τους, η εταιρεία μερίμνησε για δωρεάν διαμονή καθώς και έκδοση νέου αεροπορικού εισιτηρίου. Τέλος, επισημαίνεται ότι καταβλήθηκε από την πλευρά της εταιρείας κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε οι επιβάτες να είχαν την καλύτερη εν πλω φιλοξενία και φροντίδα μέχρι να ξεκινήσει η ασφαλής αποβίβαση. Και οι 853 επιβάτες του Celestyal Crystal αποβιβάστηκαν με ασφάλεια στο λιμάνι της Καλλιπόλης και επιβιβάστηκαν σε λεωφορείο με κατεύθυνση προς την Κωνσταντινούπολη όπου και διανυκτέρευσαν.

Μόλις ολοκληρωθούν οι έρευνες των τοπικών αρχών και η επιθεώρηση του Νηογνώμονα, το κρουαζιερόπλοιο θα αποπλεύσει προς επισκευαστική μονάδα στην ευρύτερη περιοχή.

Xpress MONEY

Οικονομικό ένθετο



Η Ελλάδα
στα ΑΤΜ σελ. 16



Αυτό που προβλέπεται δεν είναι τόσο η επίσημη χρεοκοπία ή/και η έξοδος μας από το ευρώ, αλλά η συνέχιση της σήψης της οικονομίας μας, εντός της Ευρωζώνης – η οποία θα ισοδυναμεί με ένα πιο επώδυνο μνημόνιο, είτε υπογραφεί, είτε όχι. «Ατυχώς, η Ελλάδα μοιάζει με την Αργεντινή σε δύο κεντρικές πτυχές της οικονομίας της: (α) και οι δύο χώρες έχουν έναν πολύ μικρό εξαγωγικό τομέα, ο οποίος δυσκολεύει σε μεγάλο βαθμό την εξωτερική προσαρμογή τους, ενώ (β) και οι δύο έχουν μία εξαγωγική «κουλίτούρα», η οποία είναι προσανατολισμένη στα βασικά εμπορεύματα (πρώτες ύλες) – η προσφορά των οποίων, ακόμη και όταν εφαρμόζονται διαρθρωτικές αλλαγές ή επιβάλλονται χαμηλοί μισθοί, δεν αλλάζει σημαντικά, δε κλιμακώνεται. Αυτό δεν σημαίνει φυσικά πως η Ελλάδα είναι καταδικασμένη να βαδίσει στα ίχνη της Αργεντινής, οδηγούμενη στη χρεοκοπία. Εν τούτοις, απεικονίζει την πρόκληση, μπροστά από την οποία στέκεται η χώρα – δηλαδή, την «οικοδόμηση» του εξαγωγικού της τομέα από την αρχή. Είναι καιρός λοιπόν να αναγνωρίσει η ελληνική κυβέρνηση αυτήν την αναγκαιότητα, οπότε να διευρύνει τις διαπραγματεύσεις της με τους δανειστές της – οι οποίες δεν πρέπει να συμπεριλαμβάνουν μόνο το θέμα του δανεισμού της αθλή, επίσης, στρατηγικές ανάπτυξης των εξαγωγών της» (D. Gros).

Ανάλυση

Το Μάρτιο του 2010, πριν ακόμη η Ελλάδα οδηγηθεί σκόπιμα στο ΔΝΤ υπό το φόντο του Καστελιόριζου, προσπαθώντας να ερευνήσουμε τα μεγάλα προβλήματα της οικονομίας της, έτσι ώστε να επιλυθούν έγκαιρα, είχαμε γράψει τα εξής:

«Ο J. M. Keynes, κατά τη διάρκεια της διεθνούς συνόδου των Βερσαλλιών το 1919, με αντικείμενο τον τρόπο που θα έπρεπε να συμπεριφερθούν οι νικητρίες δυνάμεις του πρώτου παγκοσμίου πολέμου απέναντι στην ηττηθείσα Γερμανία (η Ελλάδα σήμερα έχει επίσης ηττηθεί – έχει χάσει δηλαδή «κατά κράτος» τη μάχη της ανταγωνιστικότητας, όπως πολλές άλλες «δυτικές» χώρες), είπε τα εξής:

«Απατήθηκαν 160 δις γερμανικά μάρκα για αποζημιώσεις πολέμου. Η δυνατότητα της Γερμανίας να πληρώσει 160 δις ή, έστω, 100 δις, είναι ανύπαρκτη – δεν βρίσκεται δηλαδή εντός των πλαισίων του εφικτού, με βάση έναν λογικό υπολογισμό. Αυτοί οι οποίοι πιστεύουν ότι θα μπορούσε η Γερμανία να πληρώνει κάθε χρόνο πολλὰ δις Μάρκα για να εξοφλήσει, θα έπρεπε να μας εξηγήσουν, μέσω ποιών ακριβώς εμπορευμάτων θα ακολουθούσαν αυτές οι πληρωμές κατά τη γνώμη τους και σε ποιες ακριβώς Αγορές θα μπορούσαν να πουληθούν αυτά τα εμπορεύματα. Μέχρι να μπορέσουν να εκφραστούν με μεγαλύτερη ακρίβεια και να τεκμηριώσουν αντικειμενικά τις αποφάσεις τους, απαιτώντας πράγματα που είναι δυνατόν να επιτευχθούν, δεν μπορούν να κερδίσουν την εμπιστοσύνη μας». Κανένας δεν τον άκουσε δυστυχώς, με αποτέλεσμα να ακολουθήσει



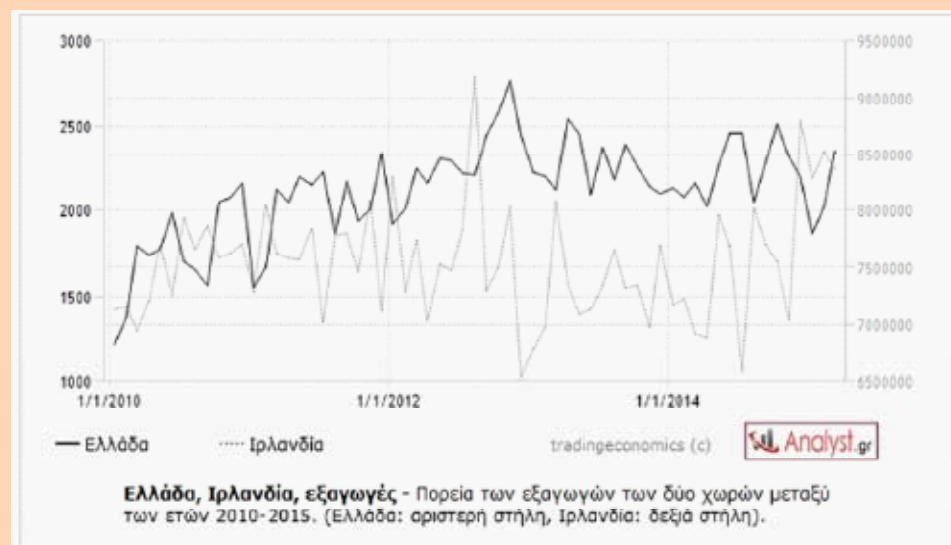
Η μεγάλη πρόκληση

το κραχ του 1929 και ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος. Κατ' επέκταση, αν και όχι κατ' αναλογία, η ερώτηση που οφείλουμε να θέσουμε σε σχέση με τη χώρα μας και στην οποία θα πρέπει να απαντήσει η Ευρώπη, εάν δεν θέλουμε να αναληνόμενα συνεχώς στην περιγραφή προβλημάτων ή θεωρητικών λύσεων, αλλά στις δυνατότητες πρακτικής επίλυσής τους, είναι κατά κάποιον τρόπο αυτή που έκανε τότε ο Keynes: Μέσω της πώλησης ποιών ακριβώς εμπορευμάτων θα μπορέσουμε να μειώσουμε το χρέος και τα ελλείμματα μας, καθώς επίσης σε ποιές ακριβώς Αγορές θα μπορούσαν να πουληθούν αυτά τα εμπορεύματα; Εμείς θέλουμε να δουλέψουμε παραγωγικά, δεν είμαστε «οκνηροί», δεν μας αρέσει να χρωστάμε, δεν επιθυμούμε να είμαστε υπόλογοι σε κανέναν και προφανώς δεν θέλουμε να πουλήσουμε τη δημόσια περιουσία μας.

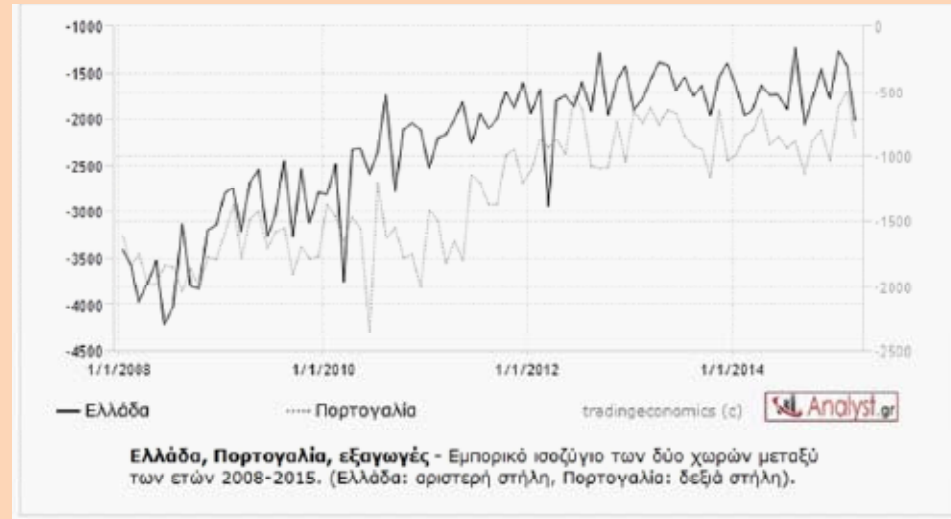
Πώς να το κάνουμε όμως πρακτικά, όταν μας έχουν αφαιρεθεί όλα τα εργαλεία χειρισμού της οικονομίας μας από την ΕΚΤ, ενώ ταυτόχρονα αποκλεισμάστε από όλες τις αγορές του εξωτερικού, σιγά-σιγά και από αυτές της ίδιας μας της χώρας; Εάν οι Ευρωπαίοι εταίροι μας δεν μας εξασφαλίζουν τις αγορές τους για τα προϊόντα μας αυξάνοντας το ΑΕΠ μας, μας

αποκλείουν σταδιακά από τη δική μας αγορά (Lidl, Makro, Media Markt, αεροδρόμια, λιμάνια, τηλεπικοινωνίες κλπ), δεν στέλνουν τους πολίτες τους να κάνουν διακοπές στην Ελλάδα, δεν χρησιμοποιούν τη ναυτιλία μας για τις μεταφορές τους, δεν κάνουν ευρύτερα χρήση του τομέα των υπηρεσιών μας, δεν επενδύουν εδώ σε παραγωγικές μονάδες για να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητά μας (αλλά μόνο εκμεταλλεύονται τις ανόητες καταναλωτικές μας επιδόσεις), δεν προστατεύουν τα σύνορα μας, δεν μας προσφέρουν χαμηλά επιτόκια και δεν ενδιαφέρονται για την επίλυση των προβλημάτων μας, για τι ακριβώς τους χρειαζόμαστε; Εγκαταστάθηκαν εδώ, δημιούργησαν ολιγαρχίες, διέφθειραν συνειδήσεις (Siemens κλπ), έφτιαξαν δρόμους για την «εισβολή» των επιχειρήσεών τους, απομυζούν τη φορολογική βάση μας (φοροαποφυγή), εξαγάουν τα προϊόντα τους εξασφαλίζοντας τις δικές τους θέσεις εργασίας, τοκίζουν με μεγάλα κέρδη τα χρήματά τους, κερδοσκοπούν στο χρηματιστήριο μας, επιβάλλουν τις πολιτικές τους και ταυτόχρονα μας κατακρίνουν διασύροντας μας, για να εισπράξουν ακόμη περισσότερα εις βάρος μας. Ποιά αλήθεια χρειάζεται ποιόν και ποιός τελικά εκμεταλλεύεται ποιόν;

Δυστυχώς, όπως και τότε, έτσι και σήμερα, η οικονομία μας είναι αντιμέτωπη με το ίδιο βασικό πρόβλημα, το οποίο παραμένει άλυτο – γεγονός που, μεταξύ άλλων, επεξηγεί την παταγώδη αποτυχία της πολιτικής των μνημονίων που μας επιβλήθηκε από την Τρόικα, καταδικάζοντας μας να ακολουθήσουμε τα ίχνη της Αργεντινής, οι εξαγωγές της οποίας έχουν ανάλογη πορεία (γράφημα – διακεκομμένη γραμμή, δεξιά στήλη η Αργεντινή). Το πρόβλημα αυτό, η αδυναμία μας δηλαδή να εξαγάγουμε τα προϊόντα και τις υπηρεσίες μας, αυξάνοντας το ΑΕΠ μας, δημιουργώντας πλεονάσματα στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών και περιορίζοντας σταδιακά το δημόσιο χρέος, όχι μόνο δεν έχει λυθεί, αλλά επιδεινώθηκε – αφού ο παραγωγικός μας ιστός «αποψιλώθηκε», ενώ δεν υπήρξε καμία απολύτως βοήθεια εκ μέρους των εταίρων μας, οπότε σήμερα κινδυνεύουμε ανά πάσα στιγμή με τη χρεοκοπία. Με δεδομένο δε το ότι, έχουν χαθεί τα ελάχιστα πρωτογενή πλεονάσματα που επιτεύχθηκαν το 2014, αυτό που προβλέπεται δεν είναι τόσο η επίσημη χρεοκοπία ή/και η έξοδος μας από την Ευρωζώνη, αλλά η συνέχιση της φθοράς και της σήψης της οικονομίας μας εντός της νομισματικής ένωσης – η οποία θα ισοδυναμεί



Χώρα \ Δείκτες	ΑΕΠ 2013	Εξαγωγές 2013	Ποσοστό εξαγωγών/ΑΕΠ
Ελλάδα	246,4	36,6	14,85%
Ιρλανδία	246,0	120,0	48,78%



με ένα καινούργιο, πολύ πιο επώδυνο μνημόνιο, ανεξάρτητα από το εάν υπογράψουμε ή όχι ανάλογο έγγραφο.

Με απλά λόγια, έχοντας απομονωθεί από τις διεθνείς αγορές και δανειζόμενοι από τους εταίρους μας (εάν) ποσά που θα οδηγούνται εξ ολοκλήρου στην εξυπηρέτηση των χρεών μας, οποιαδήποτε ελλείμματα παρουσιάζονται θα μετατρέπονται αυτόματα, χωρίς να μας επιβιβάζονται από κανέναν, σε αυστηρά μέτρα λιτότητας – σε μειώσεις μισθών και συντάξεων, σε περικοπές του κοινωνικού κράτους, στο ξεπούλημα των επιχειρήσεων του δημοσίου, σε υψηλότερους φόρους κοκ. Επομένως, εάν δεν διαπραγματευτούμε με τους εταίρους μας, εκτός από τη διαγραφή του χρέους, στρατηγικές που θα οδηγούν στην αύξηση των εξαγωγών μας, δεν πρόκειται να υπάρξει μέλλον – ακόμη και αν ευοδωθούν τα, ουτοπικά σε μεγάλο βαθμό, σενάρια διάσωσης, τα οποία κυκλοφορούν στα ΜΜΕ της Ευρώπης.

Η αύξηση των εξαγωγών

Είναι προφανές ότι, οι διαπραγματεύσεις με τους δανειστές της Ελλάδας ευρίσκονται σε ένα εξαιρετικά κρίσιμο και επικίνδυνο σημείο – αφού το παραμικρό λάθος θα μπορούσε να προκαλέσει ένα ατύχημα, ανοίγοντας τους Ασκούς του Αιόλου για την Ελλάδα, την ΕΕ και τον πλανήτη. Το ΔΝΤ φαίνεται αποφασισμένο να αποχωρήσει από τη συμμετοχή του στο πρόγραμμα διάσωσης, η ελληνική οικονομία βυθίζεται ξανά στην ύφεση, τα ελλείμματα μάλιστα επιστρέφουν δριμύτερα, ενώ η κοινωνία είναι πλέον εξουθενωμένη, μετά από τα συνεχή «βασανιστήρια» των τελευταίων πέντε ετών – κάτι που δεν μπορεί να αποκλείσει την εξέγερση της, παρά το ότι δεν φαίνεται κανένα ανάλογο «σημάδι» στον ορίζοντα. Συνεχίζοντας, η βασική διαφορά της Ελλάδας με τις υπόλοιπες χώρες της κρίσης, όπως η Ιρλανδία, η Ισπανία και η Πορτογαλία, καθώς επίσης με όλες όσες έλαβαν στο παρελθόν

δάνεια εκ μέρους του ΔΝΤ, είναι οι εξαγωγές – οι οποίες συνήθως αυξάνονται, είτε λόγω της εξωτερικής υποτίμησης (μείωση της ισοτιμίας του εθνικού νομίσματος), είτε λόγω της εσωτερικής υποτίμησης που εφαρμόζεται, εξισορροπώντας τα άθλια μέτρα. Όπως έχουμε αναλύσει δε, οι μικρές χώρες δεν έχουν την πολυτέλεια των μεγάλων να επιλύουν εσωτερικά τα οικονομικά τους προβλήματα (άρθρο) – οπότε υπάρχει μόνο ο δρόμος των εξαγωγών. Το κλειδί λοιπόν της αποφυγής της παγίδας λιτότητας, στην οποία έχει γκρεμιστεί η Ελλάδα, είναι οι εξαγωγές – όπου η αύξηση τους το τελευταίο χρονικό διάστημα είναι πηλοσυσματική, ουτοπική, αφού στηρίζεται κυρίως στις πωλήσεις πετρελειακών προϊόντων, ενώ η Ελλάδα δεν παράγει πετρέλαιο. Απλούστατα επειδή τα διυλιστήρια, τα οποία εισάγουν πετρέλαιο, έχουν σημαντικά παραγωγικά πλεονάσματα, εξάγουν διάφορα υποπροϊόντα του – με κέρδος μικρότερο του 5%, ωφεληώντας ελάχιστα την ελληνική οικονομία.

Από την άλλη πλευρά, τα έσοδα από τη ναυτιλία, από το μεγαλύτερο εξαγωγικό κλάδο της Ελλάδας δηλαδή, προσφέρουν επίσης ελάχιστα στην οικονομία – αφού οι επιχειρήσεις αυτού του είδους πληρώνουν πολύ μικρούς φόρους, ενώ απασχολούν πολύ λίγους Έλληνες, επιλέγοντας εργαζομένους από τις χώρες φθηνού μισθολογικού κόστους. Όσον αφορά τη βιομηχανία, τα επεξεργασμένα προϊόντα που εξάγονται αποτελούν ένα πολύ μικρό μέρος των συνολικών. Ουσιαστικά λοιπόν, εάν προσμετρήσει κανείς το πραγματικό μέγεθος των εξαγωγών, θα διαπιστώσει πως είναι της τάξης του 12% του ΑΕΠ (περί τα 22 δις €), αν και τοποθετούνται στα 37 δις \$ ή πάνω από 30 δις € επίσημα – πολύ λίγες σε κάθε περίπτωση για μία χώρα όπως η Ελλάδα, συγκρινόμενες με την Ιρλανδία (πίνακας) Αν και η εξέλιξη των εξαγωγών μας λοιπόν εμφανίζεται καλύτερη από αυτήν της Ιρλανδίας (γράφημα, αριστερή στήλη και σκούρα γραμμή η Ελλά-

δα), το ύψος τους είναι ουσιαστικά αμελητέο – τονίζοντας το μέγεθος του προβλήματός μας. Στα πλαίσια αυτά, εάν προσθέσει κανείς πως το έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδας το 2008 ήταν της τάξης του 13% του ΑΕΠ, έχοντας μηδενισθεί σήμερα, θα διαπιστώσει πως η μείωση του δεν στηρίχθηκε στην αύξηση των εξαγωγών, αλλά στον περιορισμό των εισαγωγών. Έτσι, θα κατανοήσει πως η μειωμένη ζήτηση δεν ισορροπήθηκε από την αύξηση των εξαγωγών (όφειλαν να διπλασιαστούν τουλάχιστον) – με αποτέλεσμα να βυθιστεί η χώρα σε μία πρωτοφανή ύφεση για περίοδο ειρήνης, να κλιμακωθεί η ανεργία κοκ.

Η Πορτογαλία

Σε αντίθεση με την Ελλάδα, όπου το εμπορικό της έλλειμμα το 2008 ήταν μεγαλύτερο από τις εξαγωγές της, το αντίστοιχο της Πορτογαλίας (γράφημα, διακεκομμένη γραμμή και δεξιά στήλη η Πορτογαλία) αποτελούσε το ένα τρίτο περίπου των εξαγωγών – γεγονός που σημαίνει ότι, θα έπρεπε να αυξήσει μόλις κατά ένα τρίτο τις εξαγωγές της, για να το ισοσκελίσει, χωρίς να μειώσει τις εισαγωγές (οπότε την εσωτερική ζήτηση, το ΑΕΠ, τα έσοδα του δημοσίου κοκ.). Αυτό έκανε η Πορτογαλία με αποτέλεσμα, παρά τη μικρή αύξηση των εισαγωγών της μετά το 2007, μέσω της οποίας, μεταξύ άλλων, δεν κατέρρευσε η ζήτηση και το ΑΕΠ, να έχει πλέον σχεδόν καλύψει το εμπορικό της πλεόνασμα – οπότε ευρίσκεται σε καλύτερη θέση. Εάν λοιπόν η Ελλάδα είχε ανάλογος εξαγωγές με την Πορτογαλία, το μέγεθος

της οποίας είναι παρόμοιο, δεν θα είχε βιώσει μία καταστροφική ύφεση – οπότε δεν θα ήταν απαραίτητη η λήψη τόσο αυστηρών μέτρων λιτότητας, με μηδενικά αποτελέσματα.

Επίλογος

Όπως συμπεραίνεται από τα παραπάνω, το βασικό πρόβλημα της χώρας μας είναι οι μικρές της εξαγωγές - οι οποίες «απαλύνονται» σε κάποιο βαθμό από τον τουρισμό, αλλά όχι από τη ναυτιλία, η οποία δεν προσφέρει σημαντικά έσοδα στην ελληνική οικονομία. Με δεδομένη όμως την παραγωγική αδυναμία της Ελλάδας, οι τουριστικές επιχειρήσεις καλύπτουν τις περισσότερες ανάγκες τους με εισαγόμενα προϊόντα – οπότε ακόμη και η θετική συμβολή του τουρισμού «ξεθωριάζει». Στα πλαίσια αυτά, το χρηματοδοτικό πακέτο που διαπραγματεύεται η κυβέρνηση με τους δανειστές μας, ακόμη και αν είναι ιδανικό, δεν πρόκειται να βοηθήσει σημαντικά την ελληνική οικονομία – η βιώσιμη διάσωση της οποίας απαιτεί την άμεση επιστροφή της σε πορεία ανάπτυξης, μέσω της αύξησης των εξαγωγών, καθώς επίσης της αναβίωσης του παραγωγικού της ιστού. Επομένως, ακόμη και αν επιτευχθεί η διαγραφή ενός μεγάλου μέρους του χρέους, καθώς επίσης η σωστή χρηματοδότηση της οικονομίας μας, η Ελλάδα θα συνεχίσει να έχει προβλήματα – οπότε η κυβέρνηση θα πρέπει να διευρύνει το πεδίο των διαπραγματεύσεων, συμπληρώνοντας το με αναπτυξιακά μέτρα που θα αφορούν τις εξαγωγές και τη βιομηχανία της χώρας.

Οι Έλληνες που κάθισαν στην ηλεκτρική καρέκλα από το 1974 μέχρι σήμερα Πολλοί ήταν οι «σοφοί» που πέρασαν από την ηλεκτρική καρέκλα του υπουργείου Οικονομικών μετά την μεταπολίτευση. Άλλοι άφησαν χρέη με ονοματεπώνυμο, λίγοι ήλθαν και απήλθαν αλώβητοι, δύο παρέμειναν για μεγάλο χρονικό διάστημα και αρκετοί κράτησαν για λίγο τη θέση τους. Σίγουρα όμως, στον έκτο όροφο του κτιρίου του Συντάγματος «κλείδωσαν» οι πιο κρίσιμες για την χώρα αποφάσεις και έκλεισαν συμφωνίες που στιγμάτισαν ολόκληρες γενιές...

Συνολικά, μέχρι και σήμερα 30 πρόσωπα έχουν αναδειχθεί τσάροι της ελληνικής οικονομίας. Από τον Γιάγκο Πεσμαζόγλου μέχρι τον Γιάννη Βαρουφάκη, είτε έφεραν φιλολαϊκές πολιτικές είτε ήταν τεχνοκράτες, είδαν τις καριέρες τους να γκρεμοσакίζονται, δεν ξαναεκλέχτηκαν βουλευτές, έγιναν από τα πιο μισητά πρόσωπα της Ελλάδας και χαρακτηρίστηκαν πολλοί ως «αφερέγγυοι» και «ανάξιοι».

Ο Γιάγκος Πεσμαζόγλου (26 Ιουλίου 1974 - 9 Οκτωβρίου 1974), εκ των βασικών διαπραγματευτών της σύνδεσης της χώρας μας με την ΕΟΚ, είχε διατελέσει υπουργός Εθνικής Οικονομίας στην πρώτη μεταπολιτευτική κυβέρνηση εθνικής ενότητας του Κωνσταντίνου Καραμανλή το 1974. Η πολιτική του πορεία συνεχίστηκε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με το Κόμμα Δημοκρατικού Σοσιαλισμού. Αποχώρησε το 1984 από το κόμμα και εκλέχτηκε βουλευτής το 1985 ως ανεξάρτητος στο ψηφοδέλτιο της Νέας Δημοκρατίας.



Ο Μανόλης Δρεττάκης (21 Οκτωβρίου 1981 - 28 Ιουνίου 1982) ήταν ο πρώτος υπουργός Οικονομικών του ΠΑΣΟΚ. Παραιτήθηκε οκτώ μόλις μήνες μετά την ανάληψη του χαρτοφυλακίου του. Όταν έκανε απογραφή, ισχυρίστηκε ότι ο προκάτοχός του Μιλιτιάδης Έβερτ (10 Μαΐου 1980 - 21 Οκτωβρίου 1981) άφησε κρυφά χρέη 250 δισ. δραχμών και ήρθε σε σύγκρουση με τη Νέα Δημοκρατία.

Ο κ. Δρεττάκης ετοίμασε ένα φορολογικό νομοσχέδιο στο οποίο συμπεριελήφθησαν οι πρώτες ιδέες για τις αντικειμενικές αξίες στα ακίνητα κ.λπ. Προβλεπό-

Έργα και ημέρες των Τσάρων της Οικονομίας



ταν αφορολόγητο 25 εκατομμυρίων και η φορολόγηση γινόταν κλιμακωτά με αυξανόμενους συντελεστές, ανάλογα με το ύψος της περιουσίας. Το νομοσχέδιο ψηφίσθηκε πανηγυρικά τον Μάιο του 1982, όμως λίγο αργότερα ο Ανδρέας Παπανδρέου τροποποίησε τον νόμο και όρισε ότι δήλωση υπαγωγής στη φορολογία ακίνητης περιουσίας θα κάνει προαιρετικά όποιος εκτιμά ότι η αξία της υπερβαίνει τα όρια του νόμου... Λίγο αργότερα ο κ. Δρεττάκης παραιτήθηκε και από υπουργός και από βουλευτής.



Ο Γεράσιμος Αρσένης (27 Μαρτίου 1984 - 26 Ιουλίου 1985) μπήκε στην κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ το 1982.

Διετέλεσε υπουργός Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, αλλά το 1985 παραιτήθηκε από υπουργός μετά από διαφωνία που είχε

με τον Ανδρέα Παπανδρέου σε θέματα οικονομικής πολιτικής και υπουργός Εθνικής Οικονομίας ανέλαβε ο Κώστας Σημίτης, από όπου και άρχισε την πορεία του προς την πρωθυπουργία.



Ο Δημήτρης Τσοβόλας παρέμεινε επί οκτώ ολόκληρα χρόνια στο υπουργείο Οικονομικών κατά την πρώτη οκταετία της κυβέρνησης του Ανδρέα Παπανδρέου.

Ως υφυπουργός (1981-1984), αναπληρωτής υπουργός (1984-1985) και υπουργός την περίοδο 1985-1989). Έμεινε στην ιστορία όχι μόνο λόγω της περίφημης φράσης του Ανδρέα Παπανδρέου στην προεκλογική συγκέντρωση του Ιουνίου '89 στο Περιστέρι «Τσοβόλα δώσ' τα όλα», αλλά και για τις φιλολαϊκές πολιτικές που εφάρμοσε.

Το όνομά του, ωστόσο, στιγματίστηκε από

την εμπλοκή του στο σκάνδαλο Κοσκωτά, κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1980 και στο ξεκίνημα της δεκαετίας του 1990. Η απόφαση του Ειδικού Δικαστηρίου εκδόθηκε στις 16 Ιανουαρίου 1992. Στον Δημήτρη Τσοβόλα επεβλήθη ποινή φυλάκισης δύομιση ετών και τριετή στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων. Τον Οκτώβριο του 1995 αποχώρησε από την ΚΕ του ΠΑΣΟΚ και στις 20 Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου ίδρυσε το Δημοκρατικό Κοινωνικό Κίνημα (ΔΗΚΚΙ). Από το 2004 έχει εγκαταλείψει την πολιτική.

Από την ηλεκτρική καρέκλα του υπουργείου Οικονομικών είχε περάσει για μικρό διάστημα και ο Αντώνης Σαμαράς (2 Ιουλίου 1989 - 12 Οκτωβρίου 1989). Συγκεκριμένα, τον Ιούλιο του 1989 διορίστηκε υπουργός Οικονομικών στην κυβέρνηση συνεργασίας της Νέας Δημοκρατίας με τον Συνασπισμό υπό τον πρωθυπουργό Τζαννή Τζαννετάκη.

Από τις ιστορικές φυσιογνωμίες της Καραγιώργη Σερβίας είναι και ο Γιάννης Παλαιοκρασσάς (11 Απριλίου 1990 - 7 Αυγούστου 1992),

Έγινε στόχος της «17 Νοέμβρη». Την Τρίτη 14 Ιουλίου του 1992, στις 16:00, τηλεπυροδοτούμενη ρουκέτα εκτοξεύεται κατά του υπουργού Οικονομικών



στο κέντρο της Αθήνας. Νεκρός ο 22 ετών σπουδαστής θάναος Αξαρηλιάν, που περνούσε από τη συμβολή των οδών Καραγεώργη Σερβίας και Βουλής. Ο υπουργός, η σύζυγος, η κόρη και ο οδηγός του βγήκαν σοκαρισμένοι από το αυτοκίνητο που είχε γίνει στόχος.



Το ρεκόρ κατοχής της ηλεκτρικής καρέκλας του υπουργείου Οικονομικών κατέχει ο Γιάννης Παπαντωνίου (25 Σεπτεμβρίου 1996 - 24 Οκτωβρίου 2001), του οποίου η θητεία ξεπέρασε τα πέντε χρόνια. Το όνομά του συνδέθηκε με το σκάνδαλο του Χρηματιστηρίου, το «έγκλημα της Σοφοκλέους» όπως έμεινε στην ιστορία, που οδήγησε 1,5 εκατομμύρια επενδυτές να χάσουν τις περιουσίες τους.



Τον Μάρτιο του 2004 υπουργός Οικονομίας και Οικονομικών, ανέλαβε ο Γιώργος Αλογοσκούφης (10 Μαρτίου 2004 - 19 Σεπτεμβρίου 2007), θέση που διατήρησε μέχρι και τον ανασχηματισμό της 7ης Ιανουαρίου του 2009. Στις εκλογές του Οκτωβρίου του 2009 ο κ. Αλογοσκούφης δεν κατάφερε να επανεκλεγεί και ανακοίνωσε την επιστροφή του στην πανεπιστημιακή δραστηριότητα και την αναστολή κάθε κομματικής του δραστηριότητας. Στην περίοδο 2004-2008, ο Γ. Αλογοσκούφης έδωσε έμφαση στις απο-

κρατικοποιήσεις στρατηγικού χαρακτήρα, κυρίως στο τραπεζικό σύστημα και



τις τηλεπικοινωνίες.

Στα χρόνια του μνημονίου όμως η θέση του υπουργού Οικονομικών έγινε πραγματική ηλεκτρική καρέκλα που έχει φέρει τον Γιώργο Παπακωνσταντίνου αντιμέτωπο με τη δικαιοσύνη, ενώ ήδη έχει «κάψει» την όποια πολιτική του καριέρα. Ο Γιώργος Παπακωνσταντίνου (7 Οκτωβρίου 2009 - 17 Ιουνίου 2011) έχει μείνει στην ιστορία ως ο υπουργός Οικονομικών που υπέγραψε το μνημόνιο και εγκλιώβισε τη χώρα σε μια κρίση χωρίς τέλος.

Επί των ημερών του οι μισθοί στο δημόσιο τομέα μειώθηκαν κατά 15%, οι συντάξεις κατά 10%, ο αριθμός των δημοσίων υπαλλήλων μειώθηκε κατά 10%, οι λειτουργικές και αμυντικές δαπάνες περικοπήθηκαν, ο ΦΠΑ αυξήθηκε κατά 4 μονάδες και οι Ειδικόι Φόροι Κατανάλωσης αυξήθηκαν κατά 30%, προκαλώντας δυσφορία και οργισμένες αντιδράσεις.

Το Σεπτέμβριο του 2012 δημοσιεύματα έκαναν για πρώτη φορά αναφορά στην περίφημη «λίστα Λαγκάρντ». Σχεδόν 23 χρόνια μετά τη δίκη για το σκάνδαλο Κοσκωτά, θα στηθεί και πάλι στη χώρα μας Ειδικό Δικαστήριο για πρώην υπουργό. Με συντριπτική πλειοψηφία το Ανώτατο Δικαστικό Συμβούλιο του Αρείου Πάγου έστειλε τον πρώην υπουργό στο εδώλιο του κατηγορουμένου για τους χειρισμούς του στην υπόθεση της λίστας Λαγκάρντ, από την οποία φέρεται πως «εξαφάνισε» τα ονόματα των συγγενικών του προσώπων με καταθέσεις ύψους 1,2 εκατ. ευρώ.



Μετά τον κυβερνητικό ανασχηματισμό της 17ης Ιουνίου του 2011, ο Ευάγγελος Βενιζέλος (11 Νοεμβρίου 2011 - 21 Μαρτίου 2012) ανέλαβε το υπουργείο Οικονομικών, σε μία πολύ κρίσιμη περίοδο

της ελληνικής κρίσης χρέους. Επί των ημερών του ψηφίστηκε το μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα δημοσιονομικής προσαρμογής και υπήρξε η συμφωνία της Συνόδου Κορυφής της Ευρωπαϊκής Ένωσης της 21ης Ιουλίου της ίδιας χρονιάς για τη μείωση του ελληνικού χρέους (PSI).



Ο Γιάννης Στουρνάρας (5 Ιουλίου 2012 - 9 Ιουνίου 2014) επελέγη στις 26 Ιουνίου 2012 ως νέος υπουργός Οικονομικών στην κυβέρνηση συνεργασίας ΝΔ-ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ, μετά την άρνηση του Βασίλη Ράπανου να αναλάβει το πόστο, επικαλούμενος προβλήματα υγείας. Στα δύο χρόνια υπουργίας του Γιάννη Στουρνάρα, ψηφίστηκαν 43 νόμοι αρμοδιότητας του υπουργείου Οικονομικών, 177 νόμοι αρμοδιότητας άλλων υπουργείων, υπεγράφησαν 124 προεδρικά διατάγματα και 6.449 υπουργικές αποφάσεις, μέσο όρο 9 αποφάσεις την ημέρα.

Διεκπεραιώθηκαν επίσης 9.616 υπηρεσιακοί φάκελοι με μέσο όρο 13 φάκελοι ανά ημέρα. Ο Γιάννης Στουρνάρας εκπροσώπησε την Ελλάδα σε 76 συσκέψεις με τα κλιμάκια της τρόικας, διάρκειας 252 ωρών, σε 46 ταξίδια εντός και εκτός Ελλάδας ως εκπρόσωπος της κυβέρνησης στο Ecofin, ενώ έκανε 204.388 χιλιόμετρα πτήσεων (5 φορές τον γύρο της γης) και παρέστη σε 123 συναντήσεις με αλλοδαπούς αξιωματούχους στο υπουργείο Οικονομικών.

Η μπίλια σήμερα έχει «καθίσει» στον Γιάννη Βαρουφάκη (27 Ιανουαρίου 2015 - σήμερα) μετά την εκλογή του στις 25 Ιανουαρίου με περισσότερους από 135.000 σταυρούς στη Β' Αθηνών, αφού πήρε τη λαϊκή εντολή να επαναδιαπραγματευτεί τους όρους του ελληνικού προγράμματος. Το άστρο του γνωστού οικονομολόγου, που ήρθε στο προσκήνιο τα χρόνια του μνημονίου, έλαμψε από τις πρώτες κιόλας μέρες που ανέλαβε τα καθήκοντά του. Τα αποτελέσματα όμως που θα φέρει θα τα κρίνει η ιστορία...





ΗΛΙΑΣ ΚΑΡΑΒΟΛΙΑΣ

Δ. Αξιολόγησης Επενδύσεων
του Ινστιτούτου Ναυτιλιακών
& Οικονομικών Μελετών

www.Instimarec.org

Η Ελλάδα στα ΑΤΜ



Η πιο μεγάλη ουρά θα είναι αυτή στο ΑΤΜ της Ιστορίας για όσους πάτησαν το ριπ της καταστροφής, για όσους συντονίζουν την ανευθυνότητα με την ουτοπία και παίζουν με τα πατριωτικά αντανάκλαστικά, καπηλεύοντας τη λαϊκή αγανάκτηση για τη μιζέρια και τη λιτότητα των μνημονίων.

Διαβάζω και ακούω πολλούς να αναφέρονται σε κούφια μεγαλεία με φαντασιώσεις του παρελθόντος, εμπλεκοντας την Ελλάδα του '50, του '60, με την Ελλάδα του σήμερα. Ο ιδρώτας γονιών και προγόνων μας επί δραχμής, συγχέεται με την αμείλικτη πραγματικότητα του σημερινού μανιακού χρηματοπιστωτισμού. Δεν είναι η Ελλάδα του 2015 ικανή να γυρίσει στα χωράφια, στα ορυκτά, στη βιομηχανία, στα εργοστάσια. Χρειάζονται ΛΕΦΤΑ για να αρχίσουμε να παράγουμε. Και λεφτά δεν μπορούμε να έχουμε, ακόμα και αν γυρίσουμε στη δραχμή! Δεν θα μπορούμε να κόβουμε όσο νόμισμα θέλουμε εάν πρώτα δεν ξεχρεώσουμε τους ευρωπαίους

και το ΔΝΤ. Δεν θα μας χαριστούν τα χρέη αν βγούμε από το ευρώ! Πόσο δύσκολο είναι να το καταλάβει κάποιος; Πώς είναι δυνατόν να πιστεύουμε ότι αναίμακτα και ανώδυνα θα μας διαγραφεί χρέος;

Ο Αλέξης Τσίπρας μας ζητάει να απορρίψουμε τον εκβιασμό των πιστωτών, τον οποίο δεν είναι δυνατόν να μην τον γνώριζε, να μην τον υπολόγιζε, όταν όλοι το βλέπαμε, το ξέραμε, το νιώθαμε. Γιατί όμως δεν έκανε δημοψήφισμα μόλις εκλέχθηκε, εκμαιεύοντας γρήγορα από τους δανειστές τα εκβιαστικά ζητούμενά τους; Τί δεν περίμενε; Ότι δεν θα κλείσουν την κάνουλα; Γιατί μας διαβεβαίωνε ότι δεν θα συμβεί αυτό; Γιατί μας έλεγε ότι θα πάμε σε έναν έντιμο συμβιβασμό αφού ήξερε ότι οι ανέντιμοι δανειστές τον εκβιάζουν;

Και τώρα, τελευταία στιγμή και αφού κατέθεσε προτάσεις 8 δις (!) ζητάει από τους απειλημένους Έλληνες να πουν το συμβολικό Όχι. Ζητάει να αποσπάσει το αντιστασιακό Όχι, το σημειολογικά

φορτισμένο με εθνικούς αγώνες Όχι της άρνησης, του ηρωισμού. Δεν κατανοεί ότι όλος ο πλανήτης θα το θεωρήσει Όχι στην Ευρώπη και στο ευρώ; Αφού θέλει την ευρωπαϊκή προοπτική της χώρας, γιατί δεν μας ζητάει να πούμε Ναι στο δικό μας τελείωγραφο, έστω των 8 δις που πρότεινε, στις δικές μας προτάσεις, στις δικές μας κόκκινες γραμμές; Αυτό το Ναι θα μεταφραζόταν ως θετικό πρόσημο στην ευρωπαϊκή τροχιά της χώρας, ως σημειολογικό φορτίο προόδου, και θα τον θωράκιζε με την ισχύ του λαού να μην κάνει πίσω από τις προτάσεις μας! Τώρα τι κάνουμε; Κλείσαμε τις τράπεζες, κατεβάσαμε ρολά στην οικονομία στο μέσο της τουριστικής περιόδου και ρίξαμε την χώρα σε μια απίστευτη περιπέτεια που όποιος δεν την κατανοεί, λιπάμαι αλλιώς αυτή θα τον προσπεράσει γρήγορα.

Ρίξαμε μια γροθιά στον καπιταλισμό και νομίζουμε ότι θα τον...αλλάξουμε; Ας το εξηγήσουμε αυτό στον συνταξιούχο που θα πάρει μόνο 240 ευρώ (έναντι) την Πέ-

μψη από τις τράπεζες, στον εργαζόμενο που θα τραβάει 60 ευρώ, στον άνεργο που θα του προσθέσουμε περισσότερη μιζέρια στη φρικτή καθημερινότητά του. Δυστυχώς, η κυβέρνηση προέβη σε μια ανορθολογική πράξη και προκάλεσε σκόπιμη εμπλοκή στους Έλληνες, διχάζοντας το συναίσθημα και την λογική, διχάζοντας την κοινωνία σε "ήρωες" και "δειλοούς", σε "πατριώτες" και "προδότες".

Ουδείς αμφιβάλει ότι εγκλημάτισαν με τα μνημόνια οι γνωστοί άγνωστοι, που λογοδότησαν στον λαό. Αυτή η κυβέρνηση όμως ας αντιληφθεί ότι δεν θα λογοδοτήσει μόνο στην ιστορία, οδηγώντας μας στην ασύντακτη χρεοκοπία.

Και όσοι χρωμένοι και αγανακτισμένοι Έλληνες δεν κατανοούν τί σημαίνει ασύντακτη χρεοκοπία, εύχομαι και ελπίζω να μην το μάθουν, όταν και αν δούν άδεια ράφια από τρόφιμα και φάρμακα....



ΗΛΙΑΣ ΚΑΡΑΒΟΛΙΑΣ

Δ. Αξιολόγησης Επενδύσεων
του Ινστιτούτου Ναυτιλιακών
& Οικονομικών Μελετών

www.lnstimarec.org

Περήφανοι στην άγνοιά τους...

Η στιγμή της αλήθειας, σε κάθε διαπραγμάτευση οφειλέτη -πιστωτή, φθάνει πάντα όταν το πλεονέκτημα των μειονεκτημάτων του πρώτου(υπερχρέωση) γίνεται όπλο στα χέρια του δανειστή. Η ελληνική κυβέρνηση αγνόησε την αρχική της θέση και ταυτόχρονα υποεκτίμησε την ισχύ της αδράνειας και της ύφεσης στη χώρα εντός του 4μηνου(περίοδος-γέφυρα)που ζήτησε απο ΕΕ/ΔΝΤ.

Το τμήμα της περηφάνιας, της αξιοπρεπούς αντίστασης στα παράλογα ζητούμενα των ανάληπτων εταίρων, κάποια στιγμή αυξάνεται γεωμετρικά. Ο λογαριασμός μεγαλώνει δια της αύξησης του χρηματοδοτικού κενού. Αμείλικτοι οι αριθμοί δεν υπολογίζουν συνιστώσες και νεοεπαναστατικές αντιστάσεις, ριζοσπαστικές ρητορείες και επαναστατική γυμναστική. Η κυβέρνηση απωθώντας τα νούμερα, έχασε το παιχνίδι του χρονικού συμβιβασμού επενδύοντας στον πολιτικό ορθολογισμό των αμοιβαίων υποχωρήσεων. Είναι σαφές ότι μας εκβιάζουν συστηματικά σε Βρυξέλλες, Βερολίνο, Φρανκφούρτη. Αλλά δείτε πώς το χειριστήκαμε εμείς, στην Αθήνα. Επενδύσαμε στην μέχρι τέλους διαπραγματευτική ρητορική του "έντιμου συμβιβασμού"

μή ορίζοντας τι εστί έντιμο από την κάθε πλευρά. Αυτοί ζητούν σήμερα 2 με 2,5 δις παραπάνω απ' ό τι ζητούσαν τον Νοέμβριο του 2014. Εμείς αντιπροτείνουμε 1,5 δις. Διαπραγμάτευση-πλειστηριασμός("negotiauction") επί του εισπρακτικού μέρους της συμφωνίας, χωρίς να έχουμε προσδιορίσει το ζητούμενο. Στην αρχή είπαμε οτι δεν θέλουμε τη δόση(7 δις). Μετά οτι την θέλουμε. Στην συνέχεια δεν προτείναμε μέτρα διότι θα στοχεύαμε σε πλεονάσματα μικρά. Και μετά στείλαμε 23 μέτρα με απόκλιση στόχων που ξεπερνούσε το...100%! Τους λέγαμε δηλαδή(email Βαρουφάκη) ότι μπορεί να πετύχουμε με μέτρα 3 δις και μπορεί να φθάσουμε μέχρι και...6,7 δις ! Δηλαδή: εκεί που λέγαμε οτι θα πετύχουμε πλεονάσμα το πολύ 1,5 %, τους υποσχόμασταν ότι μπορούσαμε να ξεπεράσουμε το 3,5%! Απίστευτη προχειρότητα στον υπολογισμό της απόκλισης των μέγιστων απο τις ελάχιστες προσδοκίες...

Και που καταλήξαμε; Στο να προτείνουμε αναδιάρθρωση συντελεστών ΦΠΑ, με έμμεση αποδοχή της κατάργησης των ειδικών συντελεστών στο Αιγαίο, και στην επιβολή έκτακτης εισφοράς σε "μεγάλα εισοδήματα", στα πλαίσια αναδιανομής των βαρών. Πρόκειται για λάθος που

έδωσε έδαφος στους δανειστές να θεωρήσουν ότι έχουμε περιθώρια να ματώσουμε....

Ο πρωθυπουργός μιλάει για λύση, όχι για συμφωνία, εννοώντας ότι πρέπει να αναδιαρθρωθεί το χρέος και προτείνοντας ένα φιλόδοξο πρόγραμμα αναχρηματοδότησης και επιμήκυνσης του. Έχει δίκιο. Προσπαθεί να ζητήσει αναπτυξιακό πρόγραμμα χρηματοδότησης συνδέοντάς το με την αναχρηματοδότηση του χρέους. Αλλά τα νούμερα είναι αμείλικτα. Μέχρι το 2020 (οπότε η κυβέρνηση φιλοδοξεί να ρίξει δραστικά το χρέος με την πρόταση της) χρειαζόμαστε 45 με 50 δις ευρώ τα οποία πολύ απλά δεν τα έχουμε και δεν μπορούμε να τα γεννήσουμε!(αφού τους ζητήσαμε να ρίξουμε τους στόχους για τα πρωτογενή πλεονάσματα). Και τι αναμένουμε; Νέο δάνειο χωρίς μνημόνιο, ή ένε υπουργοί και πρωθυπουργός. Μα είναι δυνατόν; Πώς ζητάς -απο κάποιον που χρωστάς και τους ήες δεν σε πληρώνω(δόσεις ΔΝΤ, ομόλογα ΕΚΤ) γιατί δεν μου δίνεις τα τελευταία που συμφωνήσαμε (7 δις) - να σε ξαναδανείσει χωρίςόρους; Το πρώτο πράγμα που διδάσκεται κάποιος στην Οικονομική θεωρία είναι ότι δεν υπάρχει δωρεάν γεύμα, πουθενά. Ούτε καν στις φιλιανθρωπίες(θα

το πληρώσεις έμμεσα). Εκτός και αν νομίζεις ότι θαφοβηθεί ο πιστωτής γιατί θα βρείς λεφτά απο Πεκίνο, Μόσχα, Ουάσιγκτον !

.Ο Αλέξης Τσίπρας είναι πολύ νέος για να πιστέψει ότι μπορεί να βάλει βόμβα και να ανατινάξει τον καπιταλισμό και τον βάρβαρο μηχανισμό του χρηματοπιστωτικού συστήματος. Εάν εμπνέεται από την αξιοπρεπή υπομονή του λαού που δεν φοβάται, ας βρεί το θάρρος να μιλήσει στους Έλληνες για τα χειρότερα που θα συμβούν σε μια ρήξη. Όσοι ψευδοεπαναστάτες υπερπατριώτες πιστεύουν ότι με δραχμή, αγροτική παραγωγή και επιστροφή στην φύση, η χώρα θα ανακάμψει, οι άνεργοι θα βρούν δουλειά και τα εισοδήματα θα επαρκούν για να ζούμε αυτάρκεις, ας κλείσουν τα στόματα τους. Καλό είναι να μην μιλάνε για όσα δεν ξέρουνε.

Και ο Αλέξης Τσίπρας, με το οικονομικό επιτελείο του, οφείλουν να ξέρουν το αύριο, να προβλέπουν τις συνέπειες των πράξεων τους και να κλείσουν τ' αυτιά τους στον "λαό που δεν φοβάται". Δεν ψηφίστηκαν για να πάρουν στον λαιμό τους όσους νιώθουν περήφανοι στην άγνοια τους...



CHOULIARAS THEODORE

Πρόεδρος του Ινστιτούτου Ναυτιλιακών & Οικονομικών Μελετών (www.Instimarec.org) Πρόεδρος της Upmaritime London Ltd
www.UpmaritimeLondon.co.uk

Σε αρνητικό έδαφος κινούνται οι μετοχές στην αμερικάνικη αγορά, μετά τα αρνητικά στοιχεία για την αμερικάνικη οικονομία και καθώς αυξάνονται οι ανησυχίες για την εξέλιξη των διαπραγματεύσεων της ελληνικής κυβέρνησης με τους πιστωτές.

Οι μετοχές των εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών «πέφτουν» στην απειλή μιας ελληνικής χρεοκοπίας, αλλά μερικοί σχολιαστές υποστηρίζουν ότι ο αντίκτυπος στη ναυτιλιακή βιομηχανία θα είναι άνευ σημασίας. Σε ανάλυση που δημοσιεύτηκε στο maritimes.gr, τα διεθνή χρηματιστήρια σημείωσαν πτώση απότομα στις 29 Ιουνίου, με τις μετοχές εισηγμένων ναυτιλιακών εταιρειών να διαπραγματεύονται στα χαμηλά μονοψήφια στις αρχές των συναλλαγών.

Η πλειοψηφία των ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιρειών, έχουν συσταθεί σε υπεράκτιες βάσεις. Η έκθεση της ναυτιλιακής βιομηχανίας στο ελληνικό τραπεζικό σύστημα είναι σχεδόν μηδενική. Επιπλέον, οι εισηγμένες και μη ναυτιλιακές εταιρείες έχουν ευκολότερη πρόσβαση στη χρηματοδότηση και παραδοσιακά βασίζονταν στις διεθνείς τράπεζες για τις κεφαλαιακές τους ανάγκες, γεγονός που υποδηλώνει ότι η άμεση έκθεση τους προς το Ελληνικό τραπεζικό σύστημα είναι ελάχιστη.

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

Για την παγκόσμια ναυλαγορά, ο Ιούνιος τερματίζει με σταδιακή και ήπια ανάρρωση στη ναυλαγορά των bulkers με το μεγαλύτερο μέγεθος capesize να καθοδηγεί την άνοδο. Ο γενικός δείκτης BDI έχει αρχίσει να παρουσιάζει συνεχόμενη άνοδο προς τις 900 μονάδες και υπάρχουν ελπίδες ότι θα αρχίσει να πλησιάζει ολοένα και περισσότερο το ψυχολογικό όριο των 1,000 μονάδων. Στη ναυλαγορά των tankers, το θετικό συναίσθημα διατηρείται και ισχυροποιείται ολοένα και περισσότερο η εκτίμηση για διατήρηση του ανοδικού κλίματος και στη διάρκεια του δεύτερου εξαμήνου της χρονιάς.

Σε ανάλυσή του ο Ναυτομεσιτικός οίκος Golden Destiny, τονίζει ότι τα επίπεδα ναυλαγοράς στο μέγεθος capesize αρχίζουν να πλησιάζουν τα \$10,000/ημέρα για πρώτη φορά μετά το τέλος του 2014, όταν στα μέσα του Ιουνίου δε μπορού-

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1	
BDI PERFORMANCE IN %	
High 52 weeks	2.337,00
Low 52 weeks	509,00

Οι Διεθνείς Αγορές την εβδομάδα που πέρασε

ΠΙΝΑΚΑΣ 2		
BDI PERFORMANCE IN 10 YEARS		
Minimum	509,00	Feb 18 2015
Maximum	11.763,00	May 20 2008
Average	6.136,00	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3					
BDI WEEK PERFORMANCE					
Date	22/6/2015	23/6/2015	24/6/2015	25/6/2015	26/6/2015
Last	779	790	829	829	823
Change	1.20%	1.41%	4.94%	0.00%	-0.72%

ΠΙΝΑΚΑΣ 4			
BDI TECHNICAL ANALYSIS			
	Short Term	Mid-Term	Long Term
TREND	Bearish	Bearish	Bearish
Resistance	850	945	1000
Spread/Res.	-3,18%	-12,91%	
Spread/Supp.	30%	50%	83%
Support	635	550	450

σαν να ξεπεράσουν τα \$5,000/ημέρα. Κύρια κινητήρια δύναμη είναι η δυναμική εμφάνιση νέων φορτίων σε σιδηρομετάλλευμα που οδηγεί την τωρινή ώθηση, αλλά υπάρχει ακόμα αβεβαιότητα για τη διατήρηση της ανοδικής πορείας. Στο μέγεθος panamax τα επίπεδα ναυλαγοράς έχουν ξεπεράσει τα \$6,000/ημέρα, όταν ένα μήνα πριν διακυμαίνονταν λιγότερο από \$5,000/ημέρα. Στο μέγεθος supramax έχουν ξεπεράσει το όριο \$7,500/ημέρα, ενώ στο μέγεθος handysize διακυμαίνονται λιγότερο από

\$5,500/ημέρα.

Ο γενικός δείκτης BDI έκλεισε χθες στις 829 μονάδες, 56 μονάδες άνω από το κλείσιμο της προηγούμενης βδομάδας και 9% κάτω από το κλείσιμο του Ιουνίου 2014, όταν η μέση τιμή του δείκτη ήταν 912 μονάδες.

Η κατώτατη τιμή που έχει συναντήσει ποτέ ο δείκτης είναι 509 μονάδες στις 18 Φεβρουαρίου 2015 και έσπασε το ιστορικό κατώτατο ρεκόρ -554 μονάδες που είχε σημειωθεί στις 31 Ιουλίου, 1986.

ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ & ΝΕΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

COSTAMARE, Έξι νέα μεγάλα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων πρόκειται να ναυπηγήσει -σύμφωνα με πληροφορίες- η εισηγμένη στο NYSE, Costamare, συμφερόντων Κωστή Κωνσταντακόπουλου και της οικογενείας του στην Νότια Κορέα. Τη ναυπήγηση έχει αναλάβει η εταιρεία Samsung Heavy Industries και το deal

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Γράφημα1



Γράφημα2



κλείδωσε στα 930 εκατ. δολάρια. Σύμφωνα με δημοσίευμα του TradeWinds, τα πλοία αυτά που είναι τα μεγαλύτερα που θα έχουν ναυπηγηθεί (20.500 TEU), έχει συμφωνηθεί να ναυλωθούν όταν παραδοθούν στη Ιαπωνική εταιρεία τακτικών μεταφορών, Mitsui, σε επίπεδο ημερήσιων ναύλων της τάξης των 60 χιλ. δολαρίων για το καθένα.

STAR BULK,
Η εισηγμένη στο Nasdaq εταιρεία διαχείρισης πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου, Star Bulk, ανακοίνωσε την πώληση του πλοίου της τύπου Panamax, Star Christianna (74.577 dwt, που χτίστηκε το 1998). Η εταιρεία δεν αποκάλυψε την τιμή ή τον αγοραστή, αλλά αναφέρθηκε πως το πλοίο παραδόθηκε στον αγοραστή στις 23 Ιουνίου. Την περασμένη εβδομάδα, η Star Bulk πούλησε προς διάλυση το παλιό πλοίο, τύπου capesize Star Mega (170.631 dwt, που χτίστηκε το 1994), και το Star

Christianna αναμένεται επίσης να οδεύσει προς τα διαλυτήρια. Ο στόλος της Star Bulk περιλαμβάνει ακόμα έξι πλοία που χτίστηκαν τη δεκαετία του 1990, τα οποία είναι ένα Capesize, τέσσερα Panamax και ένα μικρότερου μεγέθους. **Poseidon Containers Holdings**
Μία ακόμη ναυτιλιακή εταιρεία ελληνικών συμφερόντων, η Poseidon Containers Holdings, με διευθύνοντα σύμβουλο τον Γιώργο Γιουρούκο, έβαλε πλήρη για το Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης NYSE). Η Poseidon Containers Holdings στοχεύει στην άντληση 100 εκατ. δολ. από την αρχική δημόσια προσφορά μετοχών (IPO). Η εταιρεία, που ιδρύθηκε από τον κ. Γιουρούκο και την Kelso and Maas CAPITAL Investments, έχει έδρα τον Πειραιά και διαθέτει έναν στόλο από 18 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Ειδικότερα, ο στόλος της αποτελείται από πέντε Handymax Containerships, δυο Panamax και 11 Post-Panamax, συνο-

δικής μεταφορικής ικανότητας 89.781 TEU και μέσου όρου ηλικίας τα 11,3 χρόνια, όσο είναι περίπου και ο μέσος όρος ηλικίας του παγκοσμίου στόλου (11,2 έτη), σύμφωνα με τον Drewry Shipping Consultants. Η διοίκηση της εταιρείας εκτιμά ότι τώρα είναι η κατάλληλη στιγμή για να αποκτηθούν σύγχρονα, υψηλών προδιαγραφών, πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, μεταφορικής ικανότητας μεταξύ 1.000 και 11.000

TEUs. Σύμφωνα με άρθρο που δημοσιεύτηκε στην Ναυτεμπορική, η Poseidon αναφέρει ότι μέχρι την 31η Μαΐου λιγότερο από το 4% του παγκόσμιου στόλου εμπορευματοκιβωτίων (περίπου 200 πλοία) ανήκαν στην κατηγορία της χαμηλής κατανάλωσης καυσίμου συμπεριλαμβανομένων τριών που έχει η ίδια στον στόλο της, ενώ επιπλέον άλλα τέσσερα ανήκουν στο στόλο συγγενούς εταιρείας.

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΕΙΣΗΓΜΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

	Symbol	Name	29/6/2015	12/6/2015	Change
1	ANW	Aegean Marine Pet	12,35	13,96	-11,53%
2	AQUUU	Aquisition Corp.	0,00	0,00	0,00%
3	TEU	Box Ships Inc. Co	0,94	1,02	-7,84%
4	CPLP	Capital Product P	7,78	8,55	-9,01%
5	CMRE	Costamare Inc. Co	18,23	19,75	-7,70%
6	DAC	Danaos Corporatio	6,36	6,51	-2,30%
7	DSX	Diana Shipping in	7,03	7,06	-0,42%
8	DCIX	Diana Containersh	1,97	2,5	-21,20%
9	DRYS	DryShips Inc.	0,63	0,67	-5,97%
10	EGLE	Eagle Bulk Shippi	6,97	8,98	-22,38%
11	ESEA	Euroseas Ltd.	0,72	0,71	1,41%
12	EXM	EXM	0	0	0,00%
13	FREE	FreeSeas Inc.	0,05	0,05	0,00%
14	GLOG	GasLog Ltd. Commo	20,25	20,15	0,50%
15	GNK	Genco Shipping &	0	0	0,00%
16	GLBS	Globus Maritime L	1,28	1,38	-7,25%
17	NMAR	NAUTILUS MARINE A	0	0	0,00%
18	NM	Navios Maritime H	3,78	3,63	4,13%
19	NNA	Navios Maritime A	3,58	3,63	-1,38%
20	NMM	Navios Maritime P	10,87	10,8	0,65%
21	NEWL	NewLead Holdings	0	0	0,00%
22	ORIG	Ocean Rig UDW Inc	5,38	6,16	-12,66%
23	OSG	OSG	0	0	0,00%
24	PRGN	Paragon Shipping	0,68	0,69	-1,45%
25	SB	Safe Bulkers, Inc	3,2	3,05	4,92%
26	SHIP	Seenergy Maritime	0,55	0,6	-8,33%
27	SBLK	Star Bulk Carrier	2,98	3,1	-3,87%
28	GASS	StealthGas, Inc.	6,61	6,81	-2,94%
29	TOPS	TOP Ships Inc.	1,06	1,06	0,00%
30	TNP	Tsakos Energy Nav	9,27	9,91	-6,46%

Disclaimer

Οι παραπάνω εκτιμήσεις είναι προϊόν μελέτης του Ινστιτούτου Ναυτιλιακών & Οικονομικών Μελετών (www.Instimarec.org). Είναι δυνατόν, κάτω από διαφορετική εκτίμηση των δεδομένων, που ενδεχόμενα να υπαγορεύεται από διαφορετικές απόψεις και συνθήκες, να προκύψουν διαφορετικά συμπεράσματα. Έτσι ο υπογράφων την παρούσα δεν έχει ευθύνη για τις συνέπειες αποφάσεων ή πράξεων της εταιρείας ή τρίτων, οι οποίες αποφάσεις ή πράξεις έχουν σαν αιτία τους τα παραπάνω συμπεράσματα, αφού αυτά δε μπορούν να χαρακτηριστούν, με απόλυτο τρόπο, μοναδικά.



OLI HANSEN
Head of Commodity
Strategy / Saxo Bank Δαβία

σαν τον κλάδο σε σημαντικά υψηλότερα επίπεδα. Οι τιμές του πετρελαίου παρέμειναν σε ένα σχετικά περιορισμένο εύρος. Ωστόσο, όλα μπορούν να αλληλάξουν σύντομα, καθώς πλησιάζει η διορία της 30ης Ιουνίου για τις διαπραγματεύσεις σχετικά με το πυρηνικό πρόγραμμα του Ιράν.

ΤΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΜΕΤΑΛΛΑ σημείωσαν άνοδο για πρώτη φορά μετά από επτά εβδομάδες. Ο χαλκός και το αλουμίνιο ανέκαμψαν από μια πτώση της τάξης του 15% περίπου των τελευταίων λίγων μηνών. Οι συνθήκες τεχνικής υπερπώλησης, σε συνδυασμό με την αισιοδοξία για την ανάπτυξη και τις προοπτικές της ζήτησης στις ΗΠΑ και την Κίνα (που αποτελούν τους μεγαλύτερους καταναλωτές παγκοσμίως) βοήθησε στην επαναπροσέλιξη των αγοραστών.

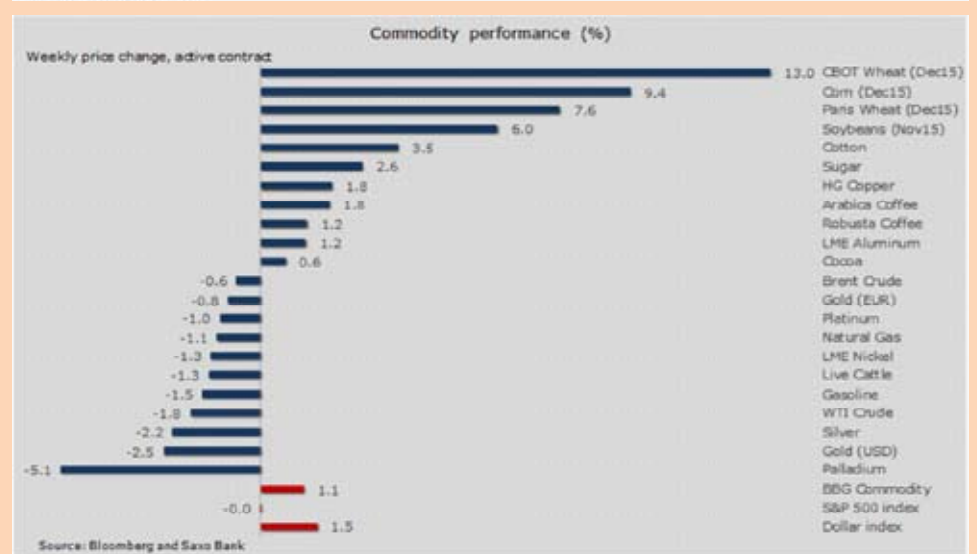
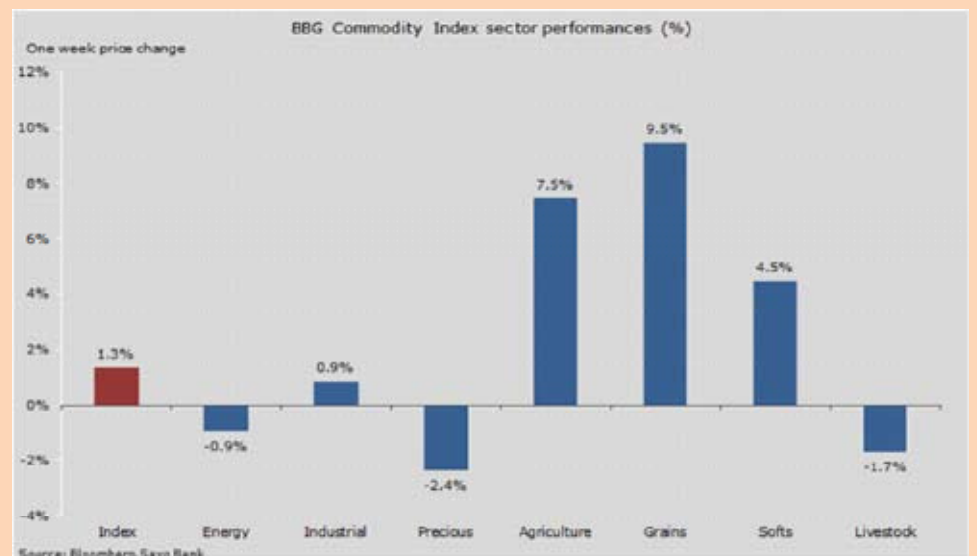
ΤΑ ΠΟΛΥΤΙΜΑ ΜΕΤΑΛΛΑ αντιμετώπισαν δυσκολίες, καθώς παραμένουν εγκλιωσμένα στο χαμηλότερο άκρο του καθιερωμένου εύρους. Η αβεβαιότητα σε σχέση με την Ελλάδα, με τις συνεχείς συναντήσεις να αποτυγχάνουν να καταλήξουν σε βιώσιμη λύση για αυτό το παρατεταμένο φιάσκο, βοήθησαν τον χρυσό να αψηφίσει τις δυνητικά αρνητικές επιπτώσεις της ενίσχυσης του δολαρίου και των βελτιωμένων στοιχείων από τις ΗΠΑ.

ΤΟ ΠΑΛΛΑΔΙΟ σημείωσε χαμηλή διείσδυση, καθώς τα θεμελιώδη οικονομικά μεγέθη έχουν στραφεί εναντίον της παλιάς αγάπης της επενδυτικής κοινότητας. Η πιο πρόσφατη αδυναμία ήταν αποτέλεσμα εκθέσεων που αναφέρουν ότι η παραγωγή της Νοτίου Αφρικής, του δεύτερου μεγαλύτερου παραγωγού στον κόσμο, ενδέχεται να σημειώσει υψηλό 30 ετών. Η χαμηλή ρευστότητα στην αγορά ΣΜΕ, σε συνδυασμό με την επιβράδυνση της ζήτησης από τις αυτοκινητοβιομηχανίες, αύξησε τη νευρικότητα.

Βρέχει κέρδη!

Ο κλάδος των σιτηρών ενισχύθηκε, καθώς οι προοπτικές για τις καλλιέργειες των ΗΠΑ επιδεινώθηκαν μετά από τις ισχυρές βροχοπτώσεις που εγείρουν ανησυχίες για τις προβλέψεις της τρέχουσας σεζόν. Σύμφωνα με το agrimoney.com, οι τρέχουσες συνθήκες θυμίζουν το 1993, όταν «εκτεταμένες καλλιέργειες χάθηκαν, οι προοπτικές της παραγωγής υποχώρησαν σημαντικά και η ποιότητα επιδεινώθηκε». Ο φετινός Ιούνιος πιθανόν να είναι ο πέμπτος πιο υγρός μήνας που έχουν βιώσει οι μεσοδυτικές πολιτείες των ΗΠΑ, ενώ το Ιλινόις ενδέχεται να σημειώσει ρεκόρ βροχόπτωσης.

Εάν οι τρέχουσες συνθήκες βροχόπτωσης επιμείνουν, οι προβλέψεις για τη φετινή σοδειά των ΗΠΑ ενδέχεται να μεταβληθούν θεμελιωδώς και με τρόπο που να στηρίζει τις τιμές. Έως τώρα, το ράλι οφειλόταν κυρίως σε hedge funds τα οποία την 16η Ιουνίου είχαν



ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ Αστάθεια στα βασικά εμπορεύματα, η βροχή ευνοεί το σιτάρι

- Η ασυνήθιστα υψηλή βροχόπτωση στις μεσοδυτικές πολιτείες των ΗΠΑ οδήγησε το σιτάρι σε ράλι
- Το πετρέλαιο παραμένει στα 60 USD/ βαρέλι, αλλά η πιθανή συμφωνία με το Ιράν ίσως το οδηγήσει σε χαμηλότερα επίπεδα
- Τα βιομηχανικά μέταλλα, και ιδιαίτερα ο χαλκός και το αλουμίνιο, δίνουν τέλος στις 7 συνεχόμενες εβδομάδες απωλειών
- Στον χρυσό, οι ανησυχίες για την άνοδο του USD και την ενίσχυση της οικονομίας αντισταθμίζονται από την Ελλάδα
- Το παλλιάδιο υποχωρεί, καθώς η Νότιος Αφρική συνεχίζει τις εξορύξεις, ενώ οι αυτοκινητοβιομηχανίες δείχνουν σημάδια επιβράδυνσης

Τα εμπορεύματα συνεχίζουν να κυμαίνονται στα ίδια περίπου επίπεδα, ενώ την περασμένη εβδομάδα υπήρξε περισσότερη κινητικότητα στον αγροτικό κλάδο από ό,τι στους λοιπούς, καθώς τα ράλι που σημειώθηκαν στο σιτάρι, το καλαμπόκι και τη ζάχαρη ώθη-



Μια σπάνια ακτίδα φωτός στα εμπορεύματα: ο αγροτικός κλάδος ενισχύθηκε λόγω των ισχυρών ράλι που σημειώθηκαν στο σιτάρι, το καλαμπόκι και τη ζάχαρη. Φωτογραφία: iStock

συνολικά στην κατοχή τους περισσότερες από 500.000 καθαρές θέσεις πώλησης σε ΣΜΕ στα τρία βασικά προϊόντα. Η διάσπαση του υφιστάμενου εύρους που φαίνεται παρακάτω, θα μπορούσε να ενεργοποιήσει την προσθήκη επιπλέον θέσεων αγοράς.

Η επιστροφή του φαινομένου El Nino έχει ήδη οδηγήσει την παραγωγή σιταριού της Αυστραλίας σε αναθεώρηση προς τα κάτω, εξαιτίας της ξηρασίας. Αυτή η υποβάθμιση, σε συνδυασμό με την πρόβλεψη για χαμηλότερη παραγωγή σε Ευρώπη και Ινδία, οδήγησαν το Διεθνές Συμβούλιο Σιτηρών να προβλέψει ότι η φετινή παραγωγή ενδέχεται να σημειώσει χαμηλό τριετίας.

Ο ΧΡΥΣΟΣ ΚΑΙ Ο ΑΡΓΥΡΟΣ συνεχίζουν να αντιμετωπίζουν δυσκολίες, καθώς η προοπτική για άνοδο των επιτοκίων τον Σεπτέμβριο στις ΗΠΑ και η ενίσχυση του δολαρίου αντιστάθμισαν την αβεβαιότητα σχετικά με την Ελλάδα, καθώς και την απότομη διόρθωση της κινεζικής αγοράς μετοχών.

Παραδόξως, την περασμένη εβδομάδα οι επενδυτές προχώρησαν στη μεγαλύτερη αύξηση επενδύσεων σε διαπραγματεύσιμα προϊόντα των τελευταίων πέντε μηνών, ενώ οι επενδυτές τακτικής, όπως τα hedge funds, διατηρούν χαμηλό έτους στην έκθεσή τους στο κίτρινο μέταλλο.

Εκτιμούμε ότι ο χρυσός θα συνεχίσει να κυμαίνεται στα ίδια περίπου επίπεδα και τους επόμενους μήνες. Η χαμηλότερη ρευστότητα λόγω των καλοκαιρινών διακοπών ενδέχεται να οδηγήσει σε εξάρσεις αυξημένης μεταβλητότητας. Σε αυτή την περίοδο, ο χρυσός ίσως επιχειρήσει πάλι να υποχωρήσει, αλλά δεδομένου ότι το χαμηλό –κατά τη γνώμη μας– περιορίζεται στα 1.090 USD/ ουγγιά, θεωρούμε ότι τυχόν προσπάθεια διάσπασης του χαμηλού του Νοεμβρίου 2014 στα 1.032 USD/ ουγγιά αποτελεί ευκαιρία

αγοράς. Συνεχίζουμε να πιστεύουμε ότι ο χρυσός θα κλείσει το έτος στα 1.275 USD/ ουγγιά, λίγο υψηλότερα από την τρέχουσα πρόβλεψη της αγοράς.

Το αργό πετρέλαιο παραμένει στα 60 USD/ βαρέλι – αλλά για πόσο ακόμη;

Μετά από τη μεγαλύτερη μαζική πώληση αργού πετρελαίου στην πρόσφατη ιστορία, οι τιμές τόσο του WTI όσο και του Brent παραμένουν εντός εύρους εδώ και δύο μήνες. Ενώσω οι λοιπές χρηματοοικονομικές αγορές ασχολούνται με το μέλλον της Ελλάδας και τις δυνητικές επιπτώσεις στις αγορές, στην αγορά πετρελαίου επικρατεί μια αφύσικη ηρεμία.

Αφού ανέκαμψε από το χαμηλό των 42 USD/ βαρέλι τον Μάρτιο, έκτοτε το αργό πετρέλαιο WTI έχει καθιερώσει ένα στενό εύρος γύρω από τα 60 USD/ βαρέλι. Η μέση τιμή κατά τις προηγούμενες 41 ημέρες διαπραγμάτευσης διαμορφώθηκε στα 59,65 USD/ βαρέλι και αυτή ήταν η τιμή διαπραγμάτευσης όλων των ημερών της τρέχουσας περιόδου, με εξαίρεση 13 ημέρες. Παρόμοιο μοτίβο διαπραγμάτευσης εντός του εύρους έχει παρατηρηθεί και παλιότερα, αλλά μετά

από μεγάλη περίοδο ακραίων κινήσεων στις τιμές, το φαινόμενο προκαλεί έκπληξη.

Όπως φαίνεται από το προηγούμενο διάγραμμα τιμών του αργού πετρελαίου WTI, το ημερήσιο εύρος συμπιέζεται και εάν ξεπεραστεί η τιμή των 61,50 USD/ βαρέλι ή των 57,70 USD / βαρέλι θα υπάρξει διάσπαση. Αν και η προοπτική ανόδου στα 65 USD/ βαρέλι φαίνεται περιορισμένη, δεδομένης της ενδεχόμενης αύξησης της παραγωγής σιτιστικού πετρελαίου των ΗΠΑ σε αυτό το επίπεδο, η προοπτική υποχώρησης φαίνεται εξίσου περιορισμένη.

Εφόσον οι διαπραγματεύσεις σχετικά με το πυρηνικό πρόγραμμα του Ιράν που λήγουν την 30η Ιουνίου έχουν θετική έκβαση, αναμένεται να υπάρξουν σημαντικές εξαγωγές από το συγκεκριμένο σημαντικό μέλος του ΟΠΕΚ. Οι φήμες ότι περίπου 50 εκατ. βαρέλια από πλωτές εγκαταστάσεις αποθήκευσης θα μπορούσαν να απελευθερωθούν στην αγορά ενδέχεται να επηρεάσουν ιδιαίτερα αρνητικά τις τιμές του πετρελαίου. Ωστόσο, το Ιράν χρειάζεται απεγνωσμένα επενδύσεις προκειμένου να μπορέσει να βελτιώσει την παραγωγική του ικανότητα, πράγμα που απαιτεί χρόνο.

Τους επόμενους μήνες, καθώς και το επόμενο έτος, ο ΟΠΕΚ ελπίζει ότι η παραγωγή των ΗΠΑ θα συνεχίσει να μειώνεται και ότι η αυξημένη παγκόσμια ζήτηση θα επιτρέψει τελικώς στην τιμή να σημειώσει άνοδο, καθώς ο κίνδυνος της υπερπροσφοράς θα απομακρύνεται, παρά τη μικρή άνοδο στην αμερικανική παραγωγή που αναφέραμε νωρίτερα.

Επομένως, αναμένεται να συνεχίσουν οι δυσκολίες για το πετρέλαιο, ενώ, με τον κίνδυνο της αυξανόμενης προσφοράς τη στιγμή που η ζήτηση από τα διυλιστήρια μειώνεται προς τα τέλη του τρέχοντος τριμήνου, το περιθώριο ανόδου φαίνεται περιορισμένο, αυξάνοντας τις πιθανότητες η τιμή του πετρελαίου να κινηθεί καθοδικά.

Θεωρούμε ότι το επόμενο τρίμηνο, το αργό πετρέλαιο Brent θα κυμαίνεται κυρίως εντός του εύρους των 55-70 USD/ βαρέλι και το αργό πετρέλαιο WTI εντός του εύρους των 50-65 USD/ βαρέλι, με τον κίνδυνο υποχώρησης να εμφανίζεται προς το τέλος της περιόδου, εκτός εάν υπάρξει συμφωνία με το Ιράν εντός των επόμενων λίγων εβδομάδων. Ένα τόσο στενό πέρασμα δεν επιτρέπει στο πετρέλαιο να κάνει μανούβρες.



Ένα τόσο στενό πέρασμα δεν επιτρέπει στο πετρέλαιο να κάνει μανούβρες. Φωτογραφία: iStock

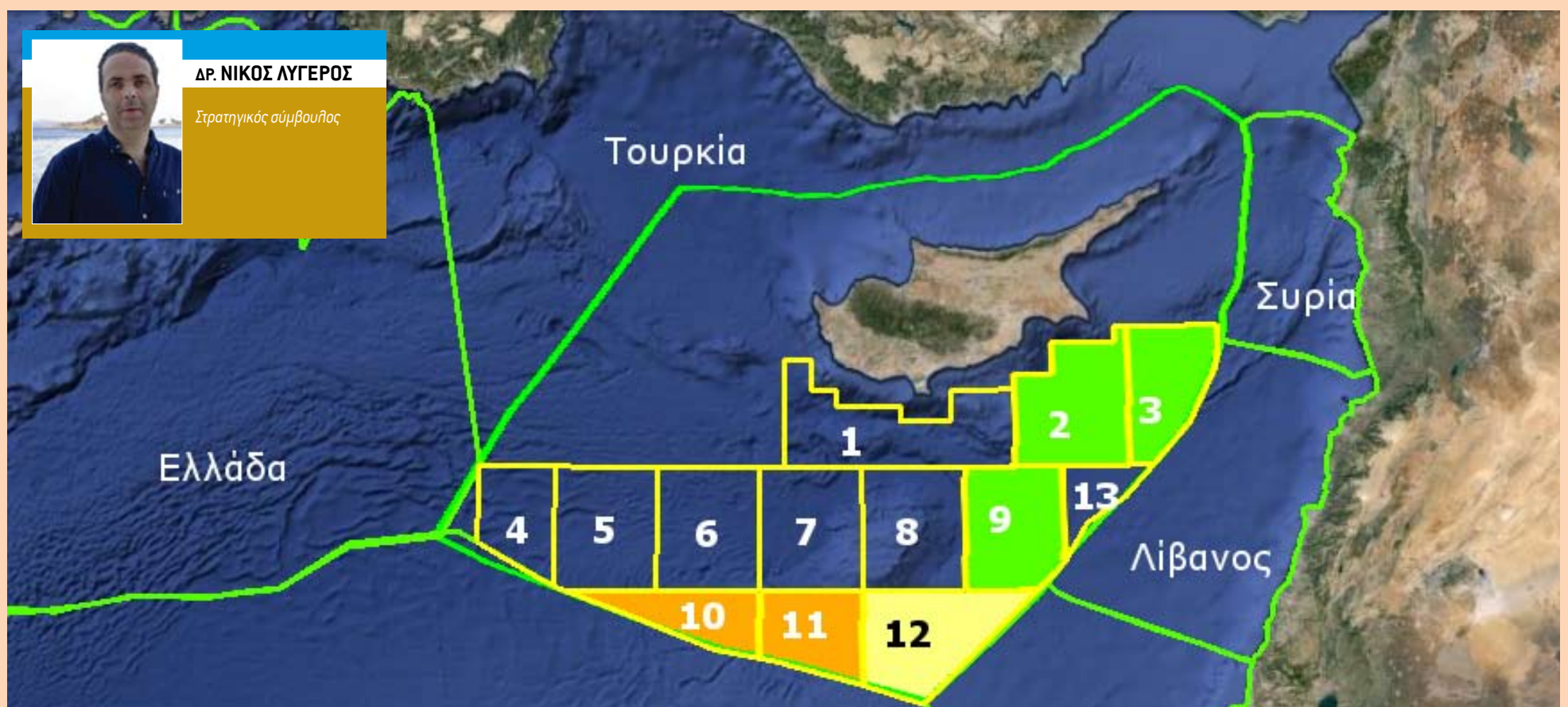
Η αξία του ακριτικού νησιού

Η αξία ακριτικού νησιού προέρχεται από τη στρατηγική του θέση. Μπορεί βέβαια να βρίσκεται στην άκρη αλλιά επίσης και σε πέρασμα. Το ένα έχει σχέση με όριο και το άλλο με πέρασμα. Κι αν το νησί είναι επίσης άγονο, τότε αυτή η αξία κάνει τη διαφορά. Έχει σημασία και η τοποθεσία σε σχέση με περιοχές που θεωρούνται σημαντικές από μόνες τους, όπως είναι η Πελοπόννησος και η Κρήτη, γιατί τότε ο έλεγχος του περάσματος αποκτά ακόμη περισσότερο ενδιαφέρον. Διότι σε αυτήν την περίπτωση δεν είναι μόνο πέρασμα αλλιά στρατηγικά διόδια. Σε αυτήν την περίπτωση έχουμε να κάνουμε με ένα κρίσιμο νησί που λειτουργεί όχι ως άκρη αλλιά ως συνδετικός κρίκος. Και η τοποστρατηγική της Ελλάδας βασίζεται σε αυτές τις ακραίες περιπτώσεις, για να είναι ανθεκτική στις επιθέσεις. Κι αν το εξετάσουμε χρονοστρατηγικά μπορούμε να καταλάβουμε τότε γιατί η τουρκοκρατία δεν τα κατάφερε να καταλάβει τα Αντικύθηρα που κράτησαν οι Ενετοί έως τον ερχομό του Ναπολέοντα. Και δεν είναι τυχαίο που είχε την ίδια μοίρα των Επτανήσων όσον αφορά στους Άγγλους. Όλα αυτά τα γεγονότα εξηγούνται όχι μόνο από το πέρασμα αλλιά και από την κρίσιμότητά του σε σχέση με το ελληνικό δίκτυο της αντίστασης, η οποία βασίστηκε στην ανθεκτικότητά του, για να υποστηρίξει μέσω της ελευθερίας του κατεχόμενες θέσεις.

Έτσι η αξία ακριτικού νησιού δεν είναι μόνο το όριο αλλιά και το κρίσιμο πέρασμα. Αυτό πρέπει να ενσωματωθεί στην Ελλάδα του Μέλλοντος, για να μην προσπαθήσει το παρόν να σβήσει την ουσία για να περάσει μόνο και μόνο την οικονομία.

Η Φλαμανδική Βουλή αναγνωρίζει τη Γενοκτονία των Αρμενίων

Η Φλαμανδική Βουλή αναγνωρίζει τη Γενοκτονία των Αρμενίων και ταυτόχρονα ασκεί κριτική στις προσπάθειες της άρνησής της. Δεν θυμάται απλώς τα θύματα της Γενοκτονίας, αλλιά αποτίνει και φόρο τιμής. Ακολουθώντας την απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενθαρρύνει την Τουρκία με την επέτειο των 100 χρόνων να αξιοποιήσει αυτήν την ευκαιρία. Ζητά από την κυβέρνηση να αναζητήσει κι από την Αρμενία κι από την Τουρκία ένα πλάνο συμφιλίωσης και να εργαστούν ενεργά στην καλύτερευση της σχέσης τους. Με πιο πρακτικό τρόπο να υπάρξουν και πρωτόκολλα σε διπλωματικό επίπεδο, για να εξελιχθεί το όλο θέμα της διαμάχης. Μιλά επίσης για διασυνοριακή συνεργασία και για οικονομική ολοκλήρωση. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, αποφάσισε να παρέμβει και εκτός Βελγίου, αφού διαβιβάζει αυτό το ψήφισμα στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στην Ύπατη Εκπρόσωπο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για θέματα της Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφάλειας, αλλιά επίσης στις κυβερνήσεις και τα κοινοβούλια των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης συν βέβαια της Δημοκρατίας της Αρμενίας και της Τουρκίας. Με αυτόν τον τρόπο, το ψήφισμα τη Φλαμανδικής Βουλής δεν παραμένει απαρατήρητο και εκπληρώνει ολοκληρωτικά την αποστολή του όσον αφορά την αρχή της διαδικασίας των Δικαιωμάτων της Ανθρωπότητας, αφού η Γενοκτονία των Αρμενίων αξιοποιείται όντως ως αιχμή του δόρατος για τον αγώνα των Δίκαιων της Ανθρωπότητας.



Κοίτασμα Αφροδίτη και Κυπριακή Νίκη

Από το 2011, με την αρχή της γεώτρησης στο κοίτασμα Αφροδίτη στο θαλάσσιο οικόπεδο 12 της κυπριακής ΑΟΖ, έχουμε ακούσει όλα τα σενάρια από διάφορους ειδικούς του τομέα με αντικρουόμενες ερμηνείες.

Ακούσαμε ότι δεν υπήρχε, ότι υπήρχε αλλιά δεν υπήρχε επαρκώς, ότι ήταν λιγότερο από το αναμενόμενο, ότι δεν έχει νόημα για εκμετάλλευση, ότι δεν ήταν στρατηγικό απόθεμα, ότι δεν επαρκούσε από μόνο του...

Τελικά τώρα έχει αποδειχθεί ότι είναι εμπορεύσιμο, όπως το λέγαμε από την αρχή χάρη σε ανθρώπους σαν τον Κοναφάγο, τον Κασίνη και τον Φώσκοφο. Άρα

όλα όσα λέγανε διάφοροι για να μειώσουν την επιτυχία της Κύπρου και δεν ήθελαν να το πιστέψει ούτε ο κυπριακός λαός ούτε ο ελληνικός, δεν στέκουν. Ενοχλούσε τους πάντες και ειδικά τους ραγιαδες να υποστηρίζουμε ότι το κοίτασμα Αφροδίτη από μόνο του ανεξαρτήτως από τις ανακαλύψεις των επόμενων κοιτασμάτων, αλλιάζει τα δεδομένα μέσω της ΑΟΖ. Προσπάθησαν να μας πείσουν ότι υπάρχουν προβλήματα και τώρα θα αναγκαστούν να αποδεχθούν ότι υπάρχει λύση κι ότι η δυναμική της ΑΟΖ λειτουργεί καταλυτικά για τις εξελίξεις του κυπριακού.

Έτσι μετά από τόσα χρόνια φημολογίας και προπαγάνδας εναντίον της κυπριακής ΑΟΖ και των υδρογο-

νανθράκων της, βλέπουν όλοι την αλήθεια. Και αυτή είναι απλή.

Δεν υπήρχε κανένα ψέμα, δεν υπήρχε καμία υπερβολή. Το κοίτασμα Αφροδίτη αποτελεί όντως ένα στρατηγικό απόθεμα ως κοίτασμα φυσικού αερίου.

Με την απόδειξη της εμπορευσιμότητας, μετά από 4 χρόνια, θα το βουλώσουν επιτέλους όλοι όσοι πίεζαν τον Ελληνισμό για να περάσουν το μήνυμα ότι δεν υπάρχουν προοπτικές στον τομέα των υδρογονανθράκων για την Κύπρο, όπως το λένε ακόμα για την Ελλάδα. Όμως η αλήθεια νικά και τη λήθη και την αδιαφορία δίχως να σταματά στα εμπόδια των ραγιαδών.

15th

Navigator 2015 - 5 Nov 15 The Shipping Decision Makers Forum

Onassis Cultural Centre
(107-109 Syngrou Avenue, 117 45, Athens)

save
the
date!



NAVIGATOR Forum, one of the most widely - recognized shipping events, has been held annually since the year 2001 and each year attracts more than **400 prominent personalities of the Greek and International Shipping Community**. The **NAVIGATOR Forum** aims at reviewing, examining and discussing critical issues faced by today's maritime community, on the insight of experienced speakers, including widely-known and successful Ship owners, Foreign Ambassadors, and shipping specialists. It is widely covered in the Greek shipping press, supported by a range of important shipping organizations and generously sponsored by a number of prestigious maritime companies involved in various industry sectors.

Foreign Ambassadors Panel



Francois Lafond
Executive Director
of EuropaNova

Maritime Education Panel



Ilias Bissias
Publisher Naftika Chronika
magazine and Lecturer of Maritime
Studies, ALBA University

Technical and Operational Panel: Greening the Maritime Agenda



Helena Athoussaki
Chief Strategist and CEO,
International Maritime
Environmental Management

Under the Auspices of:



Media Supporters:



Mrs. Danae Bezantakou
NAVIGATOR SHIPPING CONSULTANTS LTD.
tel.: +30 210 6232 872, +30 210 6231 846, fax: +30 210 6230 789
email: navigator@navigatorltd.gr, website: conference.navigatorltd.gr



**NAVIGATOR
Conference**
is organised by
**KEFI TOURS &
CONFERENCES LTD**
www.kefitours.gr



TRENDS & UPDATED PRICES FROM THE MAJOR WORLDWIDE PORTS

CHOULIARAS THEODORE

Πρόεδρος του Ινστιτούτου Ναυτιλιακών & Οικονομικών Μελετών (www.Instimarec.org)
Πρόεδρος της Upmaritime London Ltd
(www.UpmaritimeLondon.co.uk)

Crude oil prices edged down in Asia on Friday 12th with another look at U.S. production levels ahead expected to set the near-term tone. The technical situation at the oil market stayed slightly bullish on Thursday 30/6 morning after the price rally in the first half of the week. Crude oil prices fell slightly in Asia this morning as investors looked ahead to a key gauge of U.S. production intentions and the scope for demand as the economy shows clear signs of growth.

Oil futures at ICE and NYMEX started weak on Thursday 30/6 morning. Traders slightly covered their short positions after Wednesday's downward movement. Therefore, oil futures stabilised for the moment. But the DOE's US oil inventory data kept weighing on oil futures and the weak tendency finally predominated at the oil market in the course of the afternoon as the technical bullish signals of the beginning of the week disappeared. There were hardly any important news at the oil market. Besides there were no news concerning negotiations in Greece and in Iran and economic indicators didn't trigger any clear signal. Oil futures breached their Wednesday's lows and WTI finally settled below its 21 day moving average support but trading volume stayed weak. Therefore, no strong technical reaction took place. Market players acted cautious due to the upcoming agreements in Greek and Iranian negotiations. Oil futures finally settled considerably lower due to the strong price drop in the afternoon.

ICE Gasoil contract for July delivery settled at 570.25 USD on Thursday 25/6/15, this is -10.75 USD below Wednesday's settlement. With some 47,400 deals the traded volume (front month) was about on average.



PORT COMMENTARIES (Source Bunker Index)

PORT	COMMENTARY
Bangkok	Product availability generally ok. Weak demand reported. Earliest delivery 2-3 July onwards.
Off Ghana	Public holiday on 1 July - Republic Day.
Vladivostok	Product availability a little tight currently.
Hong Kong	Upcoming public holiday on 1 July - HKSAR Establishment Day.
Colombo	One local supplier reporting shortage of 380 cSt product. Replenishment is expected in a few days. Upcoming public holiday on 1 July - Adhi-Esala Full Moon Poya Day.
Mumbai	Limited MGO availability, according to local sources.
Rio de Janeiro	Latest prices valid from 22:00 hrs Brasilia time/ 01:00 hrs GMT.
Santos`	Latest prices valid from 22:00 hrs Brasilia time/ 01:00 hrs GMT.
Cartagena	Public holiday - St. Peter & Paul's Day Holiday.
Valparaiso	Public holiday - St. Peter & Paul's Day Holiday.
Kiel	Kiel Canal Authority has announced that due to maintenance works, the Big South Lock Chamber will be taken out of service on June 30 from 07:30 hrs until 15:30 hrs.
For ships with LOA exceeding 125m and/or draft over 6.5m, the current waiting times prior to entering the Kiel Canal are:	
Brunsbüttel	- about 1 hour.
Kiel-Holtenau	- about 5 hours.
Source: Sartori & Berger	
Hong Kong	Upcoming public holiday on 1 July - HKSAR Establishment Day.
Bergen	Supplier reporting no product avails currently. Replenishment expected on 1 July.
Tokyo	Earliest delivery 2-3 July.
Limassol	Supplier reporting product availability currently fair.

Worldwide Bunkering Price Report

FRIDAY 26/6/15

Black Sea					
PORT	IFO180cst - High Sulphur	IFO180cst - Low Sulphur	IFO380cst - High Sulphur	IFO380cst - Low Sulphur	MGO
Costantza	\$638.00	\$592.00	\$593.00	-	\$943.00
Far East and South Pacific					
PORT	IFO180cst - High Sulphur	IFO180cst - Low Sulphur	IFO380cst - High Sulphur	IFO380cst - Low Sulphur	MGO
Busan	\$653.00	-	\$626.00	\$708.00	\$947.00
Chittagong	\$668.00	-	-	-	\$1028.00
Colombo OPL	\$665.00	-	\$660.00	-	\$1028.00
Dalian	\$686.00	-	\$632.00	-	\$1081.00
Guangzhou S/Y	-	-	-	-	-
Hong Kong	\$680.00	-	\$626.00	-	\$1077.00
Inchon	\$621.00	-	\$612.00	-	\$922.00
Japan	\$664.00	-	\$640.00	-	\$959.00
Kaohsiung	-	-	-	-	-
Korea	\$645.00	-	\$639.00	-	\$1043.00
Qingdao	-	-	-	-	-
Shanghai	\$680.00	-	\$626.00	-	\$1072.00
Singapore	\$674.00	-	\$630.00	-	\$1070.00
Taiwan	\$613.00	-	\$600.00	-	\$906.00
	-	-	-	-	-



Mediterranean					
PORT	IFO180cst - High Sulphur	IFO180cst - Low Sulphur	IFO380cst - High Sulphur	IFO380cst - Low Sulphur	MGO
Alexandria	-	-	-	-	-
Algeciras	\$636.00	\$721.00	\$602.00	\$697.00	\$945.00
Augusta	-	-	-	-	-
Fos	-	-	-	-	-
Genoa	-	-	-	-	-
Gibraltar	\$625.00	\$716.00	\$598.00	\$692.00	\$933.00
Istanbul	\$643.00	-	\$611.00	-	\$946.00
Kali Limenes	\$670.00	-	\$620.00	-	\$1016.00
Las Palmas	-	-	-	-	-
Limassol	-	-	-	-	-
Malta	\$610.00	\$723.00	\$590.00	\$708.00	\$913.00
Mersin	-	-	-	-	\$1073.00
Naples	\$641.00	-	\$608.00	-	\$945.00
Piraeus	\$629.00	\$731.00	\$597.00	\$703.00	\$915.00
Syros	-	-	-	-	-

Middle East and Africa					
PORT	IFO180cst - High Sulphur	IFO180cst - Low Sulphur	IFO380cst - High Sulphur	IFO380cst - Low Sulphur	MGO
Abidjan	\$676.00	-	\$638.00	-	\$971.00
Cape Town	\$643.00	-	-	-	\$1050.00
Dakar	-	-	\$683.00	-	\$1041.00
Dammam	\$618.00	-	\$608.00	-	\$983.00
Dubai	\$648.00	-	\$624.00	-	\$993.00
Dubai Dry Docks	-	-	-	-	-
Durban	\$612.00	-	-	-	\$1042.00
Fujairah	\$643.00	-	\$609.00	-	\$988.00
Jeddah	\$728.00	-	\$693.00	-	\$1073.00
Suez	\$723.00	-	\$688.00	-	\$1073.00

North America					
PORT	IFO180cst - High Sulphur	IFO180cst - Low Sulphur	IFO380cst - High Sulphur	IFO380cst - Low Sulphur	MGO
Charleston	-	-	\$629.00	-	-
Houston	\$652.00	-	\$585.00	\$691.00	\$986.00
Jacksonville	-	-	-	-	-
Los Angeles	\$668.00	-	\$637.00	\$763.00	\$968.00
New Orleans	\$687.00	\$786.00	\$635.00	\$738.00	\$969.00
New York	\$647.00	-	\$607.00	\$691.00	\$1033.00
Norfolk	\$692.00	-	\$638.00	\$743.00	\$1138.00
Philadelphia	\$676.00	-	\$631.00	\$696.00	\$1094.00
Portland	\$709.00	-	\$674.00	-	\$1055.00
San Francisco	\$655.00	-	\$614.00	-	\$1027.00
Savannah	-	-	\$615.00	\$693.00	-
Seattle	\$638.00	-	\$595.00	-	\$1070.00
Vancouver	\$649.00	-	\$602.00	\$861.00	\$1098.00

Northern Europe					
PORT	IFO180cst - High Sulphur	IFO180cst - Low Sulphur	IFO380cst - High Sulphur	IFO380cst - Low Sulphur	MGO
Amsterdam	\$614.00	\$690.00	\$584.00	\$661.00	\$882.00
Antwerp	\$601.00	\$678.00	\$581.00	\$658.00	\$869.00
Bremen	\$643.00	\$713.00	\$608.00	\$683.00	\$938.00
Falmouth	\$673.00	\$723.00	\$624.00	\$688.00	\$949.00
Gt. Belt	-	-	-	-	-
Hamburg	\$610.00	\$685.00	\$560.00	\$658.00	\$912.00
Klaipeda	-	-	-	-	-
Muuga	\$593.00	\$673.00	\$583.00	\$663.00	\$943.00
Rotterdam	\$601.00	\$678.00	\$581.00	\$658.00	\$869.00
Skaw	\$640.00	\$694.00	\$606.00	\$667.00	\$936.00
Ventspils	\$593.00	\$673.00	\$583.00	\$663.00	\$943.00

South America					
PORT	IFO180cst - High Sulphur	IFO180cst - Low Sulphur	IFO380cst - High Sulphur	IFO380cst - Low Sulphur	MGO
Bahia Blanca	-	\$638.00	-	\$618.00	\$1060.00
Montevideo	\$773.00	\$714.00	\$723.00	\$663.00	\$1188.00
Panama	\$675.00	\$788.00	\$618.00	\$774.00	\$1050.00
Paranagua	\$645.00	-	\$626.00	-	\$993.00
Recife	\$688.00	-	\$667.00	-	\$1008.00
Rio de Janeiro	\$643.00	-	\$620.00	-	\$973.00
Rio Grande	\$681.00	-	\$626.00	-	\$1003.00
Salvador	\$676.00	-	\$654.00	-	\$1008.00
Santos	\$643.00	-	\$621.00	\$629.00	\$983.00
Suape	-	-	-	-	-
Tubarao	\$661.00	-	\$638.00	-	\$988.00
Vitoria	\$661.00	-	\$638.00	-	\$988.00

© 2015 FT Maritime Services Ltd. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or by any information storage and retrieval system, without the prior written permission of FT Maritime Services Ltd. FT Maritime Services Ltd. accepts no responsibility for their accuracy or for any use to which they are put. Special terms and conditions apply for some ports. For a firm offer on any of your worldwide enquiries please contact us.



DISCOVERY MARINE Ltd.
FIRE & SAFETY

A Global Provider of Fire Safety Solutions

- FIRE FIGHTING SYSTEMS
- LIFE SAVING
- ANNUAL INSPECTIONS
- WORLDWIDE SERVICE



Representatives of



89 Ymittou & Almiridos Str., 185 40 Piraeus, Hellas
Phone: +30 210 724 2700, Fax: +30 210 724 3800,
e-mail : info@discovery-marine.com
www.discovery-marine.com



ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ / ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Επιμέλεια Σύνταξης: Γιώργος Λογοθέτης / CFO - Finance & Research

GEORGE LOGOTHETIS
CFO - Finance & Research

Την προηγούμενη εβδομάδα είχαμε εκφράσει την ελπίδα ότι θα επικρατούσε η λογική και θα είχε επέλθει η συμφωνία διαφορετικά είχαμε γράψει το ακόλουθο «Ελπίζουμε λοιπόν ότι μέχρι και την τελευταία στιγμή θα κυλήσουν όλα ομαλά, καθώς σε αντίθετη περίπτωση το κυριότερο πρόβλημα είναι ότι από Δευτέρα η ΕΚΤ δεν θα μπορεί να στηρίξει το τραπεζικό μας σύστημα με χρηματοδότηση από τον ELA με τις γνωστές αρνητικές συνέπειες στο τραπεζικό σύστημα και την ευρύτερη οικονομία». Δυστυχώς δεν επικράτησε η λογική, έχοντας σαν αποτέλεσμα την υποχρεωτική αργία των Τραπεζών και την επιβολή των Capital Controls (Κεφαλαιακοί Έλεγχοι).

Μένοντας στο θέμα των Κεφαλαιακών Ελέγχων, οφείλουμε να επισημάνουμε πως το καθεστώς αυτό θα μας συνοδεύει για αρκετό διάστημα και δεν είναι ένα μέτρο με ημερομηνία λήξης εντός λίγων ημερών. Να υπενθυμίσουμε ότι στην Κύπρο οι Κεφαλαιακοί Έλεγχοι σταμάτησαν φέτος τον Απρίλιο, δηλαδή 2 χρόνια μετά την ημερομηνία επιβολής. Στην περίπτωση της Ελλάδας, η άρση των Ελέγχων θα μπορέσει να αρχίσει να συζητείται μόνο όταν υπάρξει ομαλοποίηση και σταθερότητα της οικονομίας για «αρκετό» διάστημα, ώστε να έχει κτιστεί «αρκετή εμπιστοσύνη» και οι καταθέτες με την άρση των Ελέγχων να μην προβούν για άλλη μία φορά στους γκισέδες με αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός ακόμη Bank Run με χειρότερα αποτελέσματα. Άρα, λογικά, ακόμη και με την επίτευξη μίας συμφωνίας θα απαιτηθεί «κάποιο» χρονικό διάστημα ώστε να αποκατασταθεί η εμπιστοσύνη

και να αρχίσει η διαδικασία άρσης των Ελέγχων, αυξάνοντας σταδιακά το ημερήσιο όριο των αναλήψεων και την απελευθέρωση των τραπεζικών συναλλαγών.

Σύμφωνα με την έκδοση του Ιουνίου της τριμηνιαίας έρευνας της EY Eurozone Forecast (EEF) η οικονομία της Ευρωζώνης παρουσιάζει ισχυρότερη επίδοση από τις ΗΠΑ και το Ηνωμένο Βασίλειο εκτιμώντας ότι η ανάκαμψη θα αποκτήσει ευρύτερη βάση, προβλέποντας ανάπτυξη 1,6% το 2015 και στη συνέχεια 1,9% για το 2016. Οι επιχειρήσεις προετοιμάζονται για επενδύσεις, καθώς οι έρευνες για την επιχειρηματική εμπιστοσύνη και τα στοιχεία των δανείων καταγράφουν θετική εικόνα. Η έρευνα εκτιμά ότι οι συνολικές επενδύσεις θα αυξηθούν κατά 1,1% το 2015 έως και 3% το 2016 και 2017. Κατά το δεύτερο ήμισυ του 2015, τα νοικοκυριά θα αρχίσουν να αισθάνονται την πίεση των λογαριασμών ενέργειας, οι οποίοι αναμένονται να αυξηθούν κατά 5% το 2016, με βάση τις τιμές του πετρελαίου παγκοσμίως, επηρεάζοντας αρνητικά τις καταναλωτικές δαπάνες. Ωστόσο, καθώς οι προοπτικές της αγοράς εργασίας είναι πιο θετικές, η έκθεση εκτιμά ότι οι καταναλωτικές δαπάνες θα αυξηθούν κατά 1,7% φέτος και κατά 1,6% το 2015, έναντι μόλις 1% το 2014. Αναφορικά με τις εξαγωγές, η έκθεση σημειώνει ότι οι εξαγωγές θα συνεχίσουν να ωφελοούνται από την ανάκαμψη άλλων προηγμένων οικονομιών σε συνδυασμό με την αποδυνάμωση του Ευρώ κατά 7%, έναντι των αρχών του 2015, ενισχύοντας έτσι την ανταγωνιστικότητα της Ευρωζώνης και την αύξηση των εξαγωγών στο 3,7% φέτος.

Στην ΚΙΝΑ, η Κεντρική Τράπεζα μείωσε κατά 25 μονάδες βάσης το βασικό επιτόκιο κορηγήσεων και καταθέσεων στο 5,1% και 2,25% αντίστοιχα. Ουσιαστικά είναι η τρίτη μείωση επιτοκίων από το Νοέμβριο του 2014 που

εντάσσεται στο πλαίσιο των πρωτοβουλιών του Πεκίνου ώστε να μειωθεί το κόστος του δανεισμού των επιχειρήσεων και να τονωθεί η οικονομία. Υπάρχουν εκτιμήσεις ότι η Κεντρική Τράπεζα θα προχωρήσει σε νέες μειώσεις επιτοκίων και του ποσοστού των υποχρεωτικών δεσμεύσεων των εμπορικών τραπεζών τους επόμενους μήνες, ώστε να αποτραπεί η πιθανότητα της απότομης επιβράδυνσης. Το ΑΕΠ της Κίνας αυξήθηκε κατά 7% το 1ο τρίμηνο του 2015 και η κυβέρνηση επιδιώκει να «πιάσει» κοντά στο 7% ρυθμό ανάπτυξης, όμως τα χειρότερα του αναμενόμενου στοιχείου για τον πληθωρισμό και το εμπορικό ισοζύγιο καθιστούν το στόχο αυτό δύσκολο.

Την Παρασκευή 26 Ιουνίου, 2015, ο BDI έκλεισε στις 823 μονάδες ενώ οι επιμέρους δείκτες και ο μέσος όρος των ημερησίων εσόδων κυμάνθηκαν ως εξής: BCI στις 1393 μονάδες με \$ 10,270 την ημέρα, BPI στις 833 μονάδες στα \$ 6,664 την ημέρα, BSI στις 723 μονάδες στα \$ 7,555 την ημέρα και BHSI στις 362 μονάδες, στα \$ 5,361 την ημέρα.

Θετικά μάς εξέπληξε η πορεία του δείκτη την προηγούμενη εβδομάδα καθώς κατάφερε όχι μόνο να σπάσει τις 800 μονάδες, αλλά και να κρατηθεί πάνω από αυτές, δημιουργώντας προσδοκίες σε μερικούς ότι θα συνεχίσει έτσι μέχρι τις 1,000 μονάδες. Εκτιμούμε ότι είναι πρώιμο να προεξοφληθεί η συνεχόμενη ανοδική πορεία του δείκτη έως τα επίπεδα των 1,000 μονάδων καθώς όπως αναφέραμε την προηγούμενη εβδομάδα οι ναυλωτές βλέποντας την αγορά να ανεβαίνει, αρχίσανε να «ρίχνουν» λιγότερα φορτία στην αγορά δημιουργώντας έτσι «τεχνητή» συγκράτηση των ναυλίων. Παράλληλα, αν λάβουμε υπόψη και το φαινόμενο της εποχικότητας λογικά ο δείκτης θα αρχίσει σιγά σιγά να δέχεται πτωτικές πιέσεις.

Τους πρώτους 5 μήνες του έτους ο ημερήσιος

μέσος όρος εσόδων για όλα τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου έκλεισε στα \$ 6,364, κυρίως λόγω της μείωσης των εισαγωγών από την Κίνα αλλά και φυσικά την υπέρ-προσφορά τονάζ. Το 1ο εξάμηνο του 2015, ο εξαμηνιαίος μέσος όρος των ημερησίων εσόδων, έφτασε στο χαμηλότερο επίπεδο από το 2ο εξάμηνο του 1999, έχοντας δημιουργήσει τρομερές πιέσεις στους πλοιοκτήτες αυξάνοντας έτσι τον αριθμό των πλοίων που είναι υπό καθεστώς laid up αλλά και οδηγώντας τους, όπως έχουμε προαναφέρει να αναζητούν λύσεις όπως τη συμμετοχή τους σε Pools τα οποία προσφέρουν πιο ορθολογική διαχείριση των εξόδων και οικονομίες κλίμακος ενώ ταυτόχρονα μειώνουν το ρίσκο.

Μία άλλη πραγματικότητα που αποδεικνύει την αρνητική εικόνα της αγοράς είναι και η μεγάλη πτώση των τιμών των μεταχειρισμένων πλοίων συγκριτικά με τις αρχές του 2014. Συγκεκριμένα, οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου φέτος τον Μάιο έχουν παρουσιάσει πτώση 40% σε ετήσια βάση και ουσιαστικά βρίσκονται σε χαμηλό τουλάχιστον 12ετίας.

Αξίζει να αναφέρουμε πως τον Μάιο η τιμή ενός Cape 5ετίας ήταν στα \$ 32 εκ., 36% μειωμένη σε ετήσια βάση και η πρώτη φορά που βρίσκεται σε αυτά τα επίπεδα τα τελευταία 11 χρόνια. Αντίστοιχα, η τιμή ενός Panamax 5ετίας τον Απρίλιο ήταν στα \$ 16,5 τον Απρίλιο την χαμηλότερη τιμή των τελευταίων 13 χρόνων. Στον τομέα των παραγγελιών η μείωση είναι δραματική, καθώς την περίοδο Ιανουαρίου – Μαΐου η δραστηριότητα έχει μειωθεί κατά 97% σε ετήσια βάση, με μόνο 35 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου να έχουν παραγγελθεί, γεγονός βέβαια το οποίο είναι θετικό για την αγορά καθώς επιδρά θετικά στο μελλοντικό ισοζύγιο προσφοράς και ζήτησης.

Στον «αντίποδα» στον τομέα των διαλύσεων, την ίδια περίοδο του Ιανουαρίου – Μαΐου ο συνολικός όγκος έφτασε τους 17,3 εκ. DWT, ξεπερνώντας τον συνολικό αριθμό των διαλύσεων για όλο το 2014 κατά 7%. Ο όγκος των διαλύσεων των Capes την περίοδο των πρώτων 5 μηνών του 2015 έκλεισε στους 10,3 εκ. DWT, διπλάσιο από τον συνολικό όγκο των διαλύσεων για όλο το 2014. Ο αυξημένος όγκος των διαλύσεων θα μειώσει σημαντικά την αύξηση του στόλου των πλοίων, η οποία μέχρι στιγμής εκτιμάται στο 2,4% για φέτος, τη χαμηλότερη αύξηση της 10ετίας, αλλά από την άλλη πρέπει να λάβουμε υπόψη ότι η αύξηση του εμπορίου για φέτος θα κινηθεί στο 1,6%.





ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ / ΕΙΔΗΣΕΙΣ/ΣΧΟΛΙΑ/ΠΙΝΑΚΕΣ

Αθήναι 167 | Πειραιάς | 185 35 Τηλ.: 210 41 47 000 e-mail:snp@gmoundreas.gr | www.gmoundreas.gr



GEORGE MOUNDREAS & COMPANY S.A.

ΑΚΟΛΟΥΘΕΙ Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΠΟΥ ΠΕΡΑΣΕ.

Στα πλοία ξηρού φορτίου έγιναν οι ακόλουθες πράξεις:

Στα Kamsarmax/Panamax, το 'QI SHAN' 79.791 DWT (2011 – Fujian Crown Ocean) και το 'SHOU SHAN' 79.775 DWT (2010 – Fujian Crown Ocean) αγοράστηκαν en bloc από την Dynacom στα \$ 22,5 εκ. και το 'CINZIA D'AMATO' 75.213 DWT (2008 – Hudong Zhonghuai) πουλήθηκε σε Έλληνες στα \$ 11,5 εκ. περίπου.

Στα Supramax, το 'REA' 53.025 DWT (2003 – Iwagi Zosen) αγοράστηκε από Έλληνες στα \$ 8,7 εκ. περίπου.

Στον τομέα των tankers έγιναν οι ακόλουθες πράξεις:

Στα Suezmax, το 'ZALLAQ' 153.020 DWT (2011 – Hyundai H.I.) πουλήθηκε πάνω από τα \$ 23 εκ.

Στα MR's, το 'ELUX LUCIS' 45.789 DWT (2003 – Minami Nippon) αγοράστηκε στα \$ 15,5 εκ. περίπου και το IMO II 'MAMBISA' 44.549 DWT (1997 – Stocz. Szczecin) αγοράστηκε στα \$ 6,7 εκ.

BULK CARRIERS

Vessels Name	Dwt YoB Yard	Main Engine	Gear	S/S D/D	Buyer	Seller- Remarks	Price US\$ mil.
QI SHAN	79,791 2011 Fujian Crown Ocean	Wartsila	-	03/2016 03/2016	Dynacom	Chinese	en bloc 22,5
SHOU SHAN	79,775 2010 Fujian Crown Ocean	Wartsila	-	06/2015 06/2015			
CINZIA D'AMATO	75,213 2008 Hudong Zhonghuai	MAN-B&W	-	06/2018 -	Greek	Italian	region 11,5
REA	53,025 2003 Iwagi Zosen	MAN-B&W	4x30,5	- -	Greek	-	about 8,7

TANKERS

Vessels Name	Dwt YoB Yard	Main Engine	Tanks	S/S D/D	Buyer	Seller-Remarks	Price US\$ mil.
ZALLAQ	153,020 2011 Hyundai HI	B&W	12	- -	-	A.M.P.T.C	excess 23
ELUX LUCIS	45,789 2003 Minami Nippon	B&W	12	- -	Indonesian	Product Shipping & Trading	region 15,5
HAMBISA	44,549 1997 Stocz. Szczecin	Sulzer	20	11/2017 11/2015	Turkish	German IMO II	6,7
REVEL	35,187 2004 Guangzhou	B&W	12	- -	-	Chemikalien Seetrans	low 14

Στα MR's, το 'ELUX LUCIS' 45.789 DWT (2003 – Minami Nippon) αγοράστηκε στα \$ 15,5 εκ. περίπου και το IMO II 'MAMBISA' 44.549 DWT (1997 – Stocz. Szczecin) αγοράστηκε στα \$ 6,7 εκ. και το Handy 'REVEL' 35.187 DWT (2004 – Guangzhou) πουλήθηκε στα χαμηλά \$ 14 εκ.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ιδιαίτερα υποτονική ήταν η προηγούμενη εβδομάδα, καθώς η ζήτηση ουσιαστικά ήταν ανύπαρκτη έχοντας σαν αποτέλεσμα οι τιμές να διορθώσουν πτωτικά σε όλες τις αγορές κατά \$ 10 LDT και σε συνδυασμό με τις πτωτικές τάσεις στις τιμές του εγχώριου παραγόμενου σιδήρου φέρνουν πάλι στο προσκήνιο τη διαδικασία των επαναδιαπραγματεύσεων και ενδεχομένως σε λίγο διάστημα να αρχίσουν να ακούγονται και περιπτώσεις ακυρώσεων.

Στην ΙΝΔΙΑ, παρά το γεγονός ότι η ρουπία είναι σε σχετικά καλά επίπεδα, στις 63 προς το δολάριο, η αγοραστική διάθεση ήταν ουσιαστικά ανύπαρκτη όχι μόνο λόγω των μουςώνων

αλλά και λόγω των φθηνών εισαγωγών σιδήρου που άρχισαν πάλι να εισρέουν από την Κίνα, παρά το γεγονός ότι τα διαλυτήρια της σε ποσοστό άνω του 60% της χωρητικότητας των είναι άδεια.

Το ΜΠΑΓΚΛΑΝΤΕΣ, απέχει σχεδόν ολοκληρωτικά από την αγορά, λόγω μουςώνων και Ramadan αλλά και γιατί τα διαλυτήρια είναι γεμάτα με αποθέματα από το προηγούμενο διάστημα. Όπως όλα δείχνουν, τουλάχιστον για ένα μήνα το Μπαγκλαντές δεν θα υπάρχει στην αγορά.

Στο ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ελάχιστο είναι το ενδιαφέρον για αγορές καθώς δεν έχει ακόμη ξεκαθαρίσει αν ο νέος προϋπολογισμός που ψηφίστηκε θα επιφέρει αυξήσεις στον τομέα των διαλύσεων, αλλά και γιατί τα αποθέματα πλοίων είναι σε αρκετά ικανοποιητικά επίπεδα. Όπως και στο Μπαγκλαντές έτσι και εδώ μέχρι τη λήξη του Ramadan δεν αναμένεται να υπάρξει αγοραστικό ενδιαφέρον.

Η ΚΙΝΑ, συνεχίζει να απασχολείται με τις κρα-

τικές επιδοτούμενες εταιρείες και τελικά ισχύει ότι το πρόγραμμα θα συνεχιστεί μέχρι και το 2017.

Ο συνολικός αριθμός των διαλύσεων την τελευταία εβδομάδα ήταν 799,973 DWT, περίπου εκ των οποίων το 86% (694,709 DWT) ήταν





ΑΠΟΤΙΜΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

CHOUILIARAS THEODORE

Πρόεδρος του Ινστιτούτου Ναυτιλιακών & Οικονομικών Μελετών (www.Instimarec.org)
Πρόεδρος της Upmaritime London Ltd
(www.UpmaritimeLondon.co.uk)

Οι αποτιμήσεις των πλοίων υποχώρησαν και πάλι τόσο στα second hands όσο και στα New Buildings παρόλο που το αγοραστικό ενδιαφέρον παραμένει αμείωτο και η διάθεση για την «ανταλλαγή» πλοίων μεταξύ πλοιοκτητών με διαφορετικά επιχειρηματικά ενδιαφέροντα, συντηρεί τον αριθμό αγοραπωλησιών στα μεσιτικά γραφεία. Με προσεκτικά βήματα κινούνται οι Έλληνες εφοπλιστές φέτος στην αγορά των second hand πλοίων, αναζητώντας ευκαιρίες σε όλες τις κατηγορίες καραβιών.

Με τις τιμές των πλοίων, ιδιαίτερα των φορτηγών- χύδην (bulk carriers) από «δεύτερο χέρι» να έχουν πάρει την «κατηφόρα» οι Έλληνες εφοπλιστές συνεχίζουν σε μια εξαιρετικά ρευστή αγορά να αναζητούν ευκαιρίες για επενδύσεις.

Παρά την κρίση που πλήττει τη ναυτιλιακή βιομηχανία, οι ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες, συνεχίζουν το ναυπηγικό τους πρόγραμμα με μεγαλύτερη ένταση σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές τους.

Οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων φθάνουν τα 377 πλοία (άνω των 1.000 gt) συνολικής χωρητικότητας 37,38 εκ.τόνων. Από αυτά, τα 157 είναι δεξαμενόπλοια που αντιπροσωπεύουν το 18,06% της παγκόσμιας ναυπηγούμενης χωρητικότητας σε dwt και συμπεριλαμβάνουν 68 δεξαμενόπλοια LNG/LPG που αντιστοιχούν στο 19,18% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) και 57 δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου που αντιστοιχούν στο 22% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt). Τα 172 είναι φορτηγά πλοία που αντιστοιχούν σε 12,44% της συνολικής ναυπηγούμενης χωρητικότητας στην κάθε κατηγορία αντιστοίχως, 46 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν σε 12,11% της ναυπηγούμενης χωρητικότητας (dwt) και δύο ακόμη πλοία άλλου τύπου.

Οι παραγγελίες της ελληνικής πλοιοκτησίας υποδηλώνουν μία τάση διαφοροποίησης προς πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, πλοία μεταφοράς υγροποιημένων αερίων (LNG/LPG), καθώς και δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου.

Μείωση 2,2% παρουσίασε η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου, από πλοία 100 ΚΟΧ και άνω σε ετήσια βάση τον Απρίλιο του 2015, έναντι μείωσης 2,4% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους

ΑΠΟΤΙΜΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΜΕΘΟΔΟ								
TYPE	CATEG	DWT	UPM	LTAV	LAST DONE	WEIGHT AVER.	LAST MONTH	%
VLCC	WET	300.000	\$ 80.205.200	\$57.000.000	\$ 75.000.000	\$ 73.720.520	\$ 73.732.125	-0,02%
SUEZ	WET	150.000	\$ 58.890.000	\$40.000.000	\$ 55.000.000	\$ 53.889.000	\$ 53.889.000	0,00%
AFRA	WET	110.000	\$ 44.497.300	\$32.000.000	\$ 38.000.000	\$ 38.049.730	\$ 38.035.705	0,04%
PANA	WET	75.000	\$ 34.330.000	\$30.000.000	\$ 30.000.000	\$ 30.433.000	\$ 30.500.500	-0,22%
MR	WET	52.000	\$ 26.215.600	\$29.000.000	\$ 27.000.000	\$ 27.121.560	\$ 27.133.335	-0,04%
CAPE	DRY	180.000	\$ 30.146.250	\$40.000.000	\$ 35.000.000	\$ 35.014.625	\$ 35.022.515	-0,02%
PANA	DRY	75.000	\$ 16.725.000	\$25.000.000	\$ 17.800.000	\$ 18.412.500	\$ 18.404.815	0,04%
SUPRA	DRY	56.000	\$ 15.017.350	\$23.000.000	\$ 18.000.000	\$ 18.201.735	\$ 18.225.630	-0,13%
HANDY	DRY	30.000	\$ 13.410.000	\$19.000.000	\$ 17.000.000	\$ 16.841.000	\$ 16.850.000	-0,05%

UPM	UPM INTELIGENCE	(Method by Upmaritime London Ltd)
LTAV	Long Term Asset Value	(Method by Vereinigung Hamburger Schiffsmakler)
LAST DONE	Last Done	(Average of the latest purchase prices in last 12 Months)

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΕΣ ΑΠΟΤΙΜΗΣΕΙΣ 6 ΕΤΙΑΣ

TYPE	CATEG	DWT	2015 APRIL	2014 APRIL	2013 APRIL	2012 APRIL	2009 APRIL	2008 APRIL
VLCC	WET	300.000	\$ 73.720.520	\$73.600.000	\$56.200.000	\$ 62.900.000	\$ 85.000.000	\$ 145.000.000
SUEZ	WET	150.000	\$ 53.889.000	\$50.200.000	\$40.100.000	\$ 44.900.000	\$ 58.000.000	\$ 96.000.000
AFRA	WET	110.000	\$ 38.049.730	\$38.600.000	\$29.200.000	\$ 31.200.000	\$ 44.000.000	\$ 74.000.000
PANA	WET	75.000	\$ 30.433.000	\$32.900.000	\$28.000.000	\$ 26.700.000	\$ 38.000.000	\$ 58.000.000
MR	WET	52.000	\$ 27.121.560	\$27.200.000	\$24.600.000	\$ 24.600.000	\$ 29.500.000	\$ 51.000.000
CAPE	DRY	180.000	\$ 35.014.625	\$47.300.000	\$35.800.000	\$ 34.600.000	\$ 49.000.000	\$ 136.000.000
PANA	DRY	75.000	\$ 18.412.500	\$24.500.000	\$21.300.000	\$ 22.700.000	\$ 32.000.000	\$ 77.000.000
SUPRA	DRY	56.000	\$ 18.201.735	\$24.700.000	\$21.500.000	\$ 23.000.000	\$ 26.500.000	\$ 68.000.000
HANDY	DRY	30.000	\$ 16.841.000	\$19.500.000	\$18.200.000	\$ 18.200.000	\$ 22.000.000	\$ 46.000.000

2014 προς το 2013, σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ. Η ολική χωρητικότητα του εμπορικού στόλου, από πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, αυξήθηκε κατά 1,4% τον Απρίλιο του 2015 σε σύγκριση με τον Απρίλιο του 2014, έναντι αύξησης 0,4 που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση του έτους 2014 προς το 2013.

Ο παράγοντας χρηματοδότηση εξακολουθεί να είναι ο πρωταγωνιστής και ο βασικός ρυθμιστής αγοραπωλησιών και αποτιμήσεων. Σύμφωνα με σχετική μελέτη της Τράπεζας Πειραιώς, αναφορικά με την πορεία της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, παρατηρείται μια συνεχής μετατόπιση του παγκόσμιου ναυπηγικού κέντρου από τη Βρετανία στις ΗΠΑ, στην Ευρώπη, στην Ιαπωνία, στη Ν. Κορέα και πλέον στην Κίνα, που βρέθηκε στην πρώτη θέση της κατάταξης βάσει της χωρητικότητας σε νέες παραγγελίες. Την ίδια στιγμή, η πο-

νοτοπός ναυτιλία της Ελλάδας καλείται να πληρώσει υψηλότερο φόρο χωρητικότητας (tonnage tax), καθώς και να απολέσει σταδιακά τις φοροαπαλλαγές που απολαμβάνει, σύμφωνα με τις τελευταίες προτάσεις που παρουσίασαν οι πιστωτές της χώρας, στην εν εξελίξει κρίσιμη διαπραγμάτευση με την ελληνική κυβέρνηση.

Η απαίτηση αυτών των θεσμών (ΔΝΤ,ΕΕ,ΕΚΤ) μόνο άσχετη δεν μπορεί να θεωρηθεί με τον «άτυπο πόλεμο» που εξελίσσεται μεταξύ Ελλήνων και Γερμανών εφοπλιστών τα τελευταία χρόνια. Δεν έχει περάσει πολύ διάστημα από την είδηση για εξαγορά από ελληνική εταιρεία συνολικά 24 γερμανικών ποντοπόρων εμπορικών πλοίων μέσα σε ένα μόλις χρόνο. Εντύπωση προκαλεί και το γεγονός πως στη συγκεκριμένη αξίωση των δανειστών δεν προσδιορίζεται δημοσιονομικός στόχος.



ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΜΟΝΤΕΛΩΝ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗΣ

Είναι προφανές ότι με δεδομένο ότι κάθε πλοίο έχει τη δική του «προσωπική» αποτίμηση, δεν θα ήταν δυνατόν στα πλαίσια αυτής της σειράς άρθρων, να επιχειρήσουμε να προσεγγίσουμε με ακρίβεια την αποτίμηση κάθε τέτοιου asset.

Κατ' επέκταση λοιπόν θα επιχειρήσουμε να εφαρμόσουμε την μεθοδολογία μας, παρουσιάζοντας τα αποτελέσματα των εξελισσόμενων ΚΑΘΕ ΕΒΔΟΜΑΔΑ αποτιμήσεων, για 9 γενικές κατηγορίες πλοίων. Τα αποτελέσματα αυτά είναι ένας σταθμισμένος μέσος όρος των αποτελεσμάτων που μας δίνουν η εφαρμογή 3 μεθόδων υπολογισμού :

1. UPM INTELLIGENCE (Method by Upmaritime London Ltd)
2. Long Term Asset Value (Method by Vereinigung Hamburger Schiffsmakler)
3. Last Done (Average of the latest purchase prices in last 2 Months)

ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ

Για τον υπολογισμό των αποτελεσμάτων των παραπάνω μοντέλων έγιναν οι εξής παραδοχές :

1. Υπολογίζουμε τις αξίες πλοίων 5 ετών
2. Υπολογίζουμε τις τιμές ναύλων με βάση τον μέσο όρο ημερήσιων εσόδων για 1 year TC των συμβολαίων που ναυλώθηκαν τους τελευταίους 2 μήνες.
3. Υπολογίζουμε την πρόβλεψη ότι οι ναύλοι σε 4 χρόνια θα είναι αυξημένοι σε σχέση

με σήμερα. (το ποσοστό είναι αποτέλεσμα υπολογισμών και μαθηματικών προβλέψεων και δεν εγγυούνται ασφαλή πρόβλεψη).

4. Υπολογίζουμε τα ημερήσια έξοδα του πλοίου να μεταβάλλονται στο μέλλον με πληθωριστικό ρυθμό.

5. Υπολογίζουμε το scrap value με βάση τον μέσο όρο τιμών συμβολαίων που διαλύθηκαν σε διαλυτήρια τους τελευταίους 2 μήνες.

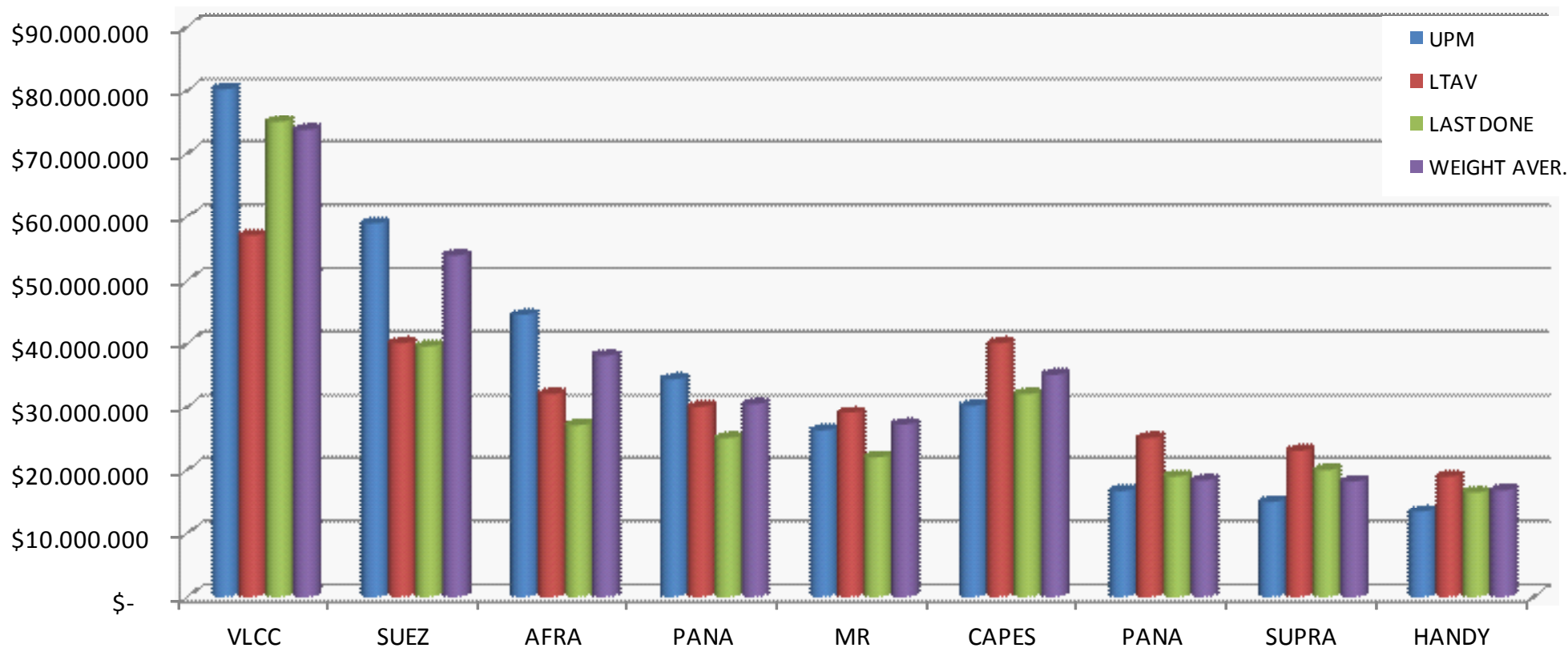
6. Υπολογίζουμε το discount rate που χρησιμοποιούμε τόσο στη μέθοδο UPM, όσο και στη μέθοδο LATV, με βάση συνεχώς ενημερωμένο μοντέλο υπολογισμού Μακροοικονομικών μεγεθών που ως Upmaritime London Ltd, διατηρούμε στο αρχείο μας.

DISCLAIMER

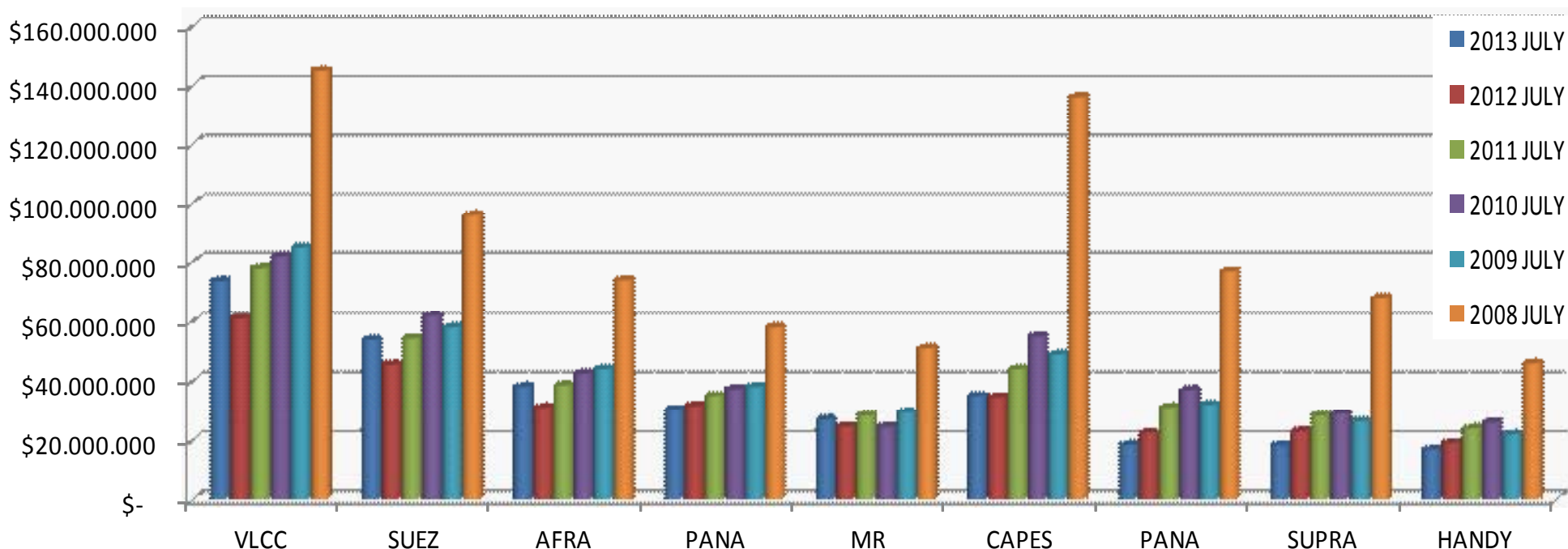
Οι παραπάνω εκτιμήσεις είναι προϊόν μελέτης της εταιρείας UPMARITIME LONDON Ltd (www.UpmaritimeLondon.co.uk). Είναι δυνατόν, κάτω από διαφορετική εκτίμηση των δεδομένων, που ενδεχόμενα να υπαγορεύεται από διαφορετικές απόψεις και συνθήκες, να προκύψουν διαφορετικά συμπεράσματα.

Έτσι ο υπογράφων την παρούσα δεν έχει ευθύνη για τις συνέπειες αποφάσεων ή πράξεων της εταιρείας ή τρίτων, οι οποίες αποφάσεις ή πράξεις έχουν σαν αιτία τους τα παραπάνω συμπεράσματα, αφού αυτά δε μπορούν να χαρακτηριστούν, με απόλυτο τρόπο, μοναδικά.

ΓΡΑΦΗΜΑ 1



ΓΡΑΦΗΜΑ 2





To Cosmos Nautical Center και στη Χίο

The Cosmos Nautical Training Centre of Piraeus announces the commissioning of its newly installed Dynamic Positioning System (DPS) within its Bridge Management and Ship Handling Centre. Specialised staff, with suitable experience and qualifications, has been appointed to deliver Cosmos's DPS training programmes.

This is the only Dynamic Positioning training centre in Greece. It has already been recognised by the Nautical Institute of London, acting on behalf of the International Maritime Contractors Association, as being well-installed with the necessary facilities, training staff and training systems. Courses for the DP Basic and DP Advanced Courses will each take 5 days.

Cosmos' DPS is of the most advanced design. It will be a real asset to Greek shipping in preparing ship masters

and bridge watch officers to handle the sophisticated ships now being commissioned, in increasing numbers, to undertake critical work in ocean development.

Dynamic Positioning is of particular importance to the safe and efficient handling of ships engaged in a variety of specialised underwater tasks including seabed exploration with seabed surveying and sub-sea research, for off shore exploration for minerals and energy and for construction projects including dredging and trenching – for sea bed pipelines, tunnels and cables. These installations are also being installed in cruise ships and super-yachts to enable them to maintain position in waters too deep for anchoring.

Dynamic Positioning.

Reflecting its policy of improvement, Cosmos has

introduced its full Dynamic Positioning (DP) training programme with a fully computerised simulation unit attached to its bridge training simulator; it is under the direction of an experienced, trained and qualified DP ship master. The school's DP arrangements have been audited and approved by the Nautical Institute in London to obtain international acceptance by the industry.

Chios

A further development for Cosmos has been the opening of a new branch in Chios where many of its most commonly required courses are being taught by fully qualified and experienced instructors. This branch operates under the direction of Cosmos' head office in Piraeus with common policies and procedures and with a common administration and qualifications. Similar branches in other parts of Greece are a logical prospect.



Bridge simulator
at Chios center
DNV APPROVED



Από τα εγκαίνια του νέου
κτηρίου του Cosmos
Nautical Center στη Χίο



Engine - Liquid cargo
- GMDSS - ECDIS simulators
DNV APPROVED



Cosmos Nautical Training Centre, a fully equipped Maritime Training Facility, since its establishment, desires to catch up with the changing world by offering a dynamic and looking forward maritime training and educational program.

Its high-technology and modern teaching facilities and equipment enables, through properly designed and offering value addition courses and seminars, to upgrade the skills, to promote safety and excellence in line with the new market demands and experience. CNTC delivers a cutting edge and provides relevant, up to date programs, in the areas of Management, Human Resources, Engineering, Cargo, Navigation, Information technology and Pollution Prevention covering all IMO aspects and standards, always taking into account the SOLAS, MARPOL, STCW, MLC, INTERNATIONAL CONVENTIONS.

Our website www.cosmostraining.gr seeks to provide a vista into the CNTC, its facilities, the organization and the range of services offered.



DYNAMIC POSITIONING CENTER
Inspire your path to discover the secrets of Dynamic Positioning Systems with Advanced Integrated Simulator Bridge for the Marine Technologies MT DP System in cooperation with Transas Offshore Simulator.

Accredited by The Nautical Institute U.K.

You can join our Training Centre for the DP Induction Course and the Advanced Course with a Full Mission Simulator that meets your requirements and the standards of the industry.

The ONLY N.I. Accredited D.P. Training Center in Greece

APPROVED TRAINING PROVIDER

PIRAEUS : 126, Kolokotroni Str., 185 35 Piraeus, Greece
 Tel.: +30 210 45 11 114
 Fax: +30 210 45 11 131
 e-mail: cosmos@cosmostraining.gr
 Web Site: www.cosmostraining.gr

CHIOS : 2, Neofitou Vamva Str., 82100 Chios
 Tel.: +30 22710 22949
 Fax: +30 22710 22959
 E-mail: cosmoschios@cosmostraining.gr

ECDIS TYPE SPECIFIC
Cosmos Nautical Training Centre has been Approved to Provide Type-Specific ECDIS training for the following brands:

126 Kolokotroni Str., 185 35 Piraeus, Greece • Tel: 210 45 11 114, Fax: 210 45 11 131
 e-mail: admin@cosmostraining.gr • www.cosmostraining.gr

C.o.C.
COURSES LEADING TO A CERTIFICATE OF COMPETENCY Accredited by the Cyprus Administration

Cosmos Nautical Training Centre introduces for the first time in Hellenic Maritime Training, courses for promotion to the rank of:

- Master
- Chief Mate
- Chief Engineer
- Second Engineer

A seafarer who chooses to participate in the course and be certified as Chief Mate or Second Engineer Officer does not need any further training for the promotion to the rank of Master or Chief Engineer, only 36 months of approved seagoing service on ships flying a "White List" Flag.

- For Certification as Master, 35 months of approved seagoing service on ships flying a "White List" Flag is required while the course consists of 3 parts of one month each.
- For Certification as Chief Mate, 20 months of approved seagoing service on ships flying a "White List" Flag is required, while the course consists of 4 parts of one month each.
- For Certification as Second Engineer officer, 20 months of approved seagoing service on ships flying a "White List" Flag is required, while the course consists of 4 parts of one month in total.

The Certificates of Competency are issued by the Cyprus Administration and are recognized and endorsed by all Flag Administrations worldwide.

Training Centre Contact Details: 126 Kolokotroni Str., 185 35 Piraeus, Greece • Tel: 210 45 11 114, Fax: 210 45 11 131
 e-mail: admin@cosmostraining.gr • www.cosmostraining.gr

SHIP TO SHIP OPERATIONS

This two day course is designed to provide theoretical, practical and simulator training for Masters and Navigating Officers as well as all personnel involved in ship to ship transfer operations. The course is designed to provide in-depth knowledge and understanding of the theoretical and practical aspects associated with STS operations and build or enhance accumulated from such operational related experiences.

This is a participative course with a combination of presentations, group discussions, practical training, simulator, and video.

Participants will receive a certificate of attendance and a certificate of completion.

Only in ship operation simulator (group operation, single vessel) and operation under way.

Practical exercises are carried out in the ship to ship simulator.

Participants will receive a certificate of attendance and a certificate of completion.

Who will benefit?
 This special 2 days course complying theoretical and practical requirements, has been developed with a Nautical Register and is a necessary course for all ship to ship operations. A ship's personnel, the course will benefit of company and industry who will be directly or indirectly involved in ship to ship operations.

126 Kolokotroni Str., 185 35 Piraeus, Greece • Tel: 210 45 11 114, Fax: 210 45 11 131
 e-mail: admin@cosmostraining.gr • www.cosmostraining.gr

STCW COURSES FLAG APPROVED CYPRUS - MALTA (EU)

SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)
 1. SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)
 2. SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)
 3. SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)
 4. SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)
 5. SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)
 6. SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)
 7. SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)
 8. SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)
 9. SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)
 10. SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)
 11. SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)
 12. SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)
 13. SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)
 14. SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)
 15. SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)
 16. SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)
 17. SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)
 18. SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)
 19. SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)
 20. SEAFARER TRAINING COURSE (STCW 1978, SECTION A & B)

For further information
www.cosmostraining.gr

COSMOS NAUTICAL TRAINING CENTRE
 126 Kolokotroni Str., 185 35 Piraeus, Greece • Tel: 210 45 11 114, Fax: 210 45 11 131
 e-mail: admin@cosmostraining.gr • www.cosmostraining.gr

**Κυκλάδες
Από Πειραιά**

Σύρο • Τήνο • Μύκονο
Πάρο • Νάξο • Σαντορίνη
Νέο
Ανάφη • Αμοργό • Ίο
Ηρακλειά • Σχοινούσα
Κουφονήσι • Δονούσα



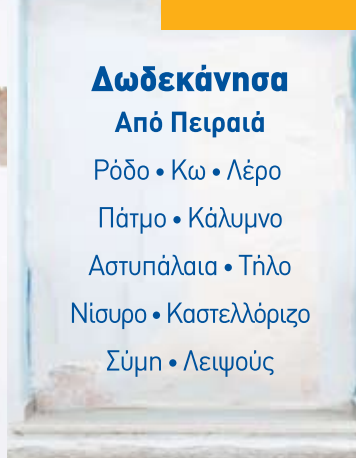
**Κρήτη
Από Πειραιά**
Νέο
Ηράκλειο* • Χανιά*



**Κυκλάδες
Από Ραφήνα**
Μύκονο • Πάρο
Νάξο • Ίο

Σπίτι μας το Αιγαίο!

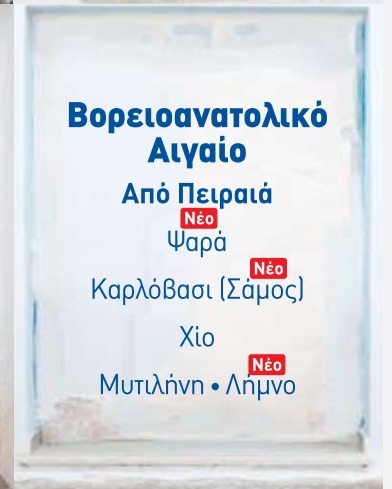
FCB/NOMI



**Δωδεκάνησα
Από Πειραιά**
Ρόδο • Κω • Λέρο
Πάτμο • Κάλυμνο
Αστυπάλαια • Τήλο
Νίσυρο • Καστελλόριζο
Σύμη • Λειψούς

**Βορειοανατολικό
Αιγαίο**

Από Καβάλα
Νέο
Λήμνο • Μυτιλήνη
Χίο
Νέο
Καρλόβασι (Σάμος)



**Βορειοανατολικό
Αιγαίο**

Από Πειραιά
Νέο
Ψαρά
Νέο
Καρλόβασι (Σάμος)
Χίο
Νέο
Μυτιλήνη • Λήμνο

* Τα δρομολόγια Ηρακλείου και Χανίων πραγματοποιούνται σε συνεργασία με την ANEK LINES.



SeaSmiles Ταξιδεύω και κερδίζω!
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΙΣΤΟΤΗΤΑΣ

Blue Star Ferries®

κανείς δεν μας ταξιδεύει καλύτερα

Πληροφορίες / Κρατήσεις Blue Star Ferries: ☎ **18130** ή στον ταξιδιωτικό σας πράκτορα



www.facebook.com/BlueStarFerries.gr || instagram: BlueStarFerries || youtube: BlueStarFerriesGR

www.bluestarferries.com