Αρ. Τεύχους: 229
— 04/05.2020

6€

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

www.naftikachronika.gr

ΧΟΡΗΓΟΣ ΤΕΥΧΟΥΣ

Alba Graduate Business School

THE AMERICAN COLLEGE OF GREECE
Pierce
Deree
Alba
1875

Ειδική Έρευνα

ΝΕΟΙ ΚΑΙ ΝΕΕΣ ΣΤΗ ΔΗΜΟΣΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Ιωάννης Πλατσιδάκης
Οι ναυτικοί μας είναι οι πρεσβευτές μας στις θάλασσες του κόσμου

Βασίλης Μπακολίτσας
Οι σημερινές συνθήκες δεν πρόκειται να διαρκέσουν για πάντα, αρκούν ωστόσο για να δώσουν ένα πολύ ισχυρό momentum

Ανάλυση

COVID-19: Η ΕΞΕΛΙΞΗ, ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Νέα εποχή για την ασφάλεια των bulk carriers

ΣΧΟΛΙΑΖΟΥΝ ΟΙ:

ΝΙΚΟΛΑΣ ΚΟΣΜΑΤΟΣ
ΠΑΝΟΣ ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΓΚΟΝΗΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΟΥΛΗΣ

TMS CARDIFF GAS LTD
TMS TANKERS LTD

Με σύγχρονο στόλο Δεξαμενοπλοίων και Υγραεριοφόρων (Tankers & LNGCs) προσφέρουμε

- Υψηλά μισθολόγια
- Επιδόματα
- Συνεχή εκπαίδευση

και εξασφαλίζουμε σε Έλληνες Αξιωματικούς καριέρα στην θάλασσα και στην ξηρά.

Το μέλλον είναι
TMS TANKERS - TMS CARDIFF GAS

TMS TANKERS LTD
Λ. Κηφισίας 109 & Σίνα,
Μαρούσι 151 24
Τηλ.: 216 0706164, 216 0706154
E-mail: crew@tms-tankers.com

TMS CARDIFF GAS LTD
Λ. Κηφισίας 109 & Σίνα,
Μαρούσι 151 24
Τηλ.: 210 8090232, 210 8090113
E-mail: crew@tms-cardiffgas.com

Alba
Graduate
Business
School

Shipping Matters

THE AMERICAN COLLEGE OF GREECE
Pierce
Deree
Alba
1875

MBA in Shipping

MSc in Shipping Management

MSc in International Shipping and Finance

Henley Business School
UNIVERSITY OF READING

5 REASONS TO STUDY SHIPPING AT ALBA

1. Choose the program that meets your goals.
2. Be part of a leading European graduate business school recognized by both the international Business School community and the corporate world.
3. Experience teaching delivered by world renowned academics and distinguished industry speakers in the field.
4. Utilize the Alba powerful shipping network and enjoy strong links with the industry.
5. Embark on a journey of self-awareness and personal development.

ASSOCIATION OF MBAS ACCREDITED
EFMD EPAS MSc in Finance MSc in Strategic HRM ACCREDITED
NECHE
ICS Institute of Chartered Shipbrokers
Hellenic Shipbrokers Association
CISI

Downtown Campus: 6-8 Xenias Street, Mavili Square
Tel.: +30 210 89 64 531, Fax: +30 210 89 64 737, **www.alba.acg.edu**

KYKLADES MARITIME CORPORATION

M/T NISSOS RHENIA
318,744 dwt, BUILT 2019, Hyundai Heavy Industries Co., Ltd

Moving forward with Confidence

Ethnarchou Makariou Av, & 2 D. Falireos Str.
18547 Neo Faliro, Piraeus, Greece
T: +30 210 4804200 | F: +30 210 4818210 | E: crew@kykmar.gr
www.kykmar.gr

TOTOTHEO
MARITIME
Continuous Connectivity
Business Applications
Optimised Communications
Guaranteed Performance
Fully Managed Service
Controlled Costs
The true value of **connectivity** lies in the **possibilities** it offers
www.totheo.com

JOTUN

Jotun Protects Property

MEET THE NEXT GENERATION

SeaForce

Enhance your vessels' efficiency with the next generation in antifouling, based on Hydractive™ technology.

SeaForce | SHIELD

With a smart double biocide package, SeaForce Shield will protect your vessel effectively for the overall drydocking period without exceeding your budget.

SeaForce | ACTIVE

SeaForce Active, with Hydractive™ technology, delivers a robust triple biocide package, guaranteeing a cleaner hull for longer.

SeaForce | ACTIVE PLUS

SeaForce Active Plus, with Hydractive™ technology and an even higher overall biocide content, offers the best initial idle day guarantee in the market.

How does it work?

Hydractive™ particles slow down water uptake to control biocide delivery, without excessive buildup of the leach layer.

A Hydractive™ particle with a hydrophobic outer shell.

The hydrophobic outer shell consists of active sites which slow down uptake of seawater.

After prolonged exposure, active sites become hydrated one after another.

Hydractive particles with fully utilized sites become hydrophilic and dissolve into seawater.

Jotun Hellas Ltd.
33, Zeppou str., 166 75 Glyfada, Athens, Greece
Tel.: +30 210 4285980/1/2, +30 210 4286035/6/7
fax: +30 210 4285983, +30 210 4287 237
jotun.hellas@jotun.com
www.jotun.com

EURONAV®

The ocean is our environment

TOGETHER WE SAIL!

Euronav Ship Management Hellas Ltd
31-33 Athinon Avenue,
Athens 10447, Greece
www.euronav.com

GASLOG

When reputation matters you need a partner that performs.
We are a leading global provider of LNG shipping services and make LNG shipping safer, cleaner and more efficient and your investments more reliable and profitable.

Everything we do protects the value of our client's cargo, which makes us a more dependable partner and a more sensible investment.

Partners for performance
gasloglтd.com

D. KORONAKIS S.A.

Snap back free technology
since 1998

Demanding Ropes for demanding operations

Safe, Dependable, Long lasting.

Contact:
+30 210 4060600

www.koronakis.gr

Ιδιοκτησία-Έκδοση
Gratia Εκδοτική Ι.Κ.Ε.

Διευθυντής Σύνταξης
Ηλίας Μπίσιας

Σύμβουλος Ειδικών Θεμάτων
Πάνος Ζαχαριάδης

Ναυτιλιακός Αναλυτής
Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Οικονομικός Αναλυτής
Μιχάλης Νικολάου

Ειδικοί συνεργάτες
Καπτ. Γιώργος Γεωργούλης
Νίκος Βεργούνης
Κωνσταντίνος Γιαννακόπουλος

Εμπορική Διεύθυνση
Χρήστος Καπάνταης

Υπεύθυνη Διαφήμισης
Δήμητρα Τσάκου

Υπεύθυνος Εταιρικής Επικοινωνίας και Ειδικών Αφιερωμάτων
Χάρης Παππάς

Creative Directors
Πάνος Παπαναγιώτου
Πανδώρα Γιαμαλίδου

New Media
Ηλίας Στεφανίδης

Διόρθωση κειμένων
Αλεξάνδρα Σφυρή

Φωτογραφίες
ΑΠΕ/ΜΠΕ/ΕΡΑ
Pixabay, Unsplash

Συνδρομές (ΙΙ τεύχη)
Ιδιώτες: 60 €
Ναυτικοί & Φοιτητές: 50 €
Εταιρείες – Οργανισμοί: 70 €
Χώρες ΕΕ: 120 €
Χώρες εκτός ΕΕ: 140 €

Gratia Εκδοτική Ι.Κ.Ε.
Εκδοτικές Επιχειρήσεις
Λεωφ. Συγγρού 132, 117 45 Αθήνα
Τ: 210-92.22.501 / 92.48.006
F: 210-92.22.640
info@gratia.gr
www.naftikachronika.gr

Web strategy development by IT Box

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

ISSN **1106-7152**
Κωδικός Ταχυδρομείου **1449**

Φωτογραφία εξωφύλλου:
Luciano Pinto Daniel/Pixabay

Απρίλιος-Μάιος 2020

ΧΟΡΗΓΟΣ ΤΕΥΧΟΥΣ

10 **Οι αριθμοί της ναυτιλίας**

12 **Εν Πλω**

22 **ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΟΥ ΜΗΝΑ**
Οι ναυτικοί μας είναι οι πρεσβευτές μας στις θάλασσες του κόσμου
Συνέντευξη του **Ιωάννη Πλατσιδάκη**

30 **ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ**
Οι σημερινές συνθήκες δεν πρόκειται να διαρκέσουν για πάντα, αρκούν ωστόσο για να δώσουν ένα πολύ ισχυρό momentum
Συνέντευξη του **Βασίλη Μπακολίτσα**

36 — **ΑΝΑΛΥΣΗ**
Covid-19: Η εξέλιξη, το οικονομικό αποτύπωμα και η επίδραση στη ναυτιλία
του **Μιχάλη Τσατσαρώνη**

54 **Διεθνή Ύδατα**
Ειδήσεις από τις θάλασσες του κόσμου

62 **Γιατί πατρίκιοι και πληβείοι; Βιώσιμη χρηματοδότηση και ναυτιλία tramp – Κριτήρια επιλεξιμότητας δικαιούχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης**
της **Δρος Άννας Μπρεδήμα**

66 **Ο Ορίζοντας από τη Γέφυρα**
του **Καπτ. Γ. Γεωργούλη**

71 **DRY BULK MANAGEMENT STANDARD:**
Νέα εποχή για την ασφάλεια των bulk carriers

72 **Θετικός ο αντίκτυπος του DBMS στη βιομηχανία μας**
του **Νικόλα Κοσμάτου**

73 **Ο σκεπτικισμός για τους στόχους της RightShip**
του **Πάνου Ζαχαριάδη**

74 **Στόχος της INTERCARGO, ένα σχήμα ευρείας αποδοχής από τον κλάδο**
του **Δρος Κωνσταντίνου Γ. Γκόνη**

76 **Σύστημα αυτοαξιολόγησης και για τα πλοία ξηρού φορτίου: Ήρθε για να μείνει**
του **Καπτ. Γ. Γεωργούλη**

78 **Commodities**
Εμπορευματικά αγαθά: από την παραγωγή στη διακίνηση και στην κατανάλωση

86 **Τεχνολογία και Ναυπηγική**

90 **Market News**

92 **Ενέργεια και Φυσικοί Πόροι**

94 **Εν Πλώει**

97 **Η Ετήσια Ειδική Έρευνα των *Ναυτικών Χρονικών***

Νέοι και νέες στη Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση

Ερευνητές: **Χάρης Παππάς**, **Καπτ. Γ. Γεωργούλης**

ΧΟΡΗΓΟΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

On course for over a century and a half

ENESEL

Enesel S.A.

Kolonaki International Center,
23A, Vas. Sofias Ave., Athens 106 74
Tel: +30 210 7260500

Enesel Limited

METIS Tower
2 Iacovou Tompazi str.
& 28th October Ave
3107 Limassol – Cyprus
Tel: +357 2526 9700

Enesel Pte. Ltd.

137 Telok Ayer St #04-05
Singapore 068602
Tel: +65 6222 9775

Οι αριθμοί της ναυτιλίας

55%

ήταν η μείωση των παραγγελιών νεότευκτων πλοίων κατά το α΄ τρίμηνο, σύμφωνα με την BIMCO.

340.823.637 dwt

είναι η μεταφορική ικανότητα του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου (στοιχεία έως αρχές Μαρτίου).

160

θα είναι ο απαιτούμενος αριθμός LNG carriers για τη μεταφορά LNG έως το 2024.

25

Capesizes είχαν σταλεί προς διάλυση από τις αρχές του έτους έως τα τέλη Μαρτίου, σύμφωνα με τη VesselsValue.

8,4%

ήταν η αύξηση του αριθμού των πλοίων που διήλθαν από τη Διώρυγα του Σουέζ το α΄ τρίμηνο.

10.394

εμπορικά πλοία προσέγγισαν τους αμερικανικούς λιμένες το 2019.

$167 δισ.

είναι η προσαθέμενη αξία του παγκόσμιου στόλου κρουαζιερόπλοιων (στοιχεία προ της 31ης Μαρτίου 2020).

9,7 εκατ.

βαρέλια πετρελαίου ημερησίως θα είναι οι περικοπές στην παραγωγή από τα μέλη του OPEC+ για το χρονικό διάστημα Μαΐου-Ιουνίου.

IONIC

Committed to service excellence

Ionic (Shipping Mgt.) Inc.
93 Poseidonos Avenue
Glyfada 16674, Athens
Greece

Tel: +30 210 4282818
administration@ionicship.com

Ionic (UK) Shipping Agencies Ltd.
36, Upper Brook Street,
London, W1K 7QJ
United Kingdom

Tel: +44 203 0965150
london@ionicship.com

www.ionicship.com

Εν Πλω

Ψίθυροι, σκιές και σκόπελοι στην Ακτή Μιαούλη

Ναυτική εκπαίδευση: Έρχονται καλύτερες μέρες

Ένα αισιόδοξο μήνυμα ήρθε πρόσφατα από τον Πειραιά για το μέλλον της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης της χώρας. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με την αρωγή του ιστορικότερου και σημαντικότερου ιδρύματος σε θέματα ναυτικής εκπαίδευσης και διατήρησης της ναυτικής παράδοσης της χώρας, συνεχίζουν την επί δεκαετίες συνεργασία τους υπογράφοντας ένα πρωτόκολλο συνεργασίας. Πιο συγκεκριμένα, το πρωτόκολλο συνεργασίας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και του Ιδρύματος Ευγενίδου υπέγραψαν ο υπουργός, κ. Γιάννης Πλακιωτάκης, και ο πρόεδρος του Ιδρύματος, κ. Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης.

Το πρωτόκολλο προβλέπει ότι το Ίδρυμα Ευγενίδου αναλαμβάνει να εκπονήσει και να καταθέσει εισήγηση για μια ολοκληρωμένη στρατηγική διαμόρφωσης του νέου θεσμικού πλαισίου της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα.

«Θέλω να ευχαριστήσω το Ίδρυμα Ευγενίδου, αλλά και προσωπικά τον πρόεδρό του, κ. Λεωνίδα Δημητριάδη-Ευγενίδη, τόσο για τη συνολική διαχρονική προσφορά του στην πατρίδα μας όσο και για την προφορά του, ειδικότερα, στη ναυτική εκπαίδευση», τόνισε ο υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Γιάννης Πλακιωτάκης.

Εξάλλου, ο κ. Πλακιωτάκης έκανε ιδιαίτερη αναφορά στο θέμα της τηλεκπαίδευσης που λειτουργεί το τελευταίο χρονικό διάστημα, προσφέροντας σε 5.500 και πλέον σπουδαστές των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού σε όλη την Ελλάδα τη δυνατότητα να συνεχίσουν απρόσκοπτα τις σπουδές τους, που είχαν διακοπεί λόγω της πανδημίας.

«Με τη συνδρομή του Ιδρύματος Ευγενίδου και τη συνεισφορά της Microsoft θεσμοθετήσαμε την τηλεκπαίδευση στις ναυτικές μας σχολές, διαμορφώνοντας μια νέα, σύγχρονη πραγματικότητα», τόνισε ο κ. Πλακιωτάκης, προσθέτοντας: «Συνεχίζουμε, με στόχο τη δημιουργία, περί τα τέλη του έτους, ενός νόμου-πλαισίου για τη ναυτική εκπαίδευση, ώστε η ναυτιλία μας να έχει στελέχη με γνώσεις και δεξιότητες που θα τους επιτρέπουν να ανταποκριθούν με επιτυχία στις αυξημένες απαιτήσεις της εποχής μας. Για εμάς, το ζήτημα του εκσυγχρονισμού της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης είναι η μεγαλύτερη τομή και η μεγαλύτερη παρακαταθήκη που μπορούμε να αφήσουμε στην ελληνική ναυτιλία, αλλά και στον τόπο μας».

Ο πρόεδρος του Ιδρύματος Ευγενίδου, κ. Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης, από την πλευρά του, επισήμανε ότι «στις δύσκολες ημέρες που περνάει ο πλανήτης λόγω των τραγικών επιπτώσεων της πανδημίας του κορονοϊού, η σημερινή είναι μια μέρα ελπίδας και αισιοδοξίας. Ελπίδας, μιας και η εμπιστοσύνη που έδειξε η πολιτεία στον διαχρονικό της εταίρο επί έξι συναπτές δεκαετίες, το Ίδρυμα Ευγενίδου, δίνει τη δυνατότητα να εκπονηθεί εισήγηση στρατηγικού

επιπέδου για τη διαμόρφωση του νέου θεσμικού πλαισίου της ναυτικής εκπαίδευσης. Αισιοδοξίας, γιατί όλοι μαζί, με τη συνδρομή και των άλλων θεσμικών φορέων της ναυτιλίας μας, μπορούμε να συμβάλουμε στη διαμόρφωση ενός πλαισίου ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης που θα δημιουργήσει βέλτιστες συνθήκες απασχολησιμότητας για την Ελληνίδα και τον Έλληνα αξιωματικό στην παγκόσμια ναυτιλία του αύριο, αλλά και θα βοηθήσει την ελληνική ναυτιλία να επαυξήσει τον πρωταγωνιστικό της ρόλο στο παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον. Ευχαριστούμε το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και προσωπικά τον υπουργό, κ. Γιάννη Πλακιωτάκη, για την εμπιστοσύνη που δείχνουν στο Ίδρυμα Ευγενίδου», κατέληξε ο κ. Ευγενίδης.

ΔΝΤ: Ύφεση 3% για την παγκόσμια οικονομία το 2020

Το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ) προέβλεψε ότι η παγκόσμια οικονομία θα συρρικνωθεί κατά 3% το 2020 εν μέσω της παγκόσμιας πανδημίας του Covid-19, σύμφωνα με έκθεση που δημοσιεύτηκε στις 14 Απριλίου.

Στην έκθεση για τις προοπτικές της παγκόσμιας οικονομίας, το Ταμείο υποβάθμισε την πρόβλεψη ανάπτυξης κατά 6,3% από την προηγούμενη έκθεσή του εξαιτίας του γενικευμένου lockdown σε πολλές χώρες για περιορισμό του ιού που πλήττει την οικονομία.

«Είναι πολύ πιθανό ότι φέτος η παγκόσμια οικονομία θα βιώσει τη χειρότερη ύφεση από τη Μεγάλη Ύφεση, ξεπερνώντας εκείνη που παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης πριν από μία δεκαετία», αναφέρεται στην έκθεση.

Η ανάπτυξη αναμένεται να επανέλθει σε θετικό έδαφος το επόμενο έτος, υπό την προϋπόθεση ότι η πανδημία θα υποχωρήσει κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2020 και οι προσπάθειες ανάσχεσής της θα αποδώσουν.

Η παγκόσμια οικονομία αναμένεται να επεκταθεί κατά 5,8% το 2021, καθώς θα ομαλοποιείται η οικονομική δραστηριότητα, με τη βοήθεια πολιτικών στήριξης.

Επισημαίνοντας την ακραία αβεβαιότητα σχετικά με την παγκόσμια πρόβλεψη ανάπτυξης, η έκθεση υπογράμμισε ότι πολλές χώρες αντιμετώπισαν μια πολυεπίπεδη κρίση που περιλάμβανε ένα ισχυρό σοκ στα συστήματα δημόσιας υγείας, έντονες εγχώριες οικονομικές διαταραχές, πτώση της εξωτερικής ζήτησης, αντιστροφές ροών κεφαλαίου και κατάρρευση των τιμών των εμπορευμάτων.

Η έκθεση τονίζει επίσης τη σημασία αποτελεσματικών πολιτικών για την πρόληψη χειρότερων αποτελεσμάτων. Αν και αυτό θα είχε βραχυπρόθεσμο όφελος στην οικονομική δραστηριότητα, θα αποτελούσε σημαντική επένδυση σε μακροπρόθεσμο επίπεδο στη δημόσια ανθρώπινη και στην οικονομική ευρωστία.

Η ισχυρή πολυμερής συνεργασία θα είναι απαραίτητη για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της πανδημίας, συμπεριλαμβανομένης της παροχής βοήθειας προς τις οικονομικά αδύναμες χώρες, που αντιμετωπίζουν διττές κρίσεις υγείας και χρηματοδότησης.

Η έκθεση κάλεσε τις χώρες να συνεργαστούν επειγόντως για να επιβραδύνουν την εξάπλωση του ιού και να αναπτύξουν ένα εμβόλιο και θεραπείες για την αντιμετώπιση της νόσου.

Η έκθεση προέβλεψε ότι οι προηγμένες οικονομίες –ειδικά εκείνες που αντιμετωπίζουν εκτεταμένες εστίες και αναπτύσσουν μέτρα περιορισμού– θα συρρικνωθούν φέτος, συμπεριλαμβα-

νομένων των ΗΠΑ (μείον 5,9%), της Ιαπωνίας (μείον 5,2%), του Ηνωμένου Βασιλείου (μείον 6,5%), της Γερμανίας (μείον 7%), της Γαλλίας (μείον 7,2%), της Ιταλίας (μείον 9,1%) και της Ισπανίας (μείον 8%).

Η πρόβλεψη για την ανάπτυξη της Ευρωζώνης μειώθηκε επίσης στο μείον 7,5% για το 2020, ενώ η οικονομία στο μπλοκ αναμένεται να επεκταθεί κατά 1,4% το επόμενο έτος.

Το Ταμείο αναμένει ότι οι αναδυόμενες αγορές και οι αναπτυσσόμενες οικονομίες θα συρρικνωθούν κατά 1% φέτος. Η αναθεώρηση προς τα κάτω από το 4,4% προέκυψε από τις μεγάλες εγχώριες διαταραχές που αναμένονται στην οικονομική δραστηριότητα λόγω της πανδημίας. Η ανάπτυξη μεταξύ αναδυόμενων αγορών και αναπτυσσόμενων οικονομιών αναμένεται να ανακάμψει στο 6,6% το 2021.

Στην Κίνα, δείκτες όπως η βιομηχανική παραγωγή, οι λιανικές πωλήσεις και οι επενδύσεις πάγιων στοιχείων δείχνουν ότι η συρρίκνωση της οικονομικής δραστηριότητας κατά το πρώτο τρίμηνο θα μπορούσε να είναι περίπου 8% σε ετήσια βάση, σύμφωνα με την έκθεση. Η κινεζική οικονομία αναμένεται να αναπτυχθεί σε χαμηλό 1,2% το 2020 και 9,2% το 2021.

Για την Ελλάδα, το ΔΝΤ προβλέπει ύφεση 10% το 2020, έναντι ανάπτυξης 1,9% το 2019, ενώ το 2021 η ελληνική οικονομία θα παρουσιάσει ανάκαμψη με ρυθμό 5,1%. Η τελευταία φορά που η ελληνική οικονομία κατέγραψε σε ετήσια βάση τόσο μεγάλη ύφεση ήταν το 2011, όταν και το ΑΕΠ είχε καταρρεύσει κατά 9,1% λόγω των σκληρών μέτρων εσωτερικής υποτίμησης του πρώτου μνημονίου.

Ιστορική συμφωνία του OPEC+

Ο Οργανισμός Πετρελαιοπαραγωγών Κρατών, η Ρωσία και άλλες χώρες (OPEC+) συμφώνησαν την Κυριακή 12 Απριλίου να μειώσουν την παραγωγή του μαύρου χρυσού σε επίπεδα-ρεκόρ, που φτάνουν το 10% της παγκόσμιας παραγωγής, όπως ανέφεραν πολλοί υπουργοί που συμμετείχαν στην έκτακτη συνεδρίαση που έγινε μέσω τηλεδιάσκεψης.

Οι χώρες συμφώνησαν να μειώσουν την παραγωγή κατά 9,7 εκατ. βαρέλια ημερησίως για το διάστημα Μαΐου-Ιουνίου, ώστε να στηρίξουν την τιμή του πετρελαίου εν μέσω της κρίσης που προκαλεί η πανδημία του νέου κορονοϊού.

Σύμφωνα με τους υπουργούς Πετρελαίου του Κουβέιτ και του Ιράν, η συμφωνία αυτή κατέστη δυνατή αφού επιτεύχθηκε ένας συμβιβασμός με το Μεξικό. Ο Μεξικανός υπουργός Ενέργειας Ρόσιο Νάλε, από την πλευρά του, ευχαρίστησε τα μέλη του OPEC+ για τη στήριξή τους.

Τα μέτρα για την επιβράδυνση της πανδημίας έχουν μειώσει τη ζήτηση των καυσίμων, με αποτέλεσμα να κατακρημνιστεί η τιμή του πετρελαίου. Ο Αμερικανός πρόεδρος Ντόναλντ Τραμπ απειλούσε τη Σαουδική Αραβία με δασμούς στο πετρέλαιο και άλλα μέτρα αν δεν διόρθωνε το πρόβλημα της υπερπροσφοράς, επειδή οι χαμηλές τιμές επιβαρύνουν σημαντικά την αμερικανική πετρελαιοβιομηχανία.

Η υπογραφή της συμφωνίας καθυστερούσε επειδή το Μεξικό δίσταζε να προχωρήσει στην περικοπή της παραγωγής που του ζητήθηκε. Ο Μεξικανός πρόεδρος Άντρες Μανουέλ Λόπες Ομπραδόρ δήλωσε ότι ο Τραμπ προσφέρθηκε να κάνουν οι ΗΠΑ μεγαλύτερη μείωση εκ μέρους του, μια ασυνήθιστη πρόταση για τον Ρεπουμπλικάνο πρόεδρο, ο οποίος συχνά καταφέρεται εναντίον του OPEC. Ο ίδιος ο Τραμπ είπε ότι η Ουάσιγκτον θα βοηθήσει το Μεξικό, αναλαμβάνοντας «ένα μέρος της διαφοράς», και θα αποζημιωθεί αργότερα, όμως δεν διευκρίνισε το πώς θα γίνει αυτό.

Η παγκόσμια ζήτηση εκτιμάται ότι έχει μειωθεί κατά το ένα τρίτο, αφού πάνω από 3 δισ. άνθρωποι παραμένουν κλεισμένοι στα σπίτια τους λόγω της πανδημίας.

Μειωμένη η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου

Μείωση 0,7% σημείωσε η δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου (πλοία 100 κόρων και άνω) τον Φεβρουάριο σε σύγκριση με την αντίστοιχη δύναμη του Φεβρουαρίου του 2019, έναντι αύξη-

MONACO
LATSCO SHIPPING LIMITED
Gildo Pastor Center,
7 Rue Du Gabian,
MC 98000, Monaco
+377 9777 4670

ATHENS
LATSCO MARINE MANAGEMENT INC
4 Xenias Street,
Kifissia, 145 62,
Athens, Greece
+30 210 4595100

LONDON
LATSCO LONDON LIMITED
17 Duke of York Street,
London SW1Y 6LB,
United Kingdom
+44 (0)20 7907 5050

shipping@latsco.com

σης 0,8% που σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση το 2019 προς το 2018, και πλέον αριθμεί 1.855 πλοία.

Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ, η ολική χωρητικότητα του ελληνικού εμπορικού στόλου (πλοία 100 κόρων και άνω) ανήλθε σε 41.990.790 κόρους και παρουσίασε μείωση 2,9% σε σύγκριση με την αντίστοιχη χωρητικότητα του Φεβρουαρίου του 2019, ενώ μείωση 1,7% σημειώθηκε κατά την αντίστοιχη σύγκριση το 2019 προς το 2018.

Να σημειωθεί ότι ως ελληνικός εμπορικός στόλος ορίζεται το σύνολο των εμπορικών πλοίων που είναι νηολογημένα στην Ελλάδα και ανήκουν σε πρόσωπα φυσικά ή νομικά που κατοικούν στην ελληνική επικράτεια. Η ελληνική σημαία που φέρουν τα ανωτέρω πλοία δείχνει ότι όλοι οι οικονομικοί και εμπορικοί κανόνες με τους οποίους διεξάγονται οι θαλάσσιες δραστηριότητές τους, όπως επιδοτήσεις ναυπηγήσεων, περιορισμοί φόρτωσης, αποθεματοποιήσεις αποσβέσεων και άλλες φορολογικές διατάξεις, καθορίζονται από τις αρμόδιες ελληνικές αρχές.

ΠΟΕ: Πτώση κατά 1/3 του παγκόσμιου εμπορίου το 2020

Το παγκόσμιο εμπόριο αναμένεται να σημειώσει πτώση έως και ένα τρίτο το 2020 σε σχέση με το 2019 λόγω της πανδημίας του κορονοϊού, δήλωσε πρόσφατα ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου, προειδοποιώντας ότι οι αριθμοί θα είναι «άσχημοι» (ugly).

«Το παγκόσμιο εμπόριο αναμένεται να μειωθεί κατά 13% έως 32% το 2020, καθώς η πανδημία Covid-19 διαταράσσει την οικονομική δραστηριότητα και τη ζωή σε όλο τον κόσμο», ανέφερε ο ΠΟΕ σε δήλωση που δόθηκε στη δημοσιότητα και μεταδίδει το γαλλικό πρακτορείο ειδήσεων. Υπήρξε ένα ευρύ φάσμα δυνατοτήτων για το πώς το εμπόριο θα μπορούσε να πληγεί από την «πρωτοφανή» κρίση της υγείας, πρόσθεσε. Ο επικεφαλής του ΠΟΕ, Ρομπέρτο Αζεβέντο, προειδοποίησε πως η ύφεση «ίσως να είναι η βαθύτερη οικονομική ύφεση όλων των εποχών».

Στην ετήσια πρόβλεψή του, ο ΠΟΕ –στον οποίο συμμετέχουν 164 χώρες– επεσήμανε ότι το εμπόριο είχε ήδη επιβραδυνθεί το 2019, πριν από την εμφάνιση του νέου κορονοϊού. Το παγκόσμιο εμπόριο, το οποίο ήδη πλήττεται από τις εμπορικές εντάσεις και τις αβεβαιότητες γύρω από το Brexit, αναμένεται να καταγράψει «πτώση που θα κυμαίνεται σε διψήφιο αριθμό σε όλες σχεδόν τις περιοχές φέτος», σύμφωνα με τη σχετική δήλωση του ΠΟΕ.

«Αυτή η κρίση είναι πρωτίστως μια κρίση για την υγεία, που έχει αναγκάσει τις κυβερνήσεις να λάβουν πρωτοφανή μέτρα για την προστασία της ζωής των ανθρώπων», ανέφερε χαρακτηριστικά ο γενικός διευθυντής του ΠΟΕ και συνέχισε λέγοντας ότι «η αναπόφευκτη κάμψη του εμπορίου και της παραγωγής θα έχει οδυνηρές συνέπειες για τα νοικοκυριά και τις επιχειρήσεις, πέραν του ανθρώπινου πόνου που προκαλείται από την ίδια την ασθένεια».

Πριν από την τρέχουσα κρίση, οι εμπορικές εντάσεις, η αβεβαιότητα και η επιβράδυνση της οικονομικής ανάπτυξης επιβάρυναν το παγκόσμιο εμπόριο εμπορευμάτων, το οποίο σημείωσε μικρή πτώση 0,1% το 2019, αφού αυξήθηκε κατά 2,9% το προηγούμενο έτος.

Η αξία δολαρίου των παγκόσμιων εξαγωγών εμπορευμάτων μειώθηκε κατά 3%, στα $18,89 τρισ., σύμφωνα με τον ΠΟΕ.

Νέα δεδομένα στην αγορά των LNGs

Με νέα ανάλυσή του, ο οίκος Drewry επιχειρεί να καταγράψει την επίδραση της πανδημίας στην αγορά του LNG ως commodity και συνεπώς στη διά θαλάσσης μεταφορά του και στα πλοία που αναλαμβάνουν αυτή τη μεταφορά.

Όπως αρχικά σημειώνει η Drewry, το 2020 δεν ξεκίνησε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο για την αγορά του LNG, καθώς η μειωμένη ζήτηση από την Ασία λόγω Covid-19 αλλά και η προσθήκη νέων projects το προηγούμενο διάστημα, που αυξάνουν την προσφορά σε διεθνές επίπεδο, έχουν συμπαρασύρει προς τα κάτω τις τιμές στη spot αγορά.

Αναμφίβολα η έξαρση του νέου κορονοϊού στην Κίνα και η σημαντικά μειωμένη ζήτηση από τον ασιατικό γίγαντα έχουν σχεδόν εκμηδενίσει τις όποιες ελπίδες για ανάκαμψη της αγοράς, τουλάχιστον όχι πριν από το γ΄ τρίμηνο του 2020.

Η πανδημία δυστυχώς έχει επεκταθεί σε πάνω από 180 χώρες, με τους περιορισμούς στη μετακίνηση που έχουν αποφασίσει πολλές εθνικές κυβερνήσεις να μειώνουν τη ζήτηση για εμπορεύματα ενέργειας.

Για το 2020, η Drewry εκτιμά ότι το εμπόριο LNG θα αυξηθεί κατά 2% εξαιτίας της χαμηλής ζήτησης. Οι ήπιες καιρικές συνθήκες τον χειμώνα και η μείωση των τιμών στη spot αγορά LNG της Ασίας έχουν οδηγήσει σε αύξηση των αποθεμάτων σε Ευρώπη και Ασία, επηρεάζοντας συγχρόνως και τις εισαγωγές. Η εικόνα αυτή δεν φαίνεται να αλλάζει, δεδομένου ότι εισερχόμαστε σε μια εποχή με παραδοσιακά χαμηλή ζήτηση για LNG.

Παράλληλα ο Covid-19 έχει αναπροσαρμόσει τα πλάνα πολλών εταιρειών ενέργειας για την ανάπτυξη νέων mega LNG projects. Χαρακτηριστικά παραδείγματα LNG projects που λόγω κορονοϊού θα αναβληθούν ή θα καθυστερήσουν αποτελούν τα εξής: Rovuma LNG project, Qatar's North Field Expansion project, Driftwood LNG, Rio Grande LNG και Lake Charles.

Κάντε αναβάθμιση σε προσιτό
VSAT υψηλής ταχύτητας με το

CREW XPRESS

Βιώστε την αξιοπιστία και την ταχύτητα της
κορυφαίας στον Κόσμο υπηρεσίας VSAT
για τη ναυτιλία, σε προσιτή τιμή.

Το πρόγραμμα δεδομένων **Crew Xpress** μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την καθημερινή επαγγελματική επικοινωνία και ένα ξεχωριστό εύρος ζώνης παρέχεται για το **Fleet Hotspot** την αυτο-διαχειριζόμενη πύλη Wi-Fi για το πλήρωμα.

Στο **Crew Xpress** περιλαμβάνονται:

- 1 κεραία **Global Xpress** 60 cm και κύρια μονάδα κάτω από το κατάστρωμα (BDU)
- Πρόγραμμα δεδομένων **Fleet Xpress** 3GB ή 6GB για την καθημερινή επαγγελματική επικοινωνία
- Ξεχωριστή πύλη Wi-Fi **Fleet Hotspot** και εύρος ζώνης για το πλήρωμα

Επικοινωνήστε με τη διεύθυνση **maritime@inmarsat.com**
για να μάθετε περισσότερα για το **Crew Xpress**
ή το **Fleet Hotspot**

Η δύναμη πίσω από την παγκόσμια συνδεσιμότητα
www2.inmarsat.com/CrewXpress_FleetHotspot

inmarsat

Καθώς τα περισσότερα μακροπρόθεσμα συμβόλαια LNG συνδέονται με την τιμή του πετρελαίου, η κερδοφορία μεγάλων προγραμματισμένων projects κινδυνεύει, δεδομένου ότι οι τιμές πετρελαίου έχουν πάρει τελευταία την κατιούσα.
Η καθυστέρηση της ολοκλήρωσης μεγάλων projects LNG πέραν του 2023-2024 θα δημιουργήσει μακροπρόθεσμα μια «σφιχτή» προσφορά, η οποία με τη σειρά της θα παράσχει στήριξη στις τιμές. Επιπρόσθετα, ο απαιτούμενος αριθμός LNG carriers για τη μεταφορά LNG έως το 2024 θα μειωθεί από τα 270 στα 160, γεγονός που μεταφράζεται σε χαμηλότερες παραγγελίες και παραδόσεις τέτοιων πλοίων από το 2022.
Εν κατακλείδι, η Drewry καταλήγει ότι για τη ναυτιλιακή αγορά των LNGs έχει δημιουργηθεί μια νέα νόρμα –από το εμπόριο, τη ζήτηση και τους ναύλους–, η οποία για το 2020 δεν κρίνεται το ίδιο ευνοϊκή και ελκυστική απ' ό,τι αρχικά αναμενόταν.

Ινδονησία: Ανάγκη για καλύτερο θεσμικό πλαίσιο σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας (και όχι μόνο)

Μεγάλη δημοσιότητα έχουν λάβει τους τελευταίους μήνες στην Ινδονησία οι συζητήσεις σχετικά με τον νέο νόμο-πλαίσιο που ετοιμάζει η κυβέρνηση στην Τζακάρτα για θέματα ναυτιλίας. Ο νέος και πολυαναμενόμενος νόμος-«σκούπα» κρίνεται από πολλούς παρατηρητές απολύτως αναγκαίος, ειδικά για την προστασία της εύθραυστης θαλάσσιας ασφάλειας, που προκαλεί αντιξοότητες στην εμπορική ναυτιλία της χώρας. Δεδομένου ότι παρατηρείται πολυνομία σε θέματα ναυτικού δικαίου, ο νέος νόμος-πλαίσιο αποτελεί μια επιτακτική λύση ενοποίησης των πολυάριθμων και πολλές φορές αντιφατικών νομοθεσιών, οι οποίες προκαλούν δυσκολίες στην κατανόηση, στην αποκωδικοποίηση και στην εφαρμογή τους. Σήμερα οι διατάξεις που αφορούν θέματα ναυτικού δικαίου είναι διασκορπισμένες σε 17 νομοθετικά κείμενα.
Σε ένα κράτος όπως η Ινδονησία, με αρμοδιότητες και δικαιοδοσίες σε ένα πολυσύνθετο και πολυπολιτισμικό αρχιπέλαγος, οι κοινωνικοί εταίροι της πιέζουν για ένα νέο και κυρίως «κατανοητό» νομοθετικό πλαίσιο, που θα αφορά θέματα όπως η εφαρμογή της τάξης και της ρύθμισης των δικαιωμάτων, των υποχρεώσεων και των ευθυνών στα χωρικά της ύδατα ή ακόμα και θέματα εκμετάλλευσης των εγχώριων θαλάσσιων πόρων της. Παράλληλα η χώρα αντιμετωπίζει, εδώ και χρόνια, επιπλέον προκλήσεις, που αφορούν την υφαλοκρηπίδα της, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και των ναυτικών της, αλλά και την προστασία των αλιέων από παραβατικές συμπεριφορές αλλοδαπών στα ύδατά της. Το Υπουργείο Συντονισμού βρίσκεται στο πρώτο στάδιο των συζητήσεων του νομοσχεδίου και εστιάζεται στη ρύθμιση θεμάτων που σχετίζονται με τη θαλάσσια ασφάλεια.
Είναι ωστόσο πολύ σημαντικό για την κυβέρνηση να αποσαφηνίσει ποια θεσμικά όργανα θα συμμετάσχουν σε αυτή την πρωτοβουλία, αφού η Ινδονησία διαθέτει πολλούς κοινωνικούς εταίρους οι οποίοι ενδιαφέρονται για θέματα θαλάσσιας ασφάλειας. Επομένως, σύμφωνα με δημοσιεύματα στον τοπικό Τύπο, καθίσταται αναγκαίο όχι μόνο να αποσαφηνιστεί ποιοι θα συμμετάσχουν στις διαβουλεύσεις για τον νέο νόμο αλλά και το κατά πόσο οι θεσμικοί εκπρόσωποι που θα οριστούν θα δουλέψουν συντονισμένα και με έναν κοινό σκοπό.
Σύμφωνα με τον νόμο 32/2014, η Indonesian Maritime Security Agency (στα ινδονησιακά Badan Keamanan Laut Republik Indonesia – BAKAMLA) είναι ο κύριος κρατικός φορέας με αρμοδιότητες σε θέματα ναυτικής ασφάλειας, επίβλεψης και προστασίας της παράκτιας ζώνης και ακτογραμμής, αλλά και διαφύλαξης του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της αλιείας στην περιοχή. Ωστόσο, το Πολεμικό Ναυτικό είναι το Σώμα με τις καλύτερες υποδομές στη χώρα. Με την BAKAMLA να αναλαμβάνει ηγετικό ρόλο συντονιστή στον τομέα της εφαρμογής των νέων «θαλάσσιων» νόμων και με τη συνδρομή του Πολεμικού Ναυτικού, είναι σίγουρο πως αργά ή γρήγορα τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ινδονησία στις θάλασσές της θα πρέπει να λάβουν την επισταμένη προσοχή της κυβέρνησης.
Καθίσταται επομένως σαφές ότι, προκειμένου να συντονιστούν όλα τα θεσμικά όργανα και να λειτουργήσουν συνεργατικά, ο νόμος-πλαίσιο αποτελεί απόλυτη προτεραιότητα για την κυβέρνηση της Τζακάρτα. Με δικαιοδοσία σε 17.508 νησιά, μια ακτογραμμή 108.000 χλμ., με 900.000 κατοίκους που ασχολούνται με τα ναυτικά ή θαλασσινά επαγγέλματα και έναν εμπορικό στόλο σχεδόν 12.000 πλοίων και σκαφών, το Αρχιπέλαγος της Ινδονησίας αποτελεί μια ναυτιλιακή δύναμη που θα πρέπει να μας απασχολήσει τα επόμενα χρόνια.

HOME PORT OF GLOBAL MAJORS

The state of art facilities, experienced team and high level of safety & quality has always been the passion within us.

As Beşiktaş Shipyard we are proud to be the most active ship repair yard of Europe with annually 180 ship repairing projects of most respectable ship owners and ship managers all around the world.

www.besiktasshipyard.com

BesiktasShipyard

Σε ελεύθερη πτώση οι παραγγελίες πλοίων

Σε πολύ χαμηλά επίπεδα κινήθηκαν οι παραγγελίες νεότευκτων το α΄ τρίμηνο, σύμφωνα με πρόσφατη ανάλυση της BIMCO.

Πιο συγκεκριμένα, οι επιβεβαιωμένες παραγγελίες για νεότευκτα πλοία μειώθηκαν κατά 55% το α΄ τρίμηνο του 2020 έναντι του α΄ τριμήνου του 2019. Ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τις συνολικές παραγγελίες δεξαμενόπλοιων, bulkers και containerships, αυτές κινήθηκαν στα 6,6 εκατ. dwt έναντι 14,7 εκατ. dwt το αντίστοιχο διάστημα πέρυσι. Οι παραγγελίες για product tankers καταγράφουν τη μικρότερη μείωση, καθώς το α΄ τρίμηνο έφτασαν τα 806.500 dwt, ήτοι ετήσια μείωση 17,8%.

Από την άλλη, τα bulk carriers εμφανίζουν τη μεγαλύτερη μείωση στις παραγγελίες τους, καθώς φέτος άγγιξαν τα 1,6 εκατ. dwt έναντι 6,9 εκατ. dwt το α΄ τρίμηνο του 2019.

Όπως αναφέρει η BIMCO, η καθοδική αυτή τάση υπήρχε πριν από το ξέσπασμα του Covid-19, ωστόσο επιδεινώθηκε μετά τη ραγδαία εξάπλωση της πανδημίας.

Η αβεβαιότητα που καλείται να αντιμετωπίσει η ναυτιλιακή βιομηχανία λόγω των περιβαλλοντικών κανονισμών, σε συνδυασμό με τις εκτιμήσεις για μειωμένη ζήτηση για θαλάσσια υπηρεσία τα επόμενα χρόνια, καθιστά δύσκολη την απόφαση των πλοιοκτητών για παραγγελίες, αναφέρει ο κ. Peter Sand, επικεφαλής αναλυτής της BIMCO.

Liner ναυτιλία: Παράταση από την ΕΕ για τη συνέχιση συμπράξεων

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρατείνει για άλλα τέσσερα χρόνια την απαλλαγή των liner εταιρειών για συμπράξεις από τις Αρχές Ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο κανονισμός απαλλαγής για συμπράξεις στη ναυτιλία γραμμών, γνωστός και ως Consortia Block Exemption Regulation (BER), προοριζόταν να ολοκληρωθεί στις 25 Απριλίου 2020, ενώ πλέον παρατείνεται έως τις 25 Απριλίου 2024.

Ειδικότερα, οι κοινοπραξίες ναυτιλίας είναι συμφωνίες μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών για τη λειτουργία κοινών ναυτιλιακών γραμμών και την ανάληψη ορισμένων λειτουργικών συνεργασιών, που οδηγούν σε οικονομίες κλίμακας.

Το δίκαιο της ΕΕ απαγορεύει γενικά τις συμφωνίες μεταξύ εταιρειών που περιορίζουν τον ανταγωνισμό. Ωστόσο, ο κανονισμός BER επιτρέπει την υπό όρους συμμετοχή ναυτιλιακών εταιρειών με μερίδιο αγοράς κάτω του 30% στη σύναψη συμφωνιών συνεργασίας για την παροχή κοινών υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Οι συμφωνίες αυτές, όμως, δεν μπορούν να περιλαμβάνουν τον καθορισμό των τιμών ή την κατανομή των αγορών.

Ο ισχύων κανονισμός εγκρίθηκε το 2009, παρατάθηκε το 2014 κατά πέντε έτη και έληξε στις 25 Απριλίου 2020.

Αυτόνομη ναυτιλία: Τι μέλλει γενέσθαι

Σε νέα έρευνά της, η Thetius, εταιρεία παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών στους κλάδους της καινοτομίας και της τεχνολογίας, εκτιμά ότι η Κίνα θα ηγηθεί της βιομηχανίας της αυτόνομης ναυτιλίας, αναπτύσσοντας και εφαρμόζοντας σημαντικές καινοτομίες τα επόμενα πέντε χρόνια.

Παράλληλα οι αναλυτές της Thetius σημειώνουν στο report τους ότι αυτή τη στιγμή η αξία της εν λόγω βιομηχανίας αγγίζει τα $1,1 δισ. ετησίως, εκτιμώντας ότι έως το 2025 θα αναπτύσσεται με ετήσιο ρυθμό 7% και θα ανέλθει στο $1,5 δισ.

Αυτό που προκαλεί εντύπωση είναι το γεγονός ότι, σε παγκόσμιο επίπεδο, υπάρχουν 3.000 διπλώματα ευρεσιτεχνίας που σχετίζονται με την αυτόνομη ναυτιλία και το 96% βρίσκεται στην Κίνα, σύμφωνα με όσα αναφέρουν αναλυτές της Thetius.

Η πλειονότητα των διπλωμάτων αυτών ευρεσιτεχνίας αναπτύχθηκαν τα τελευταία πέντε χρόνια από έναν μικρό αριθμό κινεζικών πανεπιστημίων και ιδιωτικών εταιρειών. Κατά τον ιδρυτή της Thetius, το γεγονός αυτό καταδεικνύει τη σημαντική έμφαση που δίνεται στην Κίνα στους τομείς της έρευνας και της ανάπτυξης τεχνολογιών αυτόνομης ναυτιλίας μέσω χρηματοδοτήσεων.

EASTERN MEDITERRANEAN MARITIME LIMITED

ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ 69, ΓΛΥΦΑΔΑ, 166 75 ΑΘΗΝΑ
TEL: 0030 210 9699700, FAX: 0030 210 9604430/1 • TELEX: 210489 EAST GR
E-mail: email@eastmed.gr

Οι ναυτικοί μας είναι οι πρεσβευτές μας στις θάλασσες του κόσμου

Συνέντευξη του **Ιωάννη Πλατσιδάκη**, Managing Director της Maran Dry Management Inc. και Επίτιμου Προέδρου της INTERCARGO, στον Ηλία Μπίσια

Στο ειδικό τεύχος των *Ναυτικών Χρονικών* με θέμα τη Ναυτική Εκπαίδευση, το οποίο κυκλοφορεί παράλληλα με τον εορτασμό της Ημέρας του Εμπορικού Ναυτικού στη χώρα μας και της Ημέρας Ναυτιλίας στα κράτη της ΕΕ, αναζητήσαμε τις απόψεις μιας προσωπικότητας που έχει ασχοληθεί με τη νέα γενιά και τη ναυτική εκπαίδευση. Στην αποκλειστική του συνέντευξη, ο κ. Ιωάννης Πλατσιδάκης παρουσιάζει τις θέσεις του για την ανάγκη διατήρησης της ελληνικής σημαίας, για την πίστη του στους Έλληνες αξιωματικούς ΕΝ και τον σημαντικό ρόλο των ΑΕΝ. Παράλληλα στέλνει ένα σημαντικό μήνυμα σε όσους νέους επιλέξουν το ναυτικό επάγγελμα, ειδικά σε αυτή την κρίσιμη εποχή.

Το ΝΕΕ σε συνεργασία με την ΕΕΕ έχουν, εδώ και χρόνια, θεσμοθετήσει τον εορτασμό για την Ημέρα του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού. Γνωρίζοντας ότι ήσασταν ο βασικός εισηγητής της συγκεκριμένης πρωτοβουλίας, πόσο σημαντικό θεωρείτε τον εορτασμό της συγκεκριμένης ημέρας, ειδικά σήμερα;

Θεωρώ απόλυτα σημαντικό να εορτάζουμε την Ημέρα της Ναυτιλίας μας. Με τον τρόπο αυτόν τιμούμε τους προγενέστερους και σημερινούς ναυτικούς και εφοπλιστές που συνετέλεσαν ώστε σήμερα να έχουμε την παρούσα κατάσταση της ελληνικής ναυτιλίας αλλά και συγχρόνως δίνουμε ένα όραμα στις επόμενες γενεές. Δεν είναι δυνατόν να έχουμε ημέρες μητέρας, πατέρα, λουλουδιών κ.λπ. αλλά όχι της Ναυτιλίας μας. Σημειώνεται πως η Ευρωπαϊκή Ημέρα Ναυτιλίας καθιερώθηκε στα πρότυπα της ελληνικής, έπειτα από συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Ο Όμιλος Αγγελικούση παραδοσιακά υποστηρίζει την ελληνική σημαία. Ποιες είναι οι παράμετροι και οι συνιστώσες που έχουν οδηγήσει και εξακολουθούν να οδηγούν τον όμιλο σε αυτή τη συγκεκριμένη στρατηγική επιλογή;

Η ελληνική σημαία είναι, σταθερά, μια διεθνώς αναγνωρισμένη και ποιοτική σημαία και το γεγονός αυτό δίνει σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στα πλοία με τη σημαία της χώρας μας. Επιπλέον, το γεγονός ότι απασχολούνται Έλληνες ναυτικοί στα πλοία αυτά δίνει το πλεονέκτημα της δημιουργίας ενός στενού δεσμού μεταξύ των εταιρειών και των πληρωμάτων τους.
Πολλοί αναφέρονται στο θέμα του κόστους. Ισχυρίζονται ότι η ελληνική σημαία είναι πιο ακριβή σε σχέση με άλλες. Όπως ξέρετε καλά, η ανταγωνιστικότητα δεν είναι ένα απόλυτο μέγεθος. Το κόστος ενός προϊόντος επίσης δεν είναι ένας απόλυτος αριθμός, αλλά εξαρτάται από την παραγωγικότητα. Άρα λοιπόν, αν κάτι στοιχίζει πιο ακριβά, δεν σημαίνει κατ'ανάγκην ότι το τελικό αποτέλεσμα είναι χειρότερο ή μη ανταγωνιστικό. Στην περίπτωση της σημαίας μας, η όποια οικονομική επιβάρυνση δύναται να καλυφθεί κάλλιστα από την ποιοτική παροχή υπηρεσιών από τους εν λόγω αξιωματικούς και την υψηλή απόδοση του πλοίου. Τα αποτελέσματά μας, σε όλες τις εταιρείες του ομίλου, διαχρονικά επιβεβαιώνουν το μοντέλο αυτό. Το κόστος της σημαίας απορροφάται από την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών που εξασφαλίζουν οι Έλληνες ναυτικοί μας, εξ ου και η υψηλή απόδοση του στόλου μας.

Για ποιους λόγους θεωρείτε ότι πολλοί νέοι αξιωματικοί επιθυμούν να ναυτολογηθούν σε πλοία της εταιρείας σας;

Είναι γεγονός ότι το μέγεθος μιας ναυτιλιακής εταιρείας κάνει τη διαφορά, διότι δίνει τη δυνατότητα στον ναυτικό μιας πιο προγραμματισμένης και σταθερής ναυτολόγησης.

Οι μικρότερες εταιρείες θα μπορούσαν να είναι ελκυστικές; Το pooling είναι μια παράμετρος που θα μπορούσαμε να σκεφτούμε για το μέλλον των μικρότερων ναυτιλιακών εταιρειών;

Ναι, βεβαίως θα μπορούσαν, με έναν σωστό προγραμματισμό. Μην ξεχνάτε ότι μια μικρότερη εταιρεία

έχει μεγαλύτερη δυνατότητα να διατηρήσει τον προσωπικό δεσμό με τους ναυτικούς της. Μια συνεργασία μεταξύ εταιρειών με συγκεκριμένη ομάδα ναυτικών θα μπορούσε να υποστηριχτεί, με την προϋπόθεση ότι, όποιοι δεσμευτούν σε αυτή τη δραστηριότητα, θα πρέπει να έχουν κατανόηση ότι δεν θα πρέπει ο ένας να προκαλέσει τη δυσαρέσκεια του άλλου. Δηλαδή θα πρέπει να αποφευχθεί ο εσωτερικός ανταγωνισμός μεταξύ των εμπλεκόμενων εταιρειών στη ναυτολόγηση των ναυτικών της ομάδας.

Στο μέλλον δεν θα είναι ίδια η ελληνική ναυτιλία εάν τα πλοία της δεν θα φέρουν την ελληνική σημαία.

Λαμβάνοντας υπόψη την πολυετή παρουσία σας ως στέλεχος της ναυτιλίας, πώς αντιδράτε στη σταδιακή αλλά συνεχή συρρίκνωση του ελληνικού στόλου;

Αυτό είναι ένα φαινόμενο που και οι δύο πλευρές, δηλαδή και το κράτος και η εφοπλιστική κοινότητα, πρέπει να μελετήσουν πάρα πολύ σοβαρά, διότι στο μέλλον δεν θα είναι ίδια η ελληνική ναυτιλία εάν τα πλοία της δεν θα φέρουν την ελληνική σημαία. Πιστεύω ότι με την περαιτέρω συρρίκνωση και η φωνή της θα εξασθενήσει στα διεθνή όργανα. Περισσότερα πλοία με ελληνική σημαία συνεπάγονται πιο ισχυρή φωνή διεθνώς. Με αυτόν τον τρόπο θα ενδυναμώσουμε τον δεσμό και της ίδιας της σημαίας, όχι μόνο της ναυτιλίας μας, με την ελληνική κοινωνία.

Στις επισκέψεις σας σε ελληνικές ΑΕΝ και στις συνομιλίες σας με εκπαιδευτικό προσωπικό αλλά και σπουδαστές, ποια θεωρείτε ότι είναι τα θέματα που χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης;

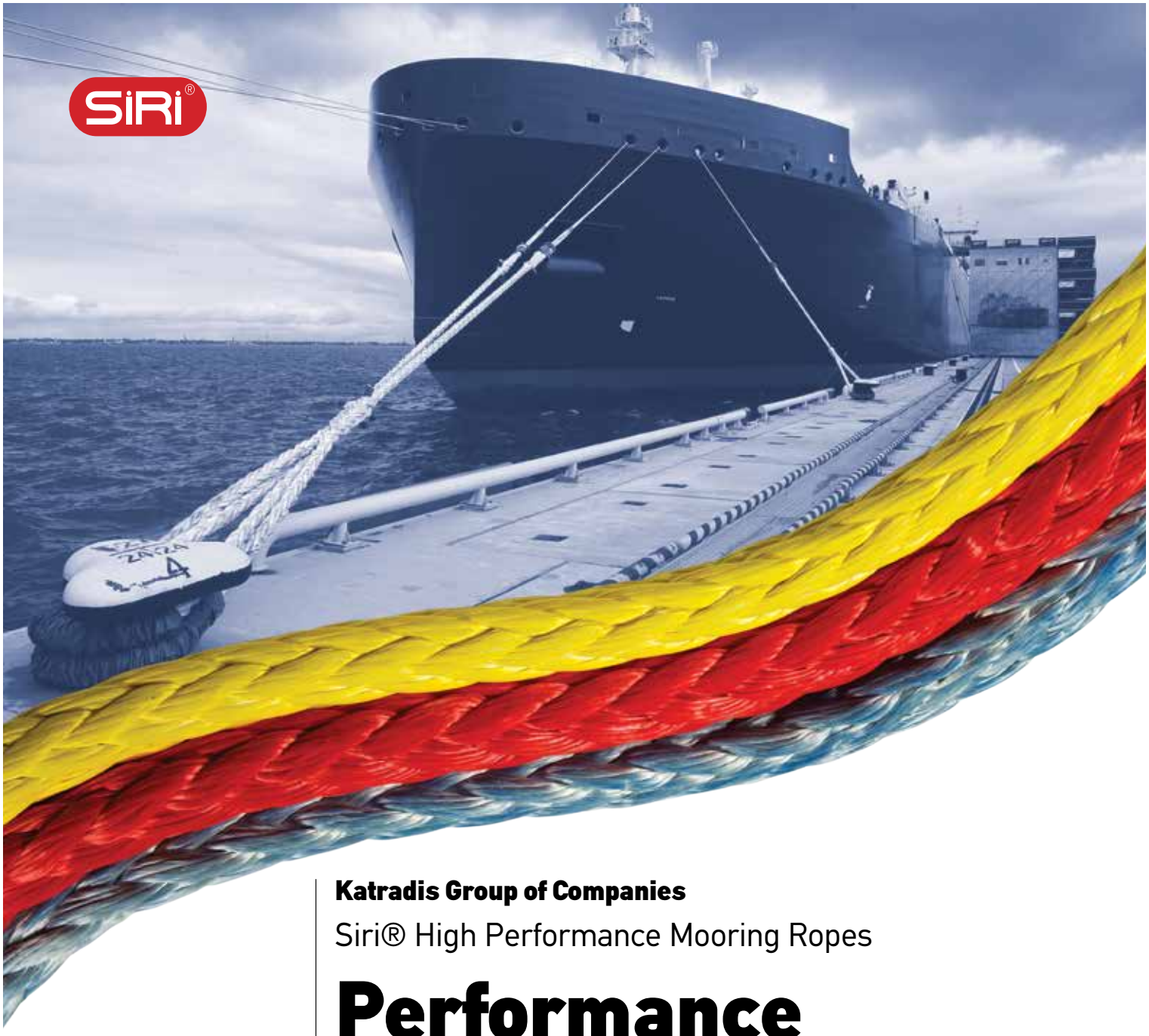
Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ΑΕΝ είναι γνωστά και μακροχρόνια. Θα ήθελα ωστόσο να τονίσω ότι σίγουρα το επίπεδο είναι αρκετά ικανοποιητικό και σίγουρα, όπως σε όλα τα πράγματα, υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης. Νομίζω ότι το πιο σπουδαίο σημείο που πρέπει να εξετάσουμε είναι το ακόλουθο: παράλληλα με τη μόρφωση των σπουδαστών πρέπει να δοθεί σημασία και να τονιστεί ο ρόλος που καλούνται να παίξουν οι συγκεκριμένοι νέοι και νέες στην επαγγελματική τους καριέρα. Πρέπει οι νέοι να νιώθουν περήφανοι για το επάγγελμα το οποίο ακολουθούν και μέσα από αυτό το επάγγελμα να μπορούν να βελτιώσουν την προσωπικότητά τους. Μην ξεχνάμε ότι τα βαπόρια της ποντοπόρου ναυτιλίας δραστηριοποιούνται σε όλο τον κόσμο και ως εκ τούτου είναι οι αντιπρόσωποί μας, οι πρεσβευτές μας στις διεθνείς θάλασσες και στα λιμάνια, στις λιμενικές αρχές, στα P&I Clubs, στους ναυλωτές. Άρα χρειαζόμαστε ναυτικούς με προσωπικότητα.

Πολλές έρευνες αναδεικνύουν το μεγαλύτερο ενδιαφέρον της νέας γενιάς για τη ναυτιλία, ειδικά σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν, οπότε καταγραφόταν αδιαφορία για τα ναυτικά επαγγέλματα. Είστε αισιόδοξος για τη διατήρηση αυτού του ενδιαφέροντος των νέων; Με ποιους τρόπους θα μπορούσαμε να διατηρήσουμε το ενδιαφέρον τους αλλά και να προσελκύσουμε περισσότερους μαθητές λυκείου;

Η οικονομική δυσπραγία της χώρας μας τα τελευταία χρόνια και η επακόλουθη ανεργία οδήγησαν ένα μεγάλο μέρος της νεολαίας μας να ασχοληθεί με τα ναυτικά επαγγέλματα. Η ποιότητα των νέων που ακολουθούν τα ναυτικά επαγγέλματα είναι πράγματι καλή.
Το ενδιαφέρον ακόμα περισσότερων θα μπορούσαμε κάλλιστα να το ενισχύσουμε με μια σωστή προσέγγιση στα μαθητικά και σπουδαστικά τους χρόνια και τη μετέπειτα ενασχόλησή τους με τα πλοία μας όταν αποφοιτήσουν. Το να προσελκύσουμε περισσότερους δεν πρέπει να είναι, όμως, απόλυτος σκοπός. Σκοπός θα πρέπει να είναι μια προσεκτική μελέτη για το πόσους και πόσες ακριβώς χρειαζόμαστε. Το να προσελκύσουμε πιο πολλούς σπουδαστές και νέους αξιωματικούς χωρίς να μπορούν να ναυτολογηθούν μετέπειτα στα πλοία δεν οδηγεί κάπου. Αντίθετα μπορεί να επιφέρει αρνητικά αποτελέσματα.

Ποια στοιχεία για τη ναυτιλία πρέπει να γνωρίζει ένας νέος πριν ξεκινήσει ναυτικές σπουδές; Το γεγονός ότι θα γίνουν αξιωματικοί και όχι απλά στελέχη απαιτεί να κατανοήσουν οι νέοι δεξιότητες όπως η ιεραρχία, η πειθαρχία και η υπομονή;

Καταρχήν θα πρέπει ο ίδιος ο νέος να έχει ενδιαφέρον να ψάξει, να ενημερωθεί για τη ναυτιλία. Μέσα π.χ. από την Isalos.net και άλλες ιστοσελίδες μπορεί κανείς να πληροφορηθεί και να αντλήσει αρκετές λεπτομέρειες.



Katradis Group of Companies

Siri® High Performance Mooring Ropes

Performance to the maximum!

For Your Safer-Stronger & Simpler Mooring Operation

KATRADIS

EST. 1936

KATRADIS GROUP OF COMPANIES

UHMWPE, Aramid & Mixed Ropes for LNG / LPG Carriers and Tankers
Steel Wire Ropes - Sacrificial Anodes - Anchors & Anchor Chains
Port Development Equipment - Vessel Deck Equipment

11, Psaron str., 186 48 Piraeus, Greece, T: +30 2104060300
F: +30 2104626268 & +302104619631
E: info@katradis.com - www.katradis.com

MEG4 Approved by Lloyd's

Πρέπει όμως να είμαι ξεκάθαρος: κάθε επάγγελμα θέλει πειθαρχία. Πόσο μάλλον στο πλοίο, το οποίο είναι μια μικρή κοινότητα 20-22 ατόμων μέσα στους ωκεανούς. Δεν υπάρχουν, συνεπώς, μεγάλα περιθώρια απειθαρχίας. Η σωστή λειτουργία του πλοίου βασίζεται στη συνολική συνεργασία και προσπάθεια. Ταυτόχρονα πρέπει να γνωρίζουν ότι απαιτείται μεγάλη αίσθηση επαγγελματισμού και σεβασμού προς τους συναδέλφους τους, μέσα σε αυτή τη μικρή κοινότητα. Αυτό είναι κάτι που και οι Ακαδημίες αλλά και οι ίδιες οι εταιρείες πρέπει να μεταλαμπαδεύσουν στους σπουδαστές.

Διαφαίνεται από πολλές έρευνες ότι πολλοί νέοι επιθυμούν να σταδιοδρομήσουν σε δεξαμενόπλοια, κυρίως λόγω των υψηλότερων απολαβών. Πώς αντιδράτε σε αυτή την επισήμανση;

Αυτό είναι θέμα επιλογής του καθενός. Το ίδιο ισχύει και για τις επιχειρήσεις της στεριάς. Οι απολαβές είναι για αρκετούς σημαντικό κριτήριο, αλλά για πολλούς άλλους δεν είναι και δεν πρέπει να είναι το μοναδικό κριτήριο.

Η διαρροή σπουδαστών, σε σχέση με τον αριθμό εγγραφών στις ΑΕΝ, εξακολουθεί να είναι σημαντική. Υπάρχει τρόπος, κατά τη γνώμη σας, να αντιμετωπιστεί αυτό το φαινόμενο;

Αυτή την περίφημη διαρροή την ακούω για δεκαετίες. Δύσκολα βλέπουμε πραγματικούς αριθμούς. Το Υπουργείο Εργασίας δημοσιεύει κάθε μήνα τον αριθμό των ανέργων. Η Στατιστική Υπηρεσία δημοσιεύει επίσης μια πληθώρα αριθμών. Δεν έχω δει πραγματικά και πλήρη στοιχεία για το πώς εξελίσσεται αυτό το φαινόμενο στον δικό μας χώρο. Υπάρχει μια γκρίζα περιοχή. Δεν είμαι λοιπόν σε θέση να απαντήσω, διότι δεν γνωρίζω τα ακριβή δεδομένα για τη διαρροή που αναφέρετε. Επιπρόσθετα, δεν είναι μόνο το πόσοι βγαίνουν από τις ΑΕΝ ο μοναδικός παράγοντας προς εξέταση. Μεγάλη σημασία έχει η απορροφητικότητα από την ίδια την αγορά, διότι είναι αποφασιστικός παράγοντας προσέλκυσης. Είναι επιτακτική ανάγκη να γίνει μια ολοκληρωτική μελέτη βασιζόμενη στα δεδομένα του παρελθόντος και του παρόντος για να χαραχθούν στόχοι για το μέλλον. Χρειάζεται ένα άτυπο αλλά δεσμευτικό συμβόλαιο μεταξύ κράτους και εφοπλιστικής κοινότητας στο θέμα αυτό.

Έχετε ταξιδέψει σε αρκετές χώρες του εξωτερικού και έχετε επισκεφθεί ναυτικές ακαδημίες που ακολουθούν άλλα πρότυπα. Ποιες από αυτές τις επισκέψεις σάς έχουν προβληματίσει για τον τρόπο λειτουργίας των ελληνικών ΑΕΝ; Υπάρχουν κάποια παραδείγματα που θα μπορούσαμε να ακολουθήσουμε;

Οι γειτονικές μας χώρες σαφώς έχουν ένα καλύτερο περιβάλλον κυρίως σε θέματα εγκαταστάσεων και εξοπλισμού. Επίσης, το γενικότερο κλίμα που επικρατεί σε αυτές είναι εκείνο της πειθαρχίας. Δηλαδή οι σπουδαστές είναι με τις στολές τους, διακρίνεις έναν μεγάλο σεβασμό τόσο στους καθηγητές όσο και στη μεταξύ τους συμπεριφορά, αλλά και προς τις υποδομές. Δεν παρατήρησα ούτε έλλειψη καθαριότητας ούτε υλικές ζημιές στον εξοπλισμό και στις κτιριακές εγκαταστάσεις. Απέχουμε αρκετά από αυτό.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες χρειάζονται εταιρικές δημόσιες σχέσεις για τη βελτίωση της εικόνας και της φήμης τους, ειδικά προς την προσέλκυση αξιωματικών;

Νομίζω ότι τα στοιχεία της ελληνικής ναυτιλίας από μόνα τους δημιουργούν δημόσιες σχέσεις. Εναπόκειται σε κάθε εταιρεία πώς θα διαμορφώσει τις δικές της δημόσιες σχέσεις μέσα από διαφήμιση, επισκέψεις/χορηγίες σε ΑΕΝ και ΚΕΣΕΝ και σίγουρα στον τρόπο συμπεριφοράς τους και στον δεσμό της με τους ναυτικούς της.

Η ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση βρίσκεται, τα τελευταία χρόνια, στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος των ναυτιλιακών ΜΜΕ αλλά και των ναυτιλιακών συνεδρίων. Ποιος είναι ο ρόλος και ποιος θα πρέπει να είναι, κατά τη γνώμη σας, ο στόχος της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης στη χώρα;

Η χώρα μας έχει μια μοναδικότητα: οι νόμοι της επιτρέπουν ιδιωτικές κλινικές αλλά όχι ιδιωτικά πανεπιστήμια ή ΑΕΝ. Εάν αυτό δεν είναι ιδεοληψία και στρουθοκαμηλισμός, τότε τι είναι; Τριακόσιοι Έλληνες σπουδαστές σήμερα σπουδάζουν στην ΑΕΝ Βάρνας στη Βουλγαρία, κ.λπ. Η ύπαρξη ιδιω-

JSHOPFEST

READY TO TAKE THE NEXT STEP TOWARDS BWTS & EGCS?

C&A STAVROS KASSIDIARIS IS AT YOUR SERVICE TO SUPPORT YOU FOR ALL YOUR QUERIES RELATED TO THE FOLLOWING TYPE OF APPROVED MARINE CABLES:

Marine Power Cable

- **MARINE POWER CABLE**
  - »PRODUCED ACCORDING TO IEC 60092-353/354
  - »RATING VOLTAGE UP TO 26/35KV
  - »APPROVED BY ABS, BV, DNV GL, LR, NK, RINA
  - »FLAME RETARDANT & LSHF CABLE

Marine Data Cable

- **MARINE DATA CABLE**
  - »MARINE APPROVED LAN CABLE
  - »CAT.5E, CAT.6A, CAT.7 DATA CABLE
  - »APPROVED BY ABS, DNV-GL
  - »LSZH SHF1 CABLE

Marine Wires

- **MARINE WIRE**
  - »ACC. TO IEC 60092 SERIES STANDARD
  - »FLEXIBLE TINNED COPPER CONDUCTOR
  - »XLPE / PO / PVC INSUALTION
  - »APPROVED BY ABS, BV, CCS, LR

Marine Telephone Cable

- **MARINE TELEPHONE CABLE**
  - »PRODUCED ACCORDING TO IEC 60092-376
  - »OVERALL SCREEN OR INDIVIDUAL SCREEN
  - »APPROVED BY ABS, BV, DNV GL, LR, NK
  - »FLAME RETARDANT CABLE

- **EMC CABLE**
  - »FOR FIXED INSTALLATION IN MOST AREAS AND OPEN DECKS IN SHIPS
  - »ABS, CCS APPROVAL
  - »CBPJP86/NC TYPE FIRE RESISTANT CABLE
  - »CBPJP86/SC TYPE FLAME RETARDANT CABLE

- **VFD CABLE**
  - »FOR POWER CABLE ON OFFSHORE UNITS INTENDED FOR FIXED INSTALLATION
  - »APPROVED BY ABS, DNV GL
  - »BFOU-VFD TYPE FIRE RESISTANT CABLE
  - »RFOU-VFD TYPE FLAME RETARDANT CABLE

CERTIFICATES

ABS · RINA · Bureau Veritas · Lloyd's Register · ClassNK · DNV·GL

C&A CONTROLS & AUTOMATION TRADING & CONSTRUCTION Co
STAVROS KASSIDIARIS S.A.

97 Agchialou & 73 Aegaleo Str., 185 44 Piraeus, Greece
Tel: +30 210 4636000, Fax : +30 210 4624471
E-mail : info@kassidiaris.gr, Web: www.kassidiaris.gr

τικής ναυτικής εκπαίδευσης δίνει καλύτερη δυνατότητα επιλογής στον σπουδαστή, χωρίς περιορισμούς. Επιτρέπει να εξετάσει κάθε υποψήφιος εάν θέλει να ακολουθήσει τη δημόσια ή την ιδιωτική εκπαίδευση. Η απόφασή του θα είναι, δηλαδή, προσωπική ή οικογενειακή και δεν θα επαφίεται στην απόλυτη επιλογή του κράτους. Η παρούσα δέσμευση εκ μέρους της πολιτείας είναι μια μονολιθική προσέγγιση, που εστιάζεται στη λογική ότι το κράτος γνωρίζει καλύτερα. Αυτές τις λογικές τις έχουν επιβάλει καθεστώτα στο παρελθόν τα οποία έχουν καταρρεύσει με την πάροδο του χρόνου.

Η πρόσφατη αναβάθμιση των επαγγελματικών δικαιωμάτων των αποφοίτων των Ναυτικών Λυκείων της χώρας δίνει σε όλους τους αποφοίτους των ΕΠΑΛ με ναυτική εκπαίδευση το δικαίωμα να εξελιχθούν σε αξιωματικούς Εμπορικού Ναυτικού Α΄ τάξης, υπό προϋποθέσεις. Πώς κρίνετε τη συγκεκριμένη αναβάθμιση;

Είναι μια θετική προσέγγιση, αρκεί το τελικό αποτέλεσμα να είναι ποιοτικά ανταγωνιστικό.

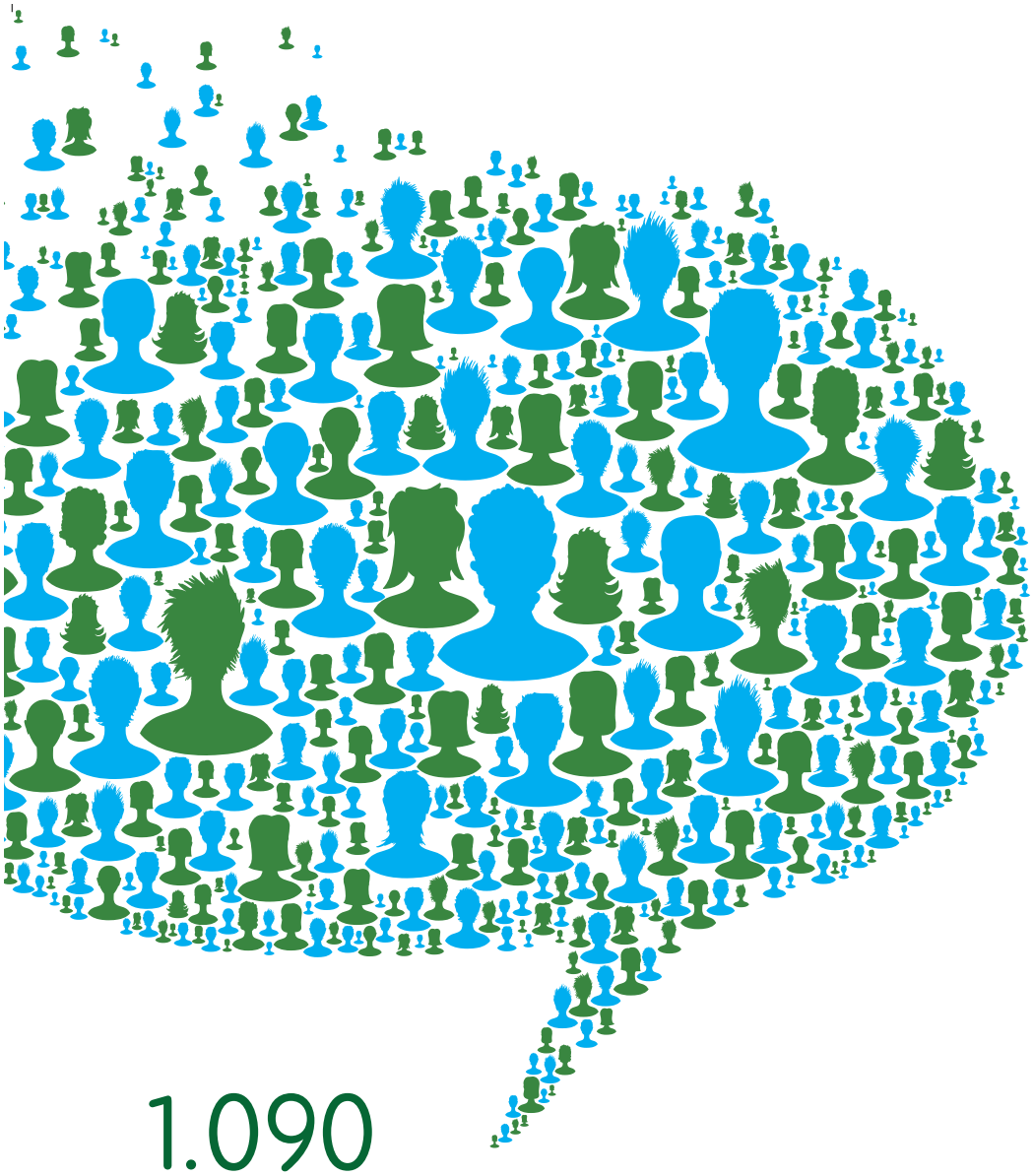
Πρόσφατα υπήρξε τροποποίηση του προγράμματος σπουδών των ΑΕΝ, ως προς τη χρονική περίοδο πραγματοποίησης των εκπαιδευτικών τους ταξιδιών. Ποια είναι, κατά τη γνώμη σας, τα οφέλη του αναβαθμισμένου προγράμματος σπουδών των ΑΕΝ;

Τα στοιχεία της ελληνικής ναυτιλίας από μόνα τους δημιουργούν δημόσιες σχέσεις.

Δεν άλλαξε το πρόγραμμα σπουδών. Απλώς κάποια μαθήματα μετακινήθηκαν. Κατά τα άλλα, οι ώρες διδασκαλίας και τα μαθήματα παρέμειναν τα ίδια. Η νέα διαφοροποίηση των χρονικών περιόδων, ειδικά για τα εκπαιδευτικά ταξίδια, θα είναι πάρα πολύ ωφέλιμη, διότι αφενός ο σπουδαστής καταλήγει στο πλοίο στην πρώτη του ναυτολόγηση πιο ώριμος για να απορροφήσει γνώση και αφετέρου, με την τελευταία ναυτολόγησή του, θα είναι πολύ πιο κοντά στον μελλοντικό εργοδότη του. Με το μέχρι πρόσφατα υπάρχον σύστημα είχε παρατηρηθεί μεγάλη έλλειψη γνώσεων στην πρώτη ναυτολόγηση των σπουδαστών και επιπλέον, μετά το πέρας του δεύτερου εκπαιδευτικού ταξιδιού, μεσολαβούσε πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα μέχρι την επανένταξή τους στην επαγγελματική σταδιοδρομία.

Το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης τροφοδοτείται, σε ένα μεγάλο ποσοστό, μόνο από τα πλοία με ελληνική σημαία. Παραμένουν οι ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες πρόθυμες να εξασφαλίζουν τα απαραίτητα κονδύλια για τη συγχρηματοδότηση των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού;

Πράγματι, τα πλοία με ελληνική σημαία συμμετέχουν υποχρεωτικά στα έξοδα λειτουργίας των ΑΕΝ. Είναι μια δέσμευση δεκαετιών, η οποία αποτελεί σημαντική ηθική υποχρέωση για τη διατήρηση της ελληνικής ναυτοσύνης. Θεωρώ όμως απόλυτα δίκαιο να συμμετέχουν πλέον στο ΚΝΕ υποχρεωτικά όλα τα πλοία που διαχειρίζονται σήμερα οι εταιρείες οι οποίες είναι εγκατεστημένες στη χώρα μας. Είναι μια συλλογική προσπάθεια.



1.090 εργαζόμενοι

στις θέσεις μας ή σε τηλεργασία

μένουμε δίπλα σας

Η ΔΕΠΑ, στην πρωτόγνωρη αυτή συγκυρία, στέκεται δίπλα στην ελληνική κοινωνία. Μένουμε ενεργοί και διασφαλίζουμε την ενεργειακή επάρκεια της χώρας. Κάνουμε την ενέργεια δύναμη, που φτάνει από άκρη σε άκρη της Ελλάδας. Διασφαλίζουμε την απρόσκοπτη λειτουργία μας και έχουμε λάβει από την πρώτη στιγμή τα αυστηρότερα μέτρα για την ασφάλεια των εργαζομένων και τον περιορισμό της πανδημίας.
Η ΔΕΠΑ στηρίζει με όλη της την ενέργεια την προσπάθεια όλων να πάμε και πάλι μπροστά.

#μενουμεδιπλασας

choose

Οι σημερινές συνθήκες δεν πρόκειται να διαρκέσουν για πάντα, αρκούν ωστόσο για να δώσουν ένα πολύ ισχυρό momentum

Με αφορμή την πρόσφατη τηλεδιάσκεψη των μελών του Hellenic Mediterranean Panel της INTERTANKO ο κ. Βασίλης Μπακολίτσας μιλά στα *Ναυτικά Χρονικά* για τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν σήμερα οι διαχειρίστριες εταιρείες πλοίων της ποντοπόρου ναυτιλίας, για τις προοπτικές της αγοράς των δεξαμενόπλοιων, για τα πλεονεκτήματα διαχείρισης διαφοροποιημένου στόλου σε περιόδους κρίσης, αλλά και για τη σημασία της συλλογικής κοινωνικής προσφοράς του ελληνικού εφοπλισμού.

Συνέντευξη του **Βασίλη Μπακολίτσα**, Chairman του Hellenic Mediterranean Panel της INTERTANKO και Director της Sea Pioneer Shipping Corporation, στον Χάρη Παππά

Η πανδημική κρίση του κορονοϊού έχει αλλάξει άρδην τις εκτιμήσεις για τις ναυλαγορές το 2020 καθώς και τα στρατηγικά σχέδια σημαντικού αριθμού πλοιοκτητών. Θεωρείτε ότι, με τα υπάρχοντα δεδομένα, θα μπορέσει μια μικρή σε μέγεθος οικογενειακή εταιρεία να ανταποκριθεί στην πρόκληση αυτή; Βλέπετε στο μέλλον να αυξάνεται το pooling και το consolidation τέτοιων εταιρειών;

Οι ουσιαστικές διαφορές ανάμεσα στις διαφόρων ειδών ναυτιλιακές επιχειρήσεις προκύπτουν κυρίως από τα οικονομικά τους στοιχεία, την έκθεσή τους σε δανεισμό και τη διαφοροποίηση στον στόλο, η οποία αυτόματα σημαίνει και τη διασπορά του κινδύνου σε διαφορετικές αγορές. Δεν πιστεύω πως το μέγεθος του στόλου αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την επιβίωση ή όχι μιας επιχείρησης.
Όσον αφορά το pooling και το consolidation, δεν πιστεύω πως θα δούμε αυτές τις τάσεις να μεγεθύνονται ενόψει κορονοϊού.
Ο κορονοϊός είναι μία ακόμα πρόκληση στον χώρο μας. Πρόκειται για έναν ακόμα παράγοντα ο οποίος προκαλεί κρίση στη ναυλαγορά. Ωστόσο, η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει δει πολλές αντίστοιχες –και πολλές εξ αυτών δριμύτερες– κρίσεις.
Παρ' όλα αυτά, δεν γνωρίζουμε ακόμη τη διάρκεια της συγκεκριμένης κρίσης και τον βαθμό στον οποίο θα επηρεάσει τη ναυλαγορά. Ας μην ξεχνάμε πως η πανδημία του κορονοϊού παρουσιάστηκε για πρώτη φορά στην Κίνα πριν από περίπου τέσσερις μήνες, ενώ απασχολεί τον υπόλοιπο κόσμο τους τελευταίους δύο μήνες. Είναι λοιπόν ακόμη νωρίς για να βγάλουμε συμπεράσματα.
Ωστόσο, ο κορονοϊός έχει πλήξει, σε διαφορετικές χρονικές περιόδους, διάφορα σημεία του πλανήτη, με αποτέλεσμα πολλές χώρες να πλήττονται από την πανδημία, την ίδια στιγμή που κάποιες άλλες χώρες εξέρχονται από την κρίση, ενώ κάποιες άλλες δεν έχουν ακόμη επηρεαστεί. Επειδή ακριβώς η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι μια παγκόσμια βιομηχανία, αυτή η ετεροχρονισμένη εμφάνιση του φαινομένου στις διάφορες χώρες ευνοεί τον κλάδο. Ίσως γι' αυτόν τον λόγο η αγορά των bulk carriers –με εξαίρεση τα capesizes– ακόμη αναπνέει. Δεν έχει φτάσει δηλαδή σε επίπεδα όπου οι ναύλοι είναι χαμηλότεροι από τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων.

Θεωρείτε ότι η επιλογή των μεικτών/διαφοροποιημένων στόλων προσφέρει μεγαλύτερη ευελιξία στις επιλογές των πλοιοκτητών, ιδιαίτερα σε περιόδους κρίσεων σαν αυτή που βιώνουμε; Ποια η δική σας εμπειρία από τη διαχείριση τόσο δεξαμενόπλοιων όσο και bulk carriers;

Είναι προφανές πως η διαφοροποίηση του στόλου στη σημερινή εποχή προσφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα. Οι εταιρείες που διαχειρίζονται μεγάλους στόλους με Capesize bulk carriers βρίσκονται αντιμέτωπες με ναύλους μικρότερους από τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων, ήδη από τις αρχές του χρόνου. Ο διαφοροποιημένος στόλος, σε αυτές τις περιπτώσεις, θα αποτελούσε μια ανάσα, καθώς τα δεξαμενόπλοια θα μπορούσαν να καλύπτουν τις οικονομικές ζημιές που προκαλούν σήμερα τα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου.
Κατά την άποψή μου και σε απάντηση και της προηγούμενης ερώτησής σας, δεν έχει σημασία το μέγεθος της εταιρείας, αλλά ο διαμοιρασμός του ρίσκου σε διάφορους τύπους πλοίων.

Από τις αρχές του έτους, το σκηνικό στην αγορά πετρελαίου μοιάζει ομιχλώδες: Κύριες πετρελαιοπαραγωγοί χώρες τελικά έρχονται σε συμφωνία για τη διάσωση των τιμών, ενώ traders, μπροστά στην κατάρρευση τιμών πετρελαίου, σπεύδουν να χρησιμοποιούν τα πλοία για αποθήκευση ελλείψει διαθέσιμου χώρου στη στεριά. Η εξέλιξη αυτή έχει ευνοήσει και τα product tankers και, εάν ναι, μπορεί να αντισταθμίσει τις όποιες αρνητικές επιδράσεις από τον κορονοϊό;

Οι λόγοι που έχουν δημιουργήσει την εκπληκτική αυτή αγορά στον χώρο των δεξαμενόπλοιων, τόσο στα crude όσο και στα product tankers, είναι συνδυασμός πολλών πραγμάτων:

I. Το γκρέμισμα της τιμής του πετρελαίου και των προϊόντων του, καθαρών ή μη, έχει ως αποτέλεσμα πολλοί traders να θέλουν να εκμεταλλευτούν το ιστορικό αυτό γεγονός για να βγάλουν

κάποια σοβαρά κέρδη τους επόμενους 3-6 μήνες.

2. Η μείωση της ζήτησης πετρελαίου –λόγω κορονοϊού– από χώρες όπως η Κίνα δημιουργεί ασυνήθιστα μεγάλα πλεονάσματα πετρελαίου. Καθότι οι χερσαίες δεξαμενές αποθήκευσης πετρελαίου είναι ήδη γεμάτες, τα πλοία –για πρώτη φορά εδώ και πάρα πολύ καιρό– χρησιμοποιούνται ως δεξαμενές πετρελαίου. Αντί δηλαδή να μεταφέρουμε προϊόντα, τα αποθηκεύουμε.
3. Λόγω των μεγάλων περιορισμών στα λιμάνια, υπάρχουν σημαντικές καθυστερήσεις φόρτωσης και εκφόρτωσης των πλοίων, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η εύρεση ελεύθερων πλοίων, προς όφελος της ναυλαγοράς.

Πιστεύω πως οι παραπάνω συνθήκες θα διαρκέσουν τουλάχιστον ένα τρίμηνο, ίσως και παραπάνω. Παρότι όμως όλοι γνωρίζουν πως οι σημερινές συνθήκες δεν πρόκειται να διαρκέσουν για πάντα, αρκούν για να δώσουν στην αγορά ένα πολύ ισχυρό momentum.

Επιπλέον, η ιδιαίτερα αυξημένη αβεβαιότητα που προκύπτει από τις γνωστές και άγνωστες απαιτήσεις για τη μείωση των εκπομπών της ναυτιλίας έως το 2030 ή το 2050 είναι πολύ πιθανό να «σώσει την παρτίδα». Οι πλοιοκτήτες δεν σπεύδουν πια να παραγγείλουν πλοία, όπως έπρατταν μερικά χρόνια πριν, και αυτό είναι πιθανό να «φέρει την άνοιξη στις ναυλαγορές». Οι παραγγελίες είναι πλέον ελάχιστες και ευελπιστούμε ότι τα επόμενα 2-3 χρόνια θα δούμε μια αγορά η οποία θα είναι καλύτερη από τα προηγούμενα χρόνια.

Θέλω να πιστεύω πως η νέα δεκαετία, παρότι έχει ξεκινήσει με έναν ιδιαίτερα ασυνήθιστο τρόπο, θα είναι μια καλή δεκαετία.

Τον πέμπτο μήνα της εφαρμογής του sulphur cap, το spread των ναυτιλιακών καυσίμων στα κυριότερα λιμάνια του κόσμου τείνει να μειώνεται διαρκώς. Πώς κρίνετε την κατάσταση στα λεγόμενα «δευτερεύοντα» λιμάνια; Υπάρχει επάρκεια αποθειωμένων καυσίμων;

Ευτυχώς, μέχρι στιγμής, έχουμε διαψευστεί όλοι όσοι πιστεύαμε πως την 1/1/2020 θα έρθουν τα χειρότερα. Με ελάχιστες εξαιρέσεις, το LSFO υπάρχει παντού. Ίσως το μόνο πρόβλημα είναι πως δεν υπάρχει παντού άμεσα διαθέσιμο. Δηλαδή, εάν κάποιος χρειάζεται LSFO εντός δύο ημερών σε ένα συγκεκριμένο λιμάνι, είναι πιθανό να μη βρίσκει διαθέσιμο. Εφόσον όμως όλοι το γνωρίζουν αυτό, μπορούν να προγραμματίσουν τις πετρελεύσεις τους αντίστοιχα.

Επίσης, το θέμα της ποιότητας των καυσίμων δεν τίθεται πλέον. Μέχρι στιγμής, απ' ό,τι ακούμε, δεν υπάρχουν σοβαρά προβλήματα στην καύση και στη μείξη του LSFO.

Marine Technical Experts

Ships Repairs, Workshop & Spare Parts

VARIETY OF SERVICES WITH TOP QUALITY AND EFFICIENCY

- Diesel Generators Overhauling
- Main Engines Overhauling
- Steam Turbines
- Engine Machinery
- Deck Machinery

...op Services

- Chris Marine LDM service
- Chris Marine HONX honing service

- Spare Parts

YOUR TRUSTED PARTNERS ROUND THE CLOCK AROUND THE WORLD

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

ISO 14001 BUREAU VERITAS Certification

OHSAS 18001 BUREAU VERITAS Certification

www.marine-experts.gr

GREECE-WORKSHOP & OFFICE: *info@marine-experts.gr*
Adrianou 7, Piraeus, 18540, Greece
tel:+30 210 9845780, fax:+30 210 9845783

CYPRUS-OFFICE: *info@marine-experts.com.cy*
2 Vasileos Konstantinou Street. Africa Court 1, Office 52,
3075, Limassol, Cyprus. tel: +357 25106589,

Δυστυχώς, γι' αυτούς που επένδυσαν σοβαρά ποσά στην τεχνολογία των scrubbers, η διαφορά της τιμής ανάμεσα στο heavy fuel oil και στο LSFO δεν κυμαίνεται στα επίπεδα που περιμέναμε. Αξίζει να αναφερθεί πως αυτή τη στιγμή η διαφορά της τιμής ανάμεσα στο heavy fuel oil και στο LSFO είναι κάτω από 50 δολάρια ο τόνος. Ιδιαίτερα εάν αναλογιστεί κανείς πως πρόκειται για μια περίοδο με ιδιαίτερα χαμηλό κόστος bunkering, το όφελος από την τοποθέτηση scrubber είναι πολύ μικρό.

Αναμφίβολα, οι κρίσεις δημιουργούν ορισμένες ευκαιρίες. Ποιες είναι, κατά τη γνώμη σας, οι ευκαιρίες που θα δημιουργήσει η σημερινή κρίση στο εγγύς μέλλον;

Θα ήθελα να πιστεύω πως θα υπάρξουν ευκαιρίες στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, και ιδιαίτερα στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, όπου η αγορά έχει δεχτεί τις ισχυρότερες πιέσεις. Για να γίνει όμως αυτό, θα πρέπει να περάσει μεγάλο χρονικό διάστημα με ασθενική ναυλαγορά, έτσι ώστε να αναγκαστούν ορισμένοι να πουλήσουν σε πιο χαμηλές τιμές.
Ωστόσο, οι τράπεζες αυτή τη φορά δείχνουν να καταλαβαίνουν ότι το πρόβλημα δεν είναι ούτε της αγοράς ούτε του εφοπλιστή και βρίσκεται πέρα από τον έλεγχο οποιουδήποτε. Είναι γεγονός πως οι τράπεζες μοιάζουν πλέον περισσότερο φιλικά διακείμενες προς τους πελάτες απ' ό,τι στο παρελθόν και δεν είναι λίγες οι φορές που υποστηρίζουν τους πλοιοκτήτες, έως ότου έρθει η αγορά στα προ κορονοϊού επίπεδα.

Πώς μπορούν τα θεσμικά όργανα εκπροσώπησης της πλοιοκτησίας να συμβάλουν στην καλύτερη προετοιμασία της ναυτιλιακής βιομηχανίας για την επόμενη ημέρα;

Πολύ πρόσφατα είχαμε τη συνεδρίαση του Ελληνομεσογειακού Πάνελ της INTERTANKO, όπου σχεδόν όλη η ατζέντα της συνάντησης αφορούσε τον κορονοϊό και τον τρόπο με τον οποίο επηρεάζει τα πληρώματα, τα charter parties, το operation των πλοίων κ.λπ.
Η INTERTANKO έχει κάνει καταπληκτική δουλειά σε όλα αυτά τα επίπεδα, ενημερώνοντας πολύ νωρίς τα μέλη της σχετικά με τις επιπτώσεις στην καθημερινή λειτουργική διαχείριση των πλοίων, ιδίως στα θέματα των ναυλώσεων και των διαφωνιών με ναυλωτές σε ό,τι αφορά καθυστερήσεις σε ορισμένα κράτη.
Έχουν δοθεί πραγματικά χρήσιμες συμβουλές και στην ώρα τους από ολόκληρη την ομάδα της INTERTANKO. Τα ελληνικά μέλη έχουν μάλιστα εκφράσει τις ευχαριστίες τους απέναντι στο management της INTERTANKO. Χαίρομαι που αυτός ο οργανισμός έχει παράσχει, σε μια τόσο δύσκολη στιγμή, τόσο πολλά για τη ναυτιλία.
Τυχαίνει επίσης να συμμετέχω σε μια επιτροπή της INTERTANKO η οποία ασχολείται με τις σχέσεις των μελών της INTERTANKO με τους ναυλωτές. Μια σημαντική πρόκληση για την INTERTANKO είναι να καταφέρει να ασκήσει πίεση στους ναυλωτές των δεξαμενόπλοιων, έτσι ώστε να πληρώνουν στην ώρα τους τους ναύλους και τις σταλίες. Δεν είναι λίγες οι φορές που παρατηρούνται σημαντικές καθυστερήσεις στις πληρωμές, οι οποίες είναι παράλογες, ιδιαίτερα αν συγκριθούν με την αγορά των bulk carriers. Η INTERTANKO έχει συλλέξει, τα τελευταία πέντε χρόνια, στοιχεία από τα μέλη της αναφορικά με τη συνέπεια των ναυλωτών στις πληρωμές. Τα στοιχεία αυτά έχουν αναλυθεί σε μεγάλο βάθος, ωστόσο δεν έχουν δημοσιευτεί ακόμη.

Θα θέλατε ίσως να σχολιάσετε τη σημασία της κοινωνικής προσφοράς του ελληνικού εφοπλισμού;

Η ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ –και μέσω αυτής η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών– έχει προσφέρει τα μέγιστα στην Ελλάδα. Ενδεικτικά, κατά την πρόσφατη κρίση του κορονοϊού, κατάφερε να συγκεντρώσει ένα ιδιαίτερα σημαντικό ποσό για την υποστήριξη του Εθνικού Συστήματος Υγείας. Οι πρωτοβουλίες της ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ είναι άξιες συγχαρητηρίων και μακάρι να υπάρξουν και άλλες αντίστοιχες πρωτοβουλίες, σε εθνικό ή διεθνές επίπεδο.
Ωστόσο, αξίζει να αναφερθεί πως, εκτός της ΕΕΕ, η οποία είναι το θεσμικό όργανο εκπροσώπησης του ελληνικού εφοπλισμού, πάρα πολλοί εφοπλιστές, είτε μέσω των δικών τους ιδρυμάτων είτε ιδιωτικά, συνεισφέρουν εδώ και δεκαετίες σε κοινωνικούς σκοπούς.

ΥΓ.: Stay Safe, Stay in Storage.

MARICHEM WORLDWIDE

MARIGASES® SERVICES

Marine Chemicals & Equipment

Gases & Refrigerants

Fire, Rescue & Safety Services

www.marichem-marigases.com

Covid-19: Η εξέλιξη, το οικονομικό αποτύπωμα και η επίδραση στη ναυτιλία

Του **Μιχάλη Τσατσαρώνη**,
Ερευνητή στο Εργαστήριο Εφαρμοσμένης Οικονομικής και Χρηματοοικονομικής (ΕΦ.Ο.Χ.) του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου

Ένας ιός, ο οποίος φημολογείται ότι προήλθε από κάποιο τρόφιμο από την «άγρια» φύση που διανεμόταν σε λαϊκές αγορές, έχει καταφέρει να μολύνει 171 χώρες, πάνω από τρία εκατομμύρια ανθρώπους, εκ των οποίων περισσότεροι από 200.000 δεν τα κατάφεραν.

Εκτός από αυτό το οικονομικό αποτύπωμα του ιού, πολλοί τομείς της οικονομίας και του παγκόσμιου εμπορίου, μεταξύ των οποίων και η ναυτιλία, δοκιμάζονται. Κάνοντας μια σύντομη ανασκόπηση, θα συνεχίσουμε με την ανάγνωση των οικονομικών αποτελεσμάτων.

31 Δεκεμβρίου 2019: Οι κινεζικές αρχές αντιμετωπίζουν δεκάδες περιπτώσεις πνευμονίας άγνωστης αιτίας. Κάποιες μέρες αργότερα, οι επιστήμονες ανακαλύπτουν ότι πρόκειται για έναν νέο ιό, ο οποίος έχει μολύνει πολλούς ανθρώπους στην Ασία, και ανακοινώνουν ότι ελέγχουν το φαινόμενο με σκοπό να μην εξελιχθεί σε κάτι πιο σοβαρό.

11 Ιανουαρίου 2020: Οι κινεζικές αρχές ανακοινώνουν τον πρώτο επιβεβαιωμένο θάνατο από κορονοϊό. Εκατοντάδες άνθρωποι έχουν μολυνθεί. Το πρώτο θύμα είναι ένας 61χρονος άνδρας, τακτικός πελάτης στη λαϊκή αγορά της Γουχάν, ο οποίος, όπως αναφέρεται, είχε υποκείμενα νοσήματα. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η ανακοίνωση έρχεται μία εβδομάδα πριν από τη μεγαλύτερη γιορτή-αργία της Κίνας, οπότε εκατομμύρια Κινέζοι ταξιδεύουν για διακοπές στο εξωτερικό.

20 Ιανουαρίου: Η Ιαπωνία, η Νότια Κορέα, η Ταϊλάνδη και άλλες χώρες, μεταξύ των οποίων και οι ΗΠΑ, ανακοινώνουν κρούσματα του νέου ιού, σύμφωνα με την πρώτη ανακοίνωση του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας (WHO). Το πρώτο κρούσμα στις ΗΠΑ εμφανίζεται στην Ουάσιγκτον: ένας 30χρονος άνδρας, ο οποίος εμφάνισε συμπτώματα αφότου επέστρεψε από ταξίδι στη Γουχάν.

23 Ιανουαρίου: Μία από τις σημαντικότερες ημερομηνίες στο χρονικό της πανδημίας του κορονοϊού. Η κινεζική κυβέρνηση αποφασίζει τον αποκλεισμό της Γουχάν, μιας πόλης 11 εκατ. κατοίκων. Μέχρι τη συγκεκριμένη ημέρα έχουν χάσει τη ζωή τους τουλάχιστον 17 άνθρωποι και έχουν μολυνθεί περισσότεροι από 570.

30 Ιανουαρίου: Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας εκδίδει την πρώτη οδηγία, με την οποία εφιστά τη διεθνή προσοχή για μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης σχετικά με τη δημόσια υγεία (public health emergency of international concern). Την ίδια ημέρα, το State Department εκδίδει ταξιδιωτική οδηγία με την οποία συνιστά στους Αμερικανούς ταξιδιώτες να αποφεύγουν τα ταξίδια στην Κίνα.

31 Ιανουαρίου: Το γραφείο του προέδρου των ΗΠΑ σταματά να δέχεται αξιωματούχους οι οποίοι ταξίδεψαν στην Κίνα τις προηγούμενες 14 ημέρες. Μέχρι τώρα 213 άνθρωποι έχουν πεθάνει και τα κρούσματα πλησιάζουν τις 10.000 παγκοσμίως.

2 Φεβρουαρίου: Αναφέρεται ο πρώτος θάνατος εκτός Κίνας. Αφορά έναν 44χρονο άνδρα από τις Φιλιππίνες. Οι θάνατοι φτάνουν τους 360 παγκοσμίως.

5 Φεβρουαρίου: Ήδη τα πρώτα σημάδια της επί-

δρασης της πανδημίας είναι εμφανή στην παγκόσμια οικονομία, αλλά την ημερομηνία αυτή θεωρούμε ότι σημειώνεται το πρώτο άμεσο χτύπημα στη ναυτιλία. Μετά από ένα 15ήμερο ταξίδι στη Νοτιοανατολική Ασία, το κρουαζιερόπλοιο «Diamond Princess», της εταιρείας Princess Cruises, τίθεται σε καραντίνα στο λιμάνι της Γιοκοχάμα στην Ιαπωνία. Στο κρουαζιερόπλοιο βρίσκονται περισσότεροι από 3.600 επιβάτες. Διακόσια δεκαεπτά άτομα είναι θετικά στον ιό. Μέχρι αυτή τη στιγμή, τα κρούσματα του «Diamond Princess» αποτελούν τον μεγαλύτερο αριθμό κρουσμάτων κορονοϊού εκτός Κίνας.

7 Φεβρουαρίου: Πεθαίνει ο δρ Li Wenliang, ο πρώτος Κινέζος γιατρός ο οποίος έκρουσε τον κώδωνα του κινδύνου ήδη από τον περασμένο Δεκέμβριο, υποστηρίζοντας σε ιδιωτικό chatroom με συναδέλφους του ότι τα κρούσματα πνευμονίας οφείλονταν σε άγνωστο μέχρι τότε ιό, προσομοιάζοντάς τον με τον SARS. Ο 34χρονος γιατρός ωστόσο αναγκάστηκε από το κινεζικό κράτος, στις αρχές Ιανουαρίου, να υπογράψει ότι οι θεωρίες του ήταν λανθασμένες και ότι δεν αποτελούσαν τίποτε άλλο παρά φήμες.

11 Φεβρουαρίου: Ο νέος ιός αποκτά την ονομασία Covid-19. Τα κρούσματα στην Κίνα φτάνουν τα 44.653 και οι θάνατοι τους 1.113. Τα κρούσματα εκτός Κίνας είναι 393 και εμφανίζονται πλέον σε 24 χώρες.

14 Φεβρουαρίου: Σημειώνεται ο πρώτος θάνατος στην Ευρώπη και συγκεκριμένα στη Γαλλία. Αφορά έναν 80χρονο Κινέζο τουρίστα, ο οποίος πεθαίνει σε νοσοκομείο του Παρισιού. Πρόκειται για τον τέταρτο θάνατο εκτός Κίνας.

17 Φεβρουαρίου: Κινέζοι επιστήμονες ανακαλύπτουν ότι ο ιός προήλθε από κατανάλωση άγριων ζώων και ακολουθεί σχετική οδηγία απαγόρευσης από το αρμόδιο υπουργείο της Κίνας.

19 Φεβρουαρίου: Μετά από δύο εβδομάδες καραντίνας, 443 από τους επιβάτες του κρουαζιερόπλοιου «Diamond Princess» αποβιβάζονται και είναι ελεύθεροι να επιστρέψουν στις εστίες τους, ενώ τα κρούσματα εντός του πλοίου ανέρχονται πλέον σε 621.

21 Φεβρουαρίου: Έξαρση του ιού παρατηρείται στη Νότια Κορέα, όπου η κυβέρνηση αποφασίζει το κλείσιμο σχολείων και επιχειρήσεων. Στην Ινδία ανακοινώνονται δύο κρούσματα και μέσα σε δύο ημέρες και οι δύο ασθενείς καταλήγουν. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας, ο αριθμός κρουσμάτων παγκοσμίως ανέρχεται σε 76.000.

23 Φεβρουαρίου: Στην Ιταλία οι αρμόδιοι διαπιστώνουν ραγδαία αύξηση των κρουσμάτων, από 5 σε περισσότερα από 150, και αποφασίζουν τον αποκλεισμό δέκα πόλεων στον ιταλικό βορρά. Επίσης αποφασίζεται το κλείσιμο σχολείων και αθλητικών κέντρων, ενώ πολιτιστικά γεγονότα, όπως το καρναβάλι της Βενετίας, ακυρώνονται.

24 Φεβρουαρίου: Οι ΗΠΑ επαναξιολογούν την αρχική στάση τους απέναντι στον κορονοϊό και ο Ντόναλντ Τραμπ ζητά από το Κογκρέσο έκτακτη χορήγηση $1,25 δισ., με σκοπό την προετοιμασία του συστήματος υγείας και της οικονομίας των ΗΠΑ για τη διαχείριση των γεγονότων που θα ακολουθήσουν.

28 Φεβρουαρίου: Η εξάπλωση του ιού στην Ευρώπη είναι ραγδαία. Η Βόρεια Ιρλανδία, η Ουαλία, η Αγγλία, η Ελβετία, η Λευκορωσία, η Εσθονία, η Λιθουανία προστίθενται, μαζί με την Ιταλία, τη Γαλλία και τη Γερμανία, στις χώρες της Ευρώπης οι οποίες έχουν προσβληθεί. Η Νιγηρία είναι η πρώτη χώρα στην Αφρική η οποία προσβάλλεται, ενώ στις 26 του ίδιου μήνα αναφέρθηκε το πρώτο κρούσμα στη Νότια Αμερική.

29 Φεβρουαρίου: Οι ΗΠΑ μετρούν τον πρώτο θάνατο από κορονοϊό, ενώ τα κρούσματα μέχρι αυτή τη στιγμή παγκοσμίως φτάνουν τις 87.000. Η αμερικανική κυβέρνηση εκδίδει ταξιδιωτική οδηγία, η οποία ουσιαστικά αποτρέπει ταξίδια σε χώρες όπως η Ιταλία και η Νότια Κορέα, ενώ εκδίδει και απαγόρευση ταξιδιών από και προς Κίνα και Ιράν.

10 Μαρτίου: Η Κίνα ανακοινώνει ότι η επιδημία βρίσκεται σε ύφεση. Από την άλλη, οι ΗΠΑ αποκλείουν ταξιδιώτες από την Ευρώπη.

11 Μαρτίου: Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας αναβαθμίζει σε πανδημία την εξάπλωση του Covid-19.

13 Μαρτίου: Ο πρόεδρος Τραμπ κηρύσσει τη χώρα σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης και ανακοινώνει τη χορήγηση $50 δισ. για την αντιμετώπιση του κορονοϊού σε κάθε επίπεδο.

17 Μαρτίου: Η Ευρωπαϊκή Ένωση ανακοινώνει διακοπή ταξιδιωτικής σύνδεσης με χώρες εκτός ΕΕ και αρκετές κυβερνήσεις προβαίνουν σε δραστικά μέτρα καραντίνας. Στην Ελλάδα έχουν κλείσει ήδη από τις 11 Μαρτίου σχολεία και αθλητικοί χώροι και ακολουθεί κλείσιμο όλων των καταστημάτων (εκτός από σούπερ μάρκετ και φαρμακεία).

19 Μαρτίου: Η πρώτη μέρα στην Κίνα, μετά την έναρξη της πανδημίας, που δεν αναφέρθηκε θάνατος. Επιπλέον, η κινεζική βιομηχανία βρίσκεται σε διαδικασία επανέναρξης της λειτουργίας της.

21 Μαρτίου: Αρκετές επιχειρήσεις σε πολλές χώρες παγκοσμίως αλλάζουν τη δραστηριότητά τους και παράγουν μάσκες και ιατρικό υλικό. Αυτό γίνεται για δύο λόγους: αφενός για να καλυφθούν οι αυξημένες ανάγκες οι οποίες προέκυψαν λόγω της πανδημίας και αφετέρου για να στηριχτούν οικονομικά μέσα στο δυσοίωνο οικονομικό περιβάλλον. Είναι χαρακτηριστικό ότι η Hanes και η General Motors αρχίζουν να παράγουν μάσκες και αναπνευστήρες.

23 Μαρτίου: Ο Βρετανός πρωθυπουργός Μπόρις Τζόνσον πείθεται ότι η θεωρία της ανοσίας της αγέλης δεν θα βοηθήσει την περίπτωση της Βρετανίας και αποφασίζει με καθυστέρηση το lockdown.

24 Μαρτίου: Η Διεθνής Ολυμπιακή Επιτροπή αποφασίζει την αναβολή των Ολυμπιακών Αγώνων του Τόκιο για έναν χρόνο. Εν τω μεταξύ η διαδρομή της ολυμπιακής φλόγας είχε ξεκινήσει από την Ολυμπία και την Ελλάδα εν μέσω καραντίνας. Από το 1896, στην ιστορία των σύγχρονων Ολυμπιακών Αγώνων υπήρξαν μόνο τρεις περιπτώσεις όπου δεν πραγματοποιήθηκαν αγώνες. Και οι τρεις περιπτώσεις συνέβησαν λόγω πολέμου: το 1916 λόγω του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου και το 1940 και το 1944 λόγω του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

26 Μαρτίου: Η κατάσταση επιδεινώνεται. Η Ινδία ανακοινώνει το κλείσιμο των συνόρων της. Η Ιταλία ξεπέρασε σε θανάτους την Κίνα και οι ΗΠΑ παίρνουν κεφάλι στη λίστα των χωρών με κρούσματα κορονοϊού. Παγκοσμίως ο αριθμός των ασθενών ξεπερνά το μισό εκατομμύριο.

27 Μαρτίου: Ο πρόεδρος Τραμπ υπογράφει μέτρα 2 τρισεκατομμυρίων δολαρίων! Νομικά θέματα εγείρονται για το ύψος της τεράστιας δαπάνης, αλλά όλοι συμφωνούν ότι τα μέτρα είναι απαραίτητα για τη στήριξη της δημόσιας υγείας και της οικονομικής κρίσης η οποία θα ακολουθήσει. Στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού, η ΕΕ δεν παίρνει τόσο θαρραλέα μέτρα, κυρίως λόγω της άρνησης της Γερμανίας.

28 Μαρτίου: Το Υπουργείο Υγείας των ΗΠΑ ανακοινώνει οδηγία καραντίνας για τη Νέα Υόρκη, ενώ υποχρεώνει όσους την επισκέφτηκαν τις τελευταίες ημέρες να τεθούν σε κατ' οίκον περιορισμό.

30 Μαρτίου: Στις ΗΠΑ, επιπλέον πολιτείες μπαίνουν σε κατάσταση lockdown, συμπεριλαμβανομένων των Βιρτζίνια, Μέριλαντ και εκείνης της Ουάσιγκτον.

2 Απριλίου: Τα κρούσματα παγκοσμίως ξεπερνούν το 1 εκατ. σε 171 χώρες και οι νεκροί τις 51.000. Στην οικονομία η κατάσταση είναι δραματική επίσης. Χαρακτηριστικά, στις ΗΠΑ οι άνεργοι αγγίζουν τα 10 εκατ.

6 Απριλίου: Ο πρωθυπουργός της Μεγάλης Βρετανίας, Μπόρις Τζόνσον, διαγνώστηκε θετικός στον κορονοϊό και μπαίνει στην εντατική. Να σημειώσουμε ότι ο Μπόρις Τζόνσον ήταν υπέρμαχος της θεωρίας της ανοσίας της αγέλης, η οποία αποδεικνύεται ότι βάζει σε μεγάλες περιπέτειες το Ηνωμένο Βασίλειο.

8 Απριλίου: Πάνω από είκοσι εταιρείες ανακοινώνουν ότι ξεκινούν δοκιμαστικά για το εμβόλιο κατά του κορονοϊού.

10 Απριλίου: Ο αριθμός των θανάτων παγκοσμίως ξεπερνά τις 100.000. Επιπλέον, παρατηρείται ραγδαία αύξηση των κρουσμάτων στη Ρωσία.

14 Απριλίου: Αρκετές ευρωπαϊκές χώρες, με πρώτη την Αυστρία και μεταξύ των οποίων η Ιταλία και η Ισπανία, προχωρούν σε σταδιακή χαλάρωση των μέτρων αποκλεισμού και επανέναρξη της οικονομικής δραστηριότητας.

15 Απριλίου: Η έκθεση του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου κάνει λόγο για παγκόσμια ύφεση, η οποία θα ξεπεράσει τη Μεγάλη Ύφεση της δεκαετίας του 1930.

20 Απριλίου: Για πρώτη φορά στην ιστορία οι τιμές του πετρελαίου (Crude Oil WTI) παίρνουν αρνητικές τιμές.

Τη στιγμή που τελειώνω αυτό το άρθρο, τα κρούσματα παγκοσμίως ξεπερνούν τα 3 εκατ. και οι θάνατοι τις 200.000.

THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY
STEADFAST QUALITY
UNMATCHED SERVICE
The Marshall Islands Registry consistently performs. The record speaks for itself.
Choose to fly the world's local flag.
International Registries, Inc.
in affiliation with the Marshall Islands Maritime & Corporate Administrators
blog.register-iri.com www.register-iri.com piraeus@register-iri.com

Ο αντίκτυπος στην οικονομία

Αναμφισβήτητα, ο κορονοϊός, εκτός από το κοινωνικό, αφήνει και ένα ευδιάκριτο οικονομικό αποτύπωμα. Πονοκέφαλος για κάθε κυβέρνηση, εκτός από τη διαχείριση της τρέχουσας κατάστασης, είναι και η «επόμενη μέρα» για τη στήριξη της οικονομίας.

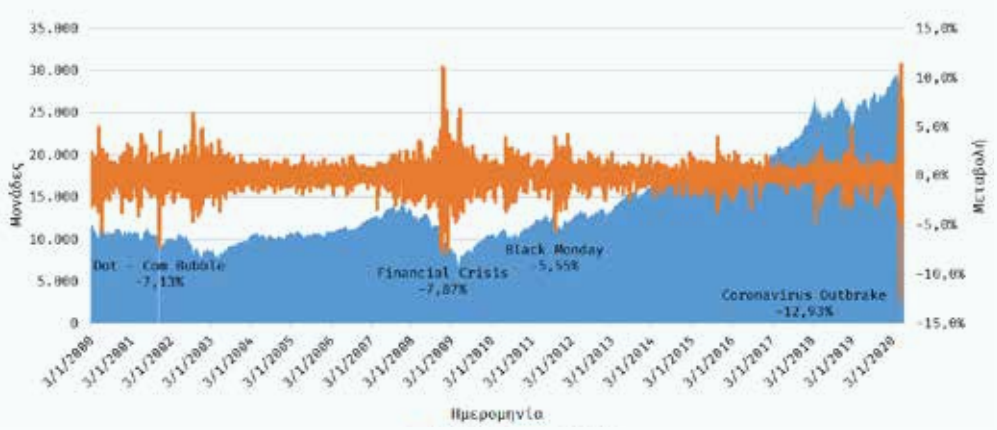
Πολλοί υποστηρίζουν ότι το χρηματιστήριο είναι η άμεση εικόνα της αγοράς. Οι δείκτες FTSE, Dow Jones Industrial Average και Nikkei από τις 31 Δεκεμβρίου 2019 έχουν σημειώσει μεγάλη πτώση. Μάλιστα πρόσφατα ο Dow Jones και ο FTSE 100 σημείωσαν ιστορικό ποσοστιαίας πτώσης από το 1987.

Διάγραμμα 1: Πορεία των δεικτών FTSE 100, Nikkei και Dow Jones μετά το ξέσπασμα της πανδημίας
Πηγή: Yahoo Finance, Επεξεργασία συγγραφέα

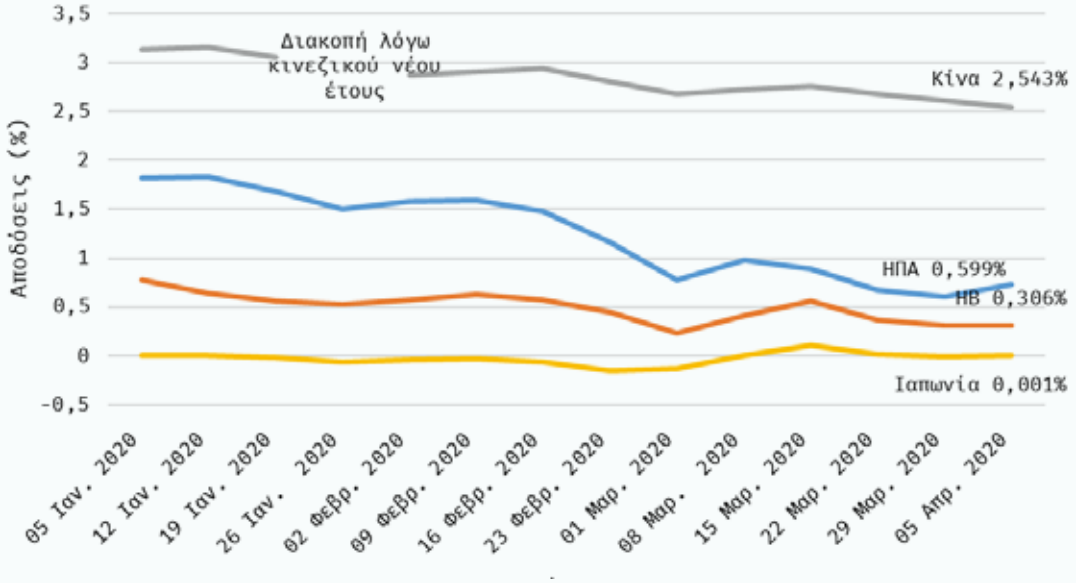
Οι κυβερνήσεις καθημερινά προβαίνουν σε ανακοινώσεις μέτρων στήριξης της οικονομίας, αλλά δεν είναι λίγοι οι επενδυτές οι οποίοι έχουν την πεποίθηση ότι η εξάπλωση του κορονοϊού θα διαλύσει την οικονομική ανάπτυξη και τα μέτρα των κυβερνήσεων δεν θα είναι αρκετά για να ανακόψουν την ύφεση.

Αρκετές κεντρικές τράπεζες έριξαν τα επιτόκιά τους, με σκοπό να κάνουν το χρήμα φθηνότερο ώστε να τονωθεί η κατανάλωση και να εκκινήσει η οικονομία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι επίσης η αντίδραση των διεθνών αγορών στην ανακοίνωση της αμερικανικής κυβέρνησης για τα μέτρα των $2 τρισ. με σκοπό τη στήριξη των εργαζομένων, των επιχειρήσεων και της οικονομίας γενικότερα. Παρ' όλα αυτά, οι αναλυτές προειδοποιούν ότι η αβεβαιότητα παραμένει, και αυτό θα αποτυπώνεται καθημερινά στις διακυμάνσεις των αγορών.

Διάγραμμα 2: Διακυμάνσεις του δείκτη Dow Jones
Πηγή: Yahoo Finance, Επεξεργασία συγγραφέα



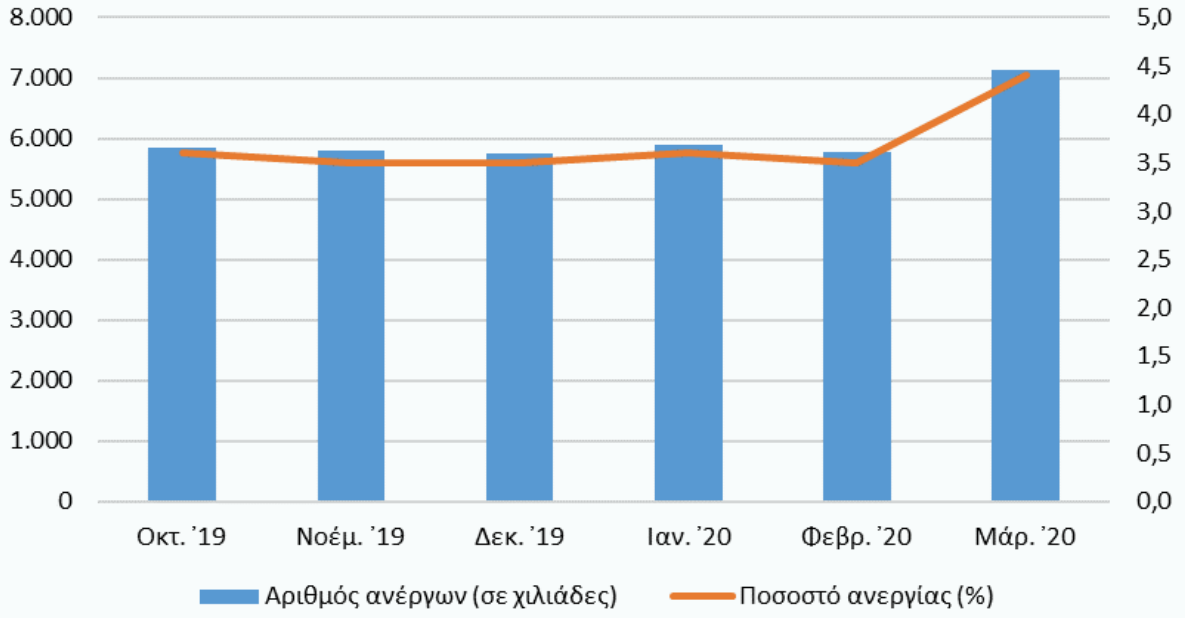
Διακυμάνσεις σημειώθηκαν και στην αγορά των ομολόγων. Η γενική αβεβαιότητα ώθησε αρκετούς επενδυτές στην αναζήτηση επενδύσεων χαμηλού ρίσκου, όπως είναι τα κρατικά ομόλογα ισχυρών χωρών και ειδικά το 10ετές αμερικανικό ομόλογο. Η αύξηση της ζήτησης ανέβασε τις τιμές των ομολόγων, με αποτέλεσμα οι αποδόσεις να πέσουν, ενώ αξιοσημείωτο είναι ότι η απόδοση του αμερικανικού 10ετούς ομολόγου άγγιξε το ιστορικό χαμηλό του 0,3%.



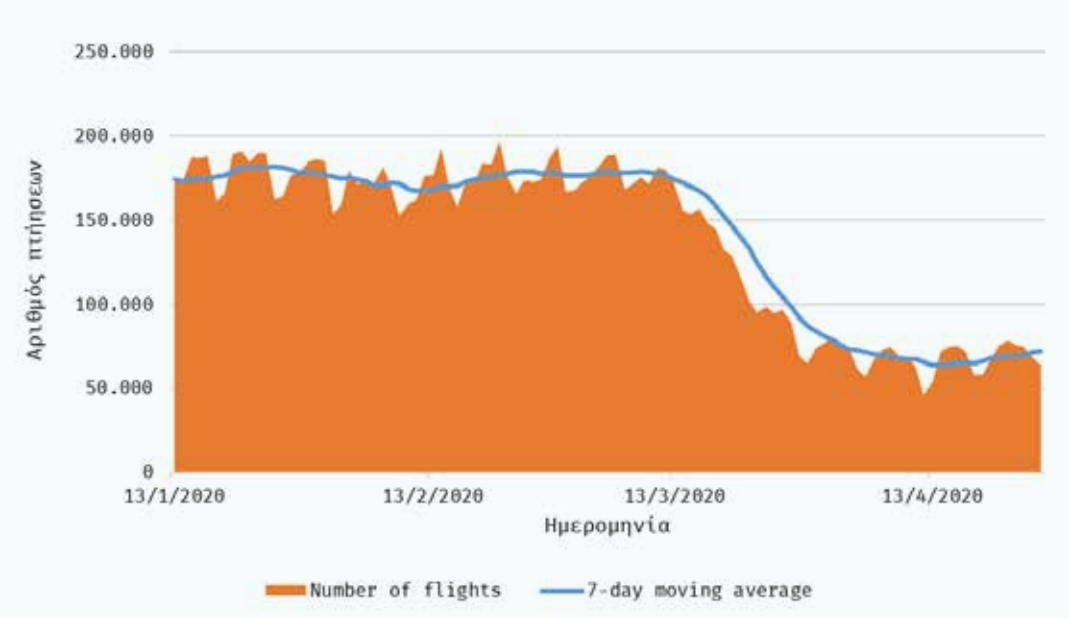
Διάγραμμα 3: Αποδόσεις 10ετών κρατικών ομολόγων
Πηγή: Investing.com, Επεξεργασία συγγραφέα

Απόδειξη της κρίσιμης οικονομικής κατάστασης αποτελεί και το ύψος της ανεργίας στις ΗΠΑ. Ο αριθμός των πολιτών οι οποίοι εγγράφηκαν στα ταμεία ανεργίας σημείωσε ιστορικό υψηλό, σηματοδοτώντας το τέλος μιας δεκαετίας ανάπτυξης για μία από τις μεγαλύτερες οικονομίες παγκοσμίως.

Διάγραμμα 4: Μέσος όρος εβδομαδιαίου αριθμού ανέργων στις ΗΠΑ / Πηγή: US Bureau of Labor Statistics, Επεξεργασία συγγραφέα



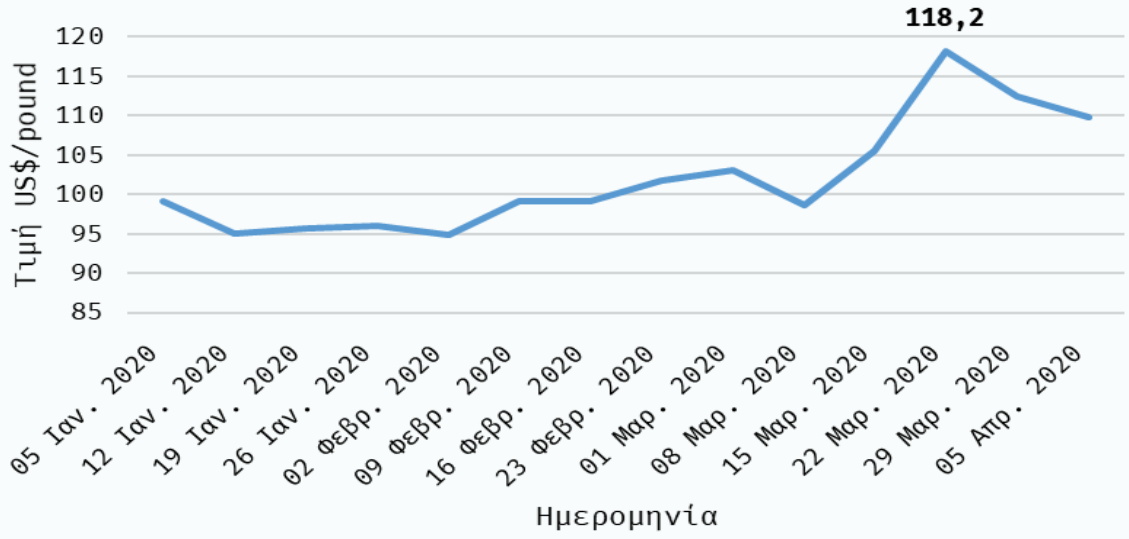
Ένας από τους κλάδους ο οποίος χτυπήθηκε σκληρά είναι η τουριστική βιομηχανία. Οι αεροπορικές εταιρείες είναι από εκείνες οι οποίες πλήρωσαν το μεγαλύτερο τίμημα όταν χρειάστηκε να ακυρώσουν πτήσεις και να διαχειριστούν αλλεπάλληλες ακυρώσεις επιβατών. Αυτή τη στιγμή περισσότερες από εκατό χώρες παγκοσμίως έχουν εκδώσει ταξιδιωτικές οδηγίες και απαγορεύσεις. Ενδεικτικό της κατάστασης στις αερομεταφορές είναι τα δεδομένα από την υπηρεσία Flightradar, η οποία ανιχνεύει την κίνηση των αεροσκαφών σε όλο τον κόσμο.

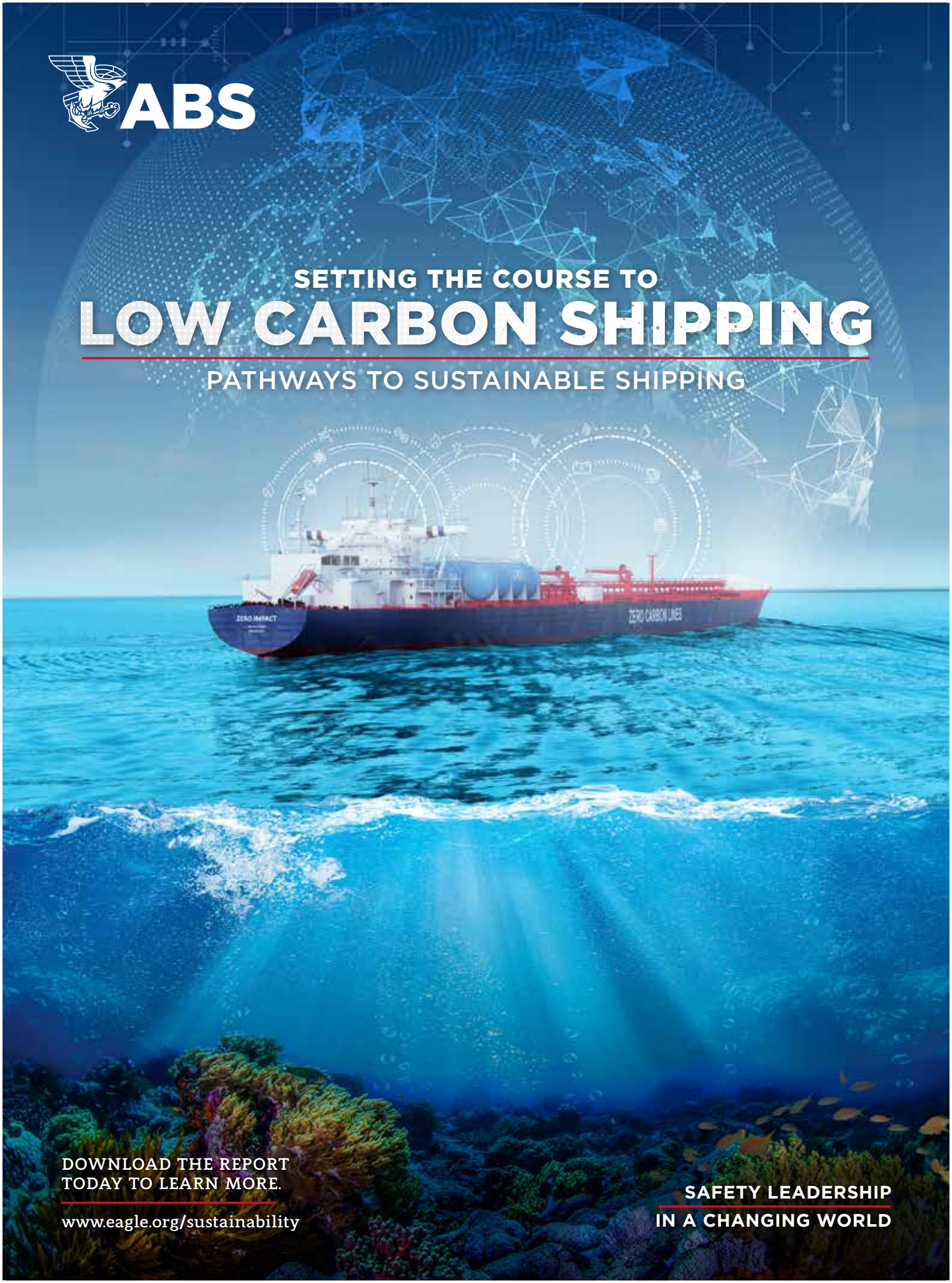


Διάγραμμα 5: Αριθμός πτήσεων ημερησίως
Πηγή: Flightradar24, Επεξεργασία συγγραφέα

Στον αντίποδα, οι επιχειρήσεις λιανικής πώλησης τροφίμων, σούπερ μάρκετ κ.λπ. παρουσιάζουν μεγάλη αύξηση στους τζίρους τους, καθώς η ζήτηση, ειδικά σε προϊόντα μακράς διαρκείας, έχει αυξηθεί. Είναι χαρακτηριστικό, σύμφωνα με το Bloomberg, ότι ο συμπυκνωμένος χυμός πορτοκαλιού είναι αυτή τη στιγμή το προϊόν με τη μεγαλύτερη άνοδο στην τιμή του.

Διάγραμμα 6: Τιμή συμπυκνωμένου χυμού πορτοκαλιού
Πηγή: Investing.com, Επεξεργασία συγγραφέα




ABS
SETTING THE COURSE TO
LOW CARBON SHIPPING
PATHWAYS TO SUSTAINABLE SHIPPING
ZERO IMPACT
ZERO CARBON LINES
DOWNLOAD THE REPORT
TODAY TO LEARN MORE.
www.eagle.org/sustainability
SAFETY LEADERSHIP
IN A CHANGING WORLD

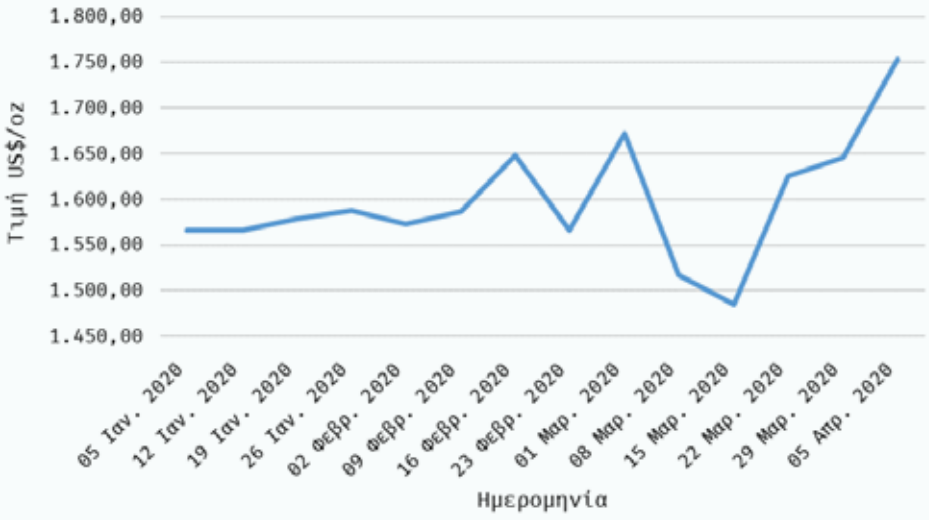
Η Κίνα παράγει σχεδόν το ένα τρίτο των βιομηχανικών προϊόντων παγκοσμίως και είναι η μεγαλύτερη εξαγωγός χώρα προϊόντων στον κόσμο.

Ένας από τους σημαντικότερους λόγους για τον τόσο μεγάλο αντίκτυπο ενός ιού στην παγκόσμια οικονομία είναι το κλείσιμο των εργοστασίων της Κίνας. Η Κίνα παράγει σχεδόν το ένα τρίτο των βιομηχανικών προϊόντων παγκοσμίως και είναι η μεγαλύτερη εξαγωγός χώρα προϊόντων στον κόσμο. Εκτός αυτού, οι απαγορεύσεις στη λειτουργία των εργοστασίων επηρέασαν και τη ζήτηση πρώτων υλών από την Κίνα. Τα παραπάνω είχαν άμεση επίδραση στις παγκόσμιες μεταφορές, όπου τη μερίδα του λέοντος έχει η ναυτιλία, στην οποία θα αναφερθούμε στη συνέχεια.

Ο δείκτης Caixin/Markit Manufacturing Purchasing Managers (PMI), ένας δείκτης οικονομικής δραστηριότητας, δείχνει ότι η δραστηριότητα της κινεζικής βιομηχανίας τον Φεβρουάριο παρουσίασε πτώση στις 40,3 μονάδες. Να σημειώσουμε ότι ο δείκτης PMI για τιμές άνω του 50 σημαίνει ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας, ενώ για τιμές μικρότερες του 50 δείχνει συρρίκνωση. Η επιβράδυνση της κινεζικής οικονομίας συμπαρασύρει αδιαμφισβήτητα και οικονομίες οι οποίες είναι στενά συνδεδεμένες με εκείνη, όπως της Νοτιοανατολικής Ασίας, της Σιγκαπούρης, του Βιετνάμ και βέβαια της Νότιας Κορέας.

Ο χρυσός ανέκαθεν αποτελούσε την ασφαλέστερη επένδυση και δεν είναι τυχαίο ότι σε περιόδους ύφεσης η τιμή του εκτοξεύεται. Ενδεικτικό της αβεβαιότητας η οποία επικρατούσε τον Μάρτιο είναι οι έντονες διακυμάνσεις που παρουσίασε ο χρυσός.

Διάγραμμα 7: Τιμή χρυσού σε $/oz
Πηγή: Investing.com, Επεξεργασία συγγραφέα



UKP&I

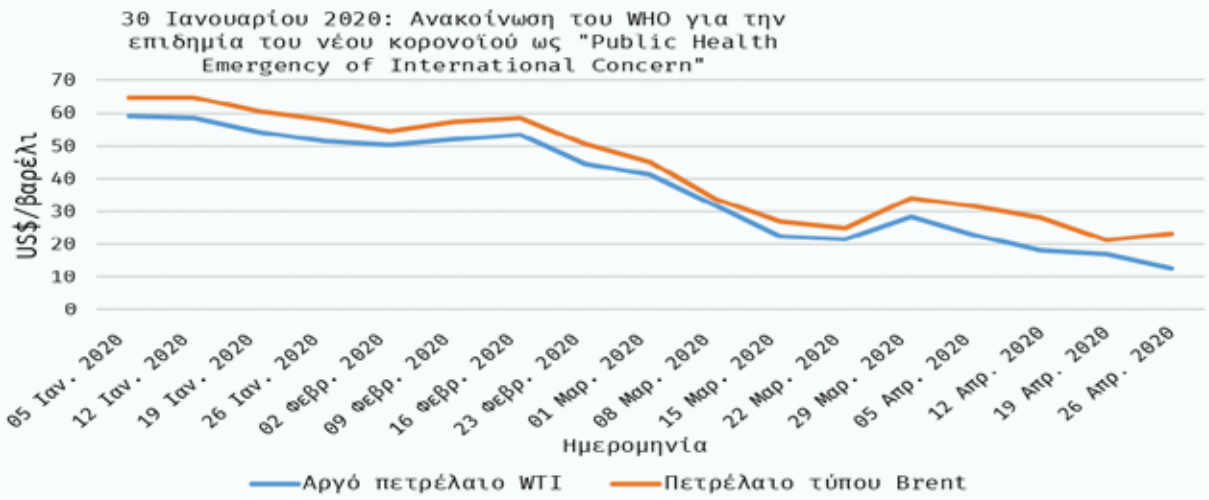
UKDC
UK DEFENCE CLUB

Together, we can improve seafarer safety

We have a dedicated, worldwide loss prevention team providing Members with proactive and inclusive support

MANAGED BY **THOMAS MILLER**

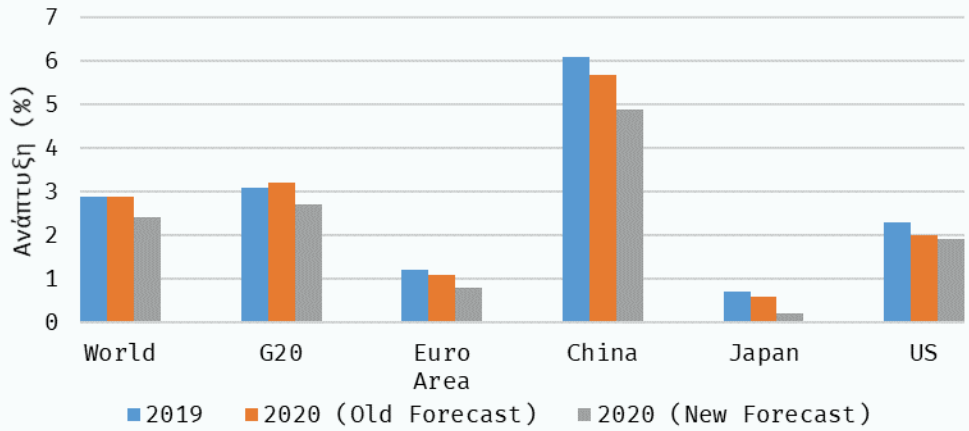
Από την άλλη, οι τιμές του πετρελαίου έπεσαν σε επίπεδα των αρχών της δεκαετίας του '90 και στις 20 Απριλίου για πρώτη φορά στην ιστορία το αμερικανικό αργό έφτασε τα –41 $/βαρέλι. Βέβαια, να σημειώσουμε εδώ, και θα αναφερθούμε και στη συνέχεια διεξοδικά, ότι στην πτώση των τιμών του πετρελαίου αναμφισβήτητα έπαιξε ρόλο η ευρεία διασπορά της πανδημίας του κορονοϊού, λόγω του ότι μείωσε τη ζήτηση καυσίμων, αλλά επιπλέον η διαμάχη μεταξύ OPEC και Ρωσίας για τη μείωση της παραγωγής πετρελαίου έριξε περαιτέρω την τιμή του μαύρου χρυσού.



Διάγραμμα 8: Τιμές πετρελαίου (Brent Crude & WTI Light Sweet Crude)
Πηγή: Investing.com, Επεξεργασία συγγραφέα

Τέλος, ενδεικτική της κατάστασης είναι η αναθεώρηση (προς τα κάτω) των οικονομικών προβλέψεων για την παγκόσμια οικονομία και την οικονομική ανάπτυξη των χωρών. Η οικονομική ανάπτυξη μετριέται ποσοτικά με τη μεταβολή στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (GDP) κάθε χώρας ή με τη μεταβολή στην αξία των αγαθών ή των υπηρεσιών τα οποία παράγονται κατά τη διάρκεια του χρόνου. Σύμφωνα με τον OECD, η παγκόσμια οικονομία θα αναπτυχθεί με τον μικρότερο ρυθμό μετά το 2009, η οποία να σημειώσουμε ότι ήταν η χρονιά αμέσως μετά την παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση. Χαρακτηριστικό είναι επίσης το ότι αναφορά του OECD τον Μάρτιο αναθεώρησε τις προβλέψεις ανάπτυξης για το 2020 – συγκεκριμένα, οι νέες προβλέψεις ήταν σαφώς υποβαθμισμένες για όλες τις χώρες. Το ΑΕΠ της Κίνας είναι εκείνο το οποίο υποβαθμίστηκε περισσότερο από των άλλων χωρών και αναμένεται η Κίνα να έχει ανάπτυξη 4,9% σε αντίθεση με την αρχική πρόβλεψη, η οποία ήταν 5,7%. Συνολικά για την παγκόσμια οικονομία η ανάπτυξη αναμένεται να κυμανθεί στο 2,4% σε αντίθεση με το 2,9% της αρχικής πρόβλεψης.

Διάγραμμα 9: Πρόβλεψη οικονομικής μεγέθυνσης
Πηγή: OECD Economic Outlook, Interim Report March 2020, Επεξεργασία συγγραφέα



Online Tonnage Fee Calculator
Vessel & Mortgage registration in hours
Property & Liens online registration status
Online certification services
QR Code & Online Verification System
E-documents & certificates
Online Merchant Marine Circulars
Seafarer's online verification
Online forms
Bilingual online platform
Eco Ship program
E-Books
PANAMA
MARITIME AUTHORITY
Technology & Innovation
Faster registration process
Just a click away!
www.panamashipregistry.com
General Consulate of Panama in Greece
1-3 Filellinon & Akti Miaouli,
185 36 Piraeus, Greece
+30 210 4286 441
info@panamaconsulate.gr
www.panamaconsulate.gr

Ο αντίκτυπος στη ναυτιλία

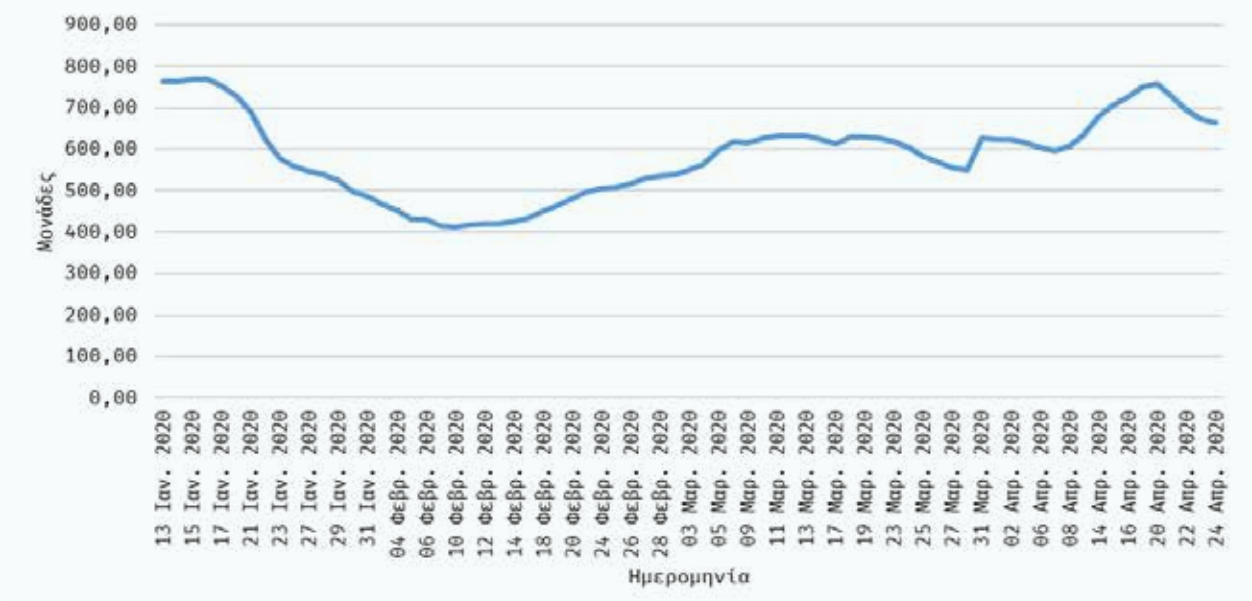
Είναι αξιοσημείωτο ότι η έξαρση του κορονοϊού και η απόφαση της Κίνας για lockdown είχαν άμεση επίδραση στην παγκόσμια οικονομία. Ένας από τους οικονομικούς κλάδους ο οποίος επλήγη περισσότερο είναι αδιαμφισβήτητα η ναυτιλία. Πάνω από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου γίνεται διά θαλάσσης, ενώ και η Κίνα καλύπτει σχεδόν το ένα τρίτο της παγκόσμιας παραγωγής βιομηχανικών προϊόντων, οπότε η διακοπή της παραγωγικής δραστηριότητας μιας εκ των μεγαλύτερων οικονομιών στον κόσμο ήταν αναμενόμενο ότι θα έπληττε τη ναυτιλία αλλά και το παγκόσμιο εμπόριο γενικότερα.

Οι πρώτες ενδείξεις κρίσης στη ναυτιλία φάνηκαν στη χύδην ναυτιλία ξηρού φορτίου και συγκεκριμένα στην πορεία του Baltic Dry Index. Ο Baltic Dry Index είναι ένα ευρέως αποδεκτό μέτρο για την εκτίμηση του ύψους των ναύλων σε ένα μεγάλο εύρος φορτίων, μεταξύ των οποίων το κάρβουνο, το σιδηρομετάλλευμα και τα σιτηρά. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι ναύλοι για τα μεγαλύτερα bulk carriers, τα Capesizes, έπεσαν περισσότερο από 65% από τις αρχές Δεκεμβρίου του 2019 και είναι σημαντικά χαμηλότεροι από τον μέσο όρο των ναύλων για αντίστοιχες ημερολογιακές περιόδους με βάση τα τελευταία είκοσι χρόνια.

Η πορεία αυτή του BDI σίγουρα δικαιολογείται από το πάγωμα της παραγωγικής δραστηριότητας της Κίνας. Η Κίνα, επιπλέον, κατέχει το μεγαλύτερο μερίδιο στη ζήτηση σιδηρομεταλλεύματος αλλά και άλλων πρώτων υλών. Η μελέτη της πορείας του BDI, όμως, πρέπει σίγουρα να μας απασχολήσει όχι μόνο για τα προφανή αποτελέσματα της πανδημίας αλλά οπωσδήποτε γι' αυτά τα οποία έπονται τις επόμενες εβδομάδες.

Χαρακτηριστικό είναι το επόμενο διάγραμμα του BDI, στο οποίο φαίνεται μια ανάκαμψη στα τέλη Φεβρουαρίου, όταν η Κίνα πέρασε τα δύσκολα και επανεκκίνησε τη βιομηχανία της. Ωστόσο, λόγω του ότι το κέντρο της πανδημίας έχει μεταφερθεί δυτικά, σε Ευρώπη και Αμερική, η ανάκαμψη δεν φαίνεται να έχει δυναμική.

Διάγραμμα 10: Ο BDI από την αρχή της πανδημίας
Πηγή: Baltic Exchange



Στη Liner ναυτιλία, η επίδραση της πανδημίας μέχρι εκείνη τη στιγμή φάνηκε στον αριθμό εμπορευματοκιβωτίων ο οποίος μετακινήθηκε μέσω λιμανιών, παρουσιάζοντας μείωση της τάξεως του 20-40% τις πρώτες τρεις εβδομάδες μετά τις 20 Ιανουαρίου. Επίσης χαρακτηριστικό της άσχημης κατάστασης ήταν οι ακυρώσεις ταξιδιών, οι οποίες ξεπέρασαν τις εκατό τον Φεβρουάριο.

Να σημειώσουμε, βέβαια, ότι το ξέσπασμα της επιδημίας έγινε την περίοδο της κινεζικής Πρωτοχρονιάς, οπότε εμφανίζεται πτώση της εμπορικής κίνησης κάθε χρόνο. Αυτό που αξίζει ωστόσο να σημειώσουμε για τη φετινή χρονιά είναι ότι από την 5η έως τη 15η εβδομάδα του έτους, ξεκινώντας από τις 27 Ιανουαρίου, σημειώθηκαν 111 ακυρώσεις ταξιδιών, εκ των οποίων σχεδόν τα μισά (48) οφείλονταν στον Covid-19 και τα υπόλοιπα στην κανονική εποχικότητα της αγοράς, δηλαδή στις διακοπές της κινεζικής Πρωτοχρονιάς. Ανάλογη ήταν η κατάσταση και τον Μάρτιο, με τις ακυρώσεις των ταξιδιών από την αρχή της κρίσης να ξεπερνούν τις διακόσιες. Συνολικά οι ακυρώσεις για ταξίδια τα οποία ήταν προγραμματισμένα για τον Απρίλιο φτάνουν τις 386. Οι εκτιμήσεις των ζημιών στη συγκεκριμένη αγορά, σύμφωνα με την UNCTAD, παίρνοντας ως δεδομένο ότι οι ακυρώσεις για τον Φεβρουάριο μόνο αφορούσαν 1,9 εκατ. TEUs και ένα μέσο επίπεδο ναύλου τα $1.000/TEU, έφτασαν τα $1,9 δισ.

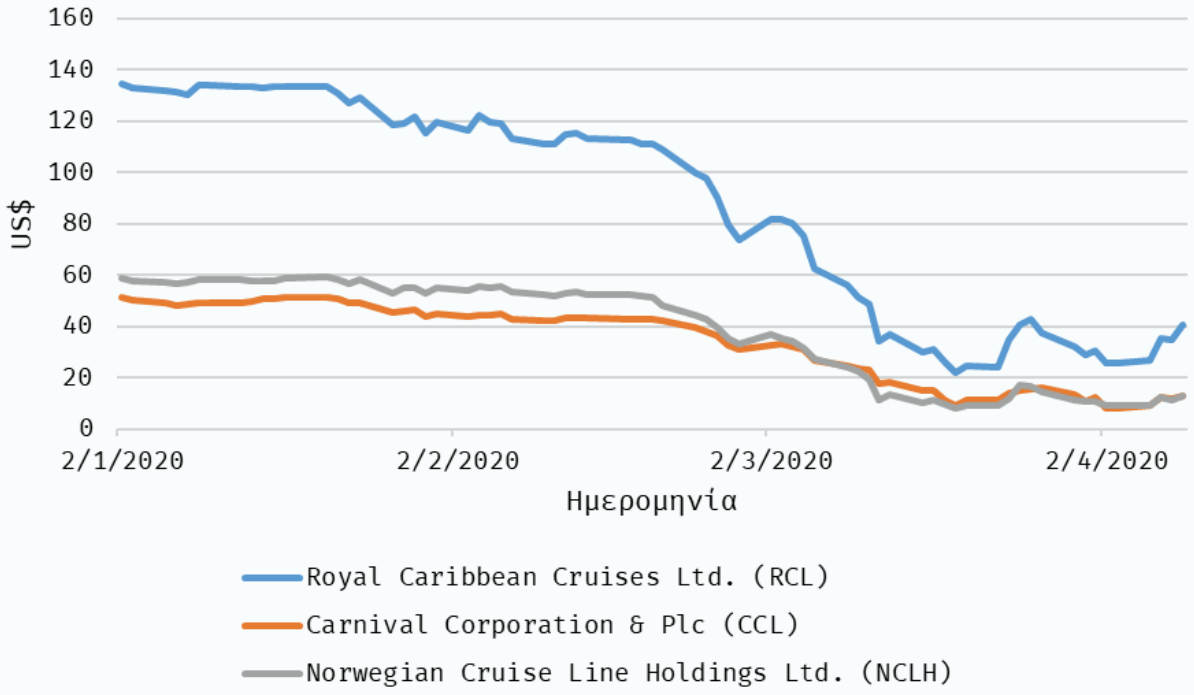
Το κέντρο της πανδημίας έχει μεταφερθεί δυτικά, σε Ευρώπη και Αμερική.

Η αντίδραση των εταιρειών για την αντιμετώπιση της κρίσης ήταν η αντικατάσταση των μεγάλων πλοίων με μικρότερης χωρητικότητας. Χαρακτηριστικά, στις γραμμές της Ασίας παρατηρείται μείωση κατά 23% της χωρητικότητας των πλοίων από Ιανουάριο έως τέλη Μαρτίου σύμφωνα με το Ocean Insight. Στον υπόλοιπο κόσμο έχουμε αντίστοιχα μείωση της χωρητικότητας κατά 7% για το ίδιο διάστημα.

Το πιο άμεσο χτύπημα από την πανδημία το δέχτηκε ο κλάδος της κρουαζιέρας. Η δραματική κατάσταση η οποία εξελίχθηκε στο πλοίο της Princess Cruises έβαλε ολόκληρο τον κλάδο σε πολύ μεγάλες περιπέτειες. Από τις αρχές Μαρτίου, όλες οι εταιρείες κρουαζιέρας ακύρωσαν τα ταξίδια τους, με τις περισσότερες από αυτές να επανέρχονται σε λειτουργία μετά τα μέσα Μαΐου. Το κρίσιμο ερώτημα όμως είναι πότε θα έλθει η πραγματική ανάκαμψη του κλάδου.

Το πιο άμεσο χτύπημα από την πανδημία το δέχτηκε ο κλάδος της κρουαζιέρας.

Η αντίδραση των χρηματιστηριακών αγορών απέναντι στις εταιρείες ήταν επίσης αμείλικτη. Η μετοχή της Carnival Corp., στον όμιλο της οποίας ανήκει και η Princess Cruises, παρουσιάζει πτώση σχεδόν 60%, ενώ και οι άλλοι μεγάλοι όμιλοι, Royal Caribbean και Norwegian, έχασαν σχεδόν το 70% της αξίας τους τον προηγούμενο μήνα.



Διάγραμμα ΙΙ: Royal Caribbean Cruises – Carnival Corp. – Norwegian Cruise Line
Πηγή: Yahoo Finance, Επεξεργασία συγγραφέα

Οι ενέργειες των εταιρειών κρουαζιέρας υπογραμμίζουν τον ταχύ ρυθμό της οικονομικής καταστροφής ως αποτέλεσμα της πανδημίας. Έχουν περάσει τρεις μήνες από τότε που οι επιβάτες του «Diamond Princess» αρρώστησαν, αλλά οι τελευταίες εξελίξεις και αναλύσεις δείχνουν ότι ο χρόνος έχει ήδη εξαντληθεί, πριν οι εταιρείες αναγκαστούν να κηρύξουν πτώχευση. Δυστυχώς, το γεγονός αυτό φαίνεται να είναι αναπόφευκτο, εκτός αν ληφθούν γενναίες αποφάσεις, επειδή οι τουρίστες θα είναι επιφυλακτικοί όσον αφορά την ασφάλειά τους τόσο στις αεροπορικές εταιρείες όσο και στα κρουαζιερόπλοια για μήνες μετά την πορεία του ιού.

Η πανδημία του κορονοϊού επέδρασε και στις αγορές ενέργειας, συμπεριλαμβανομένων, εκτός του πετρελαίου, των αγορών του άνθρακα, του φυσικού αερίου αλλά και των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Αδιαμφισβήτητα, το πάγωμα κάθε παραγωγικής δραστηριότητας, η διακοπή των μετακινή-

LEAVE**YOUR**MARK
IN SHAPING A CLEANER SOCIETY

JOIN US

www.bureauveritas.com

BUREAU VERITAS 1828
BUREAU
VERITAS

σεων αλλά και η μείωση των μεταφορικών αναγκών μείωσαν τη ζήτηση για καύσιμα και ιδίως για υγρά ορυκτά καύσιμα, όπως το πετρέλαιο. Στα διαγράμματα της πορείας των τιμών του πετρελαίου, του άνθρακα και του φυσικού αερίου είναι εμφανής η πτώση τους μετά το ξέσπασμα της κρίσης, στα μέσα Ιανουαρίου.

Το πετρέλαιο συγκεκριμένα έφτασε να πωλείται και κάτω από τα $30 το βαρέλι, σημειώνοντας ιστορικό χαμηλό τετραετίας, και να τίθεται υπό διαπραγμάτευση σε τιμές της δεκαετίας του '90. Βέβαια, τη συγκεκριμένη κατάσταση επηρέασε άμεσα ο πόλεμος τιμών μεταξύ Σαουδικής Αραβίας και Ρωσίας: μετά την κατάρρευση του OPEC, η Σαουδική Αραβία, στην προσπάθειά της να επικρατήσει στην αγορά του πετρελαίου, ανακοίνωσε αύξηση της παραγωγής, με αποτέλεσμα την κατακρήμνιση των τιμών. Η Goldman Sachs ανέφερε ότι τον Απρίλιο η παραγωγή πετρελαίου αναμένεται να φτάσει τα 6 εκατ. βαρέλια/ημέρα, όπως και έγινε. Το ιστορικό χαμηλό ρεκόρ όμως δεν έμεινε εκεί. Στις 20 Απριλίου για πρώτη φορά στην ιστορία το WTI Crude Oil έφτασε να πωλείται σε αρνητικές τιμές λόγω αφενός της μεγάλης παραγωγής και αφετέρου της έλλειψης αποθηκευτικών χώρων. Μέχρι στιγμής το US Crude Oil έχει φτάσει σε επίπεδο μείωσης του 18% κάτω των $20 το βαρέλι ενώ το Brent παρουσίασε πτώση πάνω από 15% από την αρχή του έτους και έφτασε να διαπραγματεύεται κάτω από τα $20 το βαρέλι.

Διάγραμμα 12: Crude Oil – Coal – Natural Gas
Πηγή: Investing.com, Επεξεργασία συγγραφέα

Το φυσικό αέριο επηρεάστηκε επίσης από την πανδημία και έφτασε στις 2 Απριλίου να τελεί υπό διαπραγμάτευση στα $1,56 ανά MMBtu. Ο κρύος καιρός όμως ευνόησε λίγο τη ζήτηση και παρουσιάστηκε μια ανάκαμψη σε επίπεδα άνω του $1,8 ανά MMBtu. Αναμφισβήτητα, αυτά τα επίπεδα τιμών καθιστούν αρκετές γεωτρήσεις ασύμφορες, με αποτέλεσμα να επηρεάζεται άμεσα και η προσφορά του φυσικού αερίου. Σύμφωνα με δύο εκθέσεις, μεταξύ των οποίων και της Goldman Sachs, οι μη κερδοφόρες γεωτρήσεις, η παγκόσμια ύφεση και η συρρίκνωση της πρόσβασης σε χρηματοδότηση θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε μείωση της παραγωγής φυσικού αερίου στις ΗΠΑ το τρέχον αλλά και το επόμενο έτος. Οι μειώσεις αυτές τελικά θα προκαλέσουν αύξηση των τιμών του φυσικού αερίου, η οποία αναμένεται να έρθει το 2021. Αυτό είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα του ότι η επίδραση του κορονοϊού δεν είναι κάτι παροδικό και ότι οι συνέπειές του θα φανούν εν ευθέτω χρόνω.

Ευκαιρίες ή προκλήσεις

Υπάρχει ένα παλιό κλισέ ότι οι προκλήσεις είναι η άλλη πλευρά των ευκαιριών. Αυτό ακριβώς συμβαίνει και στην αγορά των tankers. Είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα της 9/3/2020, όταν η τιμή του πετρελαίου σημείωνε πτώση της τάξεως του 20% και πετρελαϊκοί κολοσσοί όπως η ExxonMobil και η BP έχαναν 10% της τιμής της μετοχής τους, ενώ ναυτιλιακές εταιρείες όπως η Frontline Ltd., η Teekay Tankers, η DHT Holdings, η Euronav και άλλες τα πήγαιναν εξαιρετικά καλά, σημειώνοντας άνοδο στις τιμές των μετοχών τους από 4% έως και 8%.

Το φαινόμενο αυτό είχε να κάνει με την απόφαση της Σαουδικής Αραβίας για αύξηση της παραγωγής, η οποία «πλημμύρισε» την αγορά με πολύ φθηνό πετρέλαιο. Δημιουργήθηκε λοιπόν μια κατάσταση contago, κατά την οποία οι προθεσμιακές τιμές του πετρελαίου αναμένεται να είναι υψηλότερες από τις τρέχουσες τιμές της αγοράς. Έτσι, οι traders αναζητούν τρόπους να αποθηκεύσουν σήμερα το φθηνό πετρέλαιο για να το πουλήσουν σε υψηλότερη τιμή στο μέλλον. Η ανάγκη αυτή για αποθήκευση καλύπτεται πάρα πολύ καλά από τα Very Large Crude Carriers (VLCC) καθώς και τα Ultra Large Crude Carriers (ULCC), όπως αποτυπώνεται ξεκάθαρα στο ύψος των ναύλων τους. Η μεγάλη ζήτηση για αποθηκευτικούς χώρους έχει διαχυθεί, όπως προαναφέρθηκε, και στα αμέσως επόμενα μεγέθη.

Οι εξελίξεις κάθε μέρα μάς προσπερνούν. Η έρευνα ενός φαινομένου τη στιγμή κατά την οποία αυτό εξελίσσεται είναι ιδιαίτερα δύσκολη. Θεωρούμε ότι, για να μπορέσουμε να «διαβάσουμε» κάτι, θα πρέπει πρωτίστως να έχουμε τα πρωτεύοντα στοιχεία του φαινομένου, και αυτός είναι ο σκοπός του συγκεκριμένου άρθρου.

Οι traders αναζητούν τρόπους να αποθηκεύσουν σήμερα το φθηνό πετρέλαιο για να το πουλήσουν σε υψηλότερη τιμή στο μέλλον.

Διεθνή Ύδατα

Ειδήσεις από τις θάλασσες του κόσμου

Επιμέλεια:
Γιάννης Θεοδωρόπουλος,
Μιχάλης Νικολάου

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

-

Ένωση δυνάμεων για τα δύο κορυφαία ιαπωνικά ναυπηγεία

Η Imabari Shipbuilding Co. και η Japan Marine United Corp. (JMU), τα δύο κορυφαία ναυπηγεία της Ιαπωνίας, ανακοίνωσαν την Παρασκευή 27 Μαρτίου ότι προχωρούν στην ίδρυση κοινής εταιρείας την 1η Οκτωβρίου 2020, που σκοπό θα έχει τον σχεδιασμό και την πώληση εμπορικών πλοίων.
Imabari Shipbuilding και JMU προσβλέπουν στο να αυξήσουν την παραγωγική τους αποδοτικότητα εν μέσω έντονου ανταγωνισμού από τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας και της Κίνας.
Η νέα εταιρεία, η οποία θα δραστηριοποιείται στα εμπορικά πλοία πλην gas carriers, θα φέρει το όνομα Nihon Shipyard Co. και σε αυτή θα συμμετέχει η Imabari κατά 51% και η JMU κατά 49%.
Σε συνέντευξη Τύπου που παραχώρησαν οι δύο εταιρείες, ο πρόεδρος της Imabari, Yukito Higaki, ανέφερε ότι προσώρας δεν νοείται κάποια συγχώνευση των δύο ναυπηγείων και πρόσθεσε ότι δεν υπάρχουν σχέδια αναδιοργάνωσης για τους δύο εταίρους.

Στροφή σε online παραγγελίες για τη Maersk

Λαμβάνοντας υπόψη τον κίνδυνο για την υγεία που προκαλείται από το ξέσπασμα του κορονοϊού παγκοσμίως, οι εργαζόμενοι της A.P. Moller-Maersk εργάζονται κυρίως εξ αποστάσεως. Σε αυτό το πλαίσιο, η ναυτιλιακή εταιρεία ενθαρρύνει τους πελάτες της να κάνουν το ίδιο, διασφαλίζοντας ότι η ασφάλεια είναι πρωταρχικής σημασίας.

Η Maersk παροτρύνει τους πελάτες της να επωφεληθούν από τις διαθέσιμες πλατφόρμες για να κάνουν online κρατήσεις –όπως Maersk Spot, Blockchain, Captain Peter και άλλα ψηφιακά μέσα–, με στόχο να προωθηθεί το σημερινό δύσκολο έργο της διακίνησης εμπορευμάτων διά ξηράς και θαλάσσης μέσω φορτηγών, τρένων, φορτηγίδων ή πλοίων.

Ο ναυτιλιακός κολοσσός ισχυρίζεται ότι αυτός είναι επίσης ένας τρόπος για την άσκηση της κοινωνικής αποστασιοποίησης σε αυτές τις δύσκολες στιγμές. Ο διευθύνων σύμβουλος της Maersk για τη Λατινική Αμερική, Lars O. Nielsen, σχολίασε ότι η ασφάλεια των εργαζομένων και των οικογενειών τους και των πελατών τους είναι βασική προτεραιότητα για τη ναυτιλιακή εταιρεία: «Έχουμε λάβει προληπτικά μέτρα ασφαλείας σε όλο τον κόσμο, με το διοικητικό προσωπικό που εργάζεται από το σπίτι, καθώς οι επιχειρήσεις της εφοδιαστικής αλυσίδας συνεχίζουν να λειτουργούν, με τους ναυτικούς να βρίσκονται περισσότερο χρόνο στη θάλασσα, για παράδειγμα».

«Σε αυτό το δύσκολο σενάριο, κατορθώνουμε να διατηρήσουμε τα αγαθά σε κίνηση για τους πελάτες μας και έχουμε εξειδικευμένες ομάδες που εργάζονται 24 ώρες την ημέρα –με τα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας–, αλλά παροτρύνουμε τους πελάτες μας να στραφούν στις online λειτουργίες», κατέληξε ο κ. Nielsen.

Η παγκόσμια βιομηχανία εφοδιαστικής αλυσίδας επηρεάζεται καθημερινά από την υπερφόρτωση των μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, των τηλεφωνημάτων και των μεγάλων διαδικασιών εγγράφων, αυξάνοντας το κόστος για τις επιχειρήσεις. Από αυτή την άποψη, τα τελευταία τρία χρόνια η Maersk έχει επενδύσει σε ψηφιακές πλατφόρμες, για να βρει νέους τρόπους απλούστευσης της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, εξοικονομώντας χρόνο, μειώνοντας το κόστος και αυξάνοντας τη διαφάνεια για τους πελάτες της που μεταφέρουν εμπορεύματα παγκοσμίως.

Vitol: Δυναμική είσοδος στην τροφοδοσία ναυτιλιακών καυσίμων

Ένας από τους σημαντικότερους commodity traders παγκοσμίως, η Vitol, προχώρησε στην εξαγορά της Sinanju Tankers Holdings, η οποία δραστηριοποιείται στην αγορά της τροφοδοσίας πλοίων με καύσιμα, με σκοπό τη διείσδυσή της στη μεγάλη αγορά της Σιγκαπούρης.

Με την εν λόγω συμφωνία, η Vitol προχωρά στην απόκτηση 15 σύγχρονων bunker tankers που φέρουν τη σημαία της Σιγκαπούρης, συμπεριλαμβανομένου και του «Marine Vicky», του πρώτου bunker tanker διπλού καυσίμου της χώρας. Να σημειωθεί επίσης ότι το νέο σχήμα θα φέρει την ονομασία Vitol Bunkers.

Το 2019, η Sinanju Tankers Holdings αποτέλεσε τον 14ο μεγαλύτερο προμηθευτή ναυτιλιακών καυσίμων της Σιγκαπούρης σε όρους όγκου. Με την απόκτηση της Sinanju αλλά και τη μεγάλη της εμπειρία στην εμπορία πετρελαίου, η Vitol θα είναι σε θέση να παρέχει ολοκληρωμένες υπηρεσίες τροφοδοσίας ναυτιλιακών καυσίμων τόσο στη Σιγκαπούρη όσο και διεθνώς.

Νέος παίκτης στην αγορά των Ro Ro

Η εταιρεία παροχής υπηρεσιών στην εφοδιαστική αλυσίδα αυτοκινήτων Changjiu Logistics δημιούργησε ένα νέο joint venture με την Beijing Glovis Warehousing & Transportation, που θα δραστηριοποιείται στη διαχείριση Ro Ro πλοίων.

Το νέο σχήμα, με την ονομασία Changjiu Glovis (Shanghai) Shipping και έδρα τη Σαγκάη, θα εστιαστεί στη διά θαλάσσης μεταφορά αυτοκινήτων στην Κίνα και στη Νοτιοανατολική Ασία.

Πρόκειται μάλιστα για το δεύτερο joint venture στον κλάδο των Ro Ro της Κίνας σε διάστημα έξι μηνών, καθώς τον περασμένο Νοέμβριο εγκαινιάστηκε η China Merchants RoRo Transportation Company με έδρα το Guangzhou, η οποία αποτελεί ενοποίηση των China Merchants Energy Shipping και GAC Business.

Mega-παραγγελία του Κατάρ σε κινεζικά ναυπηγεία

Σε εφαρμογή μπαίνει το φιλόδοξο project του Κατάρ για παραγγελίες έως και 80 νεότευκτων LNG carriers το 2020.

Πιο συγκεκριμένα, ο Saad Sherida al-Kaabi, υπουργός Ενέργειας της χώρας και CEO της Qatar Petroleum, υπέγραψε την Τετάρτη 22 Απριλίου συμφωνία με τα κινεζικά ναυπηγεία Hudong Zhonghua Shipbuilding για την παραγγελία 15 LNG carriers χωρητικότητας 174.000 κ.μ. έκαστο. Η αξία της συμφωνίας ανέρχεται σε $2,8 δισ., και μάλιστα η εν λόγω παραγγελία αποτελεί τη μεγαλύτερη που έχουν λάβει ποτέ κινεζικά ναυπηγεία.

Συνεπώς η Ντόχα προχωρά ακάθεκτη με το φιλόδοξο πλάνο της, παρά την πανδημική κρίση. Σε πρόσφατη συνέντευξή του ο Saad Sherida al-Kaabi ανέφερε ότι το Κατάρ θα έχει πραγματοποιήσει παραγγελίες για τουλάχιστον 60 LNG carriers μέχρι πριν από την έναρξη του καλοκαιριού.

Τα τρία κορυφαία νοτιοκορεατικά ναυπηγεία –Hyundai Heavy Industries, Samsung Heavy Industries και Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering–, που επίσης είχαν υποβάλει προσφορές για τη ναυπήγηση των πλοίων, ευελπιστούν ότι θα εξασφαλίσουν μέρος των εναπομεινασών παραγγελιών. Τελευταία φορά που το Κατάρ προέβη σε διαγωνισμό τέτοιας κλίμακας ήταν το 2004, όταν τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία κατάφεραν να εξασφαλίσουν παραγγελίες και για τα 53 LNG carriers που κατασκεύασε η Ντόχα.

ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ

-

Η Rosneft αποχαιρετά τη Βενεζουέλα

Σε μια αιφνιδιαστική κίνηση, ο ρωσικός πετρελαϊκός κολοσσός Rosneft ανακοίνωσε πρόσφατα ότι διακόπτει τις δραστηριότητές του στη Βενεζουέλα και πουλά τα περιουσιακά στοιχεία που κατέχει στη λατινοαμερικανική χώρα σε ρωσική κρατική εταιρεία.

Ειδικότερα, η Rosneft αναμένεται να πουλήσει τα περιουσιακά της στοιχεία που αφορούν την παραγωγή και την εμπορία πετρελαίου στη Βενεζουέλα, με αναλυτές να σημειώνουν ότι πρόκειται για μια κίνηση με στόχο την αποφυγή περαιτέρω κυρώσεων, τη μείωση των δαπανών και την άμβλυνση της κόντρας μεταξύ Ουάσιγκτον, Μόσχας και Καράκας. Από την άλλη, εκπρόσωπος της Rosneft αναφέρει στο Bloomberg ότι η κίνηση της ρωσικής εταιρείας έρχεται προς το συμφέρον των μετόχων της.

Υπενθυμίζεται ότι, νωρίτερα μέσα στον χρόνο, η Ουάσιγκτον είχε επιβάλει κυρώσεις σε θυγατρικές της Rosneft που δραστηριοποιούνται στη Βενεζουέλα.

Ακόμη παραμένει ασαφές εάν η Rosneft θα συνεχίσει να επιχειρεί στη Βενεζουέλα, με τον Ρώσο πρέσβη στη χώρα να σημειώνει με ανάρτησή του στο Twitter ότι οι νέοι ιδιοκτήτες των περιουσιακών αυτών στοιχείων θα συνεχίσουν κανονικά τις δραστηριότητές τους.

Ενώ από τη μία το ρωσικό κράτος θεωρητικά θα επεμβαίνει ακόμα περισσότερο στην πετρελαιοβιομηχανία της Βενεζουέλας, η ρωσική κρατική εταιρεία που θα εξαγοράσει τα περιουσιακά στοιχεία της Rosneft είναι πιθανό να μην έχει την εμπορική δύναμη ή τη βούληση να επενδύσει και να διαδραματίζει τόσο ενεργό ρόλο στο επίπεδο που θα επεδίωκε ο Μαδούρο.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι λίγο παραπάνω από το 50% του μετοχικού πακέτου της Rosneft ανήκει στο ρωσικό κράτος, ενώ ένα 19,8% ανήκει στην BP Plc και ένα 18,9% στην Qatar's QH Oil Investments.

Πολιτικές εντάσεις στη Νότια Σινική Θάλασσα εξαιτίας ναυαγίου αλιευτικού σκάφους

Οι Ηνωμένες Πολιτείες προειδοποίησαν την Κίνα να μην εκμεταλλευτεί την πανδημία του κορονοϊού για να επεκτείνει τη δραστηριότητά της στη Νότια Σινική Θάλασσα, αφού το Βιετνάμ κατηγόρησε το Πεκίνο ότι βύθισε ένα αλιευτικό σκάφος.

Η Κίνα επιταχύνει την κατασκευή ερευνητικών σταθμών και ειδικά στρατιωτικά αεροσκάφη προσγειώθηκαν σε διαφιλονικούμενα νησιά στη Νότια Σινική Θάλασσα, σύμφωνα με το αμερικανικό Υπουργείο Εξωτερικών.

Το Βιετνάμ –το οποίο, όπως η Κίνα και η Ταϊβάν, διεκδικεί την κυριαρχία στις νήσους Paracel– κάλεσε το κινεζικό ΥΠΕΞ να προβεί σε δήλωση ώστε να αποζημιώσει τους αλιείς, να «πειθαρχήσει αυστηρά» τους υπεύθυνους αξιωματικούς και να αποτρέψει παρόμοια περιστατικά στο μέλλον.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες δήλωσαν ότι «ανησυχούν σοβαρά» για το επεισόδιο. «Αυτό το περιστατικό είναι το τελευταίο σε μια μακρά σειρά από δράσεις της ΛΔΚ, με τις οποίες δημιουργεί ναυτικές αξιώσεις προκειμένου να υποβαθμίσει τους γείτονές της στη Νοτιοανατολική Ασία», δήλωσε η Morgan Ortagus.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες, οι οποίες διατηρούν στενές σχέσεις με το Βιετνάμ, αμφισβήτησαν τις διεκδικήσεις της Κίνας στη Νότια Σινική Θάλασσα – μία από τις πιο πολυσύχναστες πλωτές οδούς του κόσμου, καθώς επίσης χώρος με πλούσια αποθέματα ενέργειας.

Οι εντάσεις αυξήθηκαν τα τελευταία χρόνια μεταξύ Κίνας και Ηνωμένων Πολιτειών, με τελευταίο επεισόδιο τις κατηγορίες που εκτόξευσε η Ουάσιγκτον προς το Πεκίνο ότι δεν έλεγξε την εξάπλωση του Covid-19, του ιού που έχει μολύνει πλέον πάνω από τρία εκατομμύρια ανθρώπους σε όλο τον κόσμο.

Η Κίνα «περικυκλώνει» την Κεντρική Ευρώπη

Ο υπουργός Οικονομικών της Ουγγαρίας, Mihaly Varga, ανακοίνωσε τη σύναψη συμφωνίας μεταξύ Ουγγαρίας και Κίνας για τη χρηματοδότηση της νέας σιδηροδρομικής σύνδεσης ανάμεσα στη Βουδαπέστη και το Βελιγράδι.

Το συνολικό κόστος του σιδηροδρομικού έργου θα ανέλθει σε $2,1 δισ. για την Ουγγαρία, εκ των οποίων τα $1,855 δισ. θα δοθούν από την Κίνα υπό μορφή δανείου. Ωστόσο, οι ακριβείς όροι της δανειακής σύμβασης ακόμη δεν έχουν δοθεί στη δημοσιότητα.

Το νέο έργο είναι μέρος του Belt and Road Initiative και θα αποτελέσει το μεγαλύτερο έργο υποδομών της Κίνας εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το μνημόνιο συνεργασίας για την κατασκευή της νέας σιδηροδρομικής σύνδεσης είχε υπογραφεί το 2014 από εκπροσώπους της Κίνας, της Ουγγαρίας και της Σερβίας, έκτοτε ωστόσο υπήρξαν αρκετές καθυστερήσεις. Η κατασκευή του τμήματος που ανήκει στη Σερβία ξεκίνησε το 2018, για το οποίο η χώρα έλαβε δάνειο $297 εκατ. από την Κίνα.

Σύμφωνα με τον κ. Varga, η κατασκευή των 150 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής θα ολοκληρωθεί έως το 2025.

Andriaki Shipping Co. Ltd

" BE OUR PARTNERS IN SAFETY
AND IN OUR QUEST FOR EXCELLENCE "

- *Long Tradition*
- *Modern Fleet of Tankers*
- *Strong commitment to our people*
- *The right choice for a successful career at sea*

Learn more/ Send your CV to: www.andriaki.gr
9, Fragoklissias str, 151 25 Maroussi, Greece
Tel: 2106152300 / 2106152400

ΓΑΛΑΖΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

-

Μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια σύντομα στο Corpus Christi

Το Corpus Christi Ship Channel Improvement Project, το οποίο έχει στόχο μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια να εισέρχονται στο λιμάνι του Corpus Christi, προχωρά με γοργούς ρυθμούς και ήδη εισήλθε στη δεύτερη φάση ανάπτυξής του.

Πιο συγκεκριμένα, η U.S. Army Corps of Engineers (USACE) ήλθε σε συμφωνία με την Callan Marine, προκειμένου η τελευταία να αναλάβει τη δεύτερη από τις συνολικά τέσσερις φάσεις ανάπτυξης του project.

Η εν λόγω συμφωνία ανάμεσα στις δύο πλευρές αποτιμάται στα $97,9 εκατ. Στόχος του σημαντικού αυτού project είναι η αύξηση του βυθίσματος του καναλιού του Corpus Christi από τα 47 πόδια στα 54 και του πλάτους του στα 530 πόδια, προκειμένου μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια να φιλοξενούνται στον αμερικανικό λιμένα.

Το Corpus Christi αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι των ΗΠΑ σε όρους εξαγόμενου πετρελαίου, ενώ στόχος είναι η αύξηση της εξαγωγικής ικανότητας του λιμανιού, σε πλήρη συμφωνία βέβαια με τις επιδιώξεις των ΗΠΑ για εδραίωση στις κορυφαίες χώρες εξαγωγών πετρελαίου.

Υπενθυμίζεται ότι, τον Σεπτέμβριο του 2019, οι ΗΠΑ αποτέλεσαν για πρώτη φορά καθαρό εξαγωγέα πετρελαίου από τη δεκαετία του 1940. Τα τελευταία χρόνια, η σημαντική ανάπτυξη των σχιστολιθικών πεδίων πετρελαίου στις ΗΠΑ, σε συνδυασμό με την απόφαση της κυβέρνησης Ομπάμα το 2015 για άρση της απαγόρευσης εξαγωγών, έχει δημιουργήσει νέα δεδομένα στον παγκόσμιο ενεργειακό χάρτη.

Διώρυγα Σουέζ: Ακμαία η κίνηση εν μέσω πανδημίας

Σε $1,907 δισ. ανήλθαν τα έσοδα της Διώρυγας του Σουέζ κατά τους πρώτους τέσσερις μήνες του έτους έναντι εσόδων $1,869 δισ. το αντίστοιχο διάστημα πέρυσι, όπως ανακοίνωσε πρόσφατα ο Osama Rabie, πρόεδρος της Διώρυγας του Σουέζ.

«Η κίνηση στη διώρυγα παραμένει σε κανονικά επίπεδα και δεν έχει επηρεαστεί από το ξέσπασμα της πανδημίας», πρόσθεσε ο ίδιος. Πιο συγκεκριμένα, 1.731 πλοία διήλθαν από τη Διώρυγα του Σουέζ και από τις δύο πλευρές τον περασμένο Απρίλιο, σημειώνοντας αύξηση 9,6% σε σχέση με τα 1.580 πλοία που διήλθαν τον Απρίλιο του 2019.

Να σημειωθεί ότι η Διώρυγα του Σουέζ αποτελεί την ταχύτερη θαλάσσια διαδρομή μεταξύ Ασίας και Ευρώπης και μία από τις σημαντικότερες πηγές προσέλκυσης ξένου συναλλάγματος για την αιγυπτιακή κυβέρνηση, παρά το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια η πολιτική αστάθεια στη χώρα έχει επιφέρει οικονομική κάμψη.

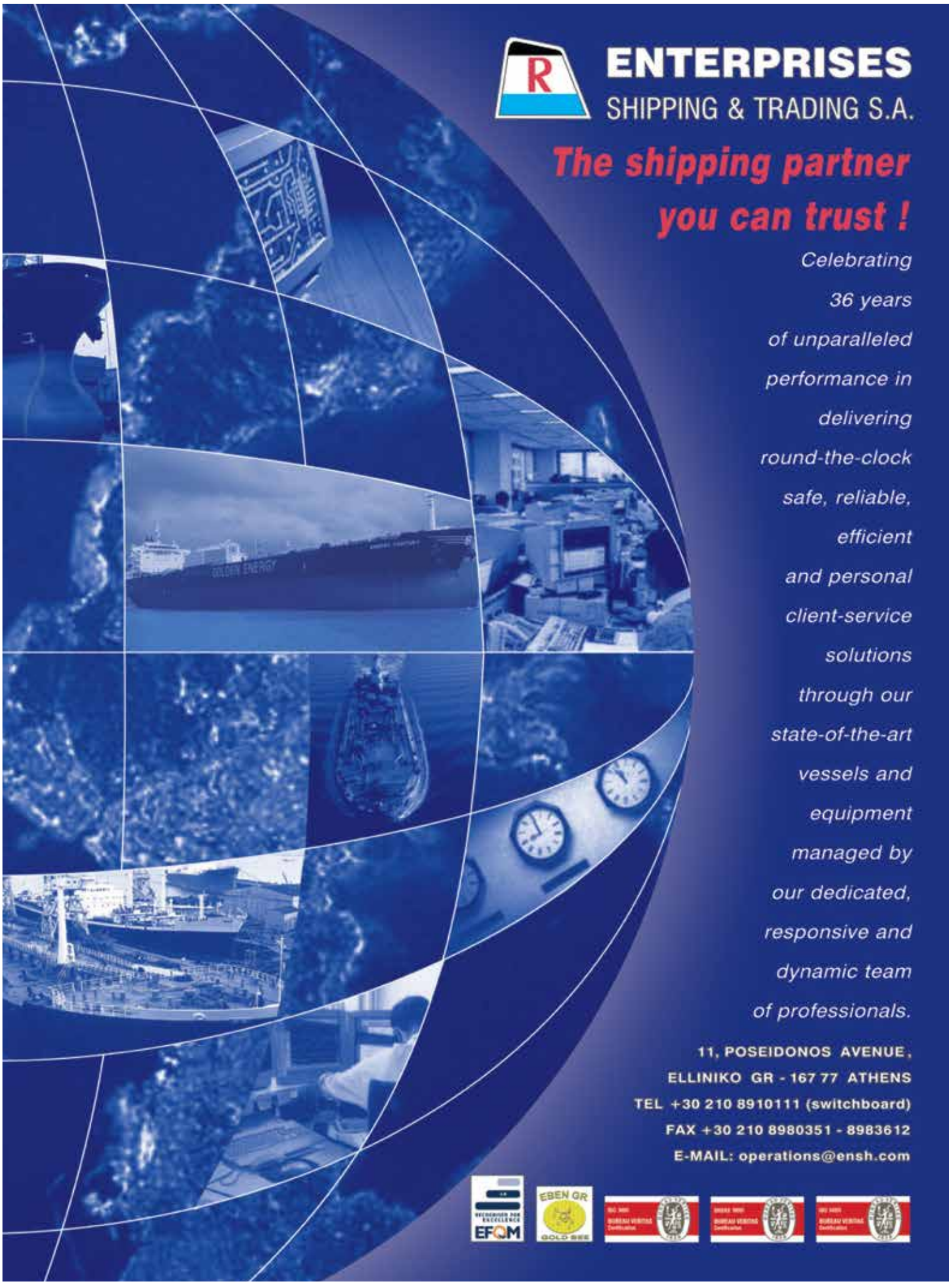
NASA: Έως και έξι φορές γρηγορότερα λιώνουν οι πάγοι στους πόλους

Στοιχεία που προέρχονται από έντεκα δορυφόρους δείχνουν πως οι πάγοι στην Ανταρκτική και στη Γροιλανδία λιώνουν έως και έξι φορές γρηγορότερα απ' ό,τι έλιωναν κατά τη δεκαετία του '90.

Στο συμπέρασμα αυτό κατέληξε ερευνητική ομάδα που αποτελείται από 89 επιστήμονες από 50 οργανισμούς, η οποία συνδύασε 26 διαφορετικές μελέτες για να υπολογίσει τις αλλαγές στη μάζα του πάγου στην Ανταρκτική και στη Γροιλανδία στο πέρασμα του χρόνου, και συγκεκριμένα από το 1992 έως και το 2018. Σημειώνεται πως την εν λόγω μελέτη υποστηρίζουν διεθνείς οργανισμοί και φορείς, όπως η NASA και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Διαστήματος.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα πάντα με την παραπάνω έρευνα, οι δύο πολικές περιοχές του πλανήτη μας, από το 1992 έως και το 2018, έχασαν συνολικά 6,4 τρισ. τόνους πάγου, ανεβάζοντας τη στάθμη των θαλασσών παγκοσμίως κατά 1,78 εκ.

Σύμφωνα με τη NASA, αν το λιώσιμο των πάγων συνεχιστεί με αυτούς τους ρυθμούς, είναι πολύ πιθανό η στάθμη των θαλασσών παγκοσμίως να ανεβεί κατά 17 εκ. μέχρι και το 2100, με σημαντικές επιπτώσεις ιδιαίτερα στα παράκτια κράτη.



ENTERPRISES
SHIPPING & TRADING S.A.

The shipping partner you can trust !

Celebrating 36 years of unparalleled performance in delivering round-the-clock safe, reliable, efficient and personal client-service solutions through our state-of-the-art vessels and equipment managed by our dedicated, responsive and dynamic team of professionals.

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

ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

-

Η κρουαζιέρα, ο «μεγάλος ασθενής» από τον Covid-19

Πολύ δύσκολα ξεκίνησε το 2020 για τη βιομηχανία κρουαζιερόπλοιων, η οποία πλήττεται σκληρά από την πανδημία του Covid-19. Δισεκατομμύρια δολάρια ενεργητικού έχουν μετατραπεί σε χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις, με πολλά πλοία να βρίσκονται παροπλισμένα και εκτός λειτουργίας.

Η Carnival Corp., η μεγαλύτερη εταιρεία κρουαζιερόπλοιων στον κόσμο, κατάφερε να εξασφαλίσει δάνειο ύψους $3 δισ. για την αντιμετώπιση της κρίσης. Η συνολική αξία του στόλου μειώθηκε κατά $4 δισ. από την 1η Ιανουαρίου, σύμφωνα με πληροφορίες από τη VesselsValue (VV).

Οι αγοραπωλησίες στον κλάδο της κρουαζιέρας έχουν σταματήσει, με τις μοναδικές συναλλαγές που διενεργούνται να αφορούν μισθώσεις. Το «Genting Dream», που ναυπηγήθηκε το 2016 στη Γερμανία, πωλήθηκε τον Ιανουάριο του 2020, πριν από την κρίση, σε κινεζική εταιρεία χρηματοδοτικής μίσθωσης για $900 εκατ., με σύμβαση 12 ετών bareboat. Η αξία του πλοίου, σύμφωνα με τη VesselsValue, σήμερα φτάνει τα 777 εκατ. δολάρια ΗΠΑ.

Σύμφωνα με τη VV, ο παγκόσμιος στόλος κρουαζιερόπλοιων αποτελείται από 483 πλοία, με προστιθέμενη αξία άνω των $167 δισ. (στοιχεία προ της 31ης Μαρτίου 2020). Μεμονωμένα πλοία μπορεί να αξίζουν περισσότερα από $1 δισ. το καθένα, καθιστώντας τα κρουαζιερόπλοια ένα από τα πιο ακριβά ναυτιλιακά περιουσιακά στοιχεία στον κόσμο σήμερα.

Οι ΗΠΑ αντιπροσωπεύουν το 43% του συνολικού μεγέθους του στόλου ανά χώρα, με 202 σκάφη και μερίδιο αγοράς 48% σε αξία ($80,31 δισ.). Ακολουθεί το Ηνωμένο Βασίλειο με 65 πλοία αξίας $24,23 δισ., η Ελβετία με 30 σκάφη αξίας $20,74 δισ., η Γερμανία με 39 πλοία αξίας $16,09 δισ. και η Ιταλία με 16 πλοία αξίας $8,64 δισ.

Όσον αφορά τους κύριους «παίκτες» της αγοράς, η Carnival Corporation Group ξεχωρίζει με 122 πλοία αξίας $55,46 δισ. και ακολουθούν η Royal Caribbean International Group με 64 πλοία αξίας $28,99 δισ., ενώ η MSC Cruises διαθέτει 30 πλοία αξίας $20,740 δισ.

Οι κρουαζιέρες μετέφεραν περισσότερα από 30 εκατ. άτομα κατά τη διάρκεια του 2019, καθιστώντας τα κρουαζιερόπλοια ένα από τα πιο εμπορεύσιμα προϊόντα στους ωκεανούς. Ο συνολικός αριθμός των επιβατών που μπορούν να βρίσκονται εν πλω ανά πάσα στιγμή (έως το 2019) ανέρχεται σε 800.000. Σύμφωνα με τη VV, η δημοτικότητα της κρουαζιέρας, πριν από την πανδημία του Covid-19, παρουσίαζε εκθετική αύξηση, μια τάση που αντικατοπτρίζει το μέγεθος του στόλου. Ως αποτέλεσμα, η αγορά κρουαζιερόπλοιων (και η τουριστική αγορά) θεωρήθηκε ευρέως ότι θα είχε ανοδική πορεία το 2020.

CLIA: Αμοιβαία επωφελής η συνεργασία με την ελληνική κυβέρνηση

Η πανδημία του Covid-19 είναι μια πρωτοφανής παγκόσμια κατάσταση που απαιτεί έκτακτη αντίδραση σε όλα τα επίπεδα. Στο πλαίσιο αυτό, η βιομηχανία της κρουαζιέρας έχει θέσει τη δημόσια υγεία στην καρδιά της δικής της αντίδρασης. Μέσα σε 48 ώρες από την απόφαση του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας (ΠΟΥ) να θέσει τον πλανήτη σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης για τη δημόσια υγεία, οι εταιρείες-μέλη της CLIA είχαν υιοθετήσει ενισχυμένα μέτρα σε όλο τον κόσμο. Τα μέτρα αυτά επανεξετάζονταν συνεχώς και ενισχύονταν με βάση τις κατευθυντήριες οδηγίες των διεθνών υγειονομικών αρχών.

Από τη στιγμή της κήρυξης πανδημίας από τον ΠΟΥ, τα μέλη της CLIA ανέστειλαν οικειοθελώς τα δρομολόγια κρουαζιέρας σε όλο τον κόσμο,

καθιστώντας έτσι τη βιομηχανία κρουαζιέρας μία από τις πρώτες που διέκοψαν τις δραστηριότητές τους.

Σήμερα, λίγα μόνο πλοία παραμένουν ακόμη στη θάλασσα και κατευθύνονται προς κάποιο ανοιχτό λιμάνι. Η δημόσια υγεία αποτελεί κορυφαία προτεραιότητα για τις εταιρείες κρουαζιέρας, οι οποίες ανταποκρίθηκαν με απόλυτο σεβασμό στην απόφαση πολλών χωρών, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, να κλείσουν τα λιμάνια τους για προληπτικούς λόγους. Ήταν μια πολύπλοκη διαδικασία, με ανθρώπους να εργάζονται νύχτα και μέρα για να συντονίσουν την ασφαλή επιστροφή στα λιμάνια για επιβάτες και πληρώματα, σε στενή, βήμα βήμα συνεργασία μεταξύ των εταιρειών κρουαζιέρας και των κυβερνήσεων και των υγειονομικών αρχών.

Η ελληνική κυβέρνηση συνεργάστηκε στενά με την CLIA και μαζί δημιούργησαν ήδη ένα πλαίσιο με βάση το οποίο τα κρουαζιερόπλοια μπορούν να πραγματοποιούν ολιγόωρη πλαγιοδέτηση σε ελληνικά λιμάνια για ανεφοδιασμό με τρόφιμα, νερό και καύσιμα, καθώς και για ασφαλή παράδοση αποβλήτων και λυμάτων, βάσει της καθοδήγησης της ΕΕ και των διεθνών κανόνων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006 (MLC) της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ). Η διαδικασία αυτή γίνεται με αυστηρή τήρηση των κανόνων ασφαλείας και συγκεκριμένα: στα κρουαζιερόπλοια επιβαίνει μόνο το πλήρωμα, δεν επιτρέπεται καμία αποβίβαση και τα κρουαζιερόπλοια διαθέτουν καθαρή ναυτιλιακή δήλωση υγείας.

«Εκφράζουμε τις ειλικρινείς ευχαριστίες μας στην ελληνική κυβέρνηση και στα συναρμόδια υπουργεία για τη συνεργασία και την ουσιαστική στήριξη στις εταιρείες κρουαζιέρας. Ο ανεφοδιασμός με τρόφιμα, νερό και καύσιμα είναι ζωτικής σημασίας για τα πλοία και τα πληρώματά τους», αναφέρει σε δήλωσή της η κ. Μαρία Δεληγιάννη, εκπρόσωπος της CLIA στην Ανατολική Μεσόγειο.

«Η ελληνική κυβέρνηση έχει λάβει από νωρίς πολύ αυστηρά μέτρα περιορισμού της πανδημίας και τα Υπουργεία Τουρισμού και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έχουν επιδείξει ρεαλιστική στάση και ταχύτατα αντανακλαστικά, γεγονός που έχει εκτιμηθεί ιδιαίτερα από τις εταιρείες κρουαζιέρας. Λόγω της εξαιρετικής έως τώρα συνεργασίας, οι εταιρείες κρουαζιέρας επιθυμούν να παραμείνουν τα πλοία τους στον ελλαδικό χώρο έως ότου ξεκινήσουν και πάλι τις δραστηριότητές τους. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί εάν δοθεί στα πλοία η δυνατότητα να παραμείνουν σε ενδεδειγμένα αγκυροβόλια στα ελληνικά ύδατα για παρατεταμένο χρονικό διάστημα, ώστε να έχουν ασφαλές καταφύγιο και να πραγματοποιούν ολιγόωρη πλαγιοδέτηση σε λιμάνια μόνο όταν χρειάζονται προμήθειες, πάντα με σεβασμό στους υφιστάμενους περιορισμούς και σε πλήρη συμμόρφωση με τους κανόνες ασφαλείας», κατέληξε η κ. Δεληγιάννη.

Δυναμική είσοδος της Σαουδικής Αραβίας στη βιομηχανία κρουαζιέρας

Το Public Investment Fund (PIF) της Σαουδικής Αραβίας απέκτησε πρόσφατα το 8,2% της Carnival Corporation, σηματοδοτώντας την τελευταία από μια σειρά άμεσων επενδύσεων του σαουδαραβικού fund το τελευταίο διάστημα. Υπενθυμίζεται ότι πρόσφατα το fund επένδυσε σημαντικά κεφάλαια στις εταιρείες Tesla και Uber. Η συμμετοχή της Σαουδικής Αραβίας σε μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες διαχείρισης κρουαζιερόπλοιων σηματοδοτεί την προσπάθεια του Μοχάμεντ Μπιν Σαλμάν για τη διαφοροποίηση της οικονομίας της χώρας, αλλά και την εμπιστοσύνη του Βασιλείου σε μια βιομηχανία η οποία έχει χτυπηθεί βάναυσα λόγω της πανδημίας.

Να σημειωθεί ότι όλοι οι μεγάλοι διαχειριστές κρουαζιερόπλοιων έχουν αναστείλει τη λειτουργία τους μέχρι τουλάχιστον τα τέλη Μαΐου υπό τον φόβο εξάπλωσης του κορονοϊού. Στις αρχές Απριλίου, η Carnival Corporation άντλησε $6,25 δισ. μέσω ιδίων κεφαλαίων και δανείων για να καλύψει τις ταμειακές της ανάγκες τους επόμενους μήνες. Αναλυτές της αγοράς σημειώνουν ότι το σαουδαραβικό fund απέκτησε αυτό το ποσοστό της Carnival στις δημόσιες αγορές, χωρίς να είναι γνωστή η τιμή απόκτησης.

Μετά την ανακοίνωση για τη συμμετοχή του PIF στη μετοχική σύνθεση της Carnival, η μετοχή της τελευταίας έφτασε έως και τα $10,44 τη Δευτέρα 6 Απριλίου. Η τιμή της μετοχής της Carnival έχει υποστεί βαρύτατο πλήγμα λόγω των εξελίξεων που αφορούν τον Covid-19 και είναι χαρακτηριστικό ότι από τα $51 τον Ιανουάριο έφτασε να τίθεται υπό διαπραγμάτευση στα $8 τον Απρίλιο.

Γιατί πατρίκιοι και πληβείοι; Βιώσιμη χρηματοδότηση και ναυτιλία tramp – Κριτήρια επιλεξιμότητας δικαιούχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Η πρόκληση της κλιματικής αλλαγής έχει άμεσες επιπτώσεις αλλά και πρωτόγνωρες απαιτήσεις από τον χώρο της ναυτιλίας. Γι' αυτό και έρχεται στο προσκήνιο η «βιώσιμη χρηματοδότηση» προς υποστήριξη των πράσινων πλοίων που ανταποκρίνονται στους στόχους μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Τα κριτήρια επιλεξιμότητας των δικαιούχων της βιώσιμης χρηματοδότησης που έχουν χρησιμοποιηθεί μέχρι στιγμής από την Ευρωπαϊκή Ένωση και τις τράπεζες «φωτογραφίζουν» τη λειτουργία των τακτικών γραμμών και αγνοούν τις ιδιαιτερότητες της ποντοπόρου ναυτιλίας tramp, στην οποία ανήκει η συντριπτική πλειονότητα του στόλου της Ελλάδας, της Κύπρου, της Μάλτας, τριών χωρών των οποίων οι σημαίες συγκεντρώνουν ένα μεγάλο μέρος των ελληνόκτητων πλοίων.

Της Δρος **Άννας Μπρεδήμα**,
Συμβούλου Ευρωπαϊκής Ναυτιλιακής Πολιτικής, Κυπριακή Ένωση Πλοιοκτητών

Καθώς η χρηματοδότηση της ναυτιλίας, ιδίως από ευρωπαϊκές τράπεζες, γίνεται ολοένα και δυσκολότερη, μια νέα εξέλιξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) μπορεί να αποτελέσει την ευκαιρία που πρέπει να αδράξει η ναυτιλία tramp για να καταστεί δικαιούχος της βιώσιμης χρηματοδότησης (sustainable financing and funding).

Η δημοσίευση του Ευρωπαϊκού Green Deal της προέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ursula von der Leyen, έδωσε ώθηση στις διαδικασίες υιοθέτησης του Κανονισμού περί Βιώσιμης Ταξινομίας (Taxonomy) με στόχο την επίσπευσή τους. Η εξέλιξη αυτή αποτελεί μια ευκαιρία για να τεθεί η ναυτιλία tramp στον χάρτη της βιώσιμης χρηματοδότησης.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Μια σειρά προγραμμάτων πράσινης/βιώσιμης χρηματοδότησης της ναυτιλίας είδαν το φως τα τελευταία χρόνια σε ευρωπαϊκό επίπεδο με πρωτοβουλία τραπεζών και νομοθετών. Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (European Investment Bank – EIB) δημιούργησε τη χρηματοδότηση των πράσινων πλοίων, η Ευρωπαϊκή Τραπεζική Αρχή (European Banking Authority – EBA) υιοθέτησε Πλάνο Δράσης για τη Βιώσιμη Χρηματοδότηση (Action Plan on Sustainable Finance), το οποίο δίνει προτεραιότητα στα πλοία με χαμηλές εκπομπές άνθρακα και βοηθά τη ναυτιλία «να κάνει το σωστό» για το περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή.

CONNECTING EUROPE FACILITY

Οι ανωτέρω προτάσεις αφορούν το ευρωπαϊκό ship financing αλλά και το ship funding όπως αποτυπώνεται στο Connecting Europe Facility (CEF), το πρόγραμμα Horizon Europe 2020, την παράταση των TEN-T, τις εξελίξεις των Motorways of the Seas.
Το Connecting Europe Facility (CEF) Green Guarantee Fund παρέχει χρηματοδότηση (δάνεια/επιχορηγήσεις) σε πλοία που δραστηριοποιούνται γύρω από την Ευρώπη, δηλαδή πρόκειται για τη ναυτιλία μικρών αποστάσεων (short sea shipping). Οι δικαιούχοι, βάσει των υφιστάμενων κριτηρίων, είναι κυρίως οι εταιρείες τακτικών γραμμών πλοίων containers και η ναυτιλία μικρών αποστάσεων. Ο μεγάλος «απών» είναι η ναυτιλία tramp. Τα λεγόμενα blending calls του CEF (EIB) ζητούν να αποδεικνύεται η προστιθέμενη αξία για την Ευρώπη από τη δραστηριότητα του πλοίου. Οι δραστηριότητες που επιχορηγούνται είναι: η εγκατάσταση επί νεότευκτων πλοίων/συστημάτων πρόωσης με LNG/ηλεκτρισμό/υδρογόνο ή διπλών καυσίμων (παραδοσιακά καύσιμα με νέα καύσιμα), τοποθέτηση εξοπλισμού εκ των υστέρων (retrofitting) σε υφιστάμενα πλοία, αγορά/εγκατάσταση ναυτιλιακού εξοπλισμού, π.χ. scrubbers για εκπομπές SO_x, συστήματα καθαρισμού έρματος (ballast water management) και έρευνα σε εναλλακτικά καύσιμα.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΤΑΞΙΝΟΜΙΑΣ

Η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής περί του Κανονισμού Ταξινομίας προβλέπει ένα ενιαίο σύστημα κατάταξης των περιβαλλοντικά βιώσιμων χρηματοδοτικών υπηρεσιών. Η ταξινομία αφορά όλους τους κλάδους της οικονομίας, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας. Πρόκειται για ένα οριζόντιο θέμα και ο Κανονισμός Ταξινομίας είναι οριζόντιος κανονισμός-πλαίσιο, που παρέχει ορισμούς των πράσινων οικονομικών δραστηριοτήτων. Στο επίπεδο 1 ορίζονται οι βασικές αρχές, στο επίπεδο 2 με κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμό (Regulation) θα καθοριστούν οι οικονομικές δραστηριότητες και τα εξειδικευμένα κριτήρια ανά τομέα και υποτομέα (π.χ. των θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών).
Ο Κανονισμός Ταξινομίας, που αναμένεται να εκδοθεί την 1/6/2020 με ισχύ το 2021, θα είναι καθοριστικός για τις μετέπειτα εξελίξεις στον τομέα της βιώσιμης χρηματοδότησης της ναυτιλίας.

ΝΑΥΤΙΛΙΑ TRAMP

Τα κριτήρια της επιλεξιμότητας της βιώσιμης/πράσινης χρηματοδότησης πρέπει να λάβουν υπόψη τους τις ιδιαιτερότητες της λειτουργίας της ποντοπόρου ναυτιλίας tramp. Ο κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμός Ταξινομίας αποτελεί την ευκαιρία της ναυτιλίας tramp.
Τα υφιστάμενα κριτήρια στις ανωτέρω αξιόλογες πρωτοβουλίες «φωτογραφίζουν» τις δραστηρι-

ότητες και τον τρόπο λειτουργίας των τακτικών γραμμών. Δηλαδή, χρησιμοποιούνται ως κριτήρια επιλεξιμότητας: ο συχνός κατάπλους σε ευρωπαϊκούς λιμένες, οι επενδύσεις σε υποδομή ευρωπαϊκών λιμένων, η δημοσίευση ισολογισμών των ναυτιλιακών εταιρειών, οι εισηγμένες σε χρηματιστήρια ναυτιλιακές εταιρείες. Η συντριπτική πλειονότητα των ναυτιλιακών εταιρειών πλοίων tramps (bulk carriers-tankers) δεν είναι εισηγμένη σε χρηματιστήρια και δεν δημοσιεύουν ισολογισμούς. Τα πλοία tramps κινούνται σε παγκόσμια κλίμακα, χωρίς τακτά γεωγραφικά δρομολόγια που να περιλαμβάνουν ευρωπαϊκά λιμάνια. Οι επενδύσεις σε λιμενικές υποδομές στην Ευρώπη είναι φαινόμενο που αφορά τα πλοία τακτικών γραμμών τα οποία έχουν συχνές προσεγγίσεις. Όπως διαπιστώνεται, η ναυτιλία τακτικών γραμμών, επειδή είναι πιο «ορατή» για τους Ευρωπαίους αξιωματούχους, είναι η μόνη που θα επωφελείται από τα υφιστάμενα κριτήρια επιλεξιμότητας. Νέα κριτήρια θα πρέπει να προστεθούν εναλλακτικά προς τα υφιστάμενα, για να ανταποκριθούν στη λειτουργία της ναυτιλίας tramp. Η συχνότητα προσεγγίσεων σε ευρωπαϊκά λιμάνια θα μπορούσε να υπολογιστεί όχι για το ίδιο πλοίο σε διάστημα ενός έτους, αλλά για το σύνολο των πλοίων που ανήκουν στον ίδιο διαχειριστικό όμιλο – η ευρωπαϊκή σημαία των πλοίων θα μπορούσε να αποτελέσει ένα εναλλακτικό κριτήριο. Οι πληρωμές των πλοίων για υπηρεσίες του ναυτιλιακού πλέγματος (cluster) στα ευρωπαϊκά λιμάνια θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως νέο κριτήριο (π.χ. πληρωμές για λιμενικά τέλη, πρακτορεύσεις, τροφοδοσίες, επισκευές, ασφαλίσεις, νηογνώμονες, πραγματογνώμονες).

Η ναυτιλία tramp δεν περιορίζεται σε μεταφορές μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων και σε στενά γεωγραφικά πλαίσια. Το πεδίο των δραστηριοτήτων της είναι η υφήλιος. Μπορεί να μην έχει συχνότητα κατάπλου σε ευρωπαϊκά λιμάνια ή επενδύσεις σε ευρωπαϊκή λιμενική υποδομή. Μπορεί να μην ανήκει σε εταιρείες εισηγμένες σε χρηματιστήρια ή σε δημοσίευση ισολογισμών. Παρ' όλα αυτά η ναυτιλία αυτή αντιστοιχεί με το 70% του παγκόσμιου στόλου (και ευρωπαϊκού στόλου) από πλευράς χωρητικότητας, συνεισφέρει στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν των κρατών-μελών της ΕΕ, απασχολεί εργαζομένους στην ξηρά και στη θάλασσα, χρησιμοποιεί τις υπηρεσίες του ναυτιλιακού πλέγματος (cluster) δραστηριοτήτων και προωθεί τη γεωπολιτική σημασία της ΕΕ παγκοσμίως. Επιπροσθέτως, τα πλοία που δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο στη ναυτιλία tramp είναι φορτηγά και δεξαμενόπλοια, δηλαδή πλοία με καλύτερο περιβαλλοντικό profile από πλευράς εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG) συγκρινόμενα με τα πλοία containers της ναυτιλίας τακτικών γραμμών. Συνεπώς, τα κριτήρια επιλεξιμότητας των βιώσιμων ευρωπαϊκών χρηματοδοτήσεων (Funding/Financing) πρέπει να λάβουν υπόψη τις ιδιαιτερότητες της λειτουργίας της ναυτιλίας tramp. Απαιτείται άμεση επανεξέταση των κριτηρίων επιλεξιμότητας για να συμπεριληφθούν οι ιδιαιτερότητες της ναυτιλίας tramp στον κατ' εξουσιοδότηση Κανονισμό Ταξινομίας.

Μετά από σχετική πρόταση των Κυπρίων εφοπλιστών (που συμμετέχουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση Εφοπλιστικών Ενώσεων –ECSA– διά της Joint Cyprus Shipowners Association), η ECSA στο υπόμνημά της περί Κανονισμού Ταξινομίας προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τονίζει την ανάγκη να εξευρεθούν κριτήρια επιλεξιμότητας δικαιούχων κατάλληλα για όλες τις κατηγορίες πλοίων και για όλες τις δραστηριότητες της ναυτιλίας, ώστε να περιληφθεί και η ναυτιλία tramp στα προγράμματα βιώσιμης ναυτιλιακής χρηματοδότησης.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Ελλάδα, η Κύπρος και η Μάλτα, με κατεξοχήν ναυτιλίες tramp, πρέπει να αδράξουν την ευκαιρία σε κρατικό και εφοπλιστικό επίπεδο και να επινοήσουν τα κατάλληλα κριτήρια επιλεξιμότητας για τη ναυτιλία tramp ώστε να περιληφθεί στα προγράμματα βιώσιμης ναυτιλιακής χρηματοδότησης, τα οποία να προωθήσουν προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τις ενδιαφερόμενες τράπεζες: Πεδίον δόξης λαμπρόν για την ελληνική ευρηματικότητα!

Στο ξεκίνημα 1975

Σημαία: Ελληνική
Μήκος: 79 μέτρα
Πλάτος: 11,7 μέτρα
Ιπποδύναμη: 1.500 ίπποι
Ταχύτητα: 12 κόμβοι
• *1.500 Τόνοι*

1985

Σημαία: Ελληνική
Μήκος: 157 μέτρα
Πλάτος: 25 μέτρα
Ιπποδύναμη: 12.000 ίπποι
Ταχύτητα: 18 κόμβοι
• *956 Εμπορευματοκιβώτια*

Ένα από τα 6 αδελφά πλοία

2000

Σημαία: Ελληνική
Μήκος: 304 μέτρα
Πλάτος: 40 μέτρα
Ιπποδύναμη: 78.000 ίπποι
Ταχύτητα: 25,6 κόμβοι
• *6.420 Εμπορευματοκιβώτια*

Ένα από τα 8 αδελφά πλοία

2006

Σημαία: Ελληνική
Μήκος: 351 μέτρα
Πλάτος: 43 μέτρα
Ιπποδύναμη: 102.000 ίπποι
Ταχύτητα: 25,5 κόμβοι
• *9.500 Εμπορευματοκιβώτια*

Ένα από τα 5 αδελφά πλοία

2013

Σημαία: Μάλτας
Μήκος: 300 μέτρα
Πλάτος: 48 μέτρα
Ιπποδύναμη: 64.505 ίπποι
Ταχύτητα: 22,5 κόμβοι
• *8.827 Εμπορευματοκιβώτια*

Ένα από τα 7 αδελφά πλοία

Σήμερα

Σημαία: Μάλτας
Μήκος: 369 μέτρα
Πλάτος: 51 μέτρα
Ιπποδύναμη: 66.893 ίπποι
Ταχύτητα: 23,0 κόμβοι
• *14.524 Εμπορευματοκιβώτια*

Ένα από τα 5 αδελφά πλοία

COSTAMARE SHIPPING COMPANY S.A.

Ξεκίνησε από ναυτικό, την εξέλιξη και την προκοπή της
την οφείλει στους συνεργάτες της έλληνες ναυτικούς,
στη θάλασσα και στη στεριά.

Είναι η εταιρεία που αυτό δεν το ξέχασε ποτέ και
το αποδεικνύει με τις ενέργειές της.
Πάντα χρειαζόμαστε ικανούς νέους συνεργάτες
για να συνεχίσουμε
μαζί το έργο των παλαιοτέρων.

Εάν ενδιαφέρεστε να είστε ένας από αυτούς,
επικοινωνήστε μαζί μας στο τηλέφωνο 210 94.90.180 ή
στείλτε το βιογραφικό σας στο Fax: 210 94.09.051-2,
στο e-mail: info@costamare.com,
στη διεύθυνση: Ζεφύρου 60 & Λ. Συγγρού, 175 64 Π. Φάληρο, Αθήνα.

Ο Ορίζοντας από τη Γέφυρα

Με το βλέμμα του ναυτικού

Του **Καπτ. Γ. Γεωργούλη**

Επιθεωρήσεις κλάσης από απόσταση και πιστοποίηση με τη χρήση τεχνολογίας αιχμής

Στην εποχή της εισόδου των νέων τεχνολογιών, των ηλεκτρονικών πιστοποιητικών, των ηλεκτρονικών αξιογράφων (φορτωτική) και της ηλεκτρονικής υπογραφής, οι επιθεωρήσεις των πλοίων, ιδιαίτερα αυτών της κλάσης, δεν θα έμεναν στην παραδοσιακή μέθοδο της φυσικής παρουσίας του επιθεωρητή προκειμένου να εκτελεστούν με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα. Στο πλαίσιο λοιπόν της προσπάθειας του εκσυγχρονισμού των υπηρεσιών της κλάσης, αρκετοί νηογνώμονες έχουν ξεκινήσει

την εκτέλεση επιθεωρήσεων από απόσταση με τη χρήση online συνδέσεων με τα πλοία αλλά και στις παχυμετρήσεις των ελασμάτων του πλοίου με τη χρήση τηλεχειριζόμενων αεροσκαφών (drones).

Η εκτέλεση της επιθεώρησης σε ένα πλοίο κοστίζει σε χρόνο (μετακίνηση του ή των επιθεωρητών, αναμονή κ.λπ.) και εξαρτάται από τη λειτουργική διαθεσιμότητα του πλοίου (αν το πλοίο κατά την άφιξη των επιθεωρητών είναι διαθέσιμο προς επιθεώρηση ή εμποδίζεται από χειρισμούς φορτίου). Το παραπάνω κόστος, σε μια εποχή όπου και το τελευταίο δευτερόλεπτο μετράει, μπορεί να περιοριστεί, καθώς οι επιθεωρήσεις από απόσταση μπορούν να πραγματοποιηθούν πολύ γρηγορότερα από τις παραδοσιακές και τα αποτελέσματα μπορούν να κοινοποιούνται ταχύτατα μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος πιστοποίησης και τεκμηρίωσης της κλάσης.

Παραδοσιακά, το θεσμικό πλαίσιο έχει υποθέσει ότι οι εμπειρογνώμονες είναι πάντοτε φυσικά παρόντες στο πλοίο για να πιστοποιήσουν την κατάστασή του. Αλλά η εποχή έχει αλλάξει. Στο παρελθόν, με περιορισμένες δυνατότητες επικοινωνίας, πολύ λιγότερους κανονισμούς, τη βασική τεχνολογία επί του πλοίου και με υψηλό το κόστος μετακίνησης, διαμονής μέχρι την επιβίβαση και την επιστροφή των επιθεωρητών, οι πλοιοκτήτες και οι νηογνώμονες προσπαθούσαν να συμπιέσουν όλες τις απαραίτητες επιθεωρήσεις σε μία μόνο επίσκεψη των επιθεωρητών, για όλα τα πιστοποιητικά και ειδικά για τις ετήσιες αναφορές. Σήμερα, με πολύπλοκες τεχνολογίες επί του πλοίου, όπου η επιθεώρηση χρειάζεται περισσότερο χρόνο για να ολοκληρωθεί, μία επίσκεψη δεν επαρκεί πλέον. Ως εκ τούτου σε μια βιομηχανία όπου και το τελευταίο δευτερόλεπτο μετράει, η χρήση προηγμένων τεχνολογιών επικοινωνίας για να υποστηρίξει και να επιταχύνει τη διαδικασία είναι πλέον απαραίτητη, αρκεί να μη μειώνει την ποιότητα και την αξιοπιστία της επιθεώρησης.

Οι επιθεωρήσεις από απόσταση, χωρίς τη φυσική παρουσία του επιθεωρητή στο πλοίο, με τη χρήση τεχνολογίας αιχμής (online επιθεωρήσεις, βιντεοσυνδέσεις) επιτρέπουν στους νηογνώμονες να τυποποιήσουν τη διαδικασία της επιθεώρησης αλλά και της πιστοποίησης, με αποστολή ηλεκτρονικών πιστοποιητικών, χρησιμοποιώντας τεχνολογία blockchain. Ένα άλλο πλεονέκτημα της επιθεώρησης από απόσταση είναι ότι η ταυτόχρονη ή με μικρή διαφορά εκτέλεση επιθεώρησης σε δύο διαφορετικά πλοία και η σύγκριση των ευρημάτων ή της κατάστασης προσδίδουν μεγαλύτερη αξιοπιστία στη σύγκριση με τα πρότυπα του νηογνώμονα και τελικά στην ισόνομη αξιολόγηση των πλοίων.

Ένα άλλο παράδειγμα για τον εκσυγχρονισμό των υπηρεσιών του νηογνώμονα είναι η χρήση drones στις παχυμετρήσεις των ελασμάτων του κελύφους του πλοίου για την έκδοση των αναφορών κατάστασης πλοίου. Η προετοιμασία του πλοίου για την εκτέλεση της συγκεκριμένης διαδικασίας, ειδικά για τα δεξαμενόπλοια, είναι πολύ χρονοβόρα, εφόσον οι δεξαμενές πρέπει να πλυθούν με νερό (water washing) και να αφαιρεθούν τα ιζήματα (mucking out).

Οι επιχειρήσεις παχυμέτρησης εκτός της προετοιμασίας των δεξαμενών διεξάγονται παραδοσιακά είτε με τη χρήση πνευστών λέμβων (rafting), είτε με την τοποθέτηση σκαλωσιάς (staging), είτε τέλος με τη χρήση ειδικών εξαρτίσεων αναρρίχησης (roping), εφόσον ο επιθεωρητής πρέπει να έχει μετρήσεις από όλα τα σημεία των ελασμάτων. Το επίπεδο κινδύνου είναι πολύ υψηλό και η ασφάλεια της επιχείρησης απαιτεί επαγγελματισμό και από τους επιθεωρητές αλλά και από το προσωπικό του πλοίου. Επιπλέον με όλες τις παραπάνω μεθόδους παχυμέτρησης, προκειμένου να ολοκληρωθεί η επιχείρηση, απαιτείται χρόνος αρκετών ημερών, χρόνος που τα πλοία δεν μπορούν ναυλωθούν και υπάρχει απώλεια εσόδων.

Με στόχο τη μείωση του κινδύνου για το προσωπικό και ταυτόχρονα τη μείωση του κόστους της επιχείρησης, η ιδέα της χρήσης drones έτυχε ενθουσιώδους αποδοχής από την αγορά. Ήδη υπάρχουν αρχεία παχυμέτρησης με drones εξοπλισμένα με εργαλεία ultrasonic και κάμερες υψηλής ευκρίνειας τα οποία έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς τέτοιες επιχειρήσεις ταυτόχρονα με την παραδοσιακή μέθοδο, και τα αποτελέσματα ήταν εντυπωσιακά. Μένει να λυθούν και τα νομικά ζητήματα σε σχέση με τα κράτη σημαίας, τα οποία πρέπει να αποδεχτούν την έκδοση πιστοποιητικών με τη χρήση των παραπάνω τεχνολογιών (οι νηογνώμονες είναι εξουσιοδοτημένοι οργανισμοί από τα κράτη σημαίας) ώστε να μιλάμε για νέα εποχή στις επιθεωρήσεις των νηογνωμόνων.

Χρήση πληροφοριών από το AIS: Η περίπτωση σύγκρουσης στο Γιβραλτάρ

Από τα ναυτικά ατυχήματα όπου η ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα μπορεί να τεθεί σε σοβαρό κίνδυνο και οι υλικές ζημιές να φτάσουν στη βύθιση περισσότερων από ένα πλοίων είναι οι συγκρούσεις. Προκειμένου να περιοριστεί ο κίν-

δυνος των συγκρούσεων στη θάλασσα, έχουν θεσπιστεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) οι διεθνείς κανονισμοί για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα (COLREG) και έχουν αναπτυχθεί και εφαρμοστεί στις γέφυρες των πλοίων μια σειρά από βοηθήματα όπως το ραντάρ, το σύστημα αυτόματης υποτύπωσης ραντάρ (Automatic Radar Plotting Aids – ARPA), το σύστημα ηλεκτρονικών χαρτών (ECDIS) και, τέλος, το σύστημα αυτόματης αναγνώρισης πλοίων (Automatic Identification System). Το τελευταίο παρέχει πληροφορίες στον αξιωματικό της γέφυρας, όπως το όνομα των παραπλεόντων πλοίων, το διεθνές διακριτικό κλήσης τους, ο αριθμός IMO, η κατάσταση στην οποία ταξιδεύουν (έμφορτο, υπό έρμα), η πορεία και η ταχύτητά τους, όπως και ο προορισμός τους.

Αυτές οι πληροφορίες είναι πολύ σημαντικές, ειδικά σε περιοχές με πολύ πυκνή κίνηση, όπου αξιοποιώντας τες η επικοινωνία μεταξύ πλοίων μπορεί να είναι ουσιαστική και αποτελεσματική. Λόγω αυτών των πληροφοριών, πολλές φορές οι αξιωματικοί βασίζονται περισσότερο σε αυτό το βοήθημα παρά στο ραντάρ. Αυτή την τάση ενισχύει το γεγονός ότι το AIS χρησιμοποιεί συχνότητες VHF, με αποτέλεσμα να έχει λιγότερες παρεμβολές από το ραντάρ. Σύμφωνα όμως με την πρακτική της τήρησης φυλακής, τα βοηθήματα που θεωρούνται ως τα πλέον αξιόπιστα για την αποφυγή των συγκρούσεων είναι πρώτα η οπτική τήρηση φυλακής με τη λήψη διοπτεύσεων και σε δεύτερο χρόνο το ARPA-radar.

Αυτή την τελευταία πρακτική ήρθε να επιβεβαιώσει η έκθεση του Κλάδου Ναυτικών Ατυχημάτων της Μ. Βρετανίας (Marine Accident Investigation Branch – MAIB) σχετικά με τη σύγκρουση που συνέβη τον Αύγουστο του 2018 μεταξύ του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «ANL Wyong» νηολογίου Ηνωμένου Βασιλείου και του ιταλικού νηολογίου πλοίου μεταφοράς φυσικού αερίου «King Arthur», νοτιοανατολικά του Γιβραλτάρ. Και τα δύο πλοία είχαν προορισμό το λιμάνι Algeciras, στον ομώνυμο κόλπο. Το ιστορικό του ατυχήματος όπως το κατέγραψε η παραπάνω αρχή έχει ως εξής:

Το «ANL Wyong» είχε κρατήσει τις μηχανές του και ήταν σε αναμονή πλοηγού, ενώ το «King Arthur» κατευθυνόταν προς ένα στίγμα ραντεβού με σκάφος εφοδιασμού κοντά στο Algeciras.

Αυτό που δημιούργησε τη σύγχυση στη γέφυρα του «King Arthur» ήταν ότι οι πληροφορίες από το AIS έδειχναν ότι το «ANL Wyong» ήταν σε κίνηση στο νερό και κατευθυνόταν προς νοτιοδυτική πορεία. Στην πραγματικότητα, παρόλο που το πλοίο έδειχνε πορεία 197°, δεν είχε κίνηση στο νερό σε αυτή την πορεία λόγω της κράτησης της μηχανής και, ακόμα χειρότερα, λόγω του βορειοανατολικού ρεύματος, είχε ταχύτητα 2,2 κόμβους με πορεία 060° – σχεδόν αντίθετη από αυτήν που πίστευε ο πλοίαρχος του «King Arthur». Η επόμενη κίνηση του πλοιάρχου του «King Arthur» ήταν να αλλάξει την πορεία του για να αποφύγει το «ANL Wyong» και να μεγαλώσει την απόσταση προσέγγισης, αλλά, λόγω των λανθασμένων πληροφοριών που είχε από το AIS, έπραξε ακριβώς το αντίθετο. Ο αξιωματικός του πλοίου «ANL Wyong», λίγο πριν από τη σύγκρουση, προσπάθησε να επικοινωνήσει με το «King Arthur», στα ελάχιστα δευτερόλεπτα που είχε στη διάθεσή του να αντιδράσει, παρά το γεγονός ότι δεν είχε οπτική επαφή λόγω της πολύ κακής ορατότητας, με αποτέλεσμα τα δύο πλοία να συγκρουστούν, προκαλώντας σοβαρές ζημιές το ένα στο άλλο. Σύμφωνα με την έκθεση, το ατύχημα συνέβη επειδή κανένα από τα πλοία δεν εκτίμησε τον κίνδυνο σύγκρουσης εγκαίρως για να λάβει αποτελεσματική δράση αποφυγής και να περάσει σε ασφαλή απόσταση. Η λανθασμένη ερμηνεία των δεδομένων του AIS και η υπερβολική εξάρτηση από αυτές ήταν οι δύο σημαντικοί παράγοντες, μεταξύ άλλων, που συνέβαλαν στο ατύχημα.

Πρέπει να σημειωθεί ότι και τα δύο πλοία διέθεταν σύστημα ARPA-Radar και ECDIS πλήρως πιστοποιημένα και σε άριστη λειτουργική κατάσταση, όμως προτιμήθηκε και από τις δύο γέφυρες το σύστημα AIS, του οποίου η πρωτεύουσα αποστολή δεν είναι αυτή της παροχής πληροφοριών αποφυγής σύγκρουσης.

Για την αποφυγή στο μέλλον παρόμοιων περιστατικών, ειδικά σε συνθήκες μειωμένης ή μηδενικής ορατότητας, η πρακτική τήρηση φυλακής πρέπει να γίνεται όπως αυτή περιγράφεται στα εγχειρίδια ασφαλούς διαχείρισης του πλοίου (φυλακές οπτήρα, ηχητικά σήματα, ασφαλής ταχύτητα, σύστημα ARPA-Radar με αξιωματικό μόνιμα σε φυλακή ώστε να αναφέρει όλους τους πιθανούς κινδύνους έγκαιρα), προκειμένου να παρέχεται στον διαχειριστή της ομάδας γέφυρας η δυνατότητα χειρισμών για την αποτελεσματική αποφυγή της σύγκρουσης.

Το περιστατικό σύγκρουσης στη Βενεζουέλα: Σκέψεις για συζήτηση

Οι κανονισμοί για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα έχουν πεδίο εφαρμογής σε όλα τα πλοία που ταξιδεύουν στη θάλασσα και σε όλα τα νερά (κανόνας Ι), συμπεριλαμβανομένων και των πολεμικών πλοίων. Τα πλοία αυτά, όταν το απαιτούν οι επιχειρησιακές τους αποστολές,

παρεκκλίνουν πολλές φορές από τους παραπάνω κανονισμούς (π.χ. περιπτώσεις σβέσης πλοϊκών φανών κατά τη διάρκεια μιας άσκησης ή πολεμικής φύσης επιχειρήσεων), αναλαμβάνοντας πλήρως τη φύλαξη όλων των παραπλεόντων πλοίων με τα υπερσύγχρονα μέσα που διαθέτουν και τις εξαιρετικές ελεγκτικές ικανότητές τους. Δυστυχώς, από το ιστορικό των συγκρούσεων που έχουν σημειωθεί μεταξύ εμπορικών και πολεμικών πλοίων, τα πολεμικά πλοία ήταν αυτά που είχαν τραυματισμούς, ανθρώπινες απώλειες και βαριές ζημιές (USS Fitzgerald-2017, USS John S. McCain-2017) και σε αρκετές περιπτώσεις βυθίστηκαν (Ο/Γ Μέρλιν-1972, ΤΠΚ Κωστάκος-1996, KNM Helge Ingstad-2018).

Ένα τέτοιο περιστατικό σύγκρουσης και βύθισης συνέβη στα διεθνή ύδατα, σε απόσταση 13,3 μιλίων από τη νήσο Τορτούγα. Θα προσπαθήσουμε να αναλύσουμε το περιστατικό καθαρά από τη ναυτική του πλευρά σύμφωνα με τα γεγονότα που δόθηκαν στη δημοσιότητα από τις δύο εμπλεκόμενες πλευρές, δηλαδή τη διαχειρίστρια εταιρεία του κρουαζιερόπλοιου «RCGS Resolute» και τις αρχές της Βενεζουέλας για λογαριασμό του «Naiguata».

Σύμφωνα με τη διαχειρίστρια εταιρεία Columbia Cruise Services, το περιστατικό συνέβη τις πρώτες πρωινές ώρες της 30ής Μαρτίου 2020 τοπικής ώρας, ενώ το κρουαζιερόπλοιο «RCGS Resolute» είχε κρατήσει τις μηχανές του και εκτελούσε συντήρηση ρουτίνας σε αυτές. Στο πλοίο επέβαιναν 32 μέλη πληρώματος και κανένας επιβάτης, με τελικό προορισμό το Willemstad στο νησί Curacao, δηλαδή περίπου 220 ναυτικά μίλια ή 16 ώρες πλεύσης από τη θέση όπου βρισκόταν. Εδώ υπάρχει ένα ερώτημα από καθαρά ναυτική προσέγγιση: γιατί, εφόσον το πλοίο ήταν τόσο κοντά στον προορισμό του, έμενε καραβοφάναρο (adrift) κοντά στην ακτή για μια συντήρηση ρουτίνας. Η σωστή πρακτική θα ήταν να καταπλεύσει στο λιμάνι και να προχωρήσει στη συντήρηση ρουτίνας στην ασφάλεια του λιμανιού ή του αγκυροβολίου.

Στη συνέχεια, το πλοίο της ακτοφυλακής της Βενεζουέλας το οποίο ζήτησε από το κρουαζιερόπλοιο να εξηγήσει τις προθέσεις του, για κάποιο λόγο δεν πείστηκε και ζήτησε από το πλοίο να το ακολουθήσει στο λιμάνι Puerto Moreno, στο νησί Margarita, περίπου 100 ναυτικά μίλια από την παρούσα θέση του. Το κρουαζιερόπλοιο πιθανώς καθυστέρησε να συμμορφωθεί με τις εντολές του πλοίου της ακτοφυλακής. Από την πλευρά του, το «Naiguata» προσπάθησε να εντείνει την απαίτησή του και, σύμφωνα με το κρουαζιερόπλοιο, προχώρησε σε βολές πιθανώς προειδοποιητικές και στη συνέχεια –ενώ το κρουαζιερόπλοιο δεν έδειξε σημάδια συμμόρφωσης πρώτα γιατί η παρέκκλιση από τον προορισμό του ήταν αρκετά μεγάλη και δεύτερον γιατί ήταν σε διεθνή ύδατα– προσπάθησε να στρέψει την πλώρη του προς το λιμάνι όπου ήθελε να το οδηγήσει χρησιμοποιώντας τη δική του, με αποτέλεσμα τη σύγκρουση των δύο πλοίων. Όπως ήταν επόμενο, το πλοίο που υπέστη τις μεγαλύτερες ζημιές και τελικά βυθίστηκε ήταν το πλοίο της ακτοφυλακής. Σε αυτή την κατάληξη συντέλεσε και η κατασκευή του κρουαζιερόπλοιου, του οποίου η βολβοειδής πλώρη ανήκει στην κατηγορία του παγοθραυστικού.

Από τη στιγμή που το πλοίο της ακτοφυλακής βυθίστηκε, το άλλο πλοίο που είχε εμπλοκή έπρεπε να παραμείνει στην περιοχή, να περισυλλέξει τους ναυαγούς, είτε βρίσκονταν στη θάλασσα είτε στις σωσίβιες λέμβους. Σύμφωνα με τα όσα κατέθεσε το κρουαζιερόπλοιο μία ώρα μετά το συμβάν έλαβε εντολή από το κέντρο συντονισμού διάσωσης (RCC Curacao) να αποχωρήσει από την περιοχή, όπως και έπραξε τελικά, ενώ θα έπρεπε να γνωρίζει καλύτερα αν έπρεπε να απομακρυνθεί ή όχι, εφόσον είχε οπτική επαφή με το ναυάγιο. Η βίαιη σύγκρουση, ακόμα και η σκόπιμη σύγκρουση από την πλευρά του πλοίου της ακτοφυλακής, μπορεί να αποτελέσει δικαιολογία για την απομάκρυνση από την περιοχή. Τέλος, για τη διευκόλυνση της διερεύνησης του ατυχήματος θα έπρεπε να υπάρχουν στη διάθεση των εμπειρογνωμόνων τα στοιχεία από τα μαύρα κουτιά του κρουαζιερόπλοιου (Video Data Recorder – VDR), τα οποία διατηρούν αυτά τα στοιχεία μόνο 48 ώρες. Ο τρόπος που αντιμετώπισε το ατύχημα το κρουαζιερόπλοιο αντίκειται στη ναυτική πρακτική, ακόμα και αν όλοι οι ισχυρισμοί του είναι αληθινοί.

Kongsberg Maritime Hellas S.A

AT YOUR SERVICE 24/7

- New Sales
- After Sales
- Spare Parts
- Service and Training.

Kongsberg Maritime Hellas S.A
22, Vouliagmenis Ave.
Elliniko 167 77

Phone +30 211 10 45 300
km.support.hellas@km.kongsberg.com

Kongsberg.com

INVEST IN SUSTAINABILITY

leveraging the benefits of wind power

Blue Planet combines traditional Greek shipping values along with an innovative spirit. The vessels are equipped with contemporary technology devices that enhance the level of safety and protect the environment. In close cooperation with Anemoi Marine Technologies, Blue Planet Shipping is the first company worldwide to manage a bulk carrier equipped with wind rotors based on the Flettner principle.

BLUE PLANET SHIPPING LTD

5-7, Ag. Nikolaou str. 18537, Piraeus, Greece

T: +30 210 4599010 **F:** +30 210 4518857

E: info@blueplanetshipping.gr

www.blueplanetshipping.gr

DRY BULK MANAGEMENT STANDARD

Νέα εποχή για την ασφάλεια των bulk carriers

Επιμέλεια: **Γιάννης Θεοδωρόπουλος**

Νέες προδιαγραφές λειτουργικής διαχείρισης των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου παρουσιάστηκαν πρόσφατα προς ενίσχυση της ασφάλειας της αξιοπλοΐας τους. Οι νέες αυτές προδιαγραφές βρίσκονται σε αρχικό στάδιο και προτάθηκαν από τη RightShip, τον οργανισμό διαχείρισης και αξιολόγησης κινδύνων στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Το Dry Bulk Management Standard (DBMS), όπως ονομάζεται, αποτελεί μια κοινή προσπάθεια ιδιοκτητών, ναυλωτών και διαχειριστών που δραστηριοποιούνται στην αγορά ξηρού φορτίου και έρχεται προς βελτίωση της αξιοπλοΐας και της βιωσιμότητας των bulk carriers, αλλά και της ευημερίας των πληρωμάτων.

Μέσω του DBMS, οι διαχειριστές των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου θα είναι σε θέση να μετρούν την αποδοτικότητα των συστημάτων διαχείρισης ασφαλείας που κατέχουν έναντι των ευρέως διαδεδομένων προδιαγραφών της βιομηχανίας. Συνεπώς οι operators θα μπορούν να εξασφαλίζουν ότι οι πολιτικές τους ως προς τη λειτουργική διαχείριση των πλοίων τους ευθυγραμμίζονται με τις βέλτιστες πρακτικές σε ό,τι αφορά την αξιοπλοΐα, την ασφαλή διαβίωση εν πλω και την περιβαλλοντική συμμόρφωση που έχει ορίσει η ίδια η βιομηχανία.

Σε καμία περίπτωση αυτό το πρώτο draft του DBMS δεν θα έρθει να αντικαταστήσει τον κώδικα ISM. Ωστόσο θα παράσχει μια συστημική προσέγγιση, προκειμένου οι διαχειριστές των bulkers να επιτύχουν την αριστεία της λειτουργικής διαχείρισης στα πλοία τους.

Τα *Ναυτικά Χρονικά*, στις σελίδες που ακολουθούν, φιλοξενούν τις απόψεις σημαντικών μελών της ναυτιλιακής κοινότητας για το μέλλον της λειτουργικής διαχείρισης των bulk carriers.

Θετικός ο αντίκτυπος του DBMS στη βιομηχανία μας

Του **Νικόλα Κοσμάτου**,
Προέδρου της Sealink Navigation Ltd.

Μέσω του DBMS, οι διαχειριστές των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου θα είναι σε θέση να μετρούν την αποδοτικότητα των συστημάτων διαχείρισης ασφαλείας που κατέχουν έναντι των ευρέως διαδεδομένων προδιαγραφών της βιομηχανίας. Συνεπώς οι operators θα μπορούν να εξασφαλίζουν ότι οι πολιτικές τους ως προς τη λειτουργική διαχείριση των πλοίων τους ευθυγραμμίζονται με τις βέλτιστες πρακτικές σε ό,τι αφορά την αξιοπλοΐα, την ασφαλή διαβίωση εν πλω και την περιβαλλοντική συμμόρφωση που έχει ορίσει η ίδια η βιομηχανία. Αυτά είναι πολύ σημαντικά πράγματα που θα έχουν έναν, πιστεύω, απόλυτα θετικό αντίκτυπο στη βιομηχανία μας. Θα προτιμούσα βέβαια να ήταν μπροστά ένα πιο θεσμικό όργανο, όπως η INTERCARGO, και θα ήταν ενδιαφέρον να ακούγαμε και τις δικές τους απόψεις. Ας κρατήσουμε το θετικό, ας δούμε πώς θα εξελιχθεί το σύστημα, και θα δούμε την απήχησή του στη βιομηχανία μας. Σαν Sealink Navigation Ltd., και εγώ προσωπικά, αφού προέρχομαι από τον χώρο του υγρού φορτιού και έχω αρκετή εμπειρία με το TMSA, δεν θα είναι δύσκολο να το εφαρμόσουμε. Και θα το εφαρμόσουμε με την πεποίθηση ότι ακόμα και μικρές εταιρείες σαν τη δική μας μπορούν να δείξουν ότι συμβάλλουν στη βελτίωση του τρόπου με τον οποίο γίνεται η διαχείριση ενός πλοίου για το κοινό καλό.

Ο σκεπτικισμός για τους στόχους της RightShip

Του **Πάνου Ζαχαριάδη**,
Τεχνικού Διευθυντή της Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.

Η RightShip είναι ένας καθαρά κερδοσκοπικός (for profit) οργανισμός που διέγνωσε ένα κενό στην αγορά ξηρού φορτίου και σπεύδει να το καλύψει. Σπεύδει δε πρώτη, τη στιγμή που άλλοι οργανισμοί (INTERCARGO) ετοίμαζαν παρόμοιο Management Standard. Η προηγούμενη εμπειρία μου με τον τρόπο λειτουργίας και τα διάφορα standards και βαθμολογήσεις της RightShip, ιδίως η τελείως λανθασμένη περιβαλλοντική τους βαθμολόγηση εν γνώσει της RightShip, δυστυχώς με κάνει να είμαι κυνικός και να θεωρώ ότι ο στόχος είναι το κέρδος και όχι η αναβάθμιση της ναυτιλίας. Ένα νέο μεγάλο πεδίο για τους επιθεωρητές –επί πληρωμή– της RightShip τώρα ανοίγει, με τον οργανισμό αυτό να έχει και το πεπόνι και το μαχαίρι, όπως ακριβώς με τα τώρα ισχύοντα (π.χ. πληρώστε για επιθεώρηση για να πάρετε έξτρα αστεράκι κ.λπ.). Θα εμπιστευόμουν ένα Management Standard ξηρού φορτίου όταν αυτό φέρει τη σφραγίδα αποδοχής από τις διεθνείς ενώσεις της ναυτιλίας, όπως INTERCARGO και BIMCO.

Στόχος της INTERCARGO, ένα σχήμα ευρείας αποδοχής από τον κλάδο

Του **Δρος Κωνσταντίνου Γ. Γκόνη**,
Γενικού Γραμματέα της INTERCARGO

Ακολουθεί η απάντηση του Δρος Κωνσταντίνου Γ. Γκόνη, Γενικού Γραμματέα της INTERCARGO, στο αίτημα των *Ναυτικών Χρονικών* να σχολιάσει τις πρόσφατες εξελίξεις γύρω από το Dry Bulk Management Standard.

Η INTERCARGO αναγνωρίζει θετικές προθέσεις στο πρόσφατα ανακοινωθέν εναλλακτικό σχήμα DBMS, ωστόσο η Ένωσή μας, η οποία έχει κάνει πολλές προσπάθειες προκειμένου να επιτύχει συνέργεια και να συμβάλει εποικοδομητικά σε αυτό, εκφράζει ανησυχίες για πολλές από τις πτυχές του και συγκεκριμένα:

- Το προτεινόμενο σχήμα έχει λάβει περιορισμένη έγκριση από μια μικρή ομάδα εταιρειών, η οποία δεν αντανακλά τις απόψεις του κλάδου στο σύνολό του.
- Το προτεινόμενο σύστημα έχει αναπτυχθεί από εμπορικά συμφέροντα, με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας, αλλά και να ωφελήσουν τους μετόχους τους, και όχι από έναν μη κερδοσκοπικό οργανισμό ή σε συνεργασία με έναν τέτοιο οργανισμό προς όφελος του κλάδου στο σύνολό του.
- Ο κλάδος δεν έχει ανάγκη από ένα δυνητικά εμπορικό εργαλείο υπό αυτή την έννοια ή όπως έχει σχολιαστεί μια πιθανή μελλοντική «άδεια» (licence to trade), η οποία θα πρόσφερε εμπορικές ευκαιρίες σε διάφορα συμφέροντα.
- Στο πλαίσιο αυτό τίθεται το ερώτημα ποιος θα είναι ο κριτής για να φιλτράρει, να αξιολογεί και να εγκρίνει το feedback που θα λαμβάνεται στη σχετική διαβούλευση του DBMS, και μάλιστα κατά τρόπο διαφανή.
- Αποτελεί επίσης αντικείμενο προβληματισμού ο τρόπος με τον οποίο προορίζεται να λειτουργήσει το verification του συστήματος, δηλαδή ποιοι θα είναι οι διαχειριστές και ποιοι οι ελεγκτές (auditors).

Η INTERCARGO στοχεύει σε ένα σχήμα, και έχει ήδη εργαστεί σε προχωρημένο στάδιο προς αυτή την κατεύθυνση, που θα έχει την υποστήριξη του κλάδου, ενσωματώνοντας βέλτιστες πρακτικές και Key Performance Indicators, για την επίτευξη αριστείας σε σχέση με το περιβάλλον, τη λειτουργική αποδοτικότητα και την ασφάλεια.
Η INTERCARGO αποτελεί τον μοναδικό μη κερδοσκοπικό και διεθνώς αναγνωρισμένο οργανισμό που εκπροσωπεί τους πλοιοκτήτες (shipowners, managers and operators) χύδην ξηρού φορτίου και έχει ως βασικές της αρχές την ποιότητα και τη λειτουργική αριστεία. Η Ένωσή μας είναι ανοιχτή σε συνεργασίες με άλλους φορείς και οργανισμούς για την ανάπτυξη πρωτοβουλιών που θα σέβονται τις παραπάνω αρχές.
Η INTERCARGO οραματίζεται ένα σχήμα που έχει αναπτυχθεί προσεκτικά, για το οποίο θα έχει υπάρξει ευρεία διαβούλευση και θα έχει γίνει αποδεκτό από τον κλάδο του ξηρού φορτίου, προκειμένου να του παράσχει βέλτιστες υπηρεσίες.

Serving the world seaborne trade since 1948 and for many years to come

MDM MARAN DRY MANAGEMENT INC.

Where Tradition meets Innovation in Harmony

216-226 DOIRANIS STR., KALLITHEA, ATHENS 176 74, GREECE TEL: +30 213 0076100 - FAX: +30 213 0076229 - email: crew@marandry.com

Σύστημα αυτοαξιολόγησης και για τα πλοία ξηρού φορτίου: Ήρθε για να μείνει

Του **Καπτ. Γεωργίου Γεωργούλη**,
Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Νέα πρότυπα διαχείρισης (Dry Bulk Management Standard – DBMS) για τα πλοία ξηρού φορτίου και τις διαχειρίστριες εταιρείες σε ό,τι αφορά τη βελτίωση των προτύπων ασφαλείας και διαχείρισης κινδύνου θα εφαρμόζονται εθελοντικά μεν, επίσημα δε.

Η διαδικασία σχεδίασης και εφαρμογής των νέων αυτών προτύπων ανάλογων του TMSA, που εφαρμόζεται στα δεξαμενόπλοια εδώ και περίπου δεκατέσσερα χρόνια, έρχονται από τη RightShip, τον μεγαλύτερο ίσως οργανισμό διαχείρισης κινδύνου και περιβαλλοντικής αξιολόγησης στη ναυτιλία παγκοσμίως. Τα πρότυπα έχουν σχεδιαστεί ώστε να επιτρέπουν στους διαχειριστές των πλοίων να μετρούν το σύστημα της ασφαλούς διαχείρισης που σήμερα υπαγορεύεται από τον ISM (SMS), με στόχο τη βελτίωση της απόδοσης του στόλου πρώτα σε θέματα ασφαλείας και εν συνεχεία στη διαχείριση κινδύνου. Τα νέα πρότυπα έχουν στόχο να διασφαλίσουν ότι οι πολιτικές της διαχειρίστριας εταιρείας θα είναι πλήρως εναρμονισμένες με τις βέλτιστες πρακτικές του κλάδου τόσο για τη βελτίωση της απόδοσής τους όσο και για την επίτευξη υψηλών προτύπων υγείας, ασφαλείας, προστασίας και πρόληψης της ρύπανσης (Safety – Health – Environment – SHE policy).

Στον σχεδιασμό των προτύπων συνέβαλαν όλοι οι εταίροι και οι εμπλεκόμενοι φορείς στη βιομηχανία του ξηρού φορτίου, συμπεριλαμβανομένων έμπειρων διαχειριστών πλοίων και εμπειρογνωμόνων στη ναυτιλία. Η δημόσια διαβούλευση για τη βελτίωση των προτύπων συνεχίζεται ακόμη, με τους ιδιοκτήτες και τους διαχειριστές να έχουν τη δυνατότητα να υποβάλουν τα σχόλιά τους και τις προτάσεις τους στο ήδη διαμορφωμένο σχέδιο. Αυτό προβλέπει:

- Παροχή στόχων βάσει των οποίων οι εταιρείες μπορούν να αξιολογήσουν τα δικά τους συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας.
- Συγκριτική αξιολόγηση του συστήματος διαχείρισης της εταιρείας σε τέσσερα βασικά επίπεδα: βασικό, ενδιάμεσο, προηγμένο και αριστείας.
- Δημιουργείται σύστημα αυτοαξιολόγησης που μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη σχεδίων για τη συνεχή βελτίωση των συστημάτων διαχείρισης πλοίων (Plan – Act – Review – Improve).
- Τακτική επανεξέταση των αποτελεσμάτων της αυτοαξιολόγησης και σύγκριση αυτών με τους προβλεπόμενους στόχους των προτύπων DBMS, με στόχο τον σχεδιασμό εφικτών βελτιώσεων.

Το σχέδιο των προτύπων επικεντρώνεται σε τριάντα τομείς πρακτικών διαχείρισης σε ό,τι αφορά την απόδοση, τον ανθρώπινο παράγοντα και τις διαδικασίες. Τα νέα πρότυπα επί της ουσίας θα αξιολογήσουν και πιθανόν θα βελτιώσουν το ήδη υπάρχον σύστημα ασφαλούς διαχείρισης με βάση μετρήσιμους στόχους, με τους διαχειριστές να επιτυγχάνουν επίπεδα αριστείας στη διαχείριση των πλοίων τους, σε σχέση με την ελάχιστη συμμόρφωση στο θεσμικό πλαίσιο, που είναι ο στόχος του σήμερα στις περισσότερες επιχειρήσεις.

Αν λάβουμε υπόψη την εφαρμογή του συστήματος αξιολόγησης στα δεξαμενόπλοια (TMSA), όπου οι κίνδυνοι σε ό,τι αφορά την ασφάλεια των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι σαφώς μεγαλύτεροι, το σύστημα βοήθησε από τη μία τις διαχειρίστριες εταιρείες να έχουν καλύτερη εικόνα στην απόδοση των πλοίων τους και, από την άλλη, τις εταιρείες πετρελαίου να έχουν στα χέρια τους ένα εργαλείο για την αξιολόγηση εταιρειών και πλοίων. Η εφαρμογή του συστήματος όμως δεν μείωσε ούτε τις επιθεωρήσεις, ούτε τη γραφειοκρατία, ούτε τον φόρτο εργασίας των ναυτικών. Η βελτίωση των συστημάτων διαχείρισης πρέπει περισσότερο να επικεντρωθεί στον ανθρώπινο παράγοντα ως τον υπεύθυνο για το 70% των ναυτικών ατυχημάτων. Οι νέες τεχνολογίες και οι νέοι κανονισμοί δεν πρόκειται από μόνα τους να βελτιώσουν τα ναυτιλιακά πρότυπα.

Η δημιουργία κουλτούρας ασφαλείας σε ολόκληρη τη βιομηχανία είναι μια αναγκαιότητα και η μετάβαση από τα μοντέλα «συμμόρφωσης με το χαρτί» και την «υποχρεωτική πιστοποίηση» στην κοινά αποδεκτή αυτοαξιολόγηση θα βοηθήσει να επιτύχουμε τους στόχους για τη βελτίωση της ασφάλειας. Σε ό,τι αφορά δε την εθελοντική εφαρμογή, αυτή είναι μάλλον πλασματική, εφόσον κάποιες εταιρείες που εφαρμόζουν τα πρότυπα θα αποκτήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι εκείνων που θα επιλέξουν τη μη εφαρμογή.

Τέλος, μένει η πιλοτική εφαρμογή εφόσον όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς καταλήξουν στη δημιουργία των προτύπων, όπου θα μετρηθεί και η αποτελεσματικότητά τους στην ουσιαστική βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων ξηρού φορτίου.

Mylaki Shipping Agency Ltd

Ship Agency • Ship-to-Ship Transfers • Protecting Agency • Canal and Straits Transits
Electronic Customs Clearances • Ship Supply • Husbandry Services • Ship Lay-Up
Change of Management / Ownership • Technical Support • Ship Repairs

43, Iroon Polytechniou Ave.
185 35 Piraeus, Greece
T: +30 210 422 3355
F: +30 210 422 3356
ops@mylakiltd.gr
www.mylakiltd.gr

Greece

Ag. Theodoroi: 1, Spirou Meleti St., 200 03 Ag. Theodoroi
T: +30 27410 62301 / F: +30 210 422 3356

Alexandroupolis: 6, M. Botsari St., 681 00 Alexandroupolis
T: +30 21670 05952 / F: +30 2310 223932

Aliveri (Mylaki Port): 18, A. Nika St., 345 00 Aliveri
T: +30 22230 23692 / F: +30 22230 23789

Chalkis: 10-12, Voudouri Ave., 341 00 Chalkis
T: +30 22210 74810 / F: +30 22210 76760

Eleusis: 19, Kanellopoulou St., 192 00 Eleusis
T: +30 210 556 1654 / F: +30 210 556 1655

Kavala: 1, Er. Stavrou St., 654 03 Kavala
T: +30 2310 230577 / F: +30 2310 240391

Lavrion: Lavriou Sq., 195 00 Lavrion
T: +30 21670 05953 / F: +30 210 422 8096

Patras: 124, Ag. Andrea St., 262 21 Patras
T: +30 2610 422102 / F: +30 2610 434297

Thessaloniki: 7, Karatasou St., 546 26 Thessaloniki
T: +30 2310 283375 / F: +30 2310 223932

Volos: 32, Argonafton St., 382 21 Volos
T: +30 24210 23496, / F: +30 24210 39361

Yali (Island): Yali-Nissiros, 853 03 Dodecanese
T: +30 22420 92086 / F: +30 22420 92086

Cyprus

38, Spyrou Kyprianou St., 4042 Germasogeia, Limassol
T: +357 25 833300 / F: +357 25 833301

Besides the ports/locations that we cover via our offices appearing on the relevant list, Mylaki Shipping Agency covers all Greek and Cypriot ports through our local correspondence.

Commodities

Εμπορευματικά αγαθά: από την παραγωγή στη διακίνηση και στην κατανάλωση

Επιμέλεια:
Γιάννης Θεοδωρόπουλος,
Μιχάλης Νικολάου

ΞΗΡΑ ΦΟΡΤΙΑ

-

Άνθρακας

Εκτιμήσεις για οριακή μεν, αύξηση δε της παγκόσμιας παραγωγής

Η παγκόσμια παραγωγή άνθρακα αναμένεται να αυξηθεί οριακά φέτος, από τους 8,13 δισ. στους 8,17 δισ. τόνους, λόγω της πανδημικής κρίσης που χτυπά και τη συγκεκριμένη αγορά, εκτιμά η GlobalData με ανάλυσή της.

Η παραγωγή θερμικού άνθρακα εκτιμάται ότι θα αυξηθεί οριακά κατά 0,5%, στους 7,05 δισ. τόνους, ενώ αυτή του μεταλλουργικού άνθρακα θα κινηθεί στους 1,12 δισ. τόνους.

Όπως σημειώνει η ερευνητική ομάδα της GlobalData, οι μεγαλύτερες στρεβλώσεις εντοπίζονται στην Κίνα, όπου κατά το α΄ δίμηνο του 2020 η παραγωγή μειώθηκε κατά 6%, καθώς απαγορευόταν η πρόσβαση των εργαζομένων στα ορυχεία.

Ωστόσο, σταδιακά επέρχεται η κανονικότητα στον ασιατικό γίγαντα, με την GlobalData να εκτιμά ότι τελικά οι απώλειες στην κινεζική παραγωγή θα αγγίξουν το 1,2%. Για την Ινδία, εκτιμάται ότι η παραγωγή θα αυξηθεί κατά 8,3% σε σχέση με πέρυσι, στους 845 εκατ. τόνους.

Κατά τα επόμενα τέσσερα έτη, η παραγωγή θερμικού άνθρακα προβλέπεται ότι θα αυξάνεται με έναν ρυθμό 1,9% έως το 2023, κυρίως λόγω της αυξημένης ζήτησης από Ινδία και Κίνα.

EIA: Σημαντική μείωση για την αμερικανική παραγωγή και κατανάλωση

Τις βραχυπρόθεσμες εκτιμήσεις της μέσω του report «Short-Term Energy Outlook» για το ενεργειακό σκηνικό στις ΗΠΑ εξέδωσε πρόσφατα η Energy Information Administration (EIA).

Η EIA εκτιμά ότι το lockdown θα επηρεάσει σημαντικά την κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας στις ΗΠΑ τους επόμενους μήνες. Αναφορικά με τη ζήτηση για ηλεκτρική ενέργεια από τον εμπορικό αλλά και τον βιομηχανικό κλάδο, προβλέπει ότι θα μειωθεί κατά 4,7% και 4,2% αντίστοιχα.

Παράλληλα η EIA βλέπει μια μείωση της τάξεως του 3% για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας στις ΗΠΑ το 2020. Στο πλαίσιο αυτό εκτιμά ότι η παραγωγή άνθρακα θα γνωρίσει μεγάλο πλήγμα και θα κινηθεί στους 537 εκατ. short-tons έναντι 690 εκατ. short-tons το 2019, δηλαδή μείωση 22%.

Η εκτιμώμενη μειωμένη παραγωγή ουσιαστικά αντανακλά μειωμένη ζήτηση για ηλεκτροπαραγωγή αλλά και εξαγωγές, καθώς επίσης και έναν αυξημένο αριθμό ορυχείων που ανέστειλαν τη λειτουργία τους λόγω της πανδημίας. Κατά την EIA, και η αμερικανική κατανάλωση άνθρακα θα μειωθεί αισθητά το 2020 και πιο συγκεκριμένα κατά 19%, στους 107 εκατ. short-tons.

Σιδηρομετάλλευμα – Χάλυβας

Ινδία: «Εκτόξευση» για τις εξαγωγές

Οι εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος από τα ινδικά λιμάνια ανήλθαν στα υψηλότερα επίπεδα των τελευταίων έξι ετών κατά το οικονομικό έτος 2020 (1 Απριλίου 2019-29 Φεβρουαρίου 2020), καθώς έως τα τέλη του περασμένου Φεβρουαρίου εξήχθησαν 50 εκατ. τόνοι iron ore, το οποίο είναι απαραίτητο για την παραγωγή χάλυβα.

Μάλιστα ο όγκος εξαγωγών iron ore από τα ινδικά λιμάνια κατά το εν λόγω χρονικό διάστημα έχει καταγράψει τη μεγαλύτερη ετήσια ανάπτυξη και συγκεκριμένα 43%. Από την άλλη, ευπαθή εμπορεύματα που μεταφέρονται σε εμπορευματοκιβώτια αλλά και λιπάσματα είδαν τις εξαγωγές τους να αυξάνονται κατά 2,1% και 10,3% αντίστοιχα. Ο όγκος των εξαγωγών άνθρακα παρουσίασε πτώση της τάξεως του 8,3% σε σχέση με το οικονομικό έτος 2019, καθώς η εγχώρια ζήτηση υποχώρησε αισθητά.

Σύμφωνα με report της CARE Ratings, η διακίνηση φορτίων μέσω των κυριότερων ινδικών λιμένων παρουσιάζει σύνθετο ποσοστό ετήσιας ανάπτυξης (CAGR) 4,7% μεταξύ των οικονομικών ετών 2015-2019. Σε ό,τι αφορά τη διακίνηση σιδηρομεταλλεύματος και άνθρακα, τα αντίστοιχα ποσοστά διαμορφώνονται στο 17,4% και 2% για το ίδιο χρονικό διάστημα.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η συνολική διακίνηση φορτίων από τα κυριότερα ινδικά λιμάνια κατά το οικονομικό έτος 2020 παρουσίασε επιβραδυνόμενο ρυθμό ανάπτυξης της τάξεως του 1,4% σε σχέση με το 2,8% που σημειώθηκε το αμέσως προηγούμενο οικονομικό έτος. Οι εμπορικές διενέξεις ΗΠΑ-Κίνας και οι εκατέρωθεν δασμοί, που δημιούργησαν ένα ρευστό σκηνικό για το διεθνές εμπόριο το 2019, σε συνδυασμό με την επιβράδυνση της ινδικής οικονομίας είχαν ως απόρροια τη μειωμένη ανάπτυξη στα λιμάνια.

Κίνα: Νέο μεγάλο κοίτασμα iron ore

Ένα νέο κοίτασμα σιδηρομεταλλεύματος ανακαλύφθηκε πρόσφατα στη βόρεια επαρχία Shanxi της Κίνας.

Σύμφωνα με τις τοπικές αρχές, το εν λόγω κοίτασμα είναι από τα μεγαλύτερα που έχουν ανακαλυφθεί τα τελευταία χρόνια στην επαρχία, με τα αποθέματα iron ore να εκτιμάται ότι θα ανέλθουν σε 310 εκατ. τόνους.

Η επαρχία Shanxi θεωρείται από τις σημαντικότερες περιοχές εξόρυξης μεταλλευμάτων στην Κίνα, με τα αποδεδειγμένα αποθέματα σιδηρομεταλλεύματος να ανέρχονται το 2015 στους 3,94 δισ. τόνους, ήτοι 4,6% επί του συνόλου στην ασιατική χώρα, σύμφωνα με όσα αναφέρει το Xinhua.

Ο σκεπτικισμός των πρωταγωνιστών για τις τιμές

Ο μεγαλύτερος παραγωγός σιδηρομεταλλεύματος του κόσμου κρούει τον κώδωνα του κινδύνου για τις τιμές, καθώς η πανδημία του κορονοϊού «βυθίζει» την παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα.

Σε ενημέρωση που είχε πρόσφατα με αναλυτές, ο Luciano Siani Pires, CFO της Vale, ανέφερε ότι η μειωμένη ζήτηση για iron ore από χαλυβουργεία εκτός Κίνας θα αντισταθμίσει τις στρεβλώσεις που παρατηρούνται στην προσφορά, προκαλώντας πιθανώς βουτιά στις τιμές, που μέχρι στιγμής φέτος διατηρούνταν σε φυσιολογικά επίπεδα.

Μέχρι πρόσφατα, η τιμή του σιδηρομεταλλεύματος κινούνταν στα $85/τόνο, σύμφωνα με το S&P Platts, με αποτέλεσμα το οικονομικό χάος ελέω κορονοϊού να έχει περιορισμένη επίδραση στις εταιρείες εξόρυξης μεταλλευμάτων.

Ωστόσο, αναλυτές της αγοράς εκφράζουν τις ανησυχίες τους για τη μειωμένη ζήτηση τόσο από την Ευρώπη όσο και από την Κίνα. Στην Ευρώπη η παραγωγή χάλυβα έχει υποχωρήσει κατά 15 εκατ. τόνους, στις ΗΠΑ κατά 5 εκατ. τόνους, ενώ στην Ιαπωνία κατά 3,3 εκατ. τόνους, σύμφωνα με όσα ανέφερε η Vale.

Μάλιστα η τιμή του σιδηρομεταλλεύματος υποχώρησε στις αρχές Απριλίου σε χαμηλά εξαμήνου, στα $81/τόνο, με αναλυτές της Citigroup να εκτιμούν ότι οι απώλειες θα αγγίξουν το 17% το προσεχές διάστημα και ότι η τιμή θα κινηθεί πέριξ των $70/τόνο.

Κατά τον κ. Siani, οι τιμές του iron ore διατηρήθηκαν σε πολύ καλά επίπεδα το α΄ τρίμηνο, ως απόρροια του συνδυασμού μειωμένης παραγωγής από Αυστραλία και Βραζιλία και μειωμένης προσφοράς από τα εγχώρια ορυχεία της Κίνας, που ωστόσο σταδιακά επανέρχεται σε κανονικά επίπεδα.

Το σιδηρομετάλλευμα αποτελεί τη μεγαλύτερη πηγή εισοδήματος για μεταλλευτικούς κολοσσούς όπως η Vale, η BHP, η Fortescue Metals Group και η Rio Tinto. Κατά το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα του 2019, οι κορυφαίοι παίκτες στην αγορά είχαν υψηλά περιθώρια κέρδους, και αυτό διότι, ενώ η τιμή εξόρυξής του είναι κάτω από τα $15/τόνο, η τιμή πώλησής του έφτασε έως και τα $120/τόνο, μετά τις σημαντικές στρεβλώσεις στις παγκόσμιες προμήθειες από την κατάρρευση φράγματος σε ορυχείο της Vale. Η Vale επιδιώκει να αποκαταστήσει όσο το δυνατόν συντομότερα τις απώλειες στην παραγωγή της και, εάν η Κίνα δεν προβεί σε μέτρα τόνωσης της οικονομίας της, που θα ενισχύσουν τη ζήτηση για κύρια εμπορεύματα (όπως το iron ore), οι τιμές φυσιολογικά θα δεχτούν πιέσεις το προσεχές διάστημα.

Σιτηρά

ΣΙΤΑΡΙ

Γαλλία: Στο ζενίθ οι εξαγωγές

Οι εξαγωγές μαλακού σιταριού της Γαλλίας σε χώρες εκτός της ΕΕ ανήλθαν τον Μάρτιο σε υψηλά δεκαετίας, σύμφωνα με στοιχεία του Refinitiv.

Οι εν λόγω εξαγωγές τον Μάρτιο άγγιξαν τους 1,63 εκατ. τόνους, αριθμός που αποτελεί τον υψηλότερο για τον μήνα Μάρτιο από την περίοδο 2009/2010, καθώς οι Γάλλοι εξαγωγείς ήρθαν αντιμέτωποι με υψηλή ζήτηση, παρά την εξάπλωση του κορονοϊού, που προκαλεί στρεβλώσεις στην παγκόσμια εφοδιαστική αλυσίδα.

Παράλληλα οι γαλλικές εξαγωγές μαλακού σιταριού του περασμένου Μαρτίου αποτελούν τις υψηλότερες μηνιαίες για την εμπορική περίοδο 2019/2020, που ξεκίνησε τον Ιούλιο του 2019. Συνολικά η Γαλλία έχει εξαγάγει προς χώρες-προορισμούς εκτός ΕΕ 9,4 εκατ. τόνους σκληρού σιταριού το 2019/2020, σύμφωνα με στοιχεία του Refinitiv (μέχρι αρχές Απριλίου).

Η Κίνα αναδεικνύεται σε σημαντικό εισαγωγέα μαλακού σιταριού της Γαλλίας φέτος, πέραν των παραδοσιακών αγορών, όπως αυτών της Βόρειας Αφρικής. Ήδη, από τις αρχές της φετινής εμπορικής περιόδου, περίπου 1 εκατ. τόνοι από τους 9,4 εκατ. τόνους μαλακού σιταριού είχαν προορισμό τον ασιατικό γίγαντα. Οι Γάλλοι εξαγωγείς κατάφεραν να διαχειριστούν τον υψηλό όγκο αποστολών σιταριού, παρά τα προβλήματα που έχει επιφέρει η πανδημία στις μεταφορές. Ωστόσο, εάν η ζήτηση για γαλλικό μαλακό σιτάρι συνεχιστεί με τους ίδιους ρυθμούς και οι περιορισμοί στις μετακινήσεις δεν αρθούν, τότε ενδεχομένως να δημιουργηθούν ζητήματα για την ομαλή ροή φορτίων σιταριού από τη Γαλλία.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι ο συνολικός όγκος σιτηρών που εξήχθησαν

Cosmos Nautical Training Centre

www.cosmostraining.gr

PATRA

CHIOS

PIRAEUS

KALYMNOS

CHANIA

APPROVED TRAINING PROVIDER

Transport Malta

ACCREDITED BY The Nautical Institute

από τα γαλλικά λιμάνια τον Μάρτιο, συμπεριλαμβανομένου του κριθαριού και του καλαμποκιού, ανήλθε σε 2,37 εκατ. τόνους, ο υψηλότερος αριθμός τα τελευταία δέκα χρόνια.

Ινδία: Στροφή σε νέες αγορές για εξαγωγές σιταριού

Η Ινδία αναμένεται να εξαγάγει, σύντομα, 50.000 τόνους σιταριού στο Αφγανιστάν και 40.000 τόνους στον Λίβανο, ως απόρροια συμφωνιών στον διπλωματικό τομέα, ανέφερε πρόσφατα ο Ινδός υπουργός Γεωργίας και Ευημερίας των Αγροτών, Narendra Singh Tomar.
Ο ίδιος σημείωσε ότι, καθώς η Ινδία παράγει περισσότερο σιτάρι απ' ό,τι καταναλώνει, η χώρα θα στραφεί στις εξαγωγές προς Αφγανιστάν και Λίβανο, μετά βέβαια και από αίτημα των δύο χωρών.
Μάλιστα η ινδική κυβέρνηση έχει ζητήσει από τη National Agricultural Cooperative Marketing Federation της χώρας να προμηθεύσει με σιτάρι τόσο το Αφγανιστάν όσο και τον Λίβανο, μετά τις διακρατικές συμφωνίες.
Η Ινδία εκτιμάται ότι φέτος θα παράγει ποσότητες σιταριού-ρεκόρ, οι οποίες θα ανέλθουν στους 106,21 εκατ. τόνους, καθώς οι ευνοϊκές καιρικές συνθήκες συντελούν στη βελτίωση της συγκομιδής σιταριού, με την παραγωγή να ξεπερνά κατά πολλοίς την εγχώρια ζήτηση.

ΣΟΓΙΑ

Αργεντινή: Εκτιμήσεις για κάμψη της παραγωγής

Η παραγωγή σόγιας της Αργεντινής, του τρίτου μεγαλύτερου παραγωγού και εξαγωγέα παγκοσμίως, αναμένεται να κινηθεί στους 52 εκατ. τόνους την καλλιεργητική περίοδο 2019-2020 (Νοέμβριος-Οκτώβριος), σύμφωνα με την έκθεση Φεβρουαρίου του Buenos Aires Grains Exchange. Ο αριθμός είναι κατά 4,6% μειωμένος σε σχέση με τις αμέσως προηγούμενες εκτιμήσεις, κυρίως λόγω της ξηρασίας που έχει πλήξει την Κόρδοβα και το Σάντα Φε. Μάλιστα, από τα 17,4 εκατ. εκτάρια καλλιεργήσιμων εκτάσεων σόγιας που εκτιμώνται για φέτος, μόλις το 39% της συγκομιδής ήταν σε καλή κατάσταση.
Εάν οι εκτιμήσεις του Buenos Aires Grains Exchange για μειωμένη παραγωγή επιβεβαιωθούν, η εξέλιξη αυτή θα προσδώσει στήριξη στις τιμές σόγιας σε παγκόσμιο επίπεδο, οι οποίες έχουν κλονιστεί λόγω του κορονοϊού και της αφρικανικής πανώλης των χοίρων.

Όπως αναφέρουν κύκλοι της αγοράς, η εκτιμώμενη μείωση της παραγωγής σόγιας, σε συνδυασμό με την αύξηση των δασμών εξαγωγών από το 30% στο 33%, αναμένεται να πονοκεφαλιάσει τους Αργεντινούς παραγωγούς και να δημιουργήσει αβεβαιότητα στην αγορά. Μάλιστα η αύξηση αυτή των εξαγωγικών δασμών θα παράσχει μικρότερα κίνητρα προκειμένου οι γεωργοί στη χώρα να καλλιεργήσουν σόγια για το επόμενο εμπορικό έτος, που ξεκινά τον Νοέμβριο.
Αναλυτές αναφέρουν, τέλος, ότι η νέα κυβέρνηση της Αργεντινής, υπό τον πρόεδρο Alberto Fernandez, επιχειρεί να εφαρμόσει ένα νέο δημοσιονομικό σχέδιο για την ανάταση της οικονομίας της χώρας, η οποία έχει χτυπηθεί βάναυσα τα τελευταία χρόνια, με τα γεωργικά προϊόντα να αποτελούν πρωταρχικό στόχο.

Βραζιλία: Πώς θα κινηθεί η παραγωγή

Η παραγωγή σόγιας της Βραζιλίας κατά την καλλιεργητική περίοδο 2019-2020 (Σεπτέμβριος-Αύγουστος) εκτιμάται ότι θα κινηθεί στους 123,5 εκατ. τόνους, σύμφωνα με όσα αναφέρει η Agroconsult.
Η συγκεκριμένη εκτίμηση είναι αναθεωρημένη προς τα κάτω κατά 0,8 εκατ. τόνους σε σχέση με τις προβλέψεις του Φεβρουαρίου, κυρίως λόγω της ξηρασίας που επικρατεί στις νότιες περιοχές της Βραζιλίας. Μάλιστα η Agroconsult εκφράζει τις ανησυχίες της για τη συγκομιδή σόγιας στην πολιτεία Rio Grande do Sul, όπου, λόγω ξηρασίας, είναι πιθανό να απολέσουν έως και το 40% της συνήθους παραγωγικότητάς τους και να φτάσουν στους 12,7 εκατ. τόνους.
Ωστόσο, για τις υπόλοιπες περιοχές της Βραζιλίας όπου καλλιεργείται σόγια, οι προοπτικές είναι θετικές και, εάν οι εκτιμήσεις της Agroconsult επαληθευτούν, θα πρόκειται για παραγωγή-ρεκόρ.
Μάλιστα η φύτευση σόγιας έχει ολοκληρωθεί έγκαιρα σε περιοχές όπως το Mato Grosso κυρίως λόγω των επαρκών βροχοπτώσεων, παρά την ξηρασία που έπληξε τις καλλιέργειες τον Σεπτέμβριο και είχε ως συνέπεια η φύτευση να καθυστερήσει.
Τέλος, σε ό,τι αφορά τις εξαγωγές σόγιας, το εθνικό πρακτορείο γεωργίας της Βραζιλίας, Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), εκτιμά ότι θα ανέλθουν στους 72 εκατ. τόνους το 2019-2020, καταγράφοντας αύξηση 3% σε σχέση με πέρυσι.

Seaven

43, Iroon Polytechniou Ave.,185 35 Piraeus, Greece
Tel: +30 210 422 8085 / Fax: +30 210 422 8076
E-mail: tankerops@seaven.gr / dryops@seaven.gr

www.seaven.gr

ΥΓΡΑ ΦΟΡΤΙΑ

-

Αργό Πετρέλαιο

Lockdown… σε νέες ανακαλύψεις

Τουλάχιστον εννέα από τις υπό εξερεύνηση κορυφαίες πετρελαιοπηγές του κόσμου είναι πιθανόν να ανασταλούν, καθώς η πανδημία και ο πόλεμος τιμών που είχε ξεσπάσει μέχρι πρόσφατα μεταξύ των κορυφαίων πετρελαιοπαραγωγών χωρών οδηγούν προς… lockdown τις εργασίες εκμετάλλευσης, σημειώνει σε πρόσφατη έκθεσή της η Rystad Energy.

Από τις συγκεκριμένες πετρελαιοπηγές, που βρίσκονται στη Νορβηγία, στη Βραζιλία, στη Γουιάνα, στις Μπαχάμες, στις ΗΠΑ, στη Ναμίμπια και στην Γκάμπια, εκτιμάται ότι μπορούν να εξορυχθούν συνδυαστικά 7 δισ. βαρέλια ισοδύναμου πετρελαίου (boe).

Η Rystad Energy υπογραμμίζει ότι, με βάση το υπάρχον επίπεδο τιμών (πριν από τη συμφωνία των μελών του OPEC+), η εμπορική βιωσιμότητα των projects αυτών είναι μάλλον αμφισβητήσιμη, ενώ οι περιορισμοί στις μετακινήσεις λόγω του κορονοϊού καθιστούν δύσκολη την προμήθεια του απαραίτητου για τις εργασίες εξόρυξης εξοπλισμού.

Όπως σημειώνει ο Palzor Shenga, Oil & Gas Analyst της Rystad Energy, συνολικά οι νέες ανακαλύψεις πετρελαίου εκτιμάται ότι θα κινηθούν σε χαμηλότερα επίπεδα από τα 8,9 δισ. boe του 2016, όταν δηλαδή αυτές άγγιξαν χαμηλά δεκαετίας.

Να σημειωθεί ότι, κατά το α΄ τρίμηνο του 2020, ο όγκος νέων ανακαλύψεων πετρελαίου και φυσικού αερίου άγγιξε περίπου τα 2,5 δισ. boe. Οι 22 αυτές ανακαλύψεις έχουν πραγματοποιηθεί τόσο στην ξηρά όσο και στη θάλασσα και κυμαίνονται σχεδόν στο 50% των νέων ανακαλύψεων του α΄ τριμήνου του 2019.

Κίνα: Οι κινεζικές εισαγωγές κατά την περίοδο της πανδημίας

Οι εισαγωγές πετρελαίου της Κίνας αυξήθηκαν κατά 4,5% τον περασμένο Μάρτιο σε σχέση με τον ίδιο μήνα το 2019, καθώς τα εγχώρια διυλιστήρια έσπευσαν να αποθηκεύσουν μεγάλες ποσότητες μαύρου χρυσού προκειμένου να εκμεταλλευτούν τις χαμηλές τιμές.

Πιο συγκεκριμένα, ο μεγαλύτερος εισαγωγέας αργού πετρελαίου του κόσμου εισήγαγε τον Μάρτιο 41,1 εκατ. τόνους πετρελαίου, αριθμός που αντιστοιχεί σε 9,68 εκατ. βαρέλια/ημέρα, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του General Administration of Customs.

Οι εισαγωγές του Μαρτίου κινήθηκαν σε χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με τον μέσο όρο εισαγωγών των 10,47 εκατ. βαρελιών/ημέρα για το δίμηνο Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου, δεδομένου ότι οι απαγορεύσεις στις μετακινήσεις λόγω πανδημίας ήταν αρκετά αυστηρότερες τον Μάρτιο. Αναφορικά με τις κινεζικές εισαγωγές πετρελαίου το α΄ τρίμηνο, αυτές σημείωσαν άνοδο 5% συγκριτικά με το α΄ τρίμηνο του 2019, στους 127,19 εκατ. τόνους ή 10,2 εκατ. βαρέλια/ημέρα.

Δημοσίευμα του Reuters αναφέρει ότι, παρά τη γενικότερη αβεβαιότητα που δημιουργεί ο Covid-19, πολλά ανεξάρτητα διυλιστήρια της Κίνας, γνωστά και ως «teapots», άρχισαν να αυξάνουν σταδιακά την παραγωγή τους από τον Μάρτιο, καθώς ο πόλεμος τιμών μεταξύ Σαουδικής Αραβίας και Ρωσίας είχε ως απόρροια την αύξηση για τα περιθώρια κέρδους τους.

Η εγχώρια ζήτηση για πετρέλαιο έχει αρχίσει σταδιακά να αυξάνεται, καθώς στην Κίνα η οικονομική δραστηριότητα επιστρέφει αργά αλλά σταθερά. Αναλυτές ωστόσο θεωρούν ότι φέτος δύσκολα θα αποφευχθεί μια καθίζηση της κινεζικής ζήτησης της τάξεως του 19,1%, η οποία αποτελεί και τη μεγαλύτερη από το 2004.

Προς περιορισμό της παραγωγής και η Νορβηγία

Η Νορβηγία, η οποία έχει τη μεγαλύτερη παραγωγή πετρελαίου στη Δυτική Ευρώπη, θα μειώσει την παραγωγή της από τον Ιούνιο μέχρι τον Δεκέμβριο του 2020, σύμφωνα με το Υπουργείο Πετρελαίου και Ενέργειας.

Είναι η πρώτη φορά εδώ και δεκαοκτώ χρόνια που η Νορβηγία ευθυγραμμίζεται με τη στάση άλλων μεγάλων παραγωγών πετρελαίου με στόχο την αύξηση των τιμών.

«Θα μειώσουμε την παραγωγή πετρελαίου στη Νορβηγία κατά 250.000 βαρέλια την ημέρα (bpd) τον Ιούνιο και κατά 134.000 βαρέλια την ημέρα (bpd) στο δεύτερο μισό του 2020. Επιπρόσθετα, η έναρξη της παραγωγής σε αρκετά κοιτάσματα θα καθυστερήσει μέχρι το 2021», όπως δήλωσε πρόσφατα η υπουργός Πετρελαίου και Ενέργειας της Νορβηγίας, Τίνα Μπρου.

Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο (LNG)

ΕΕ: Εισαγωγές-ρεκόρ το 2019

Τα κράτη-μέλη της ΕΕ δαπάνησαν περίπου 16,2 εκατ. ευρώ για τις εισαγωγές 108 δισ. κ.μ. LNG το 2019, σύμφωνα με στοιχεία που εξέδωσε πρόσφατα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
Το 2019, οι εισαγωγές LNG των κρατών-μελών της ΕΕ σημείωσαν αύξηση-ρεκόρ της τάξεως των 48 δισ. κ.μ. ή 75% σε σχέση με το 2018, κυρίως λόγω των μειωμένων τιμών αλλά και της εξασθενημένης ζήτησης από την Ασία.
Μάλιστα πρόκειται για τον μεγαλύτερο όγκο που έχουν εισαγάγει τα κράτη-μέλη της ΕΕ, με το LNG να αντιπροσωπεύει το 27% των συνολικών εισαγωγών φυσικού αερίου. Ο αριθμός αυτός αποτελεί τον μεγαλύτερο από το 2011, όταν το LNG αντιπροσώπευε πάνω από το 30% των εισαγωγών φυσικού αερίου.
Η Ισπανία αποτέλεσε το κράτος-μέλος της ΕΕ με τον μεγαλύτερο όγκο εισαγωγών πέρυσι, καθώς δέχτηκε φορτία 22,4 δισ. κ.μ. LNG. Ακολούθησε η Γαλλία με 22,1 δισ. κ.μ. και το Ηνωμένο Βασίλειο με 18 δισ. κ.μ.
Στο μέτωπο της προσφοράς, το Κατάρ αντιπροσώπευσε το 28% των εισαγωγών LNG της ΕΕ, η Ρωσία το 20% και οι ΗΠΑ το 16%. Με εξαίρεση τον Νοέμβριο και τον Δεκέμβριο του 2019, η Ρωσία εξήγαγε το περασμένο έτος μεγαλύτερο όγκο LNG στα κράτη-μέλη της ΕΕ απ' ό,τι οι ΗΠΑ.

Αυξημένες ροές από το Περού

Αυξημένες εξαγωγές LNG καταγράφηκαν τον περασμένο Μάρτιο από την εγκατάσταση Pampa Melchorita του Περού.
Σύμφωνα με στοιχεία της κρατικής Perupetro, συνολικά πέντε φορτία 809.192 κ.μ. εξήχθησαν από τον εν λόγω σταθμό τον Μάρτιο, αντιπροσωπεύοντας αύξηση 6,9% σε όρους όγκου σε σχέση με τον Μάρτιο του 2019. Από τα πέντε φορτία που αναχώρησαν από το Pampa Melchorita, ένα είχε προορισμό τη Νότια Κορέα, ενώ δύο κατευθύνθηκαν προς Ιαπωνία και δύο προς Κίνα. Τέλος, οι εξαγωγές LNG του Περού για τον μήνα Μάρτιο ήταν επίσης αυξημένες συγκριτικά με τον Φεβρουάριο του 2020, οπότε εξήχθησαν 795.576 κ.μ. LNG.

Meet us! @ Posidonia Stand 3.458

RUSTIBUS®
maintaining your values

SURFACE PREPARATION TOOLS

Rustibus® works on a global scale to deliver maintenance and safety equipment to the marine offshore/onshore industry. The main product line is the **Rustibus®** de-scaling machines with our unique patented chain drum system, designed to **de-scale & power brush** ship decks, hatch covers and tank tops – free from paint & rust!

THE ENVIRONMENTAL CHOICE FOR SURFACE PREPARATION

See our extensive family of tools at www.**rustibus.com**

Meet us! @ Posidonia Stand 3.458

Τεχνολογία και Ναυπηγική

Επιμέλεια:
Νίκος Βεργούνης

ABB: Ενίσχυση των υπηρεσιών εξ αποστάσεως υποστήριξης πλοίων

Σε μια περίοδο κατά την οποία αρκετές χώρες έκλεισαν τα σύνορά τους και επέβαλαν ταξιδιωτικούς περιορισμούς, προκειμένου να περιορίσουν την εξάπλωση της πανδημίας του Covid-19, η εταιρεία ABB προχώρησε στην αύξηση των ομάδων απομακρυσμένης υποστήριξης ώστε να συνεχίσει να παρέχει βοήθεια από απόσταση στα πληρώματα των πλοίων.

Διαθέτοντας ένα δίκτυο 800 μηχανικών τεχνικής υποστήριξης σε 40 σημεία παγκοσμίως, η ABB μπορεί να παρέχει τοπικά υπηρεσίες τεχνικής υποστήριξης, ακολουθώντας τα μέτρα που έχει λάβει η κάθε κυβέρνηση. Όταν η επιτόπια υποστήριξη δεν είναι εφικτή λόγω ταξιδιωτικών περιορισμών, οι μηχανικοί της ABB μπορούν να παρέχουν τις υπηρεσίες τους εξ αποστάσεως, με την πρόσθετη τεχνική καθοδήγηση των ABB Ability™ Collaborative Operations Centers.

Βασικό στοιχείο αυτής της προσέγγισης αποτελεί ένα ολοκληρωμένο παγκόσμιο δίκτυο κέντρων και υπηρεσιών που μπορούν να παρέχουν βοήθεια από απόσταση για όλα τα συστήματα της ABB που είναι εγκατεστημένα σε πλοία. Σήμερα, με πάνω από 1.000 πλοία συνδεδεμένα στο ABB Ability™ Collaborative Operations παγκοσμίως, η παροχή ψηφιακών υπηρεσιών αποτελεί βασικό κομμάτι της απομακρυσμένης υποστήριξης των πληρωμάτων. Οι εμπειρογνώμονες της ABB παρακολουθούν τα συστήματα των πλοίων, συντονίζουν τη διαδικασία αξιολόγησης της κατάστασης του εξοπλισμού και προσφέρουν υπηρεσίες συντήρησης 24 ώρες το 24ωρο από οκτώ ABB Ability™ Collaborative Operations Centers σε όλο τον κόσμο.

Το blockchain κερδίζει την ευρύτερη ναυτιλία

Η εταιρεία παροχής software, CargoSmart, ανέπτυξε ένα πιλοτικό πρόγραμμα με την COSCO, το Shanghai International Port Group (SIPG) και την Tesla για τη χρήση του blockchain στη διαδικασία διεκπεραίωσης φορτίων μέσω μιας εφαρμογής.

Ουσιαστικά το project αποσκοπεί στο να χρησιμοποιήσει την τεχνολογία blockchain για την ανταλλαγή δεδομένων σε πραγματικό χρόνο μεταξύ του διαχειριστή του λιμένα και της COSCO.

Όπως αναφέρει η CargoSmart στην ανακοίνωσή της, η εφαρμογή αναμφίβολα θα επιταχύνει την ενσωμάτωση της ψηφιοποίησης στη ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς και τη βελτιστοποίηση των διαδικασιών στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες.

Στην εφαρμογή αναμένεται να συμμετάσχουν κι άλλοι εταίροι του Global Shipping Business Network (GSBN), το οποίο επίσης αποτελεί σύλληψη της CargoSmart.

Adams Ship
Buildings & Repairs FZE

- Ship Repairing
- Conversions
- Ship Building
- Electrical Repairs
- Piping
- Steel Fabrication
- Mechanical Repairs
- Fuel Pump Injector Repairs

Tel: 0097165269301, Fax : 0097165269305, P.O.BOX 50906, Hamriyah Freezone, Sharjah, UAE
Website : www.adamship.com, Email : info@adamship.com

Ο κ. Henry Huang, Senior Executive του SIPG, ανέφερε με τη σειρά του ότι το πιλοτικό πρόγραμμα αποτελεί σταθμό για τη μετάβαση σε διαδικασίες εμπορίου χωρίς τη χρήση χαρτιού και πολύπλοκων δομών στο λιμάνι της Σαγκάης. Παράλληλα αντανακλά πολλαπλά οφέλη για όλα τα εμπλεκόμενα μέρη της εφοδιαστικής αλυσίδας.
Η CargoSmart θα επιχειρήσει παρόμοια πιλοτικά προγράμματα στα κινεζικά λιμάνια Xiamen, Qingdao αλλά και στο λιμάνι Laem Chabang της Ταϊλάνδης.

Πρόσω ολοταχώς για το μεγαλύτερο Ro Ro κατανάλωσης LNG

Τη ναυπήγηση του πρώτου από τη σειρά μεγαλύτερων Ro Ro πλοίων κατανάλωσης LNG ξεκίνησε πρόσφατα το κινεζικό ναυπηγείο Yantai CIMC Raffles.
Όπως σημειώνεται στη σχετική ανακοίνωση της Wallenius SOL, το πλοίο θα διαθέτει επίσης ένα ice class IA Super και αναμένεται να παραδοθεί τον Αύγουστο του 2021. Το πλοίο θα διαθέτει δύο δεξαμενές LNG τύπου C, χωρητικότητας 685 κ.μ. εκάστη, θα έχει μήκος 242 μ., πλάτος 35,2 μ., ενώ η μέγιστη ταχύτητά του θα ανέρχεται σε 20 κόμβους. Αναπτύχθηκε από τη σουηδική Wallenius SOL και τη ναυπηγική εταιρεία Knud E. Hansen για να επιχειρεί σε δύσκολες συνθήκες πλοήγησης στον Βοθνιακό Κόλπο.
«Το συγκεκριμένο πλοίο θα αποτελέσει σημαντικό μέρος του στόλου μας», τόνισε ο Ragnar Johansson, Managing Director της Wallenius SOL.
Από την πλευρά του, ο Ni Tao, αντιπρόεδρος του Yantai CIMC Raffles, ανέφερε ότι η έναρξη της κατασκευής του πλοίου είναι εντός χρονοδιαγράμματος, παρά τις δυσκολίες λόγω της πανδημίας του κορονοϊού.
Να σημειωθεί τέλος ότι η Wallenius SOL, που ιδρύθηκε το 2019, αποτελεί θυγατρική των Wallenius Lines και Swedish Orient Line (SOL), ειδικεύεται στη μεταφορά προϊόντων δασοκομίας και θα εξυπηρετεί το δίκτυο μεταξύ Βοθνιακού Κόλπου, Βαλτικής και Βόρειας Θάλασσας.

Επιθεωρήσεις πλοίων εξ αποστάσεως

Την εξ αποστάσεως επιθεώρηση πλοίων ξεκίνησε να εφαρμόζει η Λιβερία, εν μέσω της πανδημίας του νέου κορονοϊού. Το λιβεριανό νηολόγιο (Liberian International Ship & Corporate Registry – LISCR), σε συνεργασία με τον νηογνώμονα RINA, θα κάνει χρήση της τεχνολογίας που έχει αναπτύξει ο ιταλικός νηογνώμονας για τον σκοπό αυτόν. Στην πιλοτική εφαρμογή συμμετέχει και ο όμιλος d'Amico με ολόκληρο τον στόλο του.
Η συγκεκριμένη εξέλιξη θεωρείται υψίστης σημασίας, καθώς έρχεται να δώσει λύση στις δυσκολίες που προκύπτουν από τους ολοένα και περισσότερους περιορισμούς που επιβάλλονται στις επιβατικές μετακινήσεις από την παγκόσμια κοινότητα. Ο COO του LISCR, Alfonso Castillero, δήλωσε ότι, προκειμένου να εξασφαλιστεί η λειτουργική ομαλότητα στον κλάδο της ναυτιλίας, πρέπει να υπάρχει ευελιξία και προσαρμογή των διαδικασιών, με σκοπό την προστασία των εργαζομένων από τον κορονοϊό, ενώ παράλληλα να αυξάνεται η αποδοτικότητα. Ο κ. Salavatore d'Amico, Fleet Director του ομίλου d'Amico, δήλωσε ιδιαίτερα ικανοποιημένος από τη συμφωνία ανάμεσα σε RINA και LISCR, καθώς θεωρεί ότι η συγκεκριμένη τεχνολογία είναι ουσιώδης για την επιθεώρηση των πλοίων τη στιγμή που υπάρχουν περιορισμοί στη μετακίνηση των επιθεωρητών.

Ο ιταλικός νηογνώμονας ξεκίνησε τις δοκιμές των επιθεωρήσεων εξ αποστάσεως από τον Μάιο του 2019. Έως τον Φεβρουάριο του 2020 πραγματοποιήθηκαν περίπου 300 απομακρυσμένες επιθεωρήσεις, αριθμός που αναμένεται να αυξηθεί ραγδαία το επόμενο χρονικό διάστημα. Στη διαδικασία της επιθεώρησης χρησιμοποιείται και ένα ειδικό headset, εξοπλισμένο με κάμερα, που συνοδεύεται από μια εφαρμογή για smartphone. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι επιθεωρητές του νηογνώμονα θα μπορούν να κάνουν την επιθεώρηση με τη βοήθεια ενός μέλους του πληρώματος. Ο κ. Nello Sulfaro, CEO του RINA, δήλωσε πως η συγκεκριμένη τεχνολογία αποτελεί το μέλλον στις επιθεωρήσεις των πλοίων.
Το λιβεριανό νηολόγιο είναι το δεύτερο μεγαλύτερο στον κόσμο και παρουσιάζει την ταχύτερη ανάπτυξη παγκοσμίως. Το γεγονός ότι ένα τόσο μεγάλο νηολόγιο επιτρέπει πλέον τις επιθεωρήσεις πλοίων εξ αποστάσεως ανοίγει τον δρόμο ώστε να ακολουθήσουν και άλλα νηολόγια, που μέχρι τώρα απαιτούν τη φυσική παρουσία επιθεωρητή.

Τα πρώτα bunker tankers μηδενικών εκπομπών

Η ιαπωνική Asahi Tanker ανακοίνωσε τα σχέδιά της για τη ναυπήγηση των δύο πρώτων ηλεκτρικών bunker tankers μηδενικών εκπομπών σε παγκόσμιο επίπεδο.
Τον σχεδιασμό των δύο πλοίων, για την πρόωση των οποίων θα χρησιμοποιούνται μπαταρίες ιόντων λιθίου, θα αναλάβει η e5 Laboratories Inc. Τα νεότευκτα θα παραδοθούν κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ Μαρτίου 2022-Μαρτίου 2023 και θα επιχειρούν αρχικά στο Tokyo Bay ως προμηθευτές ναυτιλιακών καυσίμων για άλλα πλοία που καταπλέουν στην περιοχή.
Παράλληλα η Asahi Tanker θα επιστρατεύσει την ψηφιοποίηση, το Internet of Things (IoT) και την αυτοματοποίηση προκειμένου να αυξήσει την επιχειρησιακή αποδοτικότητα των bunker tankers.
Η ταυτότητα των ναυπηγείων που θα αναλάβουν τη ναυπήγηση παραμένει άγνωστη, ωστόσο η είδηση αυτή έρχεται λίγες ημέρες μετά την ανακοίνωση των δύο κορυφαίων ιαπωνικών ναυπηγείων Imabari Shipbuilding και Japan Marine United για τη δημιουργία μιας νέας κοινοπραξίας, που σκοπό έχει τον σχεδιασμό και την πώληση εμπορικών πλοίων.

REMONTOWA SHIPREPAIR YARD | MEMBER OF REMONTOWA HOLDING S.A.

Despite the circumstances and the general restrictions imposed by the Polish government amidst this extraordinary period, Remontowa Shiprepair Yard continues its operations, dry dockings and repairs, working currently on the same pace.

There are currently no legal restrictions on arrivals of foreign ships to Polish ports and shipyards.

Crew members of any vessel entering Poland are not subject to a mandatory 14day quarantine either, but members of the crew are most likely to be examined by sanitary officers.

Of course, considering health care of all crew members and shipyard's employees, Remontowa has taken some additional actions aiming to prevent any potential threats.

Our customers' safety remains a priority especially under this current unprecedented condition.

TECHNICAL FEATURES OF REMONTOWA DOCKS

PARAMETERS	DOCK 1	DOCK 2	DOCK 3	DOCK 4	DOCK 5	DOCK 6
Lifting capacity (t)	6 400	3 200	15 000	9 000	25 000	36 000
Docking capacity (dwt)	8 000	4 000	50 000	18 000	85 000	135 000
Overall length (m)	131.2	87.4	189.4	164.4	225	255
Supported length (m)	125	85.2	185	150	210	255
Clear breadth (m)	24	21.0	36.9	25.8	37	44.4
Trim (m)	2.5	1.3	2.8	3	4.5	3.2
Cranage (t)	50	50	10+10	10+10	20+20	25+25

D.C.S.International Ltd
Filonos 107 – 109, Piraeus, Greece Tel: +30 210 4181833 E-mail: dcsi@dcsi.gr www.dcsi.gr

Η Pacific Gas εμπιστεύεται την Inmarsat για την ασφάλεια του στόλου της

Έχοντας αποκτήσει second-hand τονάζ ήδη από το ξεκίνημά της, το 2013, η Pacific Gas πέρασε στα νεότευκτα, παραλαμβάνοντας οκτώ VLGC την περίοδο 2016-2017, ενώ τα τελευταία πέντε από τα καινούργια πλοία Υγροποιημένου Αερίου Αιθυλενίου (LEG) θα ενταχθούν στον στόλο σύντομα.

Προσβλέποντας στην αύξηση της παρουσίας της στην παγκόσμια αγορά, η Pacific Gas δεσμεύεται για πλήρη και υπερσύγχρονη συνδεσιμότητα. Επέλεξε, για τον σκοπό αυτόν, το εύρος, την κάλυψη και την εγγυημένη απόδοση των υπηρεσιών αλλά και την επί εικοσιτετραώρου βάσεως υποστήριξη που διατίθενται μέσω του Inmarsat Fleet Express για όλα τα υπάρχοντα πλοία αλλά και για τις μελλοντικές παραλαβές. Επιπρόσθετα, η Pacific Gas επέλεξε το Fleet Secure Endpoint με σκοπό να παρέχει προστασία απέναντι σε ηλεκτρονικές επιθέσεις αλλά και να ευθυγραμμιστεί με τη νομοθεσία του IMO 2021 σχετικά με τις κυβερνοεπιθέσεις.

«Η αξιοπιστία του Fleet Express μας έχει επιτρέψει να εντείνουμε τις ψηφιακές μας δραστηριότητες και να υποστηρίξουμε το νέο μας λογισμικό διαχείρισης πλοίων που εγκαταστήσαμε για τη διευκόλυνση του προγραμματισμού των πλοίων», σημειώνει ο καπτ. Tao Yong, Vice President Fleet της Pacific Gas. «Η πρόσβαση στο διαδίκτυο είναι επίσης σημαντική για την ευημερία αλλά και για την προσέλκυση και τη διατήρηση ταλαντούχων πληρωμάτων», προσθέτει.

«Με την ανταλλαγή δεδομένων σε πραγματικό χρόνο, τα πλοία μετατρέπονται σε προέκταση των γραφείων μας στη στεριά και βασίζουμε έτσι τη λειτουργική μας αποδοτικότητα στη συνεχή παρακολούθηση και στις αναβαθμίσεις σε πραγματικό χρόνο», προσθέτει ο καπτ. Tao Yong. Το Fleet Express φέρνει γρηγορότερες διαδικασίες για τις λειτουργικές αποφάσεις, καθώς το γραφείο και το πλοίο είναι πάντοτε συνδεδεμένα.

Η ανθεκτικότητα απέναντι σε διαδικτυακούς κινδύνους

Ομοίως με άλλες πλοιοκτήτριες εταιρείες με το βλέμμα στραμμένο στο μέλλον, η Pacific Gas αναγνωρίζει ότι η διαρκής συνδεσιμότητα και η μεγαλύτερη δέσμευση στην ψηφιοποίηση δημιουργούν επίσης νέες ανάγκες για την προστασία των πλοίων έναντι δραστών ηλεκτρονικού εγκλήματος.

«Η αυξανόμενη εξάρτησή μας από την τεχνολογία και η παροχή ελεύθερης πρόσβασης στο διαδίκτυο είναι πιθανό να μας καθιστούν ευάλωτους σε ηλεκτρονικές επιθέσεις, επομένως χρειαζόμαστε κάτι παραπάνω από ένα συμβατικό λογισμικό για να προστατεύουμε τα συστήματά μας 24/7 από πολλά είδη εξελισσόμενων κινδύνων», σημειώνει ο καπτ. Tao Yong. Η Pacific Gas συμπεριέλαβε στα σχέδιά της το Fleet Secure Endpoint, τη νέα γραμμή άμυνας κατά των ηλεκτρονικών εγκλημάτων της Inmarsat.

«Ως σύγχρονη πλοιοκτήτρια εταιρεία, διασφαλίζουμε ότι όλα τα πλοία μας είναι εξοπλισμένα με υπερσύγχρονη τεχνολογία και συστήματα ασφαλείας που συμπληρώνουν τη διεθνή, ασφαλή και αξιόπιστη συνδεσιμότητα της Inmarsat», υπογραμμίζει ο καπτ. Tao Yong.

Εκεί που τα κοινά λογισμικά antivirus παρέχουν προστασία κατά του spyware και του phishing, το Fleet Secure Endpoint περιλαμβάνει διπλό τείχος προστασίας, διαδικτυακό έλεγχο, σάρωση και λειτουργίες παρακολούθησης αποθεμάτων περιουσιακών στοιχείων.

Ο κ. Peter Broadhurst, SVP of Safety and Security της Inmarsat, αναγνωρίζει στην Pacific Gas «έναν ακόμα ποιοτικό διαχειριστή, που αυξάνονται με γοργούς ρυθμούς στην αγορά και υιοθετούν ρεαλιστικές και πρακτικές στρατηγικές με προτεραιότητα την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο, τόσο στη στεριά όσο και στη θάλασσα».

Υποστηρίζοντας τη συμμόρφωση

Το Fleet Support Endpoint θα υποστηρίξει επίσης τους πλοιοκτήτες στην προσπάθειά τους να συμμορφωθούν με τις αναθεωρήσεις του κώδικα ISM, που αναμένεται να τεθούν σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου του 2021, τονίζει ο κ. Broadhurst.

Πώς λειτουργεί το Fleet Secure

1. Αναγνωρίζει τους κινδύνους, ανιχνεύοντας συσκευές του τοπικού δικτύου που δεν έχουν εγκατεστημένο το Fleet Secure Endpoint.
2. Παρεμποδίζει και αποτρέπει ηλεκτρονικές επιθέσεις βάσει ανιχνεύσεων σε αρχεία και έξυπνων αναλύσεων συμπεριφοράς.
3. Παρέχεται πλήρης αναφορά των συνδεδεμένων συσκευών στο δίκτυο, του εγκατεστημένου hardware και software, εφόσον το πλοίο διαθέτει το κατάλληλο αρχείο καταγραφής.
4. Παρακολούθηση από μηχανικούς σε ένα Κέντρο Επιχειρήσεων Ασφαλείας 24 ώρες το 24ωρο 7 ημέρες την εβδομάδα.
5. Δημιουργούνται alerts για συμβάντα στο πλοίο, όπως ανιχνεύσιμοι ιοί, προς την ενημέρωση μέσω email του διαχειριστή.

Ενέργεια και Φυσικοί Πόροι

Επιμέλεια:
Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Η ενέργεια, το «αντίδοτο» στην κρίση

Ο ενεργειακός τομέας δοκιμάζεται επίσης από την πανδημική κρίση, ωστόσο είναι ζωτικής σημασίας για τις προσπάθειες ανάκαμψης της παγκόσμιας οικονομίας, σημειώνει σε πρόσφατη ανάλυσή της η International Energy Agency (IEA). Ειδικότερα, στην ανάλυση αναφέρεται ότι η κρίση υπερτονίζει τον κεντρικό ρόλο και την αξία της ηλεκτρικής ενέργειας, αλλά και τις πολιτικές που θα πρέπει να χαράξουν όλα τα εμπλεκόμενα μέρη προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα υφιστάμενα και μελλοντικά συστήματα θα παραμείνουν αξιόπιστα, ακόμα και αν μετασχηματίζονται λόγω της ανόδου των τεχνολογιών καθαρής ενέργειας.

«Και καθώς οι κυβερνήσεις ανταποκρίνονται σε όλες αυτές τις αλληλένδετες κρίσεις, δεν θα πρέπει να παραμελήσουν μια μεγάλη πρόκληση της εποχής μας: τη μετάβαση σε καθαρότερες μορφές ενέργειας», τονίζεται χαρακτηριστικά.
Οι κυβερνήσεις ανά τον κόσμο προωθούν μέτρα τόνωσης των οικονομιών τους σε μια προσπάθεια να περιορίσουν τον αντίκτυπο του κορονοϊού. Τα πακέτα αυτά στήριξης προσφέρουν, κατά την IEA, μια εξαιρετική ευκαιρία προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο στόχος για την ανάπτυξη ενός βιώσιμου ενεργειακού μέλλοντος δεν θα χαθεί.
Η IEA στην ανάλυσή της συστήνει στις κυβερνήσεις και στη βιομηχανία τρόπους προκειμένου να λάβουν γενναίες αποφάσεις για την επίτευξη βιώσιμων ενεργειακών συστημάτων εν μέσω κρίσης.
Όπως ανέφερε τέλος ο κ. Fatih Birol, επικεφαλής της IEA, οι μεγάλες στρεβλώσεις από την πανδημική κρίση υπογραμμίζουν την εξάρτηση των κοινωνιών από την ηλεκτρική ενέργεια, αλλά και τη σημασία μιας σταθερής παραγωγικής ικανότητας ως εχέγγυου για τη διασφάλιση της προσφοράς παγκοσμίως.

Equinor: Οι πρώτες «πράσινες» παράκτιες πλατφόρμες πετρελαίου

Το Υπουργείο Πετρελαίου και Βιομηχανίας της Νορβηγίας έδωσε το πράσινο φως στην εταιρεία ενέργειας Equinor για την ανάπτυξη ενός παράκτιου αιολικού πάρκου. Η νορβηγική εταιρεία είχε καταθέσει σχέδια για την ανάπτυξη του εν λόγω αιολικού πάρκου από τον Οκτώβριο του 2019.
Το αιολικό project θα αναπτυχθεί με στόχο την παροχή ενέργειας σε πέντε παράκτιες πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου, στα πεδία Snorre και Gullfaks. Οι δύο πλατφόρμες θα αφορούν το πεδίο Snorre και οι άλλες τρεις το πεδίο Gullfaks. Οι πλατφόρμες αυτές θα είναι οι πρώτες στον κόσμο που θα ηλεκτροδοτούνται από αιολική ενέργεια η οποία θα παράγεται σε παράκτιο αιολικό πάρκο.
Το πάρκο, που έχει την ονομασία Hywind Tampen, θα είναι συνολικής ισχύος 88 MW και θα αποτελείται από έντεκα ανεμογεννήτριες των 8 MW. Η ενέργεια που θα παράγεται θα μπορεί να καλύψει το 35% των ετήσιων ενεργειακών αναγκών των πλατφορμών. Κατά συνέπεια, η χρήση τουρμπινών φυσικού αερίου για την παραγωγή ενέργειας θα ελαττωθεί, με αποτέλεσμα τη μείωση των εκπομπών CO_2 κατά 200.000 τόνους τον χρόνο. Ο αριθμός αυτός ισοδυναμεί με τις ετήσιες εκπομπές 100.000 αυτοκινήτων.
Το συνολικό κόστος του Hywind Tampen θα ανέλθει σε 4,8 δισ. κορόνες Νορβηγίας ($466

εκατ.), εκ των οποίων περίπου τα μισά θα καλυφθούν από το νορβηγικό κράτος. Η λειτουργία του αναμένεται να ξεκινήσει στις αρχές του 2022.

Νέο πετρελαϊκό κοίτασμα στον Κόλπο του Μεξικού

Την ανακάλυψη νέου πετρελαϊκού κοιτάσματος στον Κόλπο του Μεξικού ανακοίνωσαν οι εταιρείες Equinor, Progress και Repsol στη θαλάσσια περιοχή του οικοπέδου Monument.

Η εξόρυξη στο Monument βρήκε περίπου 200 πόδια (περίπου 60 μέτρα) καθαρού πετρελαίου, ενώ η γεώτρηση έφτασε σε βάθος 33.348 ποδιών (10.164 μέτρα), χρησιμοποιώντας την εξέδρα Pacific Khamsin. «Είμαστε στην ευχάριστη θέση να ανακοινώσουμε ότι ανακαλύψαμε μια σημαντική συγκέντρωση υδρογονανθράκων στη μονάδα εξόρυξης Monument. Ωστόσο, ο προσδιορισμός και ο υπολογισμός του μεγέθους του νέου κοιτάσματος θα απαιτήσουν περαιτέρω γεωτρήσεις αξιολόγησης», δήλωσε ο Bjørn Inge Braathen, αντιπρόεδρος της Exploration Equinor στη Βόρεια Αμερική.

Η μονάδα εξόρυξης Monument βρίσκεται στο κέντρο του Κόλπου του Μεξικού, με συνιδιοκτήτριες εταιρείες την Equinor (50%), την Progress Resources USA Ltd (30%) και τη Repsol E & P USA Inc. (20%).

Σιγκαπούρη: Στροφή στο υδρογόνο

Η Σιγκαπούρη στρέφεται στις εναλλακτικές και φιλικότερες προς το περιβάλλον μορφές ενέργειας, οι οποίες φιλοδοξεί να εισέλθουν δυναμικά στο ενεργειακό της μείγμα και να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στα χρόνια που έπονται.

Στο πλαίσιο αυτό, πέντε σιγκαπουριανές εταιρείες και δύο ιαπωνικές υπέγραψαν πρόσφατα μνημόνιο συνεργασίας για να εξετάσουν κατά πόσο το υδρογόνο ως μορφή ενέργειας με χαμηλό ανθρακικό αποτύπωμα θα μπορούσε να συμβάλει σε ένα καθαρό και βιώσιμο ενεργειακό μέλλον για τη Σιγκαπούρη.

Πιο συγκεκριμένα, οι PSA Corporation Limited (PSA), Jurong Port Pte Ltd (Jurong Port), City Gas Pte Ltd, Sembcorp Industries Ltd, Singapore LNG Corporation Pte Ltd, Chiyoda Corporation (Chiyoda) και Mitsubishi Corporation (Mitsubishi) θα αναπτύξουν τρόπους για τη χρήση του υδρογόνου ως μιας ρεαλιστικής και φιλικής προς το περιβάλλον λύσης. Σύμφωνα με όσα ορίζει το μνημόνιο, οι επτά εταίροι θα επικεντρωθούν σε τεχνολογίες για τη μεταφορά και την αποθήκευση υδρογόνου.

Η εταιρεία διαχείρισης λιμένων Jurong Port αναφέρει στην ανακοίνωσή της ότι η δημιουργία ενός δικτύου διανομής υδρογόνου για μελλοντική χρήση από τη ναυτιλιακή βιομηχανία θα μπορούσε να καταστήσει τη Σιγκαπούρη το κορυφαίο ενεργειακό hub του κόσμου. Παράλληλα αξίζει να τονιστεί ότι το υδρογόνο θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως ναυτιλιακό καύσιμο για την επίτευξη των στόχων του IMO για τη δραστική μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος της ναυτιλίας έως το 2050.

Τέλος, τα εμπλεκόμενα μέρη προσβλέπουν στο να εξάγουν, μελλοντικά, υδρογόνο από τη Σιγκαπούρη προς άλλους προορισμούς, όπως προκύπτει από τη σχετική ανακοίνωση.

Εν Πτήσει

Επικαιρότητα από τον χώρο των αερομεταφορών

Επιμέλεια:
Κωνσταντίνος Γιαννακόπουλος

IATA: Δυσοίωνο το μέλλον για την αεροπορική βιομηχανία

Τον κώδωνα του κινδύνου έχει κρούσει επανειλημμένως η Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών (IATA) για τις επιπτώσεις της πανδημίας στην αεροπορική βιομηχανία. Ταυτόχρονα, μέσα από ανακοινώσεις και αναφορές της, καλεί κυβερνήσεις ανά τον κόσμο να λάβουν μέτρα στήριξης για τον αεροπορικό κλάδο.

Οι αριθμοί που έχει δημοσιεύσει η διεθνής Ένωση δεν αφήνουν περιθώρια αμφισβήτησης. Η επιβατική ζήτηση σημείωσε μεγάλη πτώση τον Μάρτιο σε παγκόσμιο επίπεδο. Σύμφωνα με τα στοιχεία της IATA, η παγκόσμια ζήτηση, μετρημένη σε RPK (δηλαδή έσοδα ανά επιβάτη και ανά χιλιόμετρο), σημείωσε πτώση κατά 52,9% σε σύγκριση με τον Μάρτιο του 2019. Η συγκεκριμένη πτώση αποτελεί τη μεγαλύτερη που έχει σημειωθεί στη σύγχρονη ιστορία.

Οι αερομεταφορείς πλέον, εξαιτίας των περιορισμών, παλεύουν για την οικονομική τους επιβίωση, αλλά οι απώλειες θα είναι αναπόφευκτες τόσο στην αεροπορική βιομηχανία όσο και στους κλάδους που εξαρτώνται από αυτήν. Σύμφωνα με στοιχεία της IATA, περίπου 65,5 εκατ. θέσεις εργασίας εξαρτώνται από την αεροπορία σε παγκόσμιο επίπεδο, εκ των οποίων περίπου 25 εκατ. θα κινδυνεύσουν. Το μεγαλύτερο πλήγμα αφορά την περιοχή Ασίας-Ειρηνικού, με 11,2 εκατ. θέσεις εργασίας να είναι σε κίνδυνο, ενώ στην Ευρώπη ο αριθμός αυτός φτάνει στις 5,6 εκατ. θέσεις. Ταυτόχρονα, η Ένωση προβλέπει πτώση των εσόδων στον κλάδο κατά $314 δισ. (-55%) το 2020 σε σύγκριση με το 2019. Το β΄ τρίμηνο του τρέχοντος έτους θεωρείται ίσως το πιο κρίσιμο, καθώς η ζήτηση θα σημειώσει ραγδαία πτώση, η οποία μπορεί να αγγίξει ακόμα και το 70%.

Όσον αφορά την Ευρώπη, οι απώλειες για τους ευρωπαϊκούς αερομεταφορείς θα ανέλθουν σε $76 δισ., ενώ η επιβατική ζήτηση το 2020 αναμένεται να είναι μειωμένη κατά 49% σε σχέση με το 2019. Μια πτώση αυτού του μεγέθους θέτει σε κίνδυνο περίπου $378 δισ., που η αεροπορική βιομηχανία συνεισφέρει στο ευρωπαϊκό ΑΕΠ. Η οικονομία της Ισπανίας θα έχει το μεγαλύτερο πρόβλημα, καθώς το συνολικό κόστος στο ΑΕΠ της χώρας μπορεί να ανέλθει στα $49,4 δισ., ενώ ενδέχεται να επηρεαστούν 750.000 θέσεις εργασίας. Όσον αφορά τη χώρα μας, οι οικονομικές ζημίες στους αερομεταφορείς είναι πιθανό να ανέλθουν σε $3,2 δισ., οι θέσεις εργασίας που μπορούν να επηρεαστούν ανέρχονται σε 193.000, ενώ το κόστος στο ΑΕΠ της Ελλάδας δύναται να φτάσει τα $8,3 δισ. Τα δεδομένα αυτά ενδέχεται να μην είναι τα τελικά, καθώς η κατάσταση είναι ακόμη ρευστή. Το μόνο βέβαιο είναι ότι η παρούσα κρίση αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες στην ιστορία της αεροπορίας. Η μεγαλύτερη πρόκληση πλέον της βιομηχανίας είναι η επιβίωση, αλλά και η άμεση προσαρμογή στη νέα πραγματικότητα που έχει δημιουργήσει η άνευ προηγουμένου υγειονομική κρίση.

Δύσκολες στιγμές για Airbus και Boeing

Σε εξαιρετικά δεινή θέση βρίσκονται οι δύο βασικότεροι κατασκευαστές αεροσκαφών, Airbus και Boeing, καθώς η άνευ προηγουμένου πανδημία έχει οδηγήσει σε μειώσεις παραγγελιών και παραδόσεων νέων αεροσκαφών.

Οι δύο εταιρείες αεροναυπηγικής ανακοίνωσαν ζημίες εκατομμυρίων για το α΄ τρίμηνο του 2020. Τα οικονομικά αποτελέσματα της Boeing αποκάλυψαν ζημίες ύψους $641 εκατ., ενώ για την ευρωπαϊκή Airbus οι ζημίες ανήλθαν σε 481 εκατ. ευρώ ($522 εκατ.). Οι παραδόσεις καινούργιων αεροσκαφών εμφανίστηκαν μειωμένες και για τους δύο κατασκευαστές, με την Boeing να παραδίδει μόλις 50 αεροσκάφη (έναντι 149 πέρυσι) και την Airbus να παραδίδει 122 αεροσκάφη (έναντι 162 πέρυσι). Ωστόσο, η Airbus φάνηκε να αποδίδει καλύτερα όσον αφορά τον αριθμό νέων παραγγελιών, καθώς εξασφάλισε παραγγελίες για 290 (μειωμένα κατά 58) νέα αεροσκάφη, σε αντίθεση με την Boeing, που έλαβε παραγγελία για μόλις δώδεκα.

Οι δύο κατασκευαστικές εταιρείες έχουν ήδη προβεί σε μείωση της παραγωγής τους, προκειμένου να συμβαδίζουν με την ολοένα και μειωμένη ζήτηση της αγοράς. Ωστόσο, σύμφωνα με το ειδησεογραφικό πρακτορείο Reuters, εσωτερικά έγγραφα των εταιρειών αποκαλύπτουν τα σχέδιά τους για μείωση του προσωπικού τους. Η αμερικανική Boeing αποκάλυψε μείωση κατά 10% των θέσεων εργασίας και η Airbus προειδοποίησε με εσωτερικό memo τους υπαλλήλους της για πιθανές επερχόμενες απολύσεις, χωρίς ωστόσο να δίνει λεπτομέρειες σχετικά με τον αριθμό.

GREEK ISLANDS | CYPRUS | EGYPT | ISRAEL | TURKEY

Celestyal Cruises

EVERY MOMENT IS A DESTINATION

A cruise with Celestyal Cruises is an unforgettable experience. Because it takes you not only to all the must-see destinations but also to all the hidden gems of Greece, while enjoying overnight stays in Mykonos and Santorini on selected itineraries.

Awarded by the world-renowned Cruise Critic platform with Best Service & Best Value awards for the excellent services on board and the more intimate experience of our mid-sized vessels, the Celestyal All-Inclusive Experience is certified to offer you the best Greece has to offer in one single price, with no extra charges.

CRUISERS' CHOICE cruisecritic ★★★★★ 2018

cruisecritic EDITORS' PICKS 2018 Celestyal Cruises Best Service

celestyalcruises.com

MARAN GAS MARITIME INC.

Join us and explore the world!

216 - 226, DOIRANIS STR., GR - 17674, ATHENS, GREECE
TEL: +30 (213) 007 6500 | FAX: +30 (210) 948 0023
EMAIL: mail@marangas.com

Νέοι και νέες στη Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση

Η Ετήσια Έρευνα των Ναυτικών Χρονικών παρουσιάζει το προφίλ, τους στόχους και τις φιλοδοξίες των πρωτοετών φοιτητών των δημοσίων ΑΕΝ

Ερευνητές:
Χάρης Παππάς
Καπτ. Γεώργιος Γεωργούλης

ΧΟΡΗΓΟΣ ΕΤΗΣΙΑΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

SQLearn
e-learning experts

Εισαγωγή

Ποιοι είναι οι λόγοι που οδήγησαν τους πρωτοετείς σπουδαστές ΑΕΝ στο ναυτικό επάγγελμα; Ποια είναι η άποψη που έχουν για τη ναυτιλιακή βιομηχανία; Από πού κατάγονται και ποια είναι η οικογενειακή τους σχέση με τη ναυτιλία; Τι σημαίνουν γι' αυτούς το διαδίκτυο και τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης;

Τα παραπάνω είναι ορισμένα μόνο από τα ερωτήματα που απαντά η συγκεκριμένη έρευνα, προκειμένου να δώσει μια σαφή εικόνα στα στελέχη της ναυτιλιακής βιομηχανίας και στους εκπροσώπους των θεσμικών οργάνων της ναυτιλίας για το κοινωνιολογικό προφίλ, τους στόχους αλλά και τις φιλοδοξίες των φερέλπιδων αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού: των πρωτοετών σπουδαστών των ΑΕΝ.

Παρότι η συγκεκριμένη έρευνα[1] πραγματοποιείται ήδη από το 2009 από τη δημοσιογραφική ομάδα των *Ναυτικών Χρονικών*, στην παρούσα μελέτη υιοθετήθηκαν ορισμένες καινοτομίες, οι οποίες αξίζει να αναφερθούν:

1. Οι πρωτοετείς σπουδαστές των ΑΕΝ σήμερα ανήκουν σε μια νέα γενιά, τη γενιά Ζ. Η γενιά Ζ φαίνεται να διαφέρει σημαντικά από τις προηγούμενες γενιές, ιδιαίτερα ως προς τη σχέση της με το διαδίκτυο και τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, ενώ η μελέτη και η χαρτογράφηση αυτής της νέας γενιάς αναμένεται πως θα επηρεάσει σημαντικά την ικανότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας να την (προσ)καλέσει να σταδιοδρομήσει στο ναυτικό επάγγελμα. Στην παρούσα έρευνα λοιπόν παρουσιάζεται εκτεταμένα η σχέση της νέας γενιάς με το διαδίκτυο και τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης.
2. Με τη χρήση εργαλείων της στατιστικής, φιλοξενείται στην παρούσα μελέτη μια εκτενής ανάλυση των παραμέτρων που αφορούν τα κριτήρια επιλογής των σπουδαστών, ειδικά ως προς τη σταδιοδρομία τους στη θάλασσα. Επιχειρήθηκε δηλαδή να αναλυθεί το αν και σε ποιο βαθμό και πώς το φύλο, η καταγωγή, ο σχολικός επαγγελματικός προσανατολισμός, το κοινωνικό περιβάλλον ή το επάγγελμα των γονέων επιδρούν στην ελκυστικότητα του ναυτικού επαγγέλματος.
3. Επιπλέον, με αφορμή τον νέο νόμο 4676/2020 (άρθρο 82) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, που αναβαθμίζει τα επαγγελματικά δικαιώματα των αποφοίτων των Επαγγελματικών Λυκείων της χώρας με εξειδικευμένη κατεύθυνση, δίνοντάς τους το δικαίωμα να εξελιχθούν σε αξιωματικούς Εμπορικού Ναυτικού Α΄ τάξης υπό προϋποθέσεις, κρίθηκε σκόπιμο να ερευνηθεί εκτενέστερα το προφίλ των πρωτοετών σπουδαστών ΑΕΝ που προέρχονται από Επαγγελματικά Λύκεια Ναυτικού και Ναυτιλιακού Τομέα.

* Καθότι τα ποσοστά που παρουσιάζονται στην έρευνα έχουν στρογγυλοποιηθεί στους πλησιέστερους ακέραιους αριθμούς, προκειμένου να είναι ευανάγνωστα, ενδέχεται σε ορισμένα διαγράμματα και πίνακες το άθροισμα των ποσοστών να είναι μεγαλύτερο ή και μικρότερο από 100%, με απόκλιση +/-2%.

1. Από το 2009, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, και ιδιαίτερα η Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών, επιτρέπουν με την πολύτιμη αρωγή τους στην ερευνητική ομάδα των *Ναυτικών Χρονικών* τη διευκόλυνση και τον συντονισμό της επικοινωνίας με τις ΑΕΝ. Στο ίδιο πλαίσιο, οι διοικητές, οι διευθυντές σπουδών και το εκπαιδευτικό και διοικητικό προσωπικό όλων των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού της χώρας κατέβαλαν κάθε δυνατή προσπάθεια για την ομαλή διεξαγωγή της μελέτης και τη συγκέντρωση ενός εξαιρετικά σημαντικού αριθμού ερωτηματολογίων από τους πρωτοετείς σπουδαστές.

DOLPHIN PLATFORMS

e-learning for maritime

Created & Powered by SQLearn

ABS CERTIFIED MARITIME TRAINING

YOUR
e-learning
CONTENT
EVERYWHERE!

50+
companies from
the maritime sector

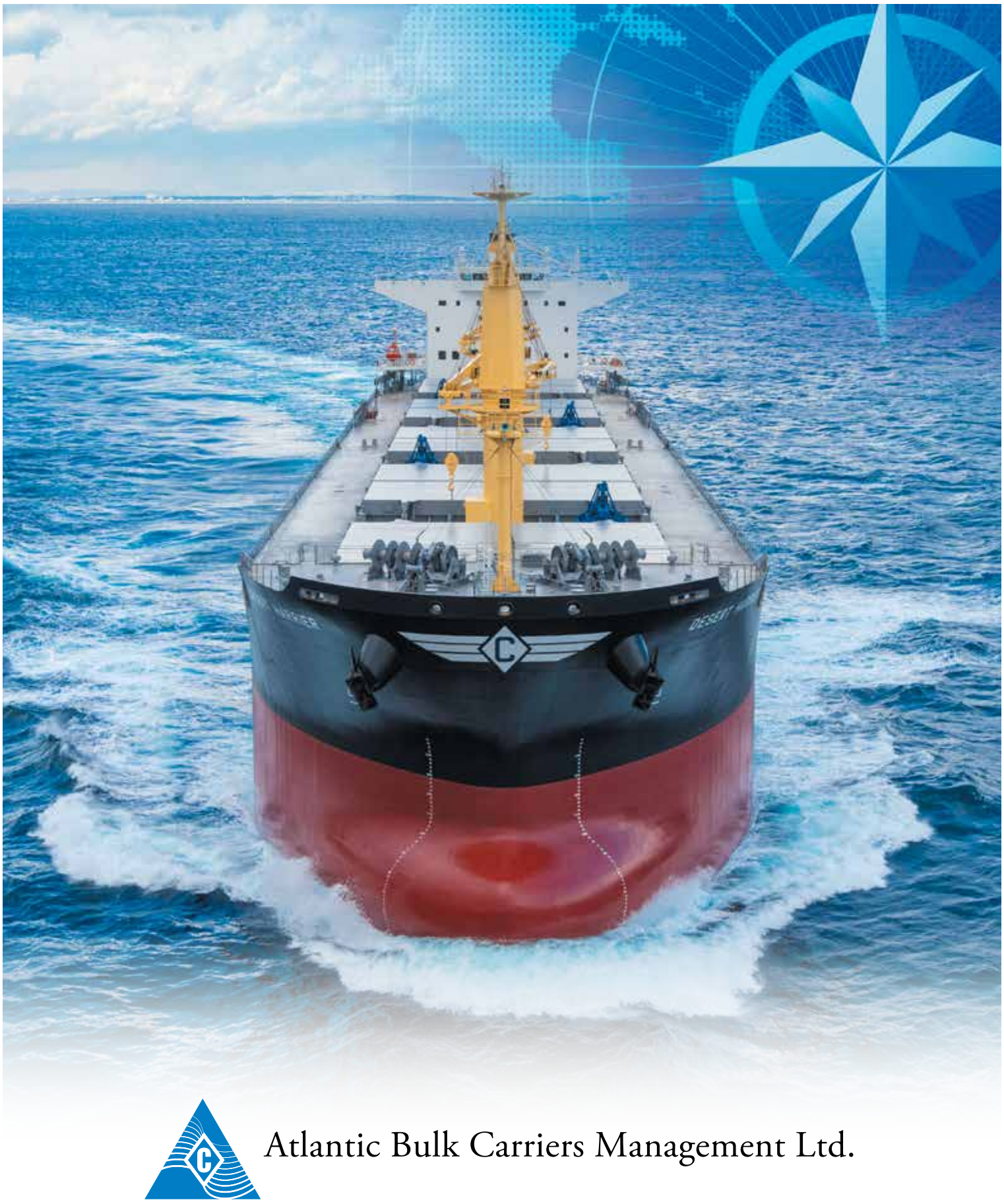
800+
vessel installations

25.000+
seafarers served

Dolphin Platforms is a complete suite of specialized products, including e-learning and training management systems as well as a library of interactive e-learning courses based on STCW topics.

www.sqlearn.com
info@sqlearn.com
+302107778877

SQLearn
e-learning experts



Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.

Ακτή Μιαούλη 41, Πειραιάς, 18535
T 2104585700 **F** 210 4292118 **E** atlanticbulk@atlanticbulk.gr
www.abcml.com

Μεθοδολογία έρευνας

Το αρχικό δείγμα αποτελούνταν από 1.211 απαντήσεις πρωτοετών σπουδαστών των ΑΕΝ. Μετά από εκκαθάριση των μη συμπληρωμένων ή εκουσίως πλημμελώς συμπληρωμένων ερωτηματολογίων, το δείγμα διαμορφώθηκε σε 1.099 απαντήσεις, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 82% του πληθυσμού, από σύνολο 1.340 πρωτοετών σπουδαστών ΑΕΝ.

Για την έρευνα δημιουργήθηκε ερωτηματολόγιο[2], το οποίο αποτελούνταν από 30 ερωτήσεις, με μέσο όρο συμπλήρωσης τα πέντε λεπτά περίπου. Το ερωτηματολόγιο διαμοιράστηκε στους πρωτοετείς σπουδαστές των ΑΕΝ σε έντυπη μορφή και ηλεκτρονικά κατά το διάστημα Δεκέμβριος 2019-Φεβρουάριος 2020 και ενώ οι σπουδαστές βρίσκονταν στο πρώτο εξάμηνο των σπουδών τους[3]. Οι απαντήσεις καταχωρήθηκαν ανώνυμα, προκειμένου να μη δημιουργηθούν προκαταλήψεις στους ερωτώμενους.

1. Σε όλες τις περιφερειακές ΑΕΝ της χώρας, το ερωτηματολόγιο μοιράστηκε ηλεκτρονικά, πλην της ΑΕΝ Ύδρας και της ΑΕΝ Οινουσσών.
2. Οι πρωτοετείς σπουδαστές των ΑΕΝ Ασπροπύργου, Ύδρας αλλά και Οινουσσών συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο σε έντυπη μορφή.

Το ερωτηματολόγιο που διαμοιράστηκε στους πρωτοετείς σπουδαστές αποτελούνταν, ως επί το πλείστον, από ερωτήσεις κλειστού τύπου, ώστε να συλλεχθούν οι αυθόρμητες απαντήσεις των σπουδαστών στον συντομότερο δυνατό χρόνο. Επιπλέον, οι ερωτήσεις κλειστού τύπου επιλέχθηκαν προκειμένου να διευκολύνουν την επεξεργασία των δεδομένων. Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις χρησιμοποιήθηκαν υβριδικές ερωτήσεις, ώστε να καταγραφούν απαντήσεις που πιθανώς δεν είχαν συμπεριληφθεί στις πιθανές επιλογές κατά τον σχεδιασμό του ερωτηματολογίου. Υβριδικές ερωτήσεις χρησιμοποιήθηκαν στον τόπο διαμονής, στο επάγγελμα πατέρα και μητέρας, καθώς και στα προτιμητέα μέσα κοινωνικής δικτύωσης που χρησιμοποιούνται από τους νέους σπουδαστές.

Στο ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο, οι παράγοντες που οδήγησαν στο ναυτικό επάγγελμα, ο επιθυμητός τύπος πλοίου για εργασία, οι λόγοι χρήσης του διαδικτύου αλλά και η εμπιστοσύνη προς τα μέσα ενημέρωσης παρουσιάστηκαν με τυχαία σειρά προκειμένου να διασφαλιστεί –όσο το δυνατόν περισσότερο– η αμεροληψία των σπουδαστών. Στις παραπάνω ερωτήσεις χρησιμοποιήθηκε ως εργαλείο μέτρησης κλίμακα τύπου Likert από 1 (μικρότερος βαθμός ενδιαφέροντος) έως 5 (μεγαλύτερος βαθμός ενδιαφέροντος).

Οι δημογραφικές ερωτήσεις που σχετίζονται με το φύλο, την ηλικία και το μηνιαίο οικογενειακό εισόδημα παρουσιάζονταν στο τέλος του ερωτηματολογίου, σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, προκειμένου να συλλεχθούν ειλικρινείς απαντήσεις[4].

Η ερευνητική ομάδα αποτελούνταν από τον Χάρη Παππά, τον καπτ. Γεώργιο Γεωργούλη και τον Δημήτριο Σμέτη. Ο Χάρης Παππάς και ο καπτ. Γεώργιος Γεωργούλης εργάστηκαν για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση της έρευνας, την επεξεργασία των δεδομένων και την εξαγωγή συμπερασμάτων, χρησιμοποιώντας την πολύτιμη τεχνογνωσία και εργαλεία που είχαν αναπτυχθεί κατά την πολυετή διεξαγωγή της έρευνας από την ομάδα των *Ναυτικών Χρονικών*. Ιδιαίτερα σημαντική ήταν η συμβολή του Δημητρίου Σμέτη στην καταχώριση των έντυπων ερωτηματολογίων στο πρόγραμμα επεξεργασίας των δεδομένων.

Για την ανάλυση των δεδομένων χρησιμοποιήθηκε το πρόγραμμα SPSS v.23.

---

2. Για τον διαμοιρασμό του ερωτηματολογίου, προηγήθηκε αλληλογραφία με τη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η οποία ενέκρινε τη διανομή του ερωτηματολογίου στις σχολές.

3. Η συγκεκριμένη περίοδος θεωρήθηκε ενδεδειγμένη προκειμένου οι πρωτοετείς σπουδαστές να έχουν παρακολουθήσει έναν ικανοποιητικό αριθμό μαθημάτων και να έχουν συνομιλήσει με εκπροσώπους ναυτιλιακών εταιρειών, σπουδαστικών φορέων αλλά και συναδέλφους τους.

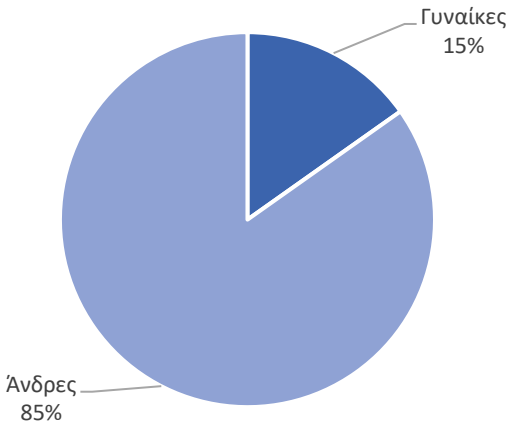
4. Γ. Μενεξές, Α. Οικονόμου, *Τεχνική Έκθεση, Κανόνες και Οδηγίες για τον Σχεδιασμό και τη Σύνταξη Ερωτηματολογίου*, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 2016.

Ανάλυση δεδομένων

Στοιχεία του δείγματος

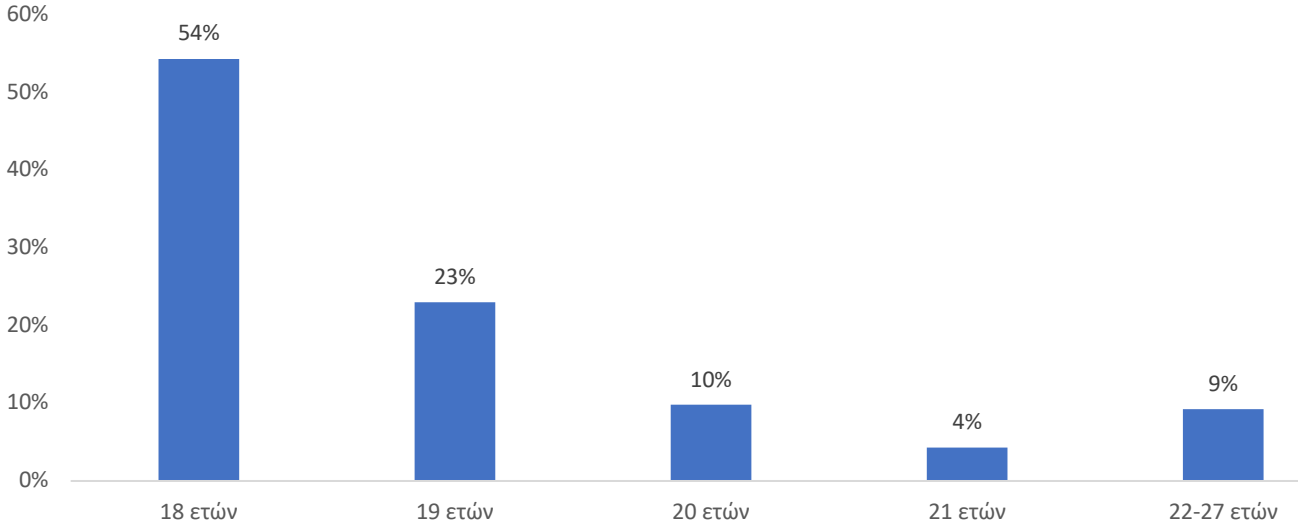
Το μεγαλύτερο μέρος των πρωτοετών σπουδαστών είναι άνδρες (85%). Παρότι η μεγάλη πλειοψηφία του δείγματος είναι άνδρες, το ποσοστό των γυναικών στις ΑΕΝ παραμένει υψηλό σε σχέση με το συνολικό ποσοστό των γυναικών που καταγράφεται σήμερα από τις αρμόδιες υπηρεσίες στο ναυτικό επάγγελμα, το οποίο αγγίζει το 1,7% σε εθνικό επίπεδο και το 2,1% σε ευρωπαϊκό[5].

Διάγραμμα 1
Το φύλο των πρωτοετών σπουδαστών ΑΕΝ



Ο μέσος όρος ηλικίας του δείγματος είναι τα 19 έτη, με εύρος τιμών από 18 έως 27 και τυπική απόκλιση 1,7. Η πλειοψηφία του δείγματος είναι 18 ετών (54%). Το 23% του δείγματος είναι 19 ετών. Ένα σχετικά χαμηλό ποσοστό των πρωτοετών σπουδαστών, της τάξεως του 9%, είναι μεγαλύτερο από 22 ετών.

Διάγραμμα 2
Η ηλικία των πρωτοετών σπουδαστών ΑΕΝ

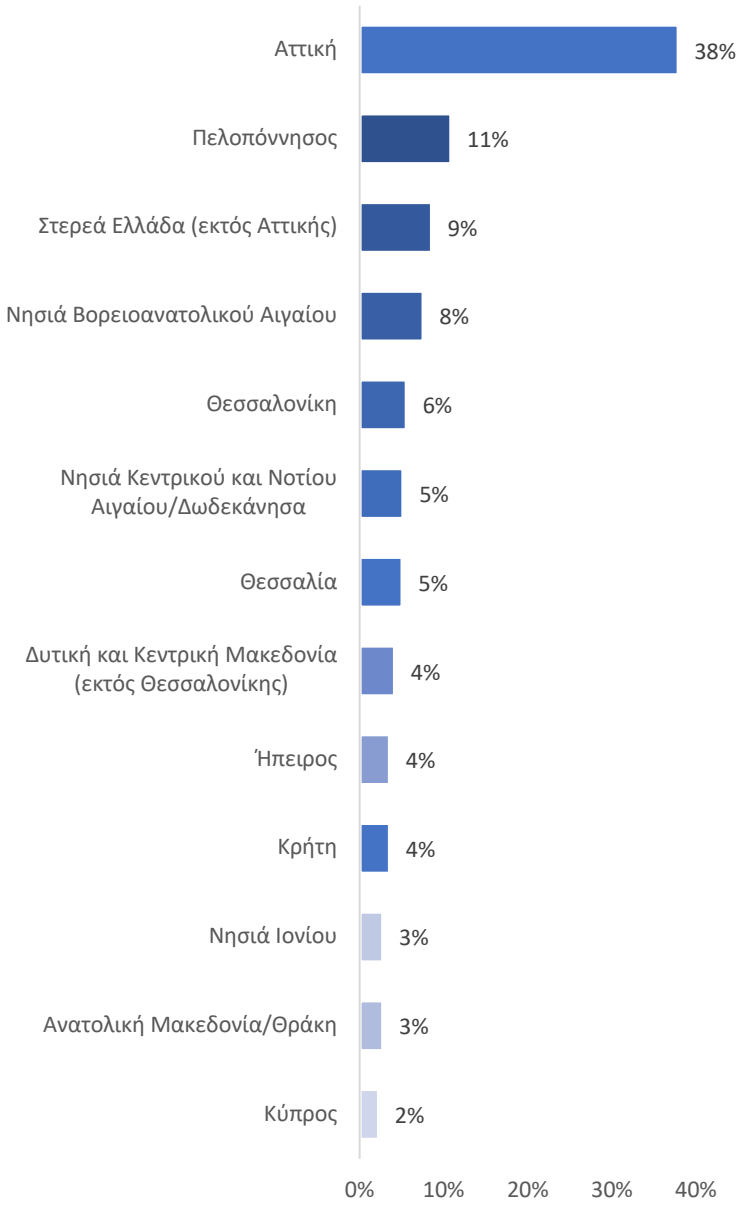


5. Σύμφωνα με στοιχεία της EMSA.

Αναφορικά με τον τόπο καταγωγής, η μεγάλη πλειοψηφία κατάγεται από την Αττική (38%), ενώ μόλις το 6% κατάγεται από τη Θεσσαλονίκη. Το ποσοστό των σπουδαστών που κατάγονται από την Αττική είναι σημαντικά αυξημένο σε σχέση με την έρευνα που εκπονήθηκε το 2011, όπου ήταν 25%, παρότι ο πληθυσμός της Αττικής έχει σημειώσει μείωση από 4 εκατ. το 2010 σε 3,8 εκατ. το 2018.

Διάγραμμα 3

Τόπος διαμονής πρωτοετών σπουδαστών ΑΕΝ πριν από τις σπουδές



Από την Πελοπόννησο κατάγεται το 11% των πρωτοετών σπουδαστών. Η Πελοπόννησος αποτελεί μια περιφέρεια με ναυτική παράδοση, ειδικά στους νότιους νομούς της, χωρίς ωστόσο να διαθέτει δημόσια ΑΕΝ.

Τόπος διαμονής πριν από τις σπουδές	Πληθυσμός	Ποσοστό πληθυσμού στην περιοχή ως προς τον συνολικό πληθυσμό της χώρας
Αττική	3.827.624	35%
Πελοπόννησος	1.094.980	10%
Στερεά Ελλάδα (εκτός Αττικής)	771.819	7%
Νησιά Βορειοανατολικού Αιγαίου	199.231	2%
Θεσσαλονίκη	1.012.013	9%
Νησιά Κεντρικού και Νοτίου Αιγαίου/Δωδεκάνησα	308.975	3%
Θεσσαλία	732.762	7%
Ήπειρος	336.856	3%
Κρήτη	623.065	6%
Δυτική και Κεντρική Μακεδονία (εκτός Θεσσαλονίκης)	1.151.734	11%
Νησιά Ιονίου	207.855	2%
Ανατολική Μακεδονία/Θράκη	608.182	6%
Κύπρος	840.407	

Η καταγωγή από Στερεά Ελλάδα εκτός Αττικής συγκεντρώνει ποσοστό 9%. Το ποσοστό των σπουδαστών που κατάγονται από τη Στερεά Ελλάδα (εκτός Αττικής) φαίνεται να είναι υψηλό αναλογικά με τον πληθυσμό, γεγονός που είναι πιθανό να οφείλεται πρώτον στην ύπαρξη ΑΕΝ στην Κύμη και δεύτερον στο υψηλό ποσοστό ανεργίας στην Περιφέρεια, που αγγίζει το 21,7% (ΕΛΣΤΑΤ, 2019).

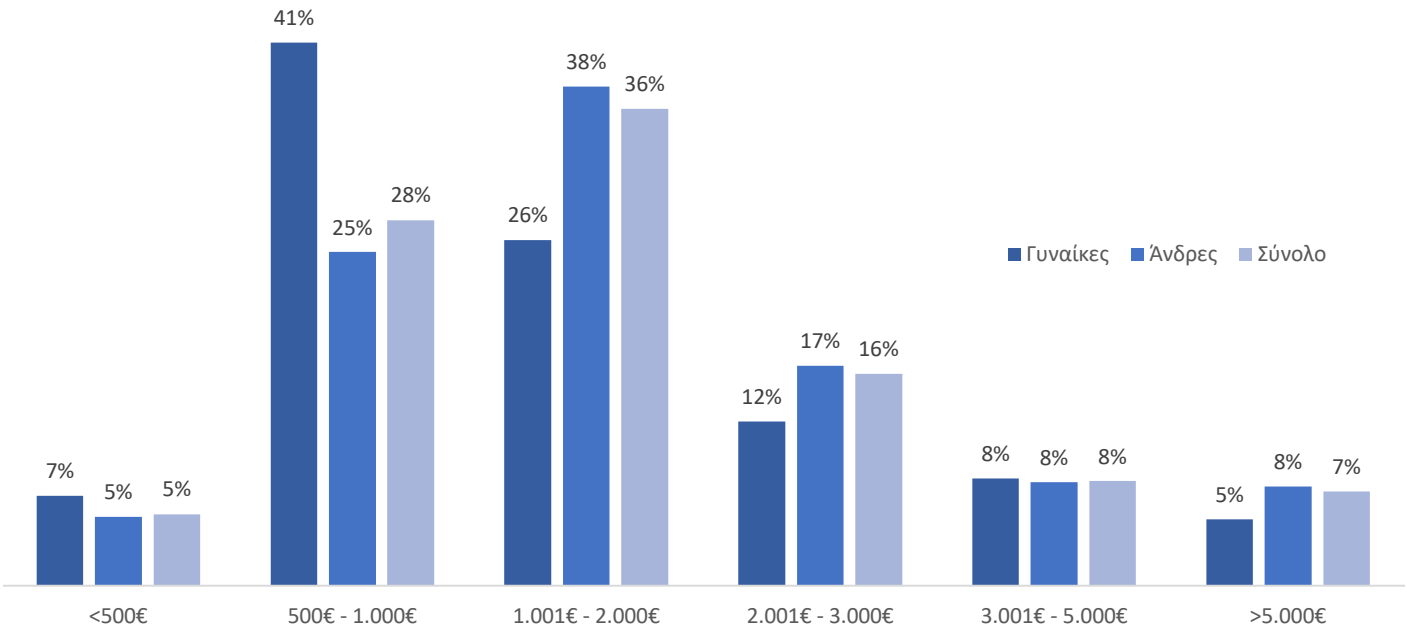
Αξίζει να αναφερθεί πως τα χαμηλότερα ποσοστά σπουδαστών αναλογικά με τον πληθυσμό παρατηρούνται στη Δυτική και Κεντρική Μακεδονία (εκτός Θεσσαλονίκης), απ' όπου προέρχεται το 4% του δείγματος, ενώ η Περιφέρεια αντιπροσωπεύει το 11% του πληθυσμού, από τη Θεσσαλονίκη προέρχεται το 6%, ενώ αντιπροσωπεύει το 9% του πληθυσμού, ενώ από την Ανατολική Μακεδονία/Θράκη προέρχεται το 3% των πρωτοετών σπουδαστών ΑΕΝ, ενώ η περιφέρεια αντιπροσωπεύει το 6% του πληθυσμού. Δυστυχώς, απ' ό,τι φαίνεται, πολλές περιφερειακές Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού δεν αποτελούν ισχυρό πόλο έλξης για τους νέους που ζουν σε κοντινές σε αυτές περιοχές.

Τα νησιά εξακολουθούν να αποτελούν, παρά τη φθίνουσα πορεία των πληθυσμών τους, σημαντικές ναυτομάνες πατρίδες, και ιδιαίτερα τα πολυπληθή νησιά του Αιγαίου, τα οποία και αντιπροσωπεύουν το 13% του δείγματος, παρότι αποτελούν μόλις το 5% του πληθυσμού στη χώρα.

Σημειώνεται πως η Ελλάδα προσφέρει, σε ετήσια βάση, ορισμένες θέσεις δωρεάν φοίτησης και σε Κυπρίους υπηκόους, έπειτα από σχετική προκήρυξη. Για το εκπαιδευτικό έτος 2019-2020, η ελληνική κυβέρνηση παραχώρησε 40 θέσεις για φοίτηση Κυπρίων (άρρενες και θήλεις) στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Πλοιάρχων και Μηχανικών) της χώρας. Αξίζει να αναφερθεί πως, ήδη από το 2016, λειτουργούν τρεις ιδιωτικές Ναυτικές Ακαδημίες στην Κύπρο, οι οποίες έχουν αναγνωριστεί από την Κυπριακή Δημοκρατία και οι οποίες δίνουν τη δυνατότητα στους σπουδαστές να αποκτήσουν πιστοποιητικό ναυτικής ικανότητας ανθυποπλοιάρχου ή τρίτου μηχανικού ή ηλεκτροτεχνικού αξιωματικού, ανάλογα με τον κλάδο σπουδών που θα ακολουθήσουν.

Διάγραμμα 4

Μηνιαίο εισόδημα οικογένειας με βάση το φύλο



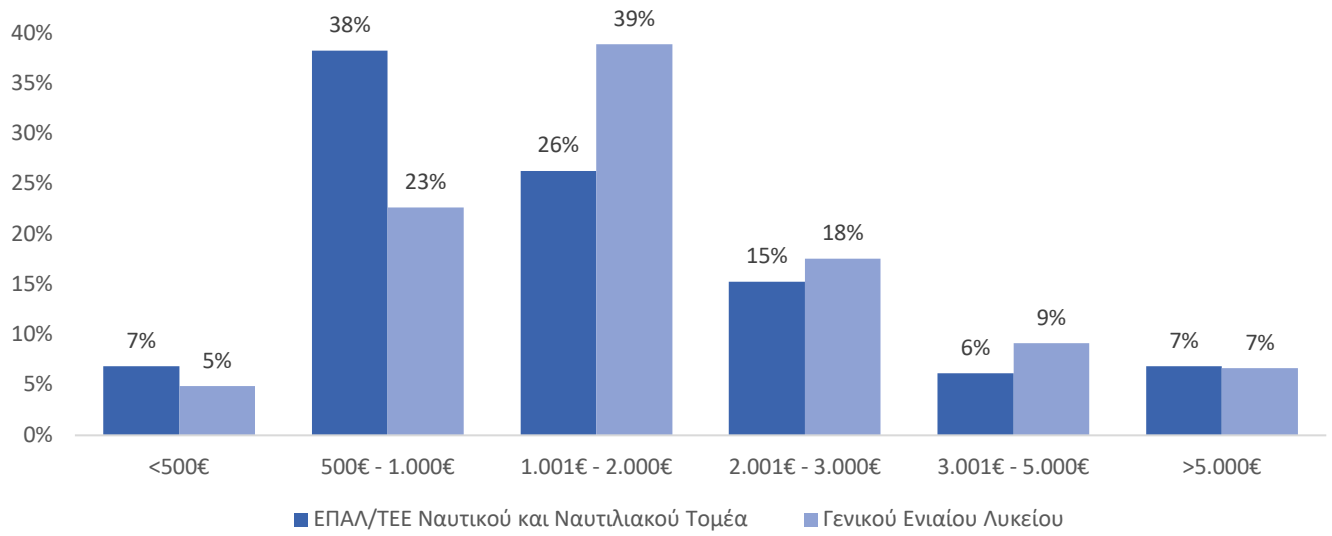
Με βάση τα μηνιαία εισοδήματα των οικογενειών, το 5% του δείγματος διαθέτει οικογενειακό εισόδημα μικρότερο από 500 ευρώ/μήνα, ενώ το 28% διαθέτει οικογενειακό εισόδημα από 500 έως 1.000 ευρώ/μήνα. Το 36% εμφανίζεται να διαθέτει οικογενειακό εισόδημα από 1.000-2.000 ευρώ/μήνα, ενώ το 31% του δείγματος διαθέτει οικογενειακό εισόδημα μεγαλύτερο από 2.000 ευρώ/μήνα.

Σημειώνεται πως το οικογενειακό εισόδημα των σπουδαστών παρουσιάζεται ίσως αυξημένο σε σχέση με τον πανελλήνιο μέσο όρο, καθώς, σύμφωνα με στοιχεία της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων, το 59% των νοικοκυριών δήλωσε για το φορολογικό έτος 2017 εισοδήματα χαμηλότερα των 10.000 ευρώ ετησίως, ενώ το μέσο δηλωθέν εισόδημα των νοικοκυριών ήταν 11.556 ευρώ.

Το οικογενειακό εισόδημα υπολογίστηκε φέτος σε μηνιαία βάση, σε αντίθεση με την πρακτική του ετήσιου υπολογισμού που ακολουθήθηκε τα περασμένα έτη, γεγονός που δυσχεραίνει τη σύγκρισή του με τα προηγούμενα στοιχεία. Ωστόσο αξίζει να αναφερθεί πως, το 2010, το 40% των σπουδαστών διέθετε οικογενειακό εισόδημα μικρότερο των 12.000 ευρώ ανά έτος, το 36% από 12.000 έως 20.000 ευρώ, ενώ το 24% διέθετε ετήσιο οικογενειακό εισόδημα μεγαλύτερο από 20.000 ευρώ.

Οι γυναίκες σπουδάστριες φαίνεται πως προέρχονται από οικονομικά ασθενέστερες οικογένειες, καθώς το 7% αυτών προέρχονται από οικογένειες με μηνιαίο οικογενειακό εισόδημα μικρότερο από 500 ευρώ, ενώ το 41% από οικογένειες που διαθέτουν μηνιαίο οικογενειακό εισόδημα από 500 έως 1.000 ευρώ.

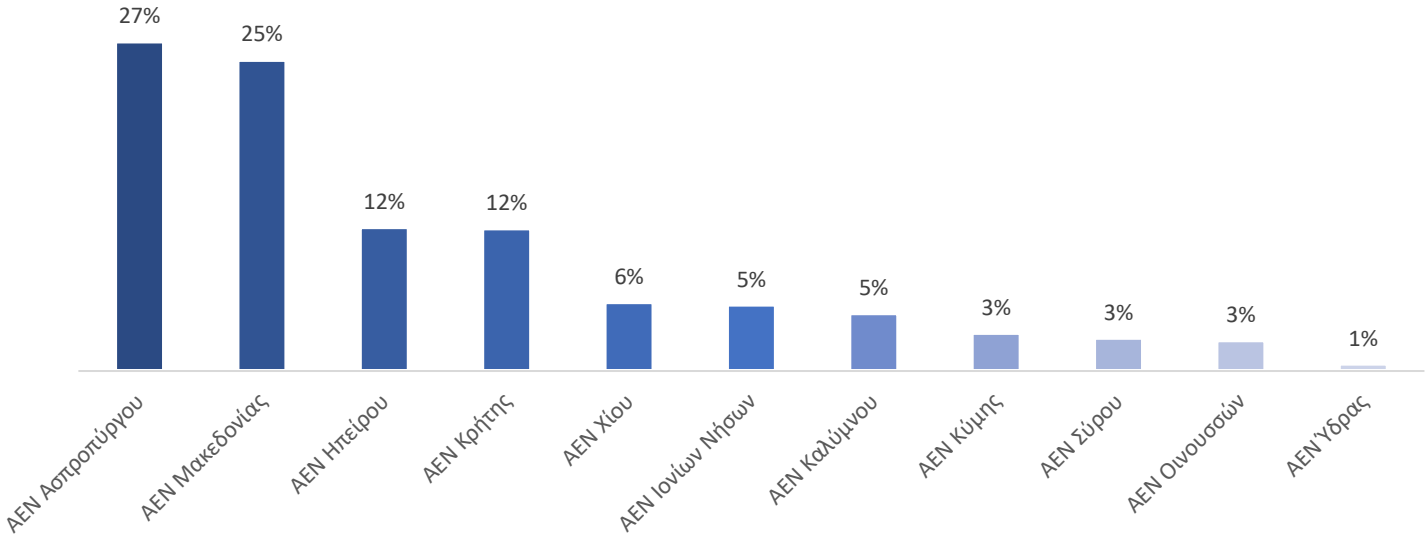
Διάγραμμα 5
Μηνιαίο εισόδημα οικογένειας με βάση τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση



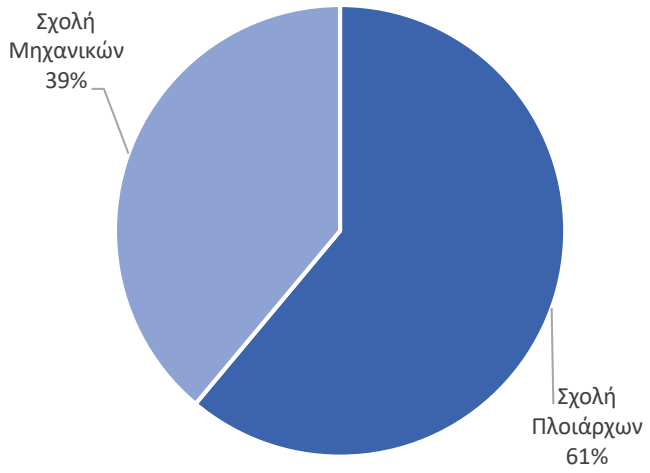
Οι πρωτοετείς σπουδαστές ΑΕΝ από ΕΠΑΛ Ναυτικού ή Ναυτιλιακού Τομέα προέρχονται επίσης από οικογένειες με σημαντικά μικρότερο μηνιαίο οικογενειακό εισόδημα από τους συμφοιτητές τους από τα Γενικά Λύκεια. Πιο συγκεκριμένα, το 7% των σπουδαστών που προέρχονται από ΕΠΑΛ Ναυτικού ή Ναυτιλιακού Τομέα διαθέτουν μηνιαίο οικογενειακό εισόδημα μικρότερο των 500 ευρώ, ενώ το 38% διαθέτει εισόδημα από 500 έως 1.000 ευρώ. Τα αντίστοιχα ποσοστά για τους σπουδαστές από ΓΕΛ αγγίζουν το 5% και το 23%.

Το 27% των πρωτοετών σπουδαστών, τη στιγμή συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου, φοιτούσε στην ΑΕΝ Ασπροπύργου, ενώ ένα εξίσου μεγάλο ποσοστό (25%) φοιτούσε στην ΑΕΝ Μακεδονίας. Σημειώνεται πως και οι δύο Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού διαθέτουν σχολές τόσο για πλοιάρχους όσο και για μηχανικούς. Ακολουθούν οι ΑΕΝ Ηπείρου και Κρήτης με ποσοστό 12% εκάστη. Αναλυτικά, τα ποσοστά για κάθε σχολή παρουσιάζονται στο παρακάτω διάγραμμα.

Διάγραμμα 6
ΑΕΝ φοίτησης

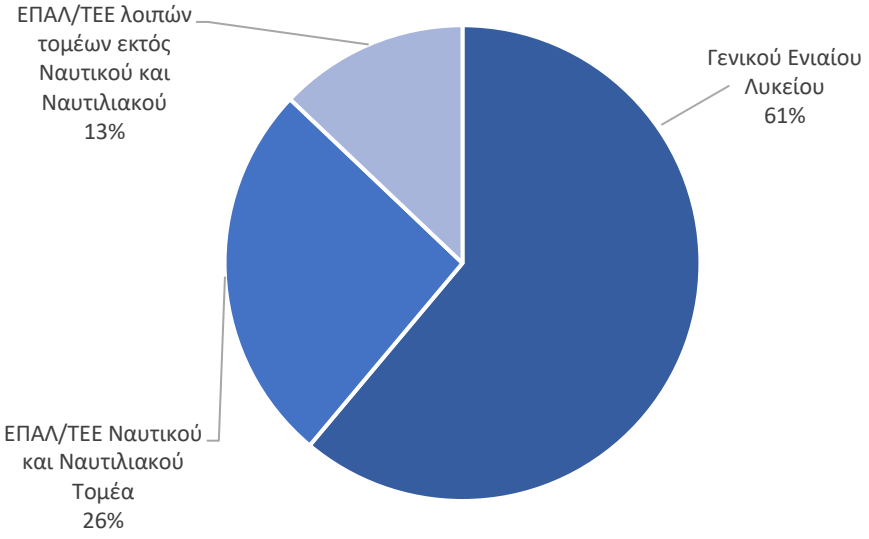


Διάγραμμα 7
Σχολή φοίτησης



Η μεγάλη πλειοψηφία του δείγματος (61%) φοιτά σε Σχολές Πλοιάρχων, ενώ το 39% σε Σχολές Μηχανικών. Αξίζει να αναφερθεί πως επτά ΑΕΝ της χώρας διαθέτουν αποκλειστικά Σχολές Πλοιάρχων, μία διαθέτει αποκλειστικά Σχολή Μηχανικών, ενώ τρεις σχολές έχουν τόσο Σχολές Πλοιάρχων όσο και Σχολές Μηχανικών.

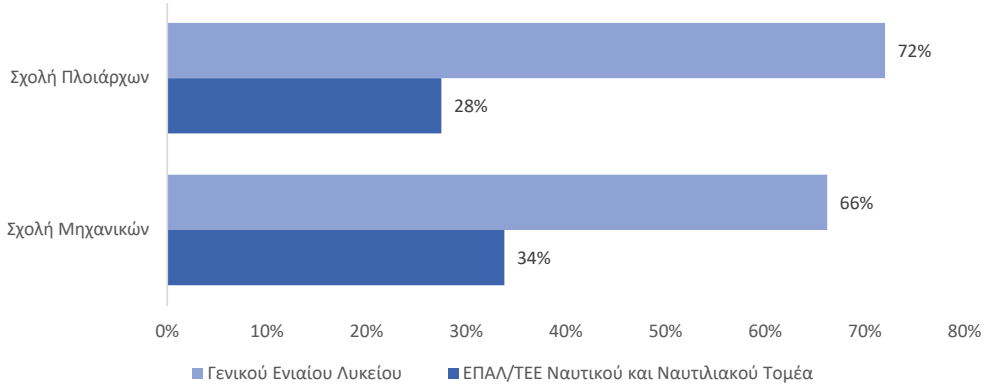
Διάγραμμα 8
Δευτεροβάθμια εκπαίδευση



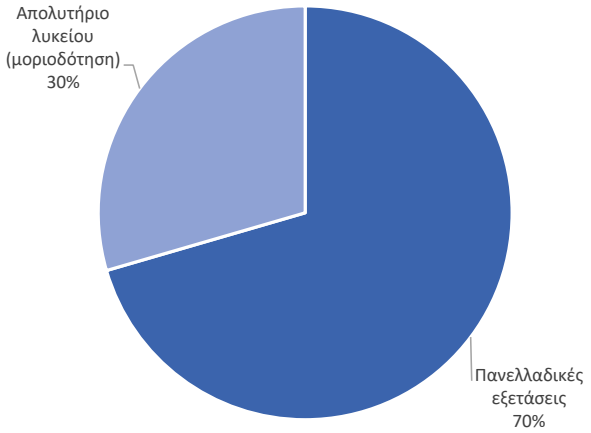
Από το σύνολο του δείγματος, το 61% προερχόταν από Γενικά Λύκεια, ενώ το 39% από ΕΠΑΛ. Το 26% προερχόταν από ΕΠΑΛ/ΤΕΕ ναυτικού τομέα, ενώ το 13% από ΕΠΑΛ/ΤΕΕ λοιπών τομέων, εκτός ναυτικού και ναυτιλιακού. Αξίζει να αναφερθεί πως ο πρόσφατος νόμος 4676/2020 (άρθρο 82) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, που αναβαθμίζει τα επαγγελματικά δικαιώματα των αποφοίτων των Επαγγελματικών Λυκείων της χώρας με ναυτιλιακή κατεύθυνση, δίνει πλέον το δικαίωμα στους αποφοίτους τους να εξελιχθούν σε αξιωματικούς Εμπορικού Ναυτικού Α΄ τάξης, υπό ορισμένες προϋποθέσεις και δίχως να απαιτείται τετραετής φοίτηση στις ΑΕΝ. Σε αυτό το πλαίσιο, η μελέτη των χαρακτηριστικών των μαθητών των Ναυτικών Λυκείων της χώρας αποκτά ιδιαίτερη σημασία.

Οι φερέλπιδες μηχανικοί του Εμπορικού Ναυτικού φαίνεται πως επιλέγουν συχνότερα τη φοίτηση σε Ναυτικά Λύκεια (34%), σε σχέση με τους πλοιάρχους, όπου το ποσοστό ανέρχεται σε 28%.

Διάγραμμα 9
Σχολή φοίτησης με βάση τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση



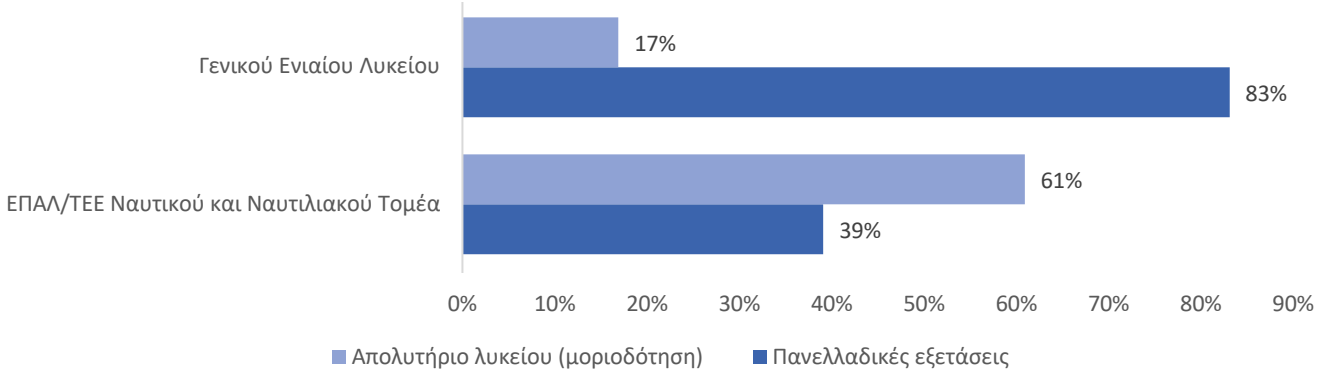
Διάγραμμα 10
Σύστημα εισαγωγής στις ΑΕΝ



Το 70% του δείγματος εισήχθη στις ΑΕΝ με πανελλαδικές εξετάσεις, ενώ το 30% έκανε χρήση του συστήματος μοριοδότησης.

Η μεγάλη πλειοψηφία των πρωτοετών σπουδαστών που προέρχονταν από τα Γενικά Λύκεια εισήχθησαν στις ΑΕΝ με πανελλαδικές εξετάσεις (83%) σε σχέση με το 17% που επέλεξαν το σύστημα εισαγωγής με απολυτήριο λυκείου. Αντιθέτως, οι σπουδαστές που προήλθαν από τα Ναυτικά ΕΠΑΛ φαίνεται πως επέλεξαν, στη μεγάλη τους πλειοψηφία, το σύστημα της μοριοδότησης (61%), έναντι των πανελλαδικών εξετάσεων (39%).

Διάγραμμα 11
Σύστημα εισαγωγής στις ΑΕΝ με βάση τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση



POLEMBROS SHIPPING

In Pursuit of Excellence

Η Polembros είναι μια από τις κορυφαίες εταιρίες διαχείρισης πλοίων με περισσότερα από 40 χρόνια εμπειρία στην μεταφορά πετρελαίου και χύδην ξηρού φορτίου και απόλυτη αφοσίωση στην ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα.

· Συνεχώς αναπτυσσόμενος, σύγχρονος στόλος - πλοία υπό Ελληνική σημαία
· Φιλικό, ασφαλές περιβάλλον εργασίας με υψηλά επίπεδα διαβίωσης εν πλω
· Συνεχής επιμόρφωση ναυτικών και δυναμικό πρόγραμμα κατάρτισης δοκίμων
· Ανταγωνιστικές αποδοχές και προοπτικές γρήγορης ανέλιξης

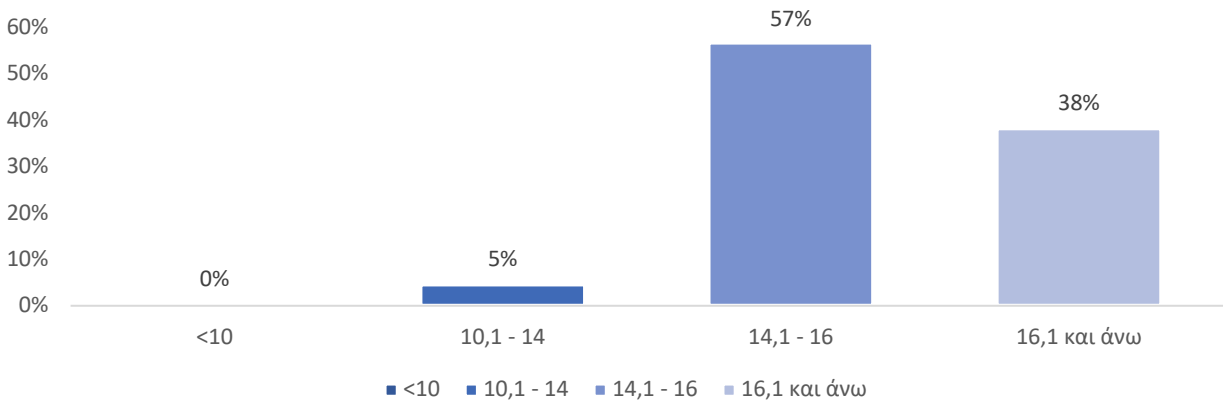
Επικοινωνήστε μαζί μας τηλεφωνικώς ή στέλνοντας την αίτηση σας μέσω της ιστοσελίδας μας.

Λεωφόρος Ποσειδώνος 57Α • Μοσχάτο 18344 • Αθήνα • +30 2104580300 • www.polembros.gr

Εκπαιδευτικό και μορφωτικό επίπεδο

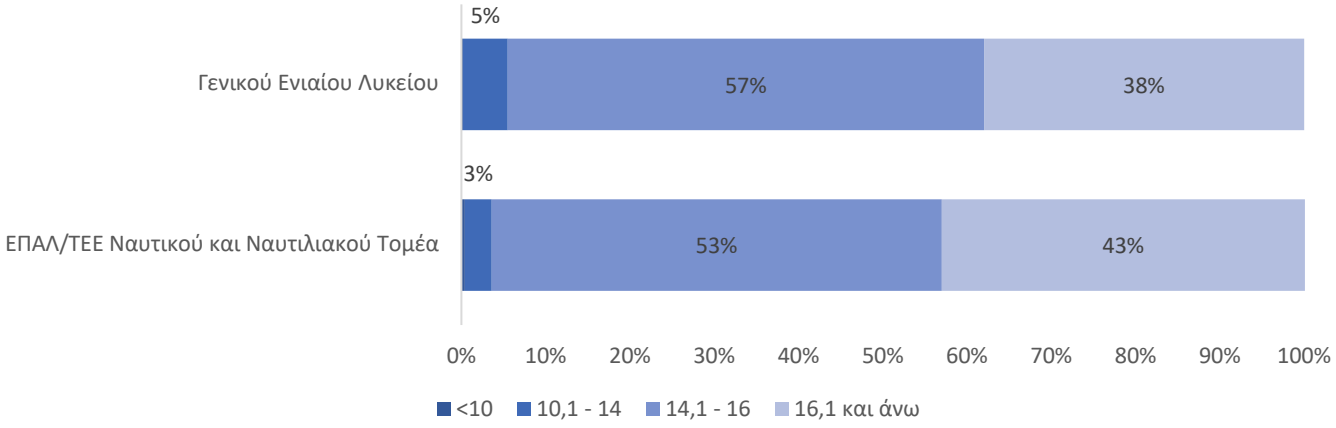
Το 57% του δείγματος εισήχθη στις ΑΕΝ με βαθμό απολυτηρίου λυκείου που κυμαινόταν από 14,1 έως 16, ενώ ένα εντυπωσιακό ποσοστό της τάξεως του 38% εισήχθη στις ΑΕΝ με βαθμό μεγαλύτερο από 16,1, γεγονός που αποδεικνύει τη βελτίωση του μορφωτικού και εκπαιδευτικού υποβάθρου των νέων που επιθυμούν να φοιτήσουν στις ΑΕΝ. Μόλις το 5% είχε βαθμό απολυτηρίου χαμηλότερο από 14.

Διάγραμμα 12
Βαθμός απολυτηρίου λυκείου



Αξίζει να αναφερθεί πως ο τελικός βαθμός εισαγωγής στις ΑΕΝ διαφέρει σημαντικά από τον βαθμό του απολυτηρίου λυκείου. Για τους σπουδαστές που έκαναν χρήση του συστήματος μοριοδότησης, ο τελικός βαθμός είναι πάντοτε μεγαλύτερος ή ίσος με τον βαθμό απολυτηρίου, ενώ για όσους επέλεξαν τις πανελλαδικές εξετάσεις ο βαθμός εισαγωγής είναι συνήθως μικρότερος από τον βαθμό του απολυτηρίου λυκείου.

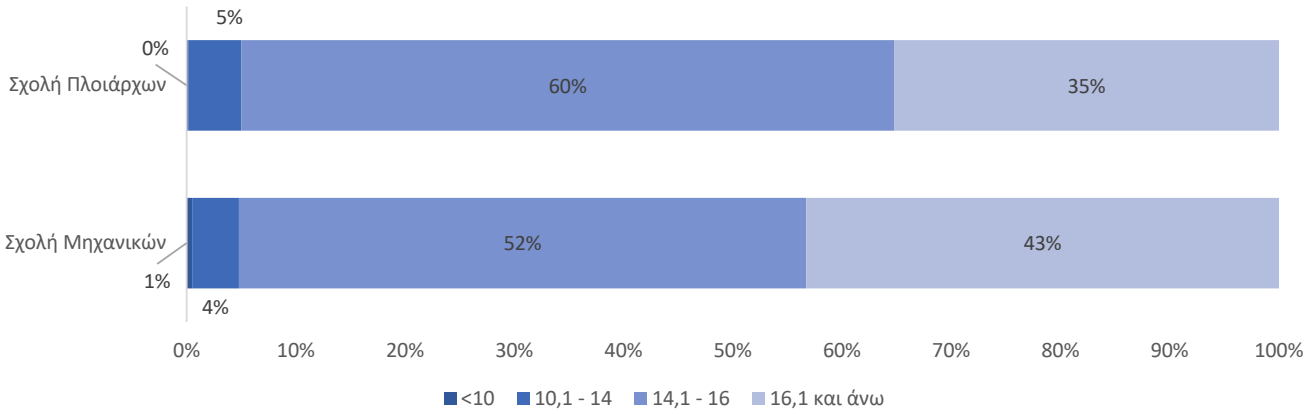
Διάγραμμα 13
Βαθμός απολυτηρίου λυκείου με βάση τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση



Οι σπουδαστές που προέρχονται από ΕΠΑΛ/ΤΕΕ Ναυτικού και Ναυτιλιακού Τομέα φαίνεται να έχουν μεγαλύτερες βαθμολογίες στο απολυτήριο λυκείου, καθώς το 43% διαθέτει βαθμό απολυτηρίου μεγαλύτερο από 16,1, σε σχέση με το 38% που ισχύει για τα Γενικά Λύκεια. Επιπλέον, μόλις το 3% των πρωτοετών σπουδαστών που προέρχονται από Ναυτικά Λύκεια διαθέτουν βαθμό χαμηλότερο από 10, σε σχέση με το 5% στα Γενικά Λύκεια. Η διαφορά στη βαθμολογία των μαθητών των ΕΠΑΛ, σε σχέση με τους μαθητές των Γενικών Λυκείων, είναι πιθανό να οφείλεται στις διαφορετικές απαιτήσεις των προγραμμάτων σπουδών, και ιδιαίτερα στο εύρος της διδακτέας ύλης.

Διάγραμμα 14

Βαθμός απολυτηρίου λυκείου με βάση τη σχολή φοίτησης

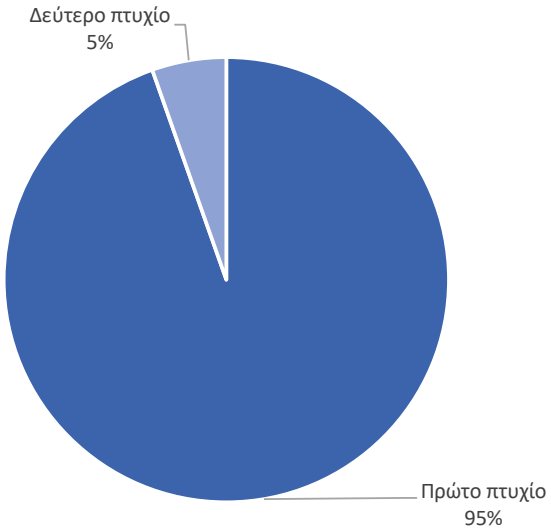


Συγκρίνοντας τους πλοιάρχους και τους μηχανικούς των δημοσίων ΑΕΝ, προκύπτει ότι το 43% των μηχανικών έχουν αποφοιτήσει από το λύκειο με βαθμό άνω του 16, ποσοστό το οποίο είναι σημαντικά υψηλότερο από το αντίστοιχο ποσοστό για τους πλοιάρχους (35%). Σημειώνεται πως τα περσινά στοιχεία φανέρωναν μια τελείως διαφορετική τάση, καθότι, σύμφωνα με τα στοιχεία του εκπαιδευτικού έτους 2018-2019, το 72% των πλοιάρχων είχαν αποφοιτήσει από το λύκειο με βαθμό άνω του 17, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό στους μηχανικούς ήταν μειωμένο, στο 57%.

Για τη μεγάλη πλειοψηφία των σπουδαστών (95%), οι σπουδές στις ΑΕΝ αποτελούν το πρώτο πτυχίο, ενώ το 5% εξ αυτών έχουν προηγουμένως αποφοιτήσει και από άλλα εκπαιδευτικά ιδρύματα.

Διάγραμμα 15

Πρώτο ή δεύτερο πτυχίο

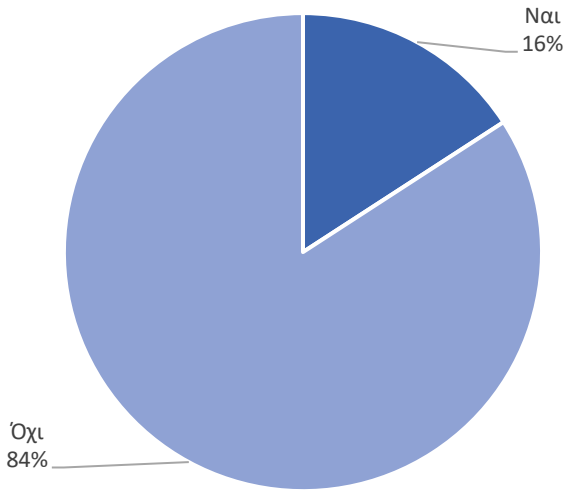


Οικογένεια

Σύμφωνα με την έρευνα, μόλις το 16% του δείγματος προέρχεται από οικογένεια όπου ένας από τους δύο γονείς απασχολείται άμεσα στη ναυτιλιακή βιομηχανία – το 84% των πρωτοετών σπουδαστών προέρχονται από μη ναυτικές οικογένειες. Σημειωτέον πως το ποσοστό των σπουδαστών που προέρχονται από ναυτικές οικογένειες παρουσιάζει μείωση της τάξεως του 4%, σε σχέση με τα στοιχεία του 2010 (20%), αλλά και τα στοιχεία του 2018, όπου το αντίστοιχο ποσοστό πρωτοετών σπουδαστών που προέρχονταν από ναυτικές οικογένειες άγγιζε το 18,5%.

Διάγραμμα 16

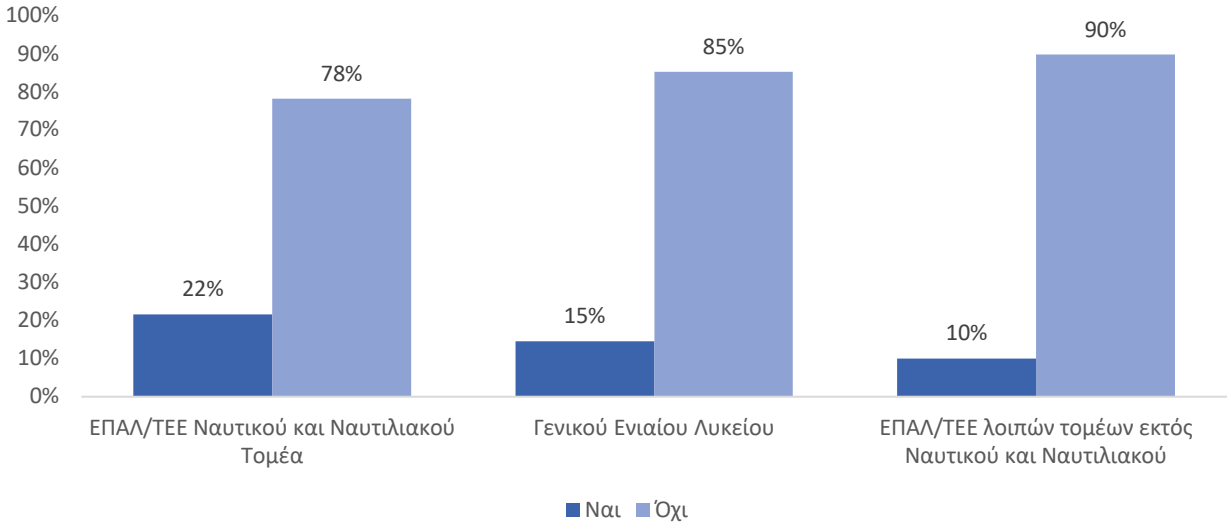
Απασχόληση των γονέων σε επαγγέλματα συναφή με τη ναυτιλία



Το μεγαλύτερο ποσοστό απασχόλησης των γονέων στη ναυτιλία συναντάται στους πρωτοετείς σπουδαστές που προέρχονται από Ναυτικά Λύκεια (22%), ενώ ακολουθούν οι σπουδαστές που προέρχονται από ΓΕΛ (15%) και ΕΠΑΛ λοιπών τομέων (10%).

Διάγραμμα 17

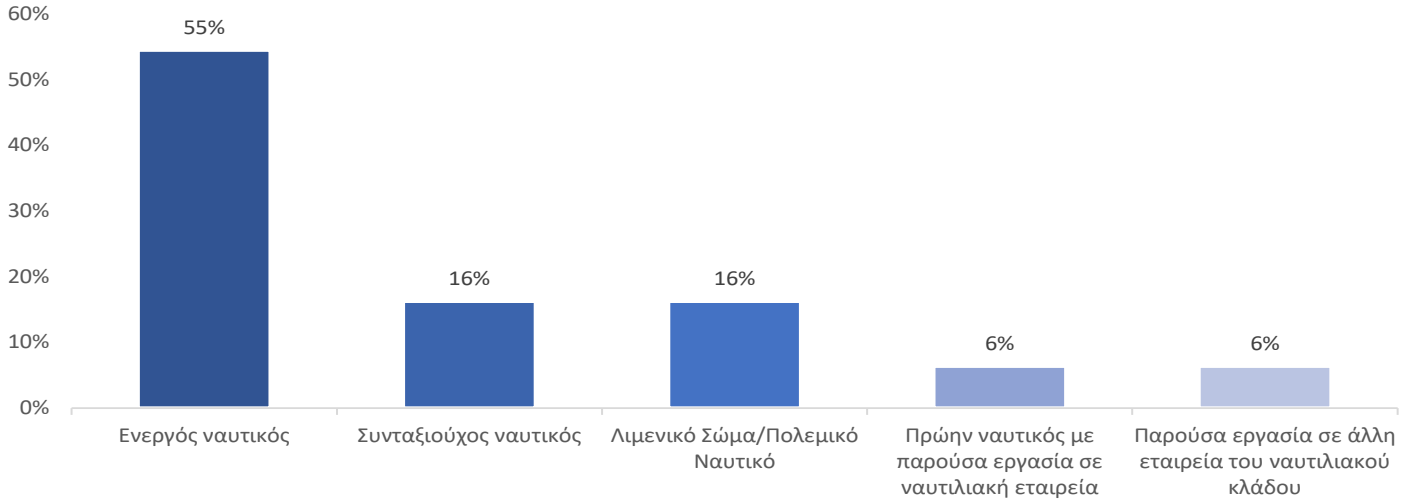
Απασχόληση των γονέων σε επαγγέλματα συναφή με τη ναυτιλία με βάση τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση



Ο πατέρας εργάζεται στη ναυτιλιακή βιομηχανία, στη συντριπτική πλειονότητα (85%) των περιπτώσεων, όταν οι γονείς φαίνεται να απασχολούνται στον κλάδο.

Διάγραμμα 18

Επάγγελμα του πατέρα

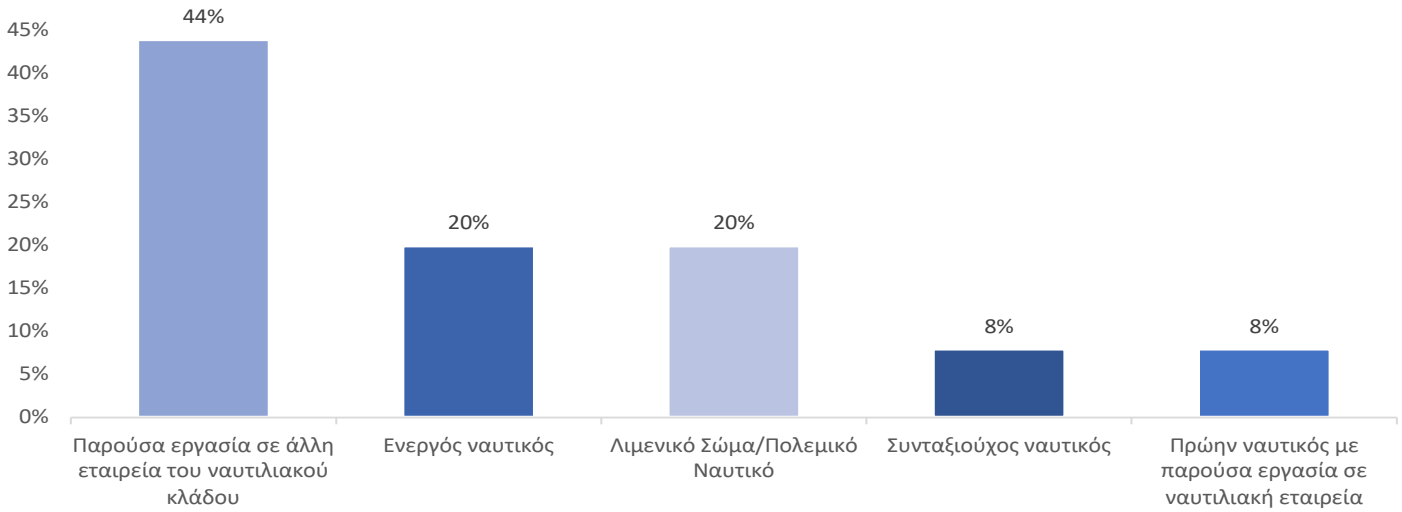


Το εντυπωσιακό είναι πως, στο 77% αυτών των περιπτώσεων, ο πατέρας είναι εν ενεργεία ή πρώην ναυτικός. Στο 16% των περιπτώσεων που ο πατέρας εργάζεται στη ναυτιλιακή βιομηχανία είναι αξιωματικός του Λιμενικού Σώματος ή του Πολεμικού Ναυτικού, ενώ, μόλις στο 6% του δείγματος, ο πατέρας εργάζεται σε άλλη εταιρεία του ναυτιλιακού κλάδου. Τα παραπάνω στοιχεία μάς οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η συνθήκη «πατέρας ναυτικός» είναι πιθανότερο να οδηγήσει τους νέους στην επιλογή του ναυτικού επαγγέλματος από οποιοδήποτε άλλο επάγγελμα στον κλάδο.

Σε αντίθεση με τα παραπάνω, τα αποτελέσματα είναι πολύ διαφορετικά στις περιπτώσεις που η μητέρα απασχολείται στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Πιο συγκεκριμένα και σύμφωνα με τα στοιχεία του δείγματος, εάν η μητέρα εργάζεται στη ναυτιλία, είναι πιθανότερο να εργάζεται σε εταιρεία του ευρύτερου ναυτιλιακού επιχειρείν (44%) και λιγότερο πιθανό να είναι εν ενεργεία (20%) ή πρώην (16%) ναυτικός.

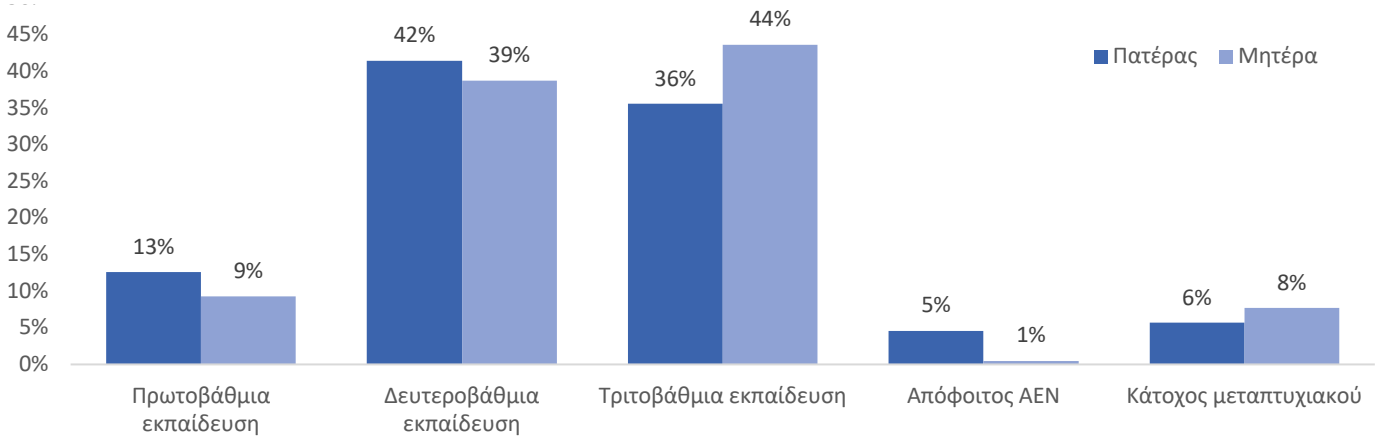
Διάγραμμα 19

Επάγγελμα της μητέρας



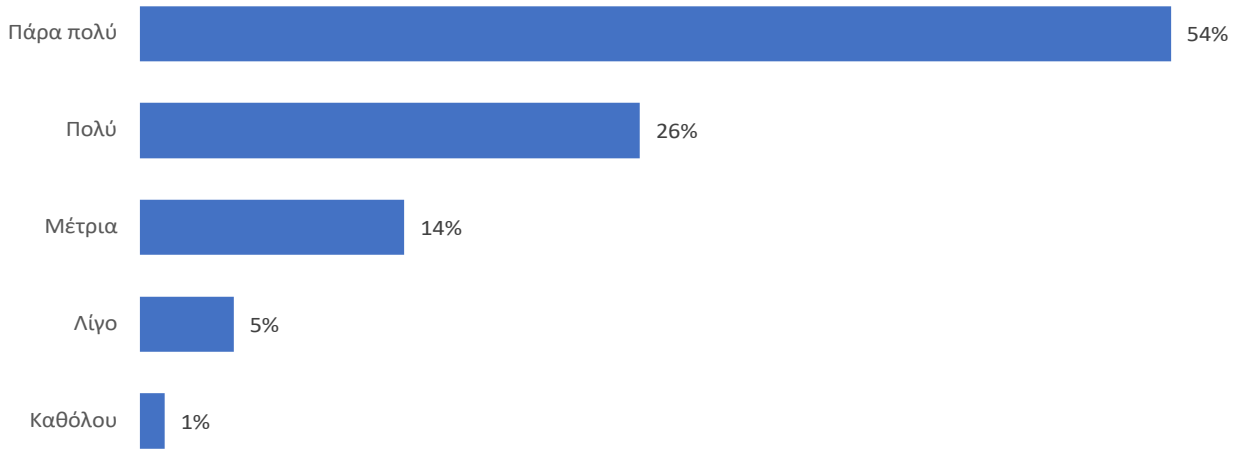
Αναφορικά με το μορφωτικό επίπεδο του πατέρα, η δευτεροβάθμια εκπαίδευση εμφανίζεται πρώτη με 42%, ενώ ακολουθεί η τριτοβάθμια εκπαίδευση (36%). Στο 6% του δείγματος, ο πατέρας είναι κάτοχος και μεταπτυχιακού προγράμματος, ενώ στο 5% είναι απόφοιτος ΑΕΝ. Στο 13% του δείγματος, ο πατέρας δεν έχει ολοκληρώσει την υποχρεωτική εκπαίδευση, ποσοστό το οποίο είναι ιδιαίτερα υψηλό.

Διάγραμμα 20
Μορφωτικό επίπεδο πατέρα και μητέρας



Η μητέρα φαίνεται, κατά γενικό κανόνα, να διαθέτει μεγαλύτερο επίπεδο μόρφωσης. Στην πλειονότητα των περιπτώσεων (44%), η μητέρα κατέχει τίτλο τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, ενώ στο 39% του δείγματος έχει ολοκληρώσει δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Μόλις στο 1% του δείγματος η μητέρα είναι απόφοιτη ΑΕΝ, ενώ διαθέτει μεταπτυχιακό τίτλο στο 8% των περιπτώσεων. Μόλις το 9% των μητέρων φαίνονται να μην έχουν ολοκληρώσει την υποχρεωτική εκπαίδευση.

Διάγραμμα 21
Υποστήριξη των γονέων για σπουδές σε ΑΕΝ



Με βάση τα δεδομένα της έρευνας, οι γονείς όχι μόνο δεν θα σταθούν εμπόδιο, αλλά θα υποστηρίξουν πολύ ή και πάρα πολύ τα παιδιά τους εάν αποφασίσουν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα, είτε έχουν άμεση σχέση με τη ναυτιλία είτε όχι.

Πιο συγκεκριμένα, οι γονείς φαίνεται πως υποστήριξαν ή ενθάρρυναν συνολικά την επιλογή των πρωτοετών σπουδαστών για σπουδές σε ΑΕΝ (4,25/5 με τυπική απόκλιση 0,96), καθώς η συντριπτική πλειοψηφία των γονέων στήριξαν πάρα πολύ (54%) ή πολύ (26%) την απόφαση των νέων σπουδαστών για σπουδές σε ΑΕΝ. Για ένα μικρό ποσοστό του δείγματος, η στήριξη ήταν μικρή (5%) ή ανύπαρκτη (1,3%). Μέτρια ήταν η υποστήριξη για το 14% των πρωτοετών σπουδαστών.

An uncompromising pursuit of quality

M/T LITA

301503 DWT, BUILT 2018, JAPAN MARINE UNITED, ARIAKE, JAPAN

Sun Enterprises Ltd.

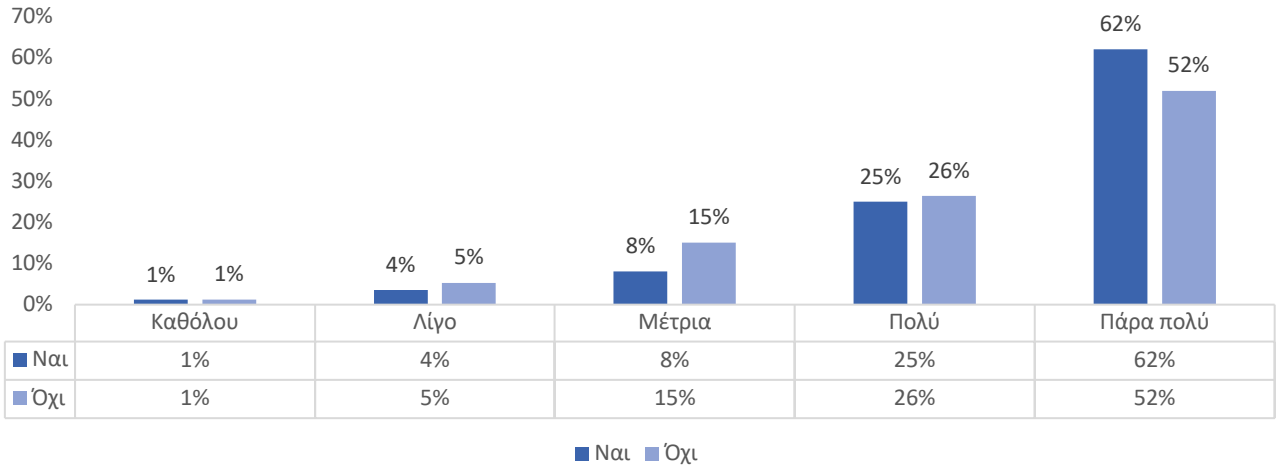
Livanos Building
47-49 Akti Miaouli, 185 36 Piraeus
Tel: +30 210 4292910-14
Fax: +30 210 4292523
Email: email@sunenterprises.gr

S. Livanos Hellas S.A.

Galaxias Building
6 Skouze Str, 185 36 Piraeus
Tel: +30 210 4292730 – 4
Fax: +30 210 4292523
Email: crew@sunenterprises.gr

Διάγραμμα 22

Υποστήριξη γονέων με βάση τη συνάφεια εργασίας με τον κλάδο

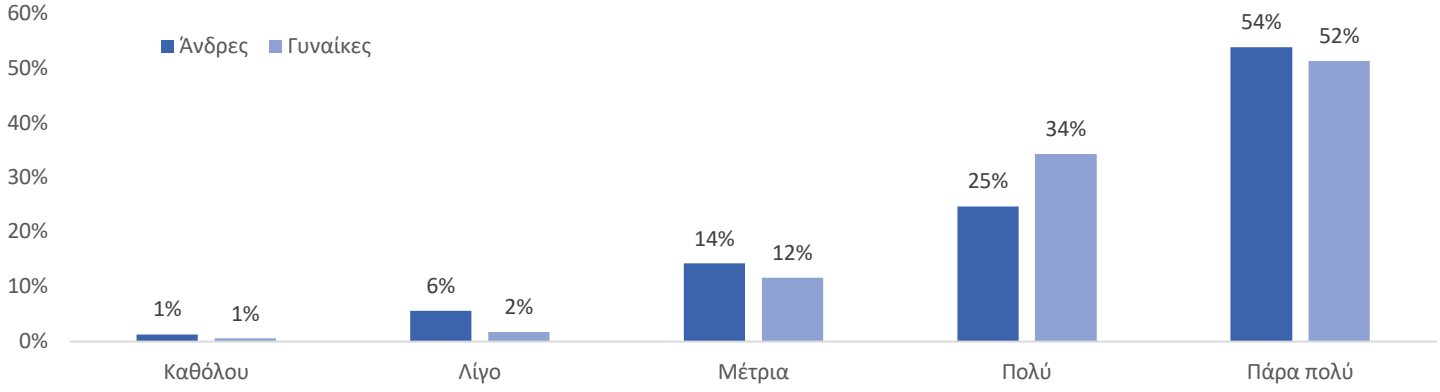


	Καθόλου	Λίγο	Μέτρια	Πολύ	Πάρα πολύ
Ναι	1%	4%	8%	25%	62%
Όχι	1%	5%	15%	26%	52%

Οι γονείς που απασχολούνται σε επαγγέλματα συναφή με τη ναυτιλία είναι περισσότερο υποστηρικτικοί (4,44/5) για σπουδές των παιδιών τους σε ΑΕΝ απ' όσους απασχολούνται σε άλλους τομείς (4,23/5), παρότι και στις δύο περιπτώσεις οι γονείς φαίνεται να ενθαρρύνουν τις σπουδές σε ΑΕΝ (4,25/5). Πιο συγκεκριμένα, οι γονείς που απασχολούνται σε επαγγέλματα συναφή με τη ναυτιλία δείχνουν να υποστηρίζουν πολύ ή και πάρα πολύ τα παιδιά τους για σπουδές σε ΑΕΝ, σε ποσοστό που αγγίζει το 87%, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τους γονείς που απασχολούνται σε άλλους τομείς αγγίζει το 78%.

Διάγραμμα 23

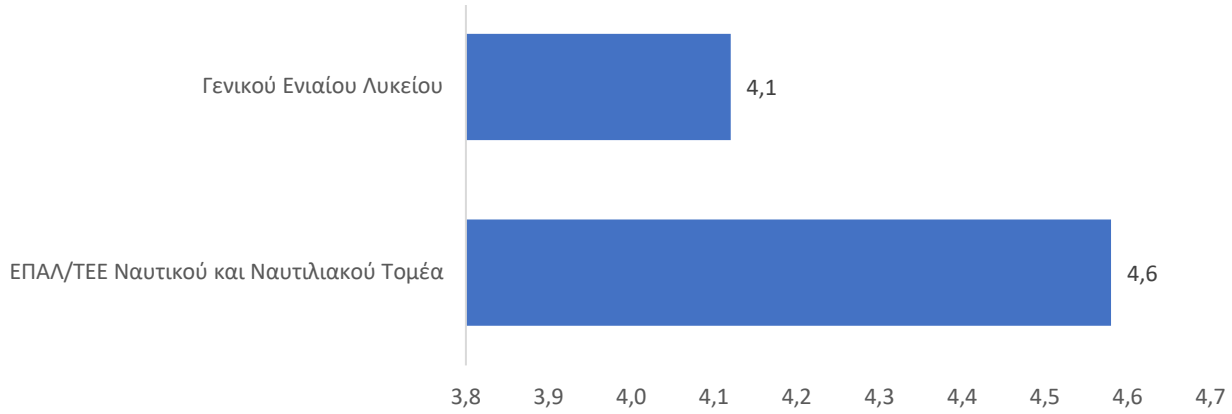
Υποστήριξη των γονέων για σπουδές σε ΑΕΝ με βάση το φύλο



Το φύλο, εξίσου, φαίνεται να επηρεάζει την υποστήριξη των γονέων για σπουδές στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, με έναν αρκετά παράδοξο τρόπο. Ειδικότερα, οι γυναίκες λαμβάνουν πολλή ή πάρα πολλή υποστήριξη από τις οικογένειές τους στο 86% των περιπτώσεων, σε σύγκριση με τους άνδρες συναδέλφους τους, όπου το αντίστοιχο ποσοστό κυμαίνεται στο 79%. Επιπλέον, το 6% των ανδρών φαίνεται να λαμβάνει λίγη υποστήριξη από τους γονείς για σπουδές σε ΑΕΝ, ποσοστό που για τις γυναίκες ανέρχεται σε μόλις 2%.

Διάγραμμα 24

Υποστήριξη γονέων για σπουδές σε ΑΕΝ με βάση τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση



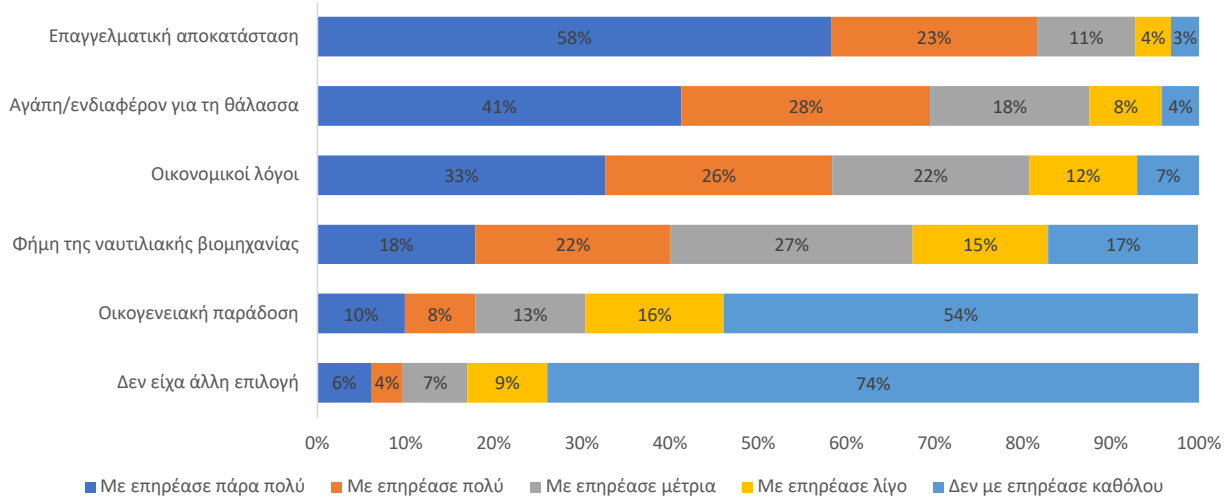
Επιπλέον, οι σπουδαστές που προέρχονται από Ναυτικά Λύκεια φαίνεται να λαμβάνουν μεγαλύτερη υποστήριξη για σπουδές σε ΑΕΝ (4,6/5) απ' ό,τι οι συμφοιτητές τους που προέρχονται από Γενικά Λύκεια (4,1/5).

Το ναυτικό επάγγελμα

Η «Επαγγελματική αποκατάσταση» (81%), η «Αγάπη και το ενδιαφέρον για τη θάλασσα» (69%) καθώς και οι «Οικονομικοί λόγοι» (59%) δείχνουν να είναι οι κύριοι παράγοντες που επηρέασαν πολύ ή πάρα πολύ τους πρωτοετείς σπουδαστές ώστε να ακολουθήσουν καριέρα στο ναυτικό επάγγελμα. Αντιθέτως, οι παράγοντες «Δεν είχα άλλη επιλογή», η «Οικογενειακή παράδοση» και η «Φήμη της ναυτιλιακής βιομηχανίας» επηρέασαν ελάχιστα τους φερέλπιδες αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού. Αξίζει να αναφερθεί πως η «Φήμη της ναυτιλιακής βιομηχανίας» (40%) φαίνεται να επηρέασε σημαντικά περισσότερο τους πρωτοετείς σπουδαστές απ' ό,τι η «Οικογενειακή παράδοση» (18%).

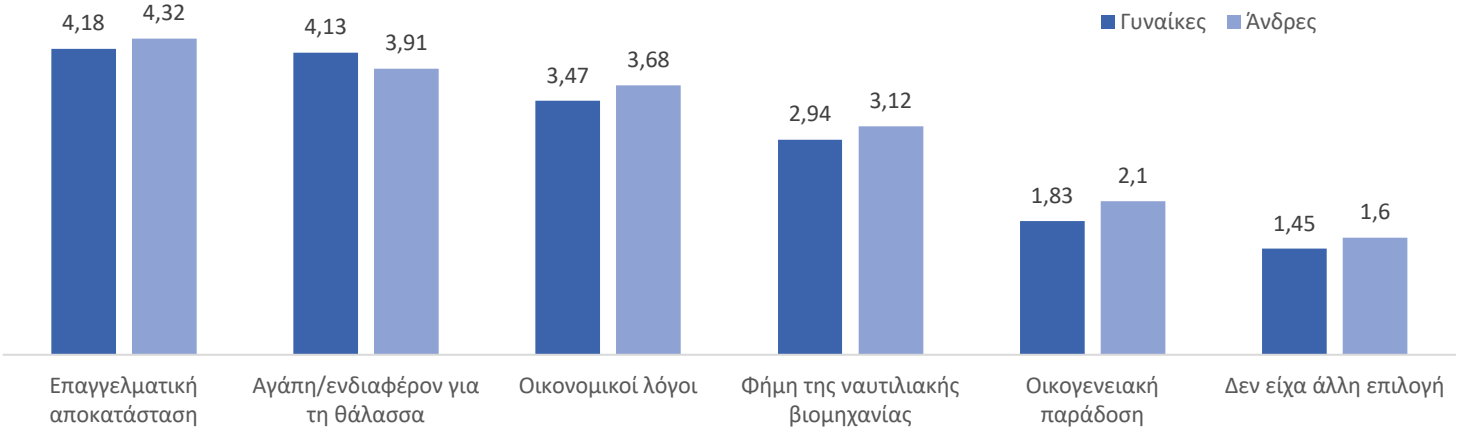
Διάγραμμα 25

Παράγοντες που επηρέασαν τη σταδιοδρομία στο ναυτικό επάγγελμα



Διάγραμμα 26

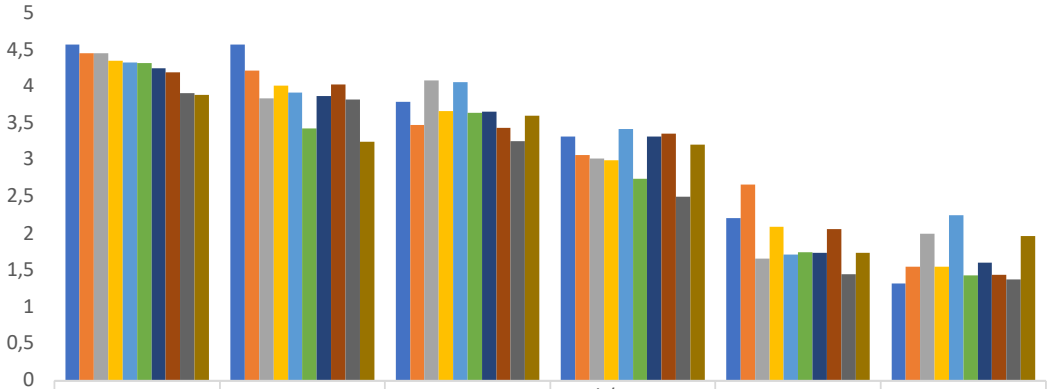
Παράγοντες σταδιοδρομίας στο ναυτικό επάγγελμα με βάση το φύλο



Επιπλέον, ο τόπος καταγωγής φαίνεται να επηρεάζει σημαντικά τους παράγοντες που οδηγούν στο ναυτικό επάγγελμα, με εξαίρεση τους «Οικονομικούς λόγους». Πιο συγκεκριμένα, στα νησιά Ιονίου (4,57/5) και Αιγαίου (4,45/5) ο παράγοντας «Επαγγελματική αποκατάσταση» διαδραματίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο, όπως και στη Θεσσαλία (4,45/5), ενώ ακολουθούν η Στερεά Ελλάδα (4,35/5), η Ήπειρος (4,33/5) και η Ανατολική Μακεδονία/Θράκη (4,32/5), όλες περιοχές με υψηλά ποσοστά ανεργίας. Αντιθέτως για τους σπουδαστές που προέρχονται από τη Δυτική και Κεντρική Μακεδονία και την Κύπρο, η επιρροή του παράγοντα «Επαγγελματική αποκατάσταση» δείχνει να είναι μικρότερη.

Διάγραμμα 27

Παράγοντες σταδιοδρομίας στο ναυτικό επάγγελμα με βάση την καταγωγή



	Επαγγελματική αποκατάσταση	Αγάπη για τη θάλασσα	Οικονομικοί λόγοι	Φήμη της ναυτιλιακής βιομηχανίας	Οικογενειακή παράδοση	Δεν είχα άλλη επιλογή
Νησιά Ιονίου	4,57	4,57	3,79	3,32	2,21	1,32
Νησιά Αιγαίου	4,45	4,22	3,48	3,07	2,67	1,55
Θεσσαλία	4,45	3,84	4,08	3,02	1,66	2
Στερεά Ελλάδα	4,35	4,01	3,67	3	2,09	1,55
Ήπειρος	4,33	3,92	4,06	3,42	1,72	2,25
Ανατολική Μακεδονία/Θράκη	4,32	3,43	3,64	2,75	1,75	1,43
Πελοπόννησος	4,25	3,87	3,66	3,32	1,74	2
Κρήτη	4,19	4,03	3,44	3,36	2,06	1,44
Κύπρος	3,91	3,82	3,26	2,5	1,45	1,38
Δυτική και Κεντρική Μακεδονία	3,89	3,25	3,6	3,21	1,74	1,97

Ο παράγοντας «Αγάπη/ενδιαφέρον για τη θάλασσα» φαίνεται να διαδραματίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο για τους πρωτοετείς που κατάγονται από τα νησιά Ιονίου (4,57/5) και Αιγαίου (4,22/5), ενώ ακολουθεί η Κρήτη (4,03/5) και η Στερεά Ελλάδα (4,01/5). Η μικρότερη επιρροή από τον συγκεκριμένο παράγοντα παρουσιάζεται στη Δυτική και Κεντρική Μακεδονία (3,25/5).

Σε ό,τι αφορά τον παράγοντα «Οικογενειακή παράδοση», τη μεγαλύτερη αξία δίνουν οι σπουδαστές από τα νησιά Αιγαίου (2,67/5) και Ιονίου (2,21/5), όπως ήταν αναμενόμενο, ενώ ακολουθούν η Στερεά Ελλάδα, συμπεριλαμβανομένης της Αττικής (2,09/5), και η Κρήτη (2,06/5). Μικρότερη αξία στον παράγοντα «Οικογενειακή παράδοση» δίνουν η Κύπρος (1,45/5) και η Θεσσαλία (1,66/5).

Η «Φήμη της ναυτιλιακής βιομηχανίας» φαίνεται να επηρεάζει ιδιαίτερα όσους κατάγονται από την Ήπειρο (3,42/5), την Κρήτη (3,36/5), τα Νησιά του Ιονίου (3,32), η Πελοπόννησος (3,32) και τη Δυτική και Κεντρική Μακεδονία (3,21/5), ενώ αφήνει μάλλον αδιάφορους όσους σπουδαστές κατάγονται από την Ανατολική Μακεδονία/Θράκη (2,75/5) ή την Κύπρο (2,5/5).

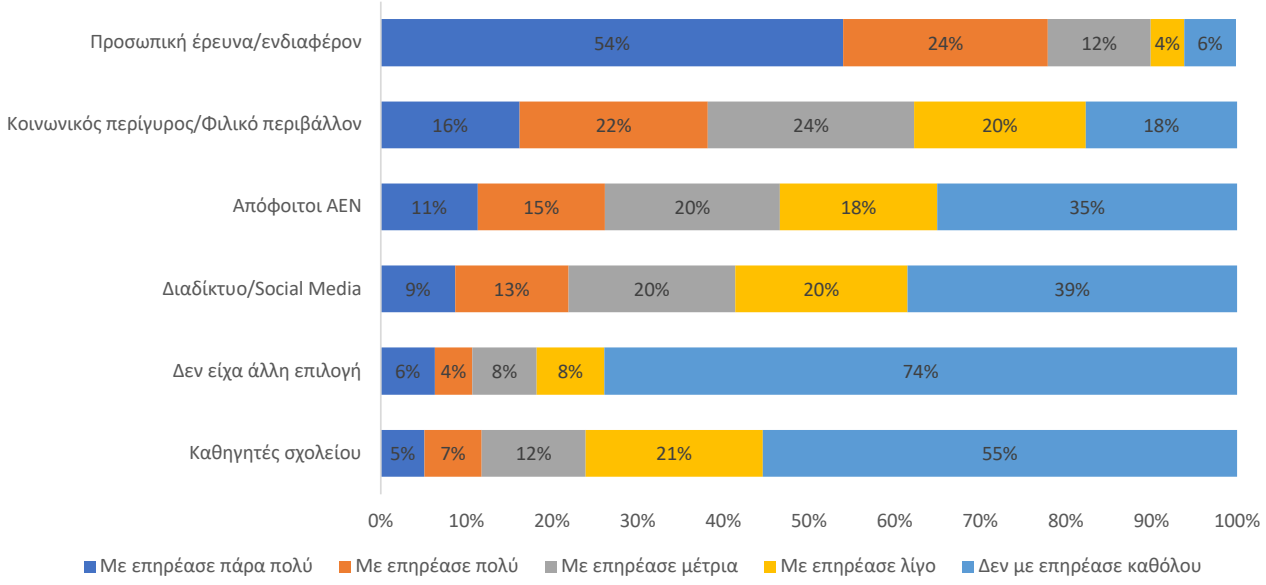
Ο παράγοντας «Δεν είχα άλλη επιλογή» δεν επηρεάζει σημαντικά τους σπουδαστές, ωστόσο θεωρείται σημαντικότερος από τους κατοίκους της Ηπείρου (2,25/5), της Θεσσαλίας (2/5) και της Πελοποννήσου (2/5), όλες περιοχές με υψηλά ποσοστά ανεργίας.

Η φοίτηση στις ΑΕΝ

Η επιλογή των σπουδαστών να φοιτήσουν στις ΑΕΝ φαίνεται πως επηρεάστηκε πολύ και πάρα πολύ από «Προσωπική έρευνα/ενδιαφέρον» (78%), και μάλιστα με μεγάλη διαφορά από τους υπόλοιπους παράγοντες. Ακολουθούν οι συμβουλές του «Κοινωνικού περίγυρου/Φιλικού περιβάλλοντος» (38%) και των «Αποφοίτων ΑΕΝ» (26%), γεγονός που ενισχύει την πεποίθηση πως η φοίτηση στις ΑΕΝ επηρεάζεται σημαντικά και από τις απόψεις του κοντινού κοινωνικού κύκλου. Οι παράγοντες «Διαδίκτυο/Social Media», «Καθηγητές σχολείου» και «Δεν είχα άλλη επιλογή» φαίνεται να μην επηρέασαν σημαντικά τις αποφάσεις των σπουδαστών.

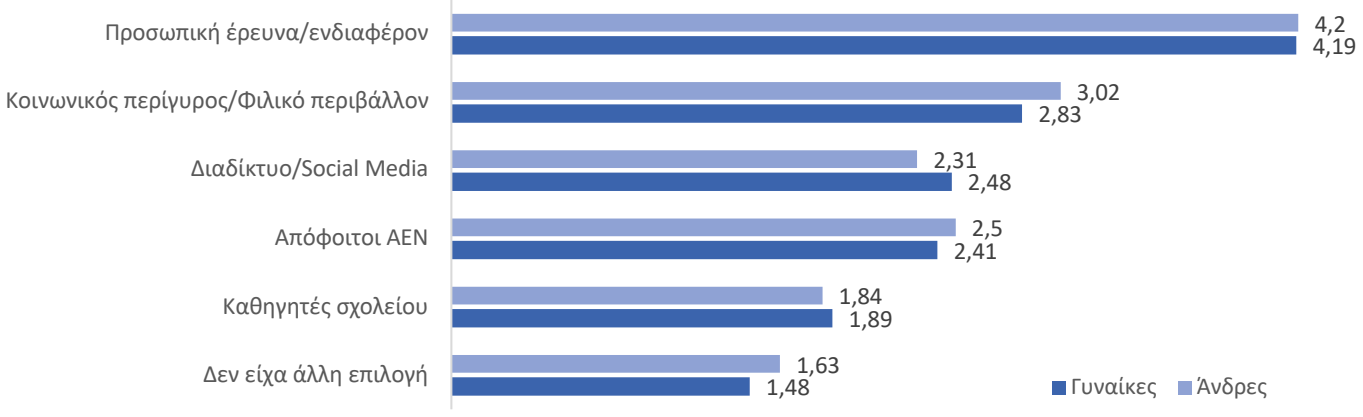
Διάγραμμα 28

Παράγοντες που επηρέασαν την απόφαση φοίτησης σε ΑΕΝ



Διάγραμμα 29

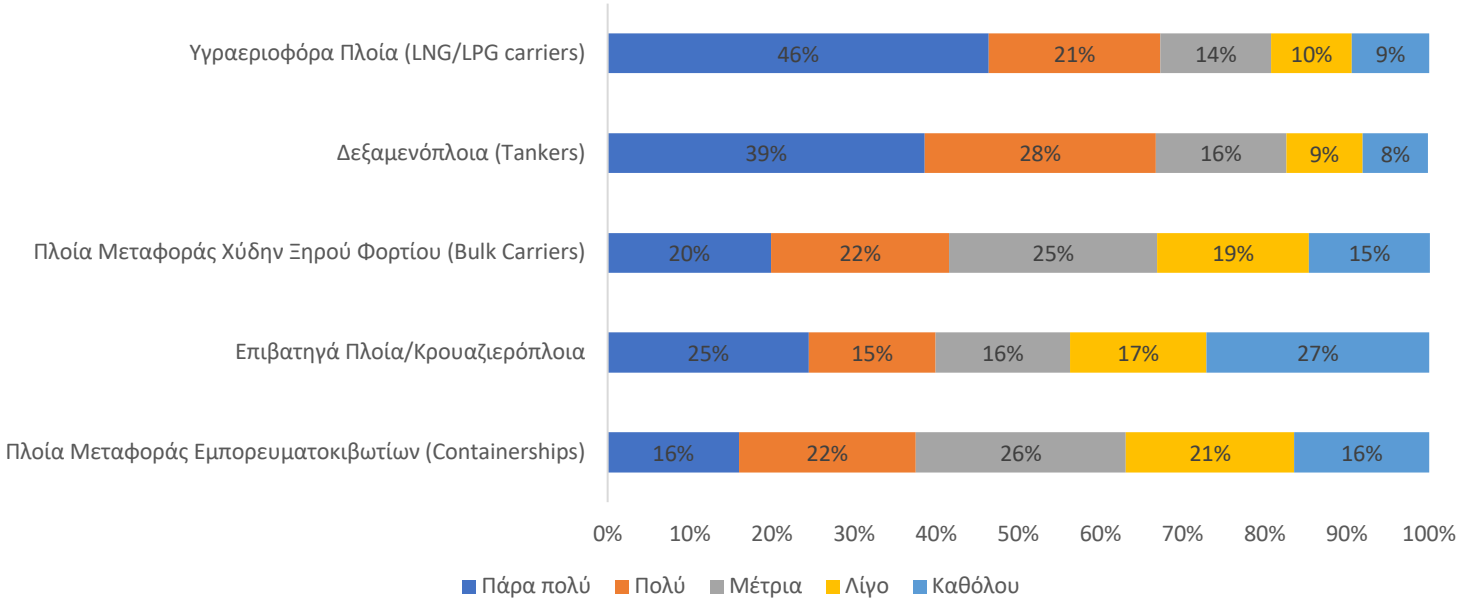
Παράγοντες που επηρέασαν την απόφαση φοίτησης σε ΑΕΝ με βάση το φύλο



Οι προτιμήσεις ανά τύπο πλοίου

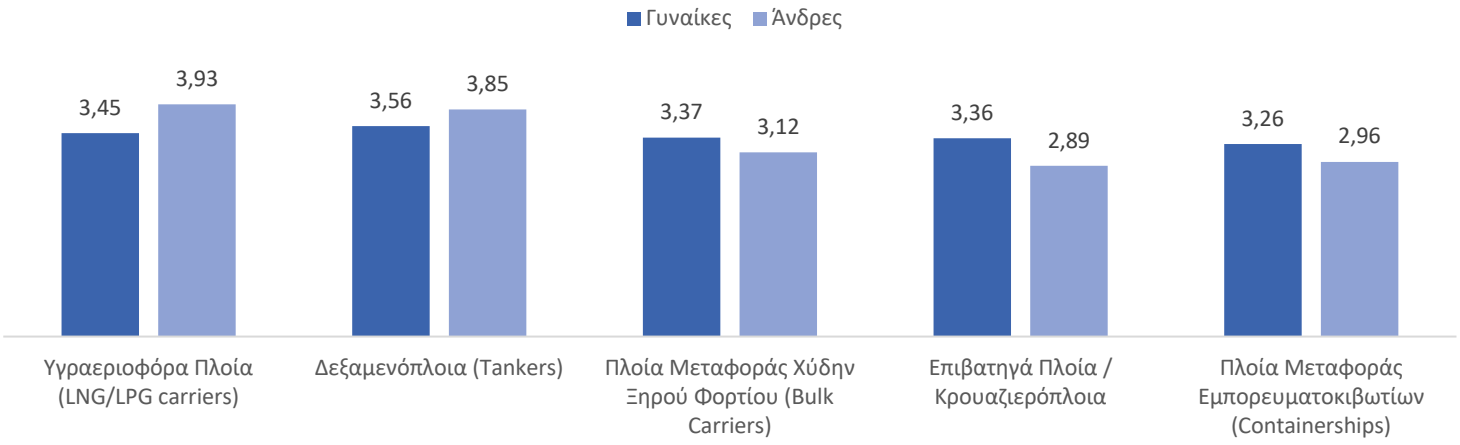
Τα δεξαμενόπλοια φαίνεται να είναι πρώτα στις προτιμήσεις των πρωτοετών σπουδαστών, ανάμεσα στους τύπους πλοίων, καθώς η μεγάλη πλειοψηφία επιθυμεί να εργαστεί πολύ ή πάρα πολύ σε υγραεριοφόρα πλοία (67%) ή σε δεξαμενόπλοια (67%). Αμέσως μετά ακολουθούν τα bulk carriers (42%) και τα επιβατηγά πλοία/κρουαζιερόπλοια (40%), ενώ στην τελευταία θέση βρίσκονται τα containerships (38%).

Διάγραμμα 30
Προτίμηση ναυτολόγησης ανά τύπο πλοίου



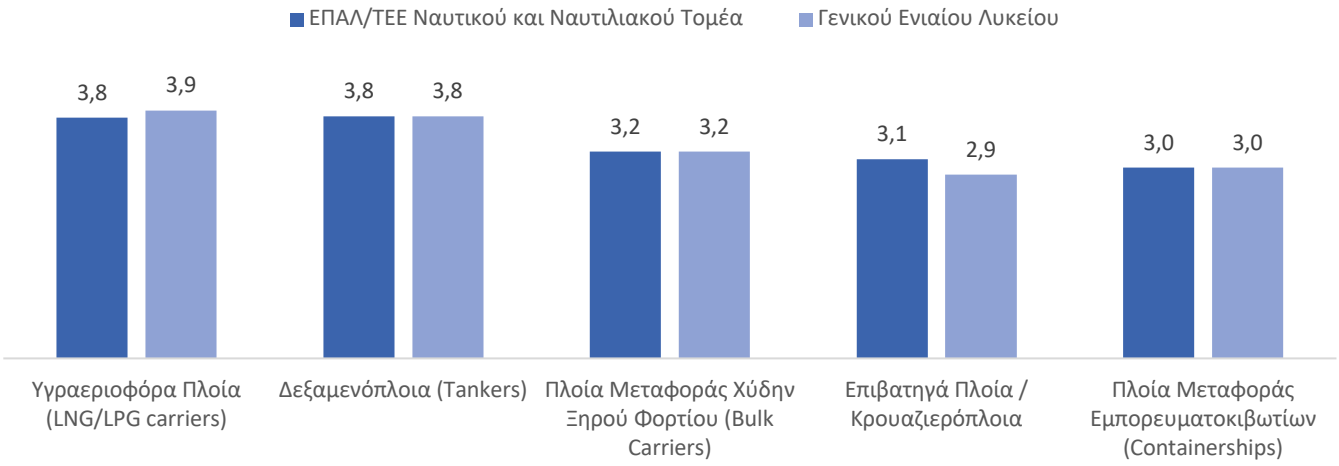
Το φύλο επηρεάζει σημαντικά τον επιθυμητό τύπο ναυτολόγησης πλοίου, και συγκεκριμένα οι άνδρες φαίνεται να προτιμούν τη ναυτολόγηση σε υγραεριοφόρα πλοία (3,93/5) ή δεξαμενόπλοια (3,85/5) σημαντικά περισσότερο από τους άλλους τύπους πλοίων. Αντιθέτως, οι γυναίκες μοιάζουν πιο διαλλακτικές και, παρότι προτιμούν και αυτές τα δεξαμενόπλοια (3,56/5) και τα υγραεριοφόρα (3,45/5), επιθυμούν εξίσου να εργαστούν σε bulk carriers (3,37/5), επιβατηγά πλοία (3,36/5) ή containerships (3,26/5).

Διάγραμμα 31
Προτίμηση ναυτολόγησης ανά τύπο πλοίου με βάση το φύλο



Ως προς τον προτιμητέο τύπο πλοίου, δεν παρατηρούνται σημαντικές διαφορές ανάμεσα στους σπουδαστές που προέρχονται από Ναυτικά Λύκεια και τους σπουδαστές των ΓΕΛ, με εξαίρεση τα «Επιβατηγά πλοία/Κρουαζιερόπλοια», τα οποία φαίνεται να προτιμώνται περισσότερο από τους αποφοίτους των ΕΠΑΛ Ναυτικού και Ναυτιλιακού Τομέα (3,1/5) σε σχέση με τους συμφοιτητές τους από τα Γενικά Λύκεια (2,9/5).

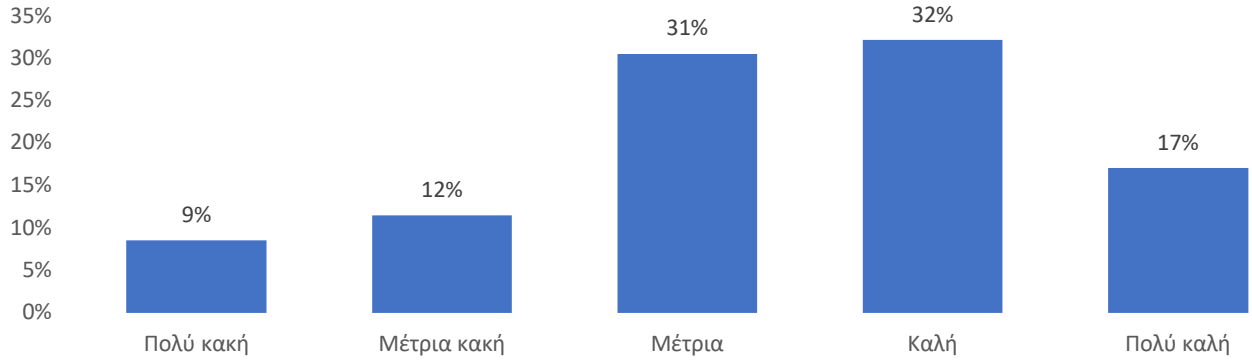
Διάγραμμα 32
Προτίμηση ναυτολόγησης ανά τύπο πλοίου με βάση τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση



Η γνώση και η πληροφόρηση για τον κλάδο

Το 49% των νέων που επέλεξαν τη ναυτιλία φαίνεται πως διέθεταν καλή ή πολύ καλή ενημέρωση για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, ενώ το 31% διέθετε μέτρια πληροφόρηση. Το 21% των νέων σπουδαστών είχε πολύ κακή ή μέτρια κακή ενημέρωση για τον κλάδο, ποσοστό αρκετά υψηλό.

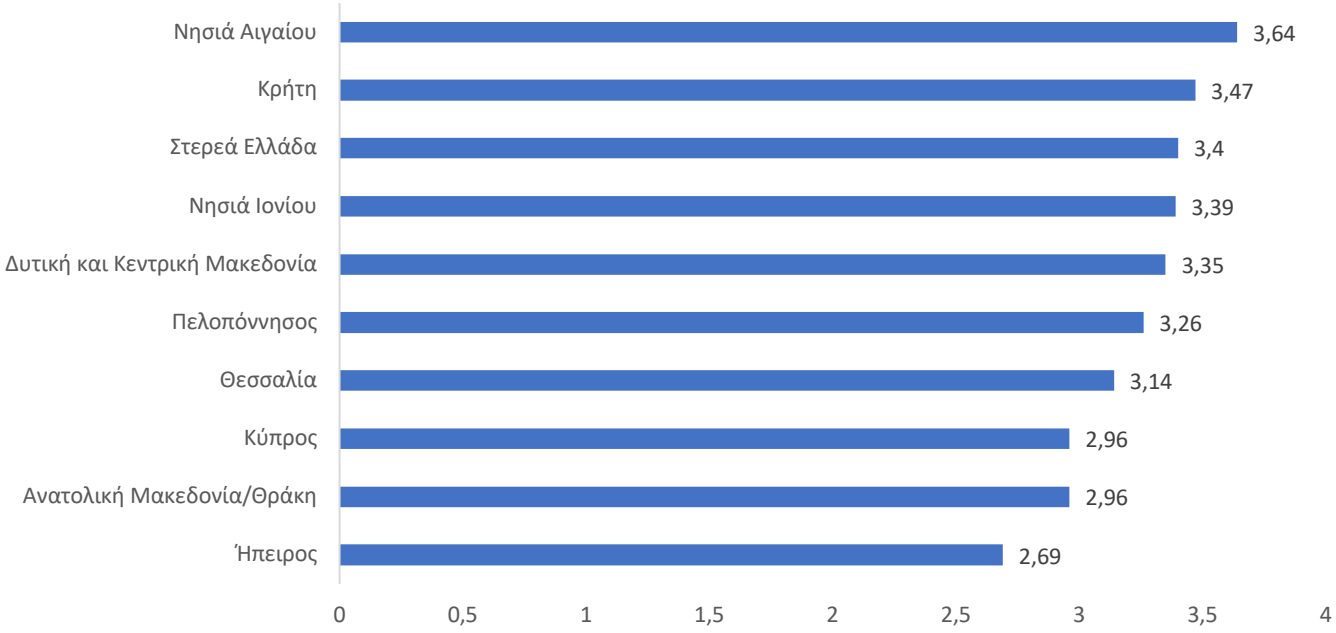
Διάγραμμα 33
Γνώση και πληροφόρηση για τη ναυτιλιακή βιομηχανία πριν από την εισαγωγή



Το φύλο δεν δείχνει να επηρέασε σημαντικά τη γνώση και την πληροφόρηση των σπουδαστών για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, πριν από την εισαγωγή τους στις ΑΕΝ. Αντιθέτως, η καταγωγή επηρέασε σημαντικά τη γνώση και την πληροφόρηση για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς οι σπουδαστές που κατάγονται από την Ήπειρο (2,69/5), την Κύπρο (2,96/5) και την Ανατολική Μακεδονία/Θράκη (2,96/5) φαίνεται πως δεν διαθέτουν επαρκή γνώση και πληροφόρηση για τον κλάδο.

Διάγραμμα 34

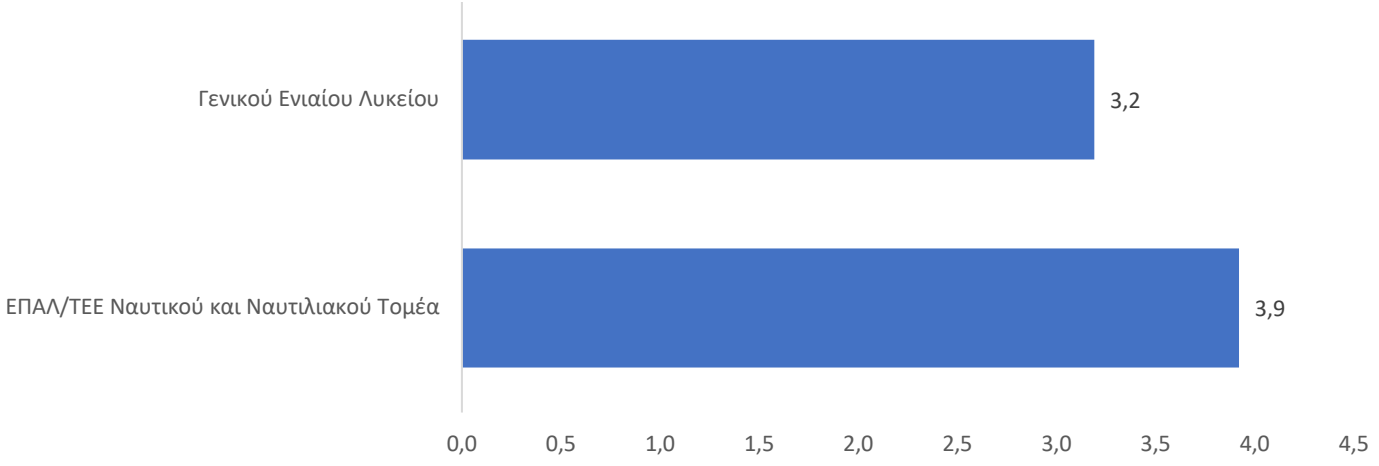
Γνώση και πληροφόρηση για τη ναυτιλιακή βιομηχανία πριν από την εισαγωγή στις ΑΕΝ με βάση την καταγωγή



Επιπλέον, οι σπουδαστές που προέρχονται από Ναυτικά Λύκεια δείχνουν να διαθέτουν πληρέστερη γνώση και πληροφόρηση για τον κλάδο (3,9/5) σε σχέση με τους σπουδαστές που προέρχονται από Γενικά Λύκεια (3,2/5).

Διάγραμμα 35

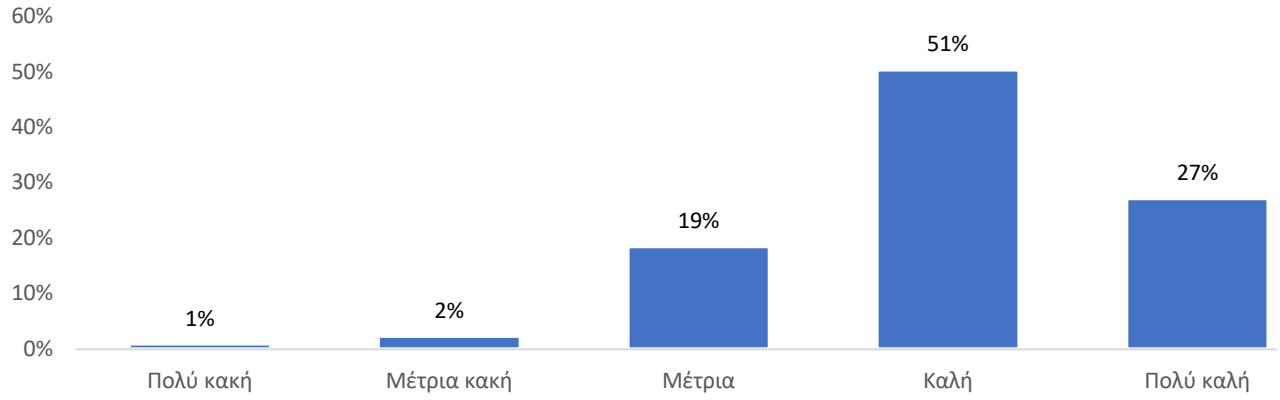
Γνώση και πληροφόρηση για τη ναυτιλιακή βιομηχανία με βάση τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση



Η εικόνα της ναυτιλιακής βιομηχανίας

Το 78% των νέων που επέλεξαν τη ναυτιλία φαίνεται πως είχαν σχηματίσει καλή ή πολύ καλή εικόνα για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, ενώ ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό είχε σχηματίσει μέτρια εικόνα (19%). Ο μέσος όρος της εικόνας των σπουδαστών αγγίζει το 4/5 (καλή εικόνα), με τυπική απόκλιση 0,806.

Διάγραμμα 36
Εικόνα για τη ναυτιλιακή βιομηχανία

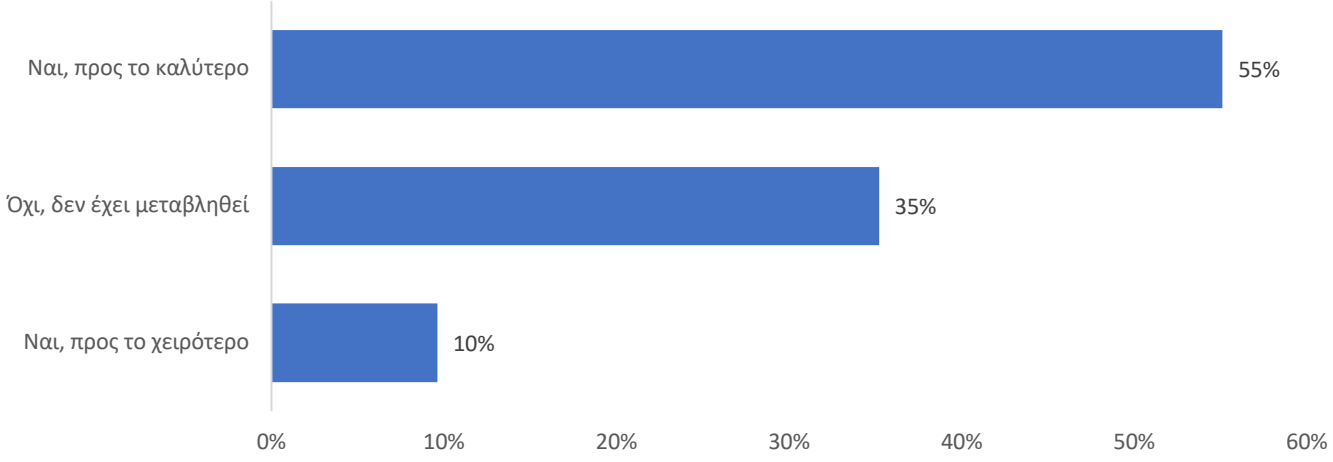


Μόλις το 3% των νέων είχαν σχηματίσει πολύ κακή ή μέτρια κακή εικόνα για τον κλάδο και είναι πολύ πιθανό οι σπουδαστές αυτοί να εγκαταλείψουν το επάγγελμα.

Ιδιαίτερα ενδιαφέρον είναι το ότι η εικόνα για τη ναυτιλιακή βιομηχανία δεν επηρεάζεται από το φύλο, τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση ή τη σχολή φοίτησης, καθώς σε όλες τις περιπτώσεις η εικόνα των σπουδαστών ταυτίζεται με τον μέσο όρο, γεγονός που επιβεβαιώνεται και κατά την εξέταση της σημαντικότητας των μεταβλητών.

Για την πλειονότητα των σπουδαστών, η εικόνα που είχαν για τη ναυτιλιακή βιομηχανία πριν από τις σπουδές τους στις ΑΕΝ, σε σχέση με την εικόνα που έχουν σήμερα, μεταβλήθηκε θετικά (55%). Για μόλις το 35% των σπουδαστών, η εικόνα δεν μεταβλήθηκε, ενώ για το 10% η εικόνα μεταβλήθηκε προς το χειρότερο.

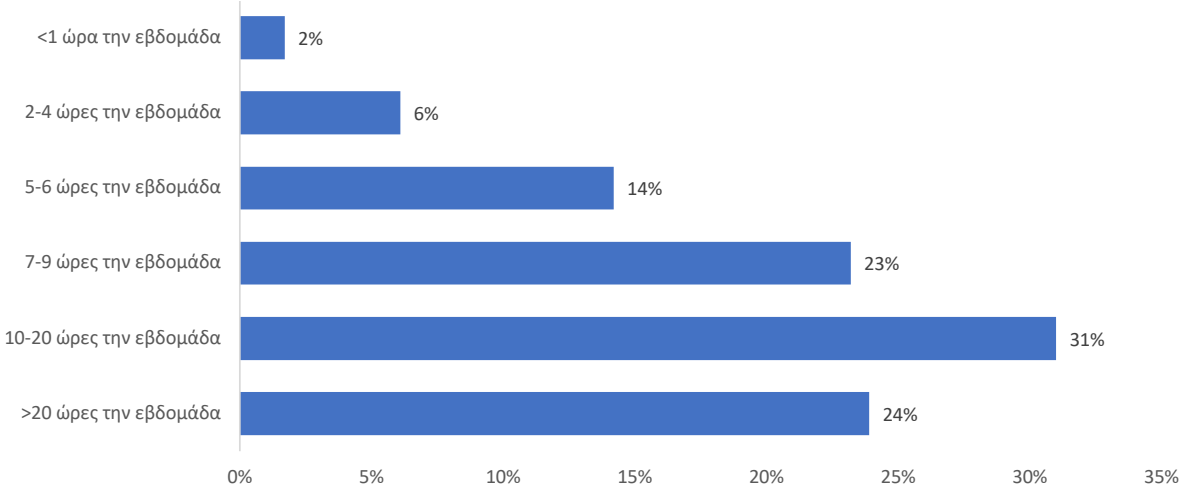
Διάγραμμα 37
Μεταβολή της εικόνας για τη ναυτιλιακή βιομηχανία



Η σχέση με το διαδίκτυο

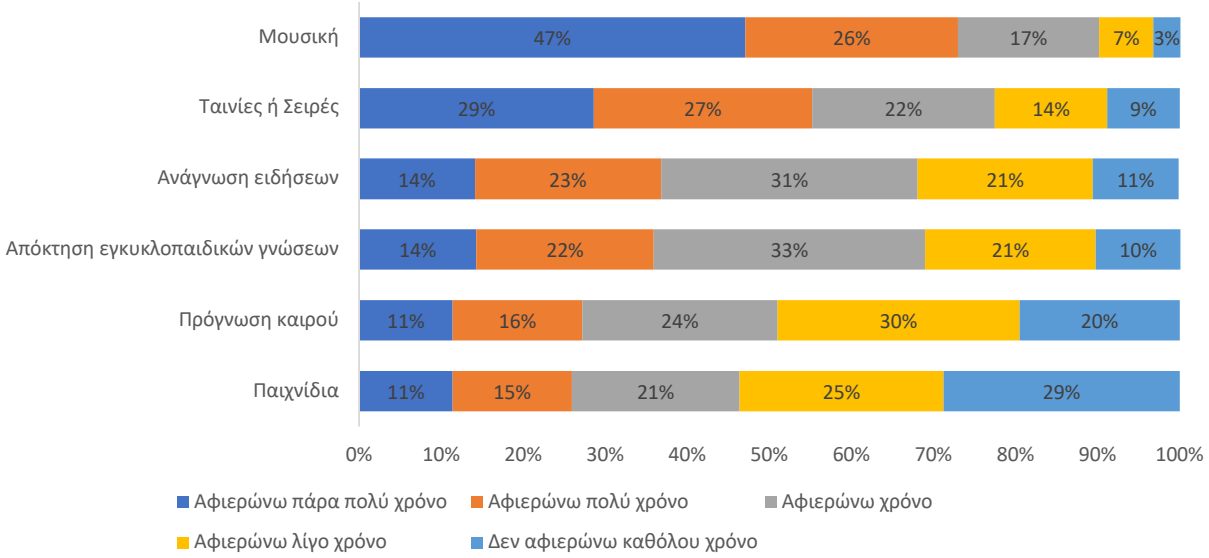
Για τους πρωτοετείς σπουδαστές, το διαδίκτυο φαίνεται να παίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην καθημερινότητά τους. Με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας που πραγματοποιήσαμε, το 55% χρησιμοποιεί το διαδίκτυο περισσότερες από 10 ώρες την εβδομάδα. Το 22% του δείγματος δηλώνει πως χρησιμοποιεί το διαδίκτυο λιγότερες από 6 ώρες την εβδομάδα, δηλαδή λιγότερο από 1 ώρα την ημέρα. Τα ποσοστά που παρουσιάζονται παρακάτω δημιουργούν υποψίες πως οι σπουδαστές δεν αισθάνονται άνετα να δηλώσουν τη σημασία του διαδικτύου στην καθημερινότητά τους. Σύμφωνα με τα πορίσματα της πρόσφατης έρευνας της Focus Bari, *Focus on Tech Life* (Ιούλιος 2019) στην κατηγορία 13-34 ετών, ο μέσος όρος χρήσης του διαδικτύου στην Ελλάδα σε ημερήσια βάση φτάνει τις 4 ώρες (έναντι 3,5 ωρών που είναι για το σύνολο των Ελλήνων χρηστών) και φτάνει ακόμα και στις 5 ώρες στις ηλικίες 18-24 ετών.

Διάγραμμα 38
Μέσος όρος χρήσης διαδικτύου



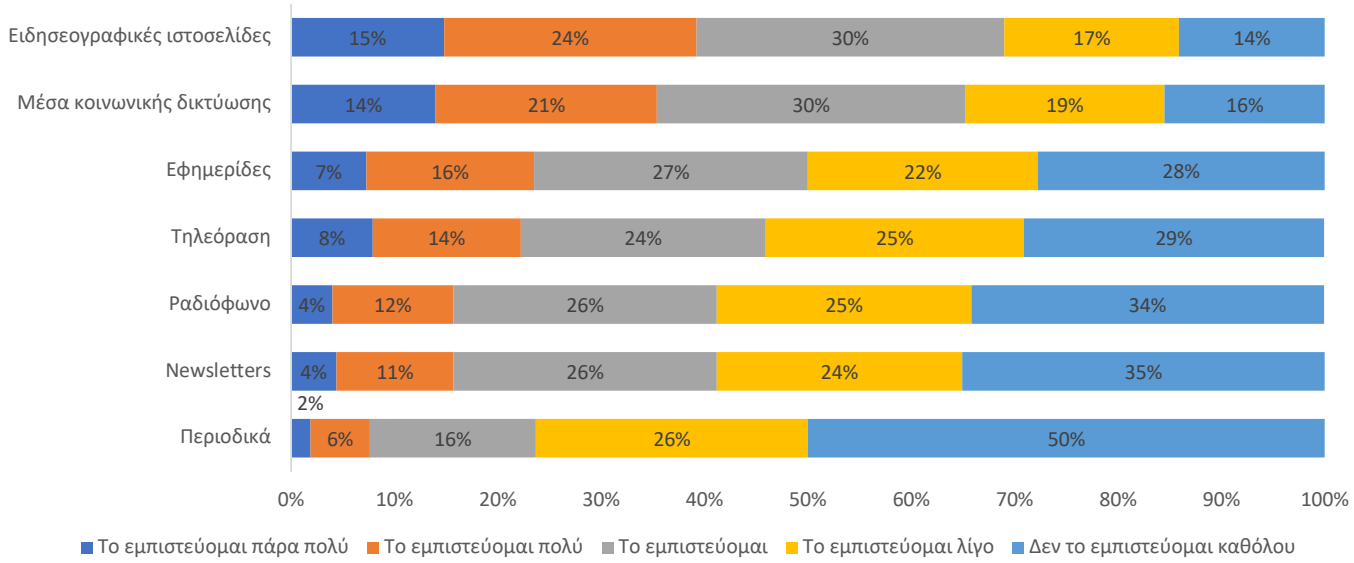
Η συντριπτική πλειοψηφία χρησιμοποιεί το διαδίκτυο πολύ ή πάρα πολύ για «Μουσική» (73%) και «Ταινίες ή σειρές» (56%). Ακολουθούν η «Ανάγνωση ειδήσεων» (37%) και η «Απόκτηση εγκυκλοπαιδικών γνώσεων (36%). Οι λιγότερο συχνοί λόγοι χρήσης του διαδικτύου είναι, σύμφωνα με τους σπουδαστές, η «Πρόγνωση καιρού» και τα «Παιχνίδια».

Διάγραμμα 39
Συχνότεροι λόγοι χρήσης διαδικτύου

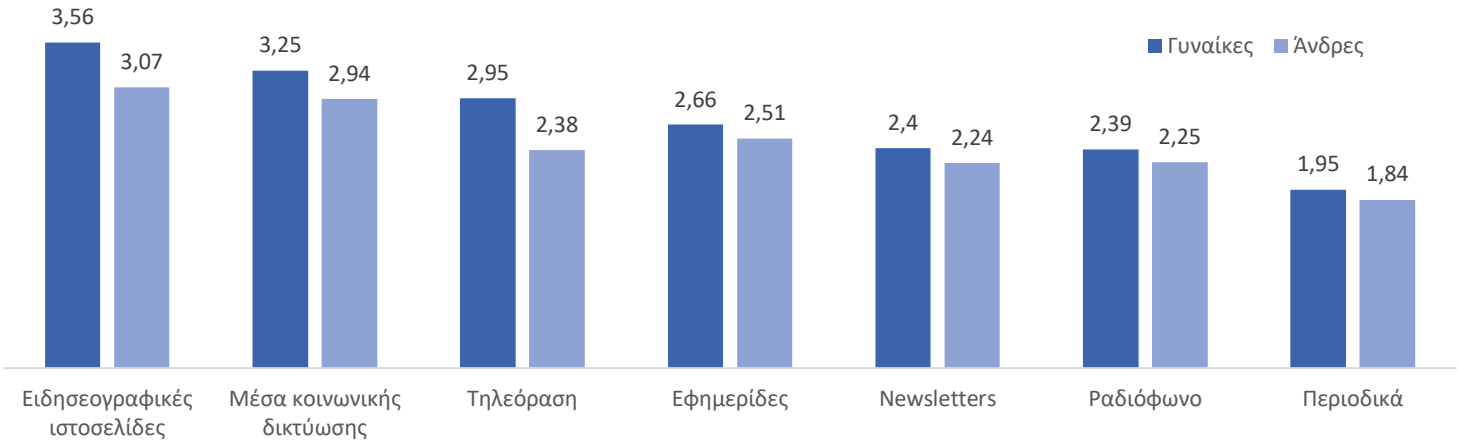


Ο βαθμός επιρροής του διαδικτύου στη νέα γενιά είναι εμφανής και από την εμπιστοσύνη που δείχνουν για την ενημέρωσή τους σε παραδοσιακές και σύγχρονες πηγές ενημέρωσης. Παρότι η νέα γενιά φαίνεται να είναι σκεπτική απέναντι στις πηγές ενημέρωσης, οι «Ειδησεογραφικές ιστοσελίδες» (39%) και τα «Μέσα κοινωνικής δικτύωσης» (35%) φαίνεται πως διατηρούν την εμπιστοσύνη της πολύ ή πάρα πολύ. Την ίδια στιγμή, το 30% των πρωτοετών σπουδαστών δείχνει να εμπιστεύεται μέτρια τις «Ειδησεογραφικές ιστοσελίδες» και τα «Μέσα κοινωνικής δικτύωσης».

Διάγραμμα 40
Βαθμός εμπιστοσύνης σε πηγές ενημέρωσης



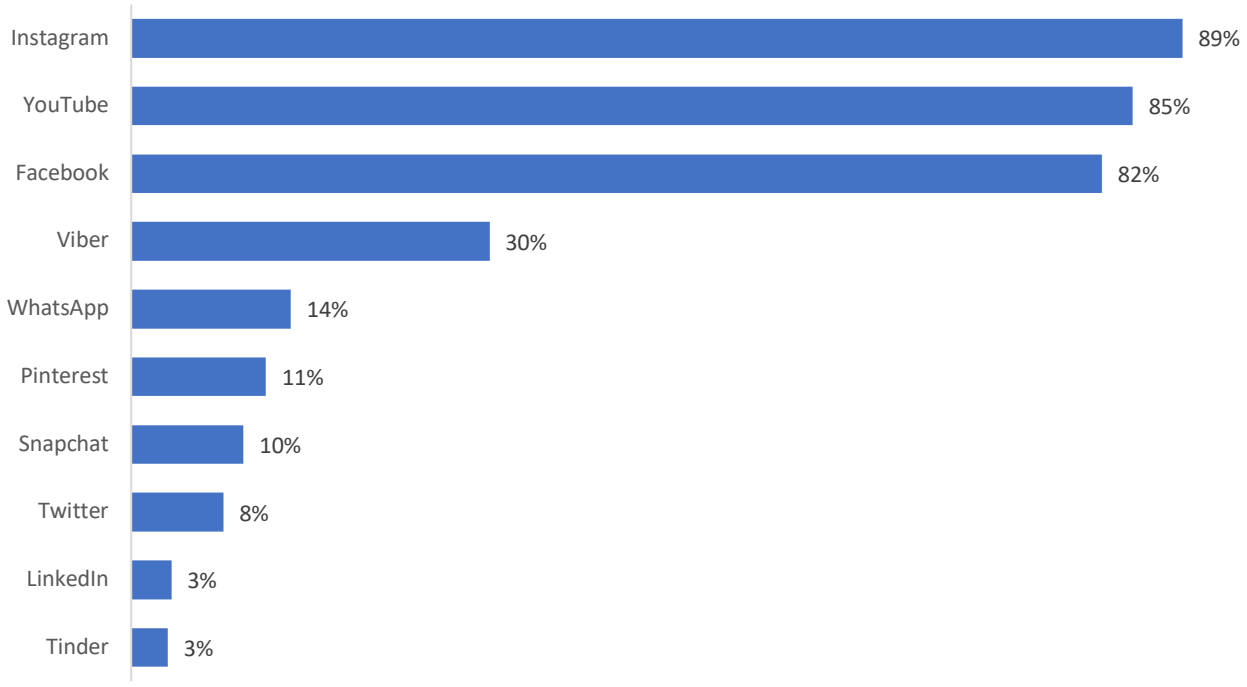
Διάγραμμα 41
Βαθμός εμπιστοσύνης στις πηγές ενημέρωσης με βάση το φύλο



Η σχέση με τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης

Το Instagram φαίνεται να είναι το προτιμητέο μέσο κοινωνικής δικτύωσης για τους νέους σπουδαστές, καθώς το 89% του δείγματος το επισκέπτεται τουλάχιστον μία φορά την εβδομάδα, ενώ ακολουθούν το YouTube (85%) και το Facebook (82%). Μόλις το 3% των σπουδαστών διαθέτουν LinkedIn, όσοι ακριβώς δηλαδή διαθέτουν και Tinder.

Διάγραμμα 42
Μέσα κοινωνικής δικτύωσης που χρησιμοποιούνται τακτικότερα



Αντί Επιλόγου

Τη στιγμή που η προσέλκυση της νέας γενιάς στα ναυτικά επαγγέλματα εξακολουθεί να απασχολεί την παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα, απαιτείται μεγαλύτερη εμβάθυνση στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της Γενιάς Ζ.

Η Γενιά Ζ (1995-2010), γνωστή και ως i-generation, λόγω της εκτεταμένης χρήσης των smartphones, είναι η πρώτη γενιά που κυριολεκτικά γεννήθηκε μέσα στην εποχή των νέων τεχνολογιών και επηρεάστηκε από την παγκόσμια οικονομική ύφεση, τις ακραίες γεωπολιτικές εντάσεις και τα χτυπήματα της διεθνούς τρομοκρατίας.

Λαμβάνοντας υπόψη πως οι γενιές επηρεάζονται καθοριστικά και χαρακτηρίζονται τελικά από εξωγενείς παράγοντες και συνθήκες που επιδρούν στην καθημερινότητά τους, συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στη διαμόρφωση των αναγκών, των επιδιώξεων και των συνηθειών τους, η Γενιά Ζ –με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της– θα απασχολήσει και αυτή, όπως όλες οι προηγούμενες, τους ερευνητές των ανθρωπιστικών επιστημών.

Ο Covid-19 και η συνεπακόλουθη ύφεση που αναμένεται πως θα πλήξει τις οικονομίες και τις κοινωνίες διεθνώς δημιουργούν γόνιμο έδαφος για περαιτέρω μελέτη του προφίλ και κυρίως των συνηθειών και των προσδοκιών των νέων που θα στελεχώσουν τα πλοία της εμπορικής ναυτιλίας κατά τις επόμενες τρεις δεκαετίες.

Το μέλλον βρίσκεται πλέον (και) στα χέρια τους.

DOLPHINPLATFORMS
e-learning for maritime

WE ALL HAVE A STATE OF MENTAL HEALTH

"Let's Talk" Training Programme

ABS
CERTIFIED MARITIME TRAINING

Seafarers often face mental health related challenges, as isolation, loneliness, lack of shore leave, fear of criminalisation, fear of job loss and separation from family can affect their mental health. The first module of **SQLearn's Let's Talk Training Programme** is now available!

Learn how physical and mental health are interconnected and understand how they can be influenced.

6 Skouze Str., Galaxias Building, 18536, Piraeus- Greece +30 210 7778877 info@sqlearn.com **www.sqlearn.com**

SQLearn
e-learning experts

MARAN TANKERS MANAGEMENT INC.

ANGELICOUSSIS GROUP

Let us introduce you
to a **sea** of **opportunities**

www.marantankers.gr

CENTRAL GROUP

BUILT TO LAST

25 TANKER VESSELS ORDERED IN THE LAST 5 YEARS

100% HUYNDAI BUILD FLEET

100% ECO ENGINES FLEET

100% BALLAST WATER TREATMENT

100% SISTER VESSELS (PER SIZE)

100% ORDERED NEW BY OUR GROUP

100% ULTRA HIGH SPEC

100% ECOLOGICAL FEATURES AVAILABLE AT THE TIME OF BUILT

56% SCRUBBER FITTED

IN EXCESS OF $3.0M EXTRAS FLEET AVERAGE ON TOP OF YARD'S SPECS

centralgroupinc.com