

MARITIME INTELLIGENCE

For • Decision • Makers • Only



Συνέντευξη Μιχάλης Πανταζόπουλος

Αντιπρόεδρος του *Liberian International Ship & Corporate Registry* (Νηολόγιο Λιβερίας) και γενικός διευθυντής του ελληνικού γραφείου του Νηολογίου

Interview

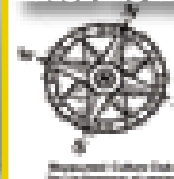
Mr Petros Sachperoglou Representative for Greece and Cyprus is talking to us regarding HAREN & PARTNER and its future plans for Greece



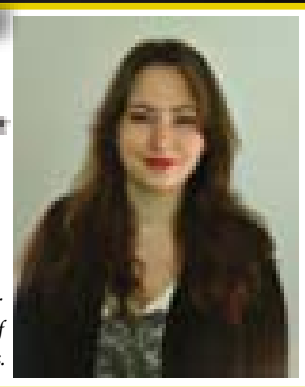
Αφιέρωμα



Interview



Theodora Kastrisiou Marketing Manager of Morfotico Club of University of Piraeus.



PROUDLY SERVING GREEK SHIPOWNERS SINCE 1949



CHOOSING A FLAG

IS ONE OF THE MOST
IMPORTANT DECISIONS

A SHIPOWNER WILL EVER MAKE.

FOR SHIPOWNERS OF APPROXIMATELY

4,000 VESSELS WORLDWIDE,

THE CHOICE IS LIBERIA



DUBAI ■ HAMBURG ■ HONG KONG ■ LONDON ■ MONROVIA ■ NEW YORK ■ PRINCE ■ RIO DE JANEIRO ■ SEOUL ■ SHANGHAI ■ SINGAPORE ■ TOKYO ■ ZÜRICH

Virginia, USA ■ +1 703 790 3434 ■ info@liscc.com ■ www.liscc.com



Spanopoulos
group



Harbour & Marine Construction
Towage & Salvage
Shipyard / Construction - Refit and Repairs
Sea Transportation & Transshipment
Underwater Works
Environment Depollution
Ship Agency

www.spanopoulos-group.com

we will go further...

Spanopoulos group

Kato Pounta - Ampelakia, 18902 Salamis

Tel: +30 210 4674-555, +30 210 4670-224, +30 210 4677-500

Fax: +30 210 4630-864

Email: info@spanopoulos-group.com

CNG: Πόσο «τρέχει» το φυσικό αέριο; ... και πόσο ξοδεύει;

Ποιοι παράγοντες καθορίζουν την απόφαση για την επιλογή αυτοκινήτου σε μια εποχή όπου οι πολλαπλές επιλογές σε μοντέλα και εναλλακτικά καύσιμα, μας καθιστούν σχεδόν αναποφάσιστους;

Κόστος, κόστος, κόστος... Και όμως αυτό είναι που κοιτάμε πρωτίστως και δευτερευόντως συνυπολογίζουμε τις επιδόσεις, το design και την προστασία του περιβάλλοντος.



Τα οχήματα φυσικού αερίου πληρούν όλες τις προδιαγραφές εξοικονόμησης κόστους και ενέργειας ενώ μετρούν επιδόσεις οι οποίες τα καθιστούν ανταγωνιστικά και θέτουν όλες τις μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες να παράγουν «σε ρυθμούς φυσικού αερίου». Και βέβαια, οι συστάσεις για την «πράσινη» διάσταση του φυσικού αερίου ως το πλέον οικολογικό καύσιμο είναι πλέον περιττές, ωστόσο υπενθυμίζεται ότι με τη χρήση του φυσικού αερίου εκλύονται 25% λιγότερες ποσότητες CO₂, 35% λιγότερα μικροσωματίδια, 99,9% λιγότεροι αρωματικοί υδρογονάνθρακες και 52% λιγότερα οξείδια του αζώτου (NO_x) σε σχέση με την αμόλυβδη βενζίνη. Η αγορά και οι μετρήσεις δίνουν ξεκάθαρες απαντήσεις για τις επιδόσεις ενός οχήματος CNG ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι τα αυτοκίνητα φυσικού αερίου κερδίζουν πρωτίως επιδόσεων και οικονομίας.

Volkswagen: Eco up!..

Αυτονομία και χαμηλό κόστος

Σύμφωνα με τον κ. Θανάση Κονιστή, Marketing Manager της Volkswagen, υπογραμμίζει τις επιδόσεις αλλά και την

εξοικονόμηση που εξασφαλίζει το μοντέλο eco up, που είναι το πρώτο σε πωλήσεις αυτοκίνητο φυσικού αερίου στην ελληνική αγορά:

«Το eco up!, κληρονομεί την 20ετή εμπειρία της Volkswagen στην τεχνολογία κινητήρων φυσικού αερίου. Εφοδιάζεται με τον νέο τρικύλινδρο κινητήρα 999cc CNG απόδοσης 68PS με BlueMotion Technology. Ο συνδυασμός αυτός επιτυγχάνει εντυπωσιακές αποδόσεις σε επίπεδα αυτονομίας αλλά και οικονομίας χρήσης. Το eco up! καταναλώνει 2,9 kg CNG ανά 100km ενώ εκπέμπει μόλις 79gr/km CO₂. Για να γίνει ιδιαίτερα αντιληπτό το χαμηλό κόστος χρήσης που εξασφαλίζει το eco up! αρκεί να αναφέρουμε ότι με 0,97€ (τρέχουσα τιμή ανά κιλό του CNG) και με μέση κατανάλωση 2,9 κιλά CNG, απαιτεί μόλις 2,8€ για κάθε 100 χιλιόμετρα!

Το αυτοκίνητο εφοδιάζεται με 2 δεξαμενές φυσικού αερίου συνολικής χωρητικότητας 11kg ενώ εναλλακτικά μπορεί να κινηθεί και με βενζίνη καθώς διαθέτει ρεζερβουάρ χωρητικότητας 10lt.

Συνδυαστικά, η αυτονομία του eco up! ανέρχεται στα 580χλμ.»

Σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Αερίου, IGU, το φυσικό αέριο αποτελεί πλέον μια επιβεβλημένη εναλλακτική καθώς ο ρόλος των καυσίμων έχει καταστεί μέρος της εφαρμογής μιας πολιτικής υπέρ της μείωσης των εκπομπών ρυπογόνων ουσιών αλλά και της οικονομικής μετακίνησης, είτε πρόκειται για ιδιωτικά και δημόσια οχήματα, είτε για βαριά επαγγελματικά φορτηγά ή πλοία και τρένα. Σήμερα κυκλοφορούν περίπου 20.000.000 οχήματα φυσικού αερίου ενώ οι υποδομές έχουν αναπτυχθεί σε μεγάλο βαθμό προκειμένου να εξυπηρετηθεί η αυξημένη ζήτηση.

Το φυσικό αέριο που χρησιμοποιείται στις μεταφορές μπορεί να μειώσει έως και 30% τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου σε σύγκριση με το πετρέλαιο και το diesel ενώ τα οχήματα που κινούνται με φυσικό αέριο σημειώνουν μειωμένες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα κατά 25% σε σύγκριση με τα πετρελαιοκίνητα οχήματα και κατά 20% σε σύγκριση με τα οχήματα που κινούνται με diesel.

Παράλληλα, τα οχήματα που κινούνται με φυσικό αέριο παρουσιάζουν κατά 95% μειωμένες εκπομπές οξειδίων του αζώτου σε σύγκριση με το πετρέλαιο και το diesel.



Fiat Panda Natural Power:

Οικονομία που ξεπερνά το 60%

Το Fiat Panda Natural Power μπορεί να διανύσει 1148χλμ (με συνδυασμό των ρεζερβουάρ βενζίνης και φυσικού αερίου), ενώ η οικονομία καυσίμου μπορεί να ξεπεράσει το 60% με τη χρήση φυσικού αερίου, έναντι της βενζίνης. Διαθέτει καινοτόμο δικύλινδρο 0.9 Twin Air Turbo Natural Power κινητήρα των 80 ίππων και καταναλώνει μόλις 3,1 κιλά φυσικού αερίου για κάθε 100 χλμ.

Πρωτιά επιδόσεων για το G Tron και το Golf Variant

Τις δύο πρώτες θέσεις στην κατάταξη οικονομίας κατέλαβαν τα αυτοκίνητα «FISIKON» διπλού καυσίμου CNG και βενζίνης, G-Tron και Golf Variant, στο «HiTech EKO Mobility Rally». Συγκεκριμένα, στον αγώνα έλαβαν μέρος δύο εργοστασιακά αυτοκίνητα διπλού καυσίμου CNG (Compressed Natural Gas - φυσικού αερίου κίνησης αυτοκινήτων) ένα AUDI A3 1,4 G-TRON και ένα VOLKSWAGEN GOLF VARIANT 1,4 αναδεικνύοντας το φυσικό αέριο κίνησης, όχι μόνο ως ένα φιλικό προς το περιβάλλον καύσιμο με μεγάλη απόδοση αλλά και ως το οικονομικότερο όλων, σύμφωνα με την κατάταξη οικονομίας.

Οι καταναλώσεις των οχημάτων για την κάλυψη των 548 χλμ του αγώνα ήταν:

1. AUDI A3 1,4 G-TRON : 16,61 kg φυσικού αερίου (CNG) και 2,29 lt βενζίνη, συνολικού κόστους € 19,56.

2. VOLKSWAGEN GOLF VARIANT 1.4 : 18,9 kg φυσικού αερίου (CNG) και 3,64 lt βενζίνη, συνολικού κόστους € 21,59.

Εξοικονόμηση που μετριέται σε χρήμα, ενέργεια και περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Ο παγκόσμιος μέσος όρος για το κόστος του καυσίμου καταδεικνύει ότι η οδήγηση ενός οχήματος που κινείται με φυσικό αέριο επιτυγχάνει εξοικονόμηση πάνω από το 50% σε σύγκριση με ένα όχημα που κινείται με βενζίνη και εξοικονόμηση που υπερβαίνει το 30% σε σχέση με ένα όχημα που κινείται με πετρέλαιο. Όλο και περισσότερες κυβερνήσεις προωθούν το φυσικό αέριο ως βάση μιας ενεργειακής πολιτικής που θα είναι απαγκιστρωμένη από την εξάρτηση της εισαγωγής πετρελαιοειδών.

Ακόμα και σε χώρες που παράγουν πετρέλαιο, όπως το Ιράν και η Βενεζουέλα, οι πολιτικοί ενθαρρύνουν την εισαγωγή φυσικού αερίου για να αυξήσουν την εξαγωγή πετρελαίου. Αξίζει να αναφερθεί ότι ένα κιλό ΦΑ περιέχει πολύ περισσότερη ενέργεια σε σχέση με ένα λίτρο από όλα τα άλλα υγρά καύσιμα.

Πιο συγκεκριμένα 1 κιλό φυσικό αέριο κίνησης είναι ενεργειακά ισοδύναμο με 1,5 λίτρα Βενζίνη, 1,3 λίτρα πετρέλαιο και 2 λίτρα υγραέριο. Το φυσικό αέριο αποτελεί τη γέφυρα για ακόμα πιο καθαρές λύσεις στην αυτοκίνηση πχ χρήση υδρογόνου.



**Εκδότης:**

Πολίτης Διονύσης
 dpolitis@libertypress.gr

Σύμβουλος Έκδοσης:

Χουλιάρης Θεόδωρος
 Πρόεδρος Ινστιτούτου Ναυτιλιακών
 και Οικονομικών Μελετών - I.M.E.S.
 houliaras.t@gmail.com

Διευθυντής Έκδοσης:

Μεγαριώτης Ιωάννης
 johnmegariotis@libertypress.gr

Αρχισυντάκτρια:

Κόλλια Έφη
 efikollia@libertypress.gr

Εμπορικός Διευθυντής:

Δελιδάκης Νικόλαος
 media@libertypress.gr

Υπεύθυνος Διαφήμισης:

Κόλλιας Νικόλαος

Υπεύθυνος Ανάπτυξης:

Παππάς Νικήτας

Παραγωγοί Διαφήμισης:

Ζουμπούλη Γεωργία
 Τρέχα Αλεξάνδρα
 Λάταρης Δημήτρης
 Τσαρδακά Εφη
 Πουλημένου Πάμμου
 sales@libertypress.gr

Σύνταξη:

Δελιακούρα Τίνα
 Πολίτης Ιωάννης

Art Director:

Πάνος Γερμανός
 creative@libertypress.gr

Γραμματεία:

Δανιθούλη Χαρά
 info@libertypress.gr

ISSN: 2241-7877

Απαγορεύεται η αναδημοσίευση,
 η αναπαραγωγή ολική ή μερική,
 η διασκευή απόδοσης του περιε-
 χόμενου του περιοδικού με
 οποιονδήποτε τρόπο, μηχανικό,
 ηλεκτρονικό ή άλλο χωρίς προη-
 γούμενη γραπτή έγκριση του εκδό-
 τη. Η άποψη των συντακτών δεν
 είναι απαραίτητα και άποψη της
 Διεύθυνσης του περιοδικού.

Περιεχόμενα

ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ	Σελ. 4-5
ΤΟ ΓΡΑΜΜΑ ΤΟΥ ΕΚΔΟΤΗ	Σελ. 8
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ • MARITIME BROADBAND	Σελ. 10
REGISTRIES της Εύας Τζήμα	Σελ. 12-18
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ • WIDE	Σελ. 20
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ • MARSHAL ISLANDS	Σελ. 22
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ • DOMINICA	Σελ. 24
ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ • BAHAMAS MARITIME AUTHORITY	Σελ. 26
ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΠΑΝΤΑΖΟΠΟΥΛΟΣ	Σελ. 28-31
ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ PETROS SACHPEROGLOU	Σελ. 32-34
TANKER MARKETS • GIBSON	Σελ. 36-40
CONTAINERS	Σελ. 41
SHIPPING MARKET της Εύας Τζήμα	Σελ. 42-43
RIEAS	Σελ. 44-45
ΓΕΩΠΟΛΙΤΙΚΗ του Δρ. Νίκου Λυγερού	Σελ. 46-47
ΜΕΛΕΤΗ • DNV-GL	Σελ. 48-51
SALES & PURCHASE • GOLDEN DESTINY	Σελ. 52-55
DEMOLITION • GMS	Σελ. 56-59
ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ THEODORA KASTRISIOU	Σελ. 60-62
ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ του Ηλ. Καραβόλια	Σελ. 63
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	Σελ. 64-65
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	Σελ. 66



Discover the World with UIA

Domestic Flights International Flights Codeshare Flights
Information shown is correct at the time of publication but is subject to change at any time.





Αγαπητοί φίλοι και αναγνώστες

Καλώς ήρθατε στο 1985 !!!

Στα χαμηλότερα επίπεδα από τη δημιουργία του, το 1985, βρέθηκε στα μέσα Φεβρουαρίου ο βασικός δείκτης της ναυλαγοράς ξηρού χύδην φορτίου Baltic Dry Index (BDI), προσεγγίζοντας τις 516 μονάδες φθάνοντας αισίως τα επίπεδα του 1985!

Ο συνδυασμός πολλών παραγόντων, όπως η σημαντική επιβράδυνση της Κίνας και οι παραδόσεις των νεότευκτων πλοίων φαίνεται ότι έχουν παραλύσει την απόδοση της ναυλαγοράς. Στη δίνη σοβαρών προβλημάτων φαίνεται ότι έχουν μπει τα ναυπηγεία της Κίνας καθώς την περυσινή χρονιά υπήρξε μείωση- ρεκόρ κατά 14,1% στις εξαγωγές σκαφών.

Η μείωση στις εξαγωγές σκαφών της Κίνας, που το ύψος τους διαμορφώθηκε στα 23,8 δισεκατομμύρια δολάρια, ήταν η μεγαλύτερη από την εμφάνιση της οικονομικής κρίσης του 2008, όπως σημειώνει στην εβδομαδιαία ανάλυσή του ο ναυλομεσιτικός οίκος Golden Destiny αν και από το 2012 και μετά καταγράφονται διαδοχικές μειώσεις στις εξαγωγές σκαφών.

Την ίδια στιγμή, το Ελληνικό ζήτημα και η κρίση στην Ευρωζώνη, έχουν επιφέρει μια νευρική κατάσταση στις διεθνείς αγορές που υπό το βάρος της αβεβαιότητας, αναστέλλουν όχι μόνο τις επενδυτικές αλλά κυρίως και τις καταναλωτικές τους συνήθειες.

Από την άλλη μεριά το Νέο Γεωπολιτικό σκηνικό που στήθηκε από την μία με την καταρράκωση των τιμών του πετρελαίου και από την άλλη από τα πρόσφατα τρομοκρατικά χτυπήματα στην Γαλλία, στοιχειοθετούν ένα ασταθές επιχειρηματικό κλίμα, η γνώση και η κατανόηση του είναι ποια απαραίτητες στο διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον.

Η σωστή πληροφόρηση και η δημιουργία μιας σωστής βάσης επεξεργασμένων στοιχείων είναι απαραίτητα σε μια Ναυτιλιακή αγορά με τόσες ασύμμετρες μεταβλητές.

Το περιοδικό μας επιχειρεί σταδιακά να συντονίσει τη συνείδηση των Decision makers προς την κατεύθυνση της εξακριβωμένης πληροφόρησης.

Αισθανόμαστε υπερήφανοι που το εκδοτικό μας εγχείρημα τυχαίνει του σεβασμού και της καθολικής αποδοχής.



Piraeus Maritime Training Centre

S.RANIS



Accredited By:

- ❖ Republic of Cook Islands
- ❖ Republic of Malta
- ❖ Republic of Marshal Islands
- ❖ Saint Vincent & Grenadines
- ❖ Honduras
- ❖ Republic of Liberia
- ❖ International Merchant Marine Registry of Belize IMMARBE

NEW: SHIP'S COOK TRAINING

For

Onboard Officers & Crew

- Ship Security Officer & Security Personnel
- Safety Officer

Company Personnel

- Company Security Officers
- ISM Internal Auditors
- ISPS Internal Auditors

Port Facility Security Officers & Security Personnel

BRM – BTM Course

- POLARIS – NORCONTROL FULL MISSION BRIDGE MANOEUVRING SIMULATOR A TOTAL CONCEPT FOR TRAINING AND EVALUATION
- CAPABLE OF SIMULATING A TOTAL SHIPBOARD BRIDGE OPERATION INCLUDING THE CAPABILITY FOR ADVANCED MANOEUVRING
- 5 DAYS BRM-BTM COURSES BRIDGE TEAM MANAGEMENT INCLUDING 3 DAYS SIMULATION

COURSES:

1. GMDSS
2. ARPA
3. BASIC SAFETY TRAINING
4. TANKER SAFETY (OIL, CHEMICAL, LNG, LPG) – COW
5. ADVANCE FIRE FIGHTING
6. PASSENGER SHIP (STCW 2010)
7. PROFICIENCY IN SURVIVAL CRAFT AND FAST RESCUE BOATS
8. PROFICIENCY IN MEDICAL FIRST AID & MEDICAL CARE
9. CROWD MANAGEMENT
10. BRIDGE RESOURCE MANAGEMENT – SHIP HANDLING
11. ENGINE ROOM MANAGEMENT
12. ECDIS (USE OF KONGSBERG & TRANSAS NT PRO 5000 ECDIS SIMULATORS)
13. COOK TRAINING
14. SHIP SECURITY OFFICER
15. SECURITY AWARENESS FOR ALL PERSONNEL & PERSONNEL WITH DESIGNATED SECURITY DUTIES

Also:

- Risk Assessment – Risk Management
- Accident, Incident Investigation and Analysis
- Refreshing Training for Retired Deck/Engine Greek Officers. (CoC for Belize, Cook Islands, Honduras and CW of Dominica)
- ISO 9001:2000 Implementation and internal auditing
- Hazardous area
- Hazardous material
- Liquid Cargo Handling (OIL, LNG, LPG)
- Designated Person Ashore
- Vetting inspection
- MLC 2006 Implementation
- Antipiracy
- STCW 2010 (Manilla Convention)
- Oil Record PART I & PART II

STCW 78/95 & STCW 2010

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ ΤΩΝ ΑΚΑΔΗΜΙΩΝ ΤΟΥ Ε.Ν.:

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΜΑΛΤΑΣ (BASIC TRAINING FOR OIL & CHEMICAL TANKER CARGO OPERATIONS)

School Premises: 40 Leosthenous Str. – 185 35 Piraeus
Phones: 210 4525301 – 210 4524304 – Fax: 210 4181704
E-mail: pmtcrani@otenet.gr web : www.sranis.gr





Maritime Broadband's C-Bird VSAT communications system offers a reliable and cost-effective solution that helps the maritime industry deal with two of the biggest challenges in blue-water shipping—crew retention and fuel costs. In the digital age, ships that do not offer personal communications options, such as the Internet and Facebook, are challenged to attract and keep crew on board. 7 out of 10 of crew members confirmed that Internet access was a factor in determining on which ship they chose to work.

This is crucial, as the recruitment and training of new onboard personnel represents as much as 10 percent of all shipping firms' non-fuel operating costs. In addition, continuous online connectivity enables route optimization through live weather input and ocean chart updates. Route optimization represents on average a six percent reduction in fuel consumption for a transoceanic voyage, a substantial economic and environmental impact.

The C-Bird system, which is designed and built in the United States, enables ship-shore communication for enhanced vessel management, while allowing crew members to have global Internet access and the ability to keep in touch with their loved ones. C-Bird can be assembled on board by the ship's crew using common tools—and without a crane. Once in place, C-Bird offers continuous connectivity at sea.

The C-Bird VSAT system uses a military-

style antenna that operates on the C-band to connect with geosynchronous satellites positioned around the globe.

C-band is the most reliable method for communications transmission and is the industry standard for broadcast television, leisure ships and oil and gas platforms around the world, according to Maritime Broadband CEO Mary Ellen Kramer. C-Band has never been an option for wide-scale use in commercial shipping because of its high cost. Now, Maritime Broadband's proprietary technology allows C-Bird to deliver the benefits of C-band at an affordable rate for cost-conscious commercial ship owners and managers.

The Maritime Broadband C-Bird VSAT antenna was engineered and designed to be deployed on a ship without requiring a radome—a fiberglass covering that typically protects such equipment from being damaged by the marine environment. In addition, proprietary software allows the C-Bird antenna to stabilize and track with a two-mechanical-axis platform, versus the standard three. All this adds up to a 70 percent reduction in cost of the antenna when compared to traditional maritime VSAT antennas.

The C-Bird system operates in any weather condition without rain fade, and transmission speed remains consistent. This is a significant advantage over Ku-band technology, which is highly susceptible to signal degradation in bad weather. In addition, C-Bird is certified to operate in wind speeds of up to 85 knots

and to survive wind speeds of up to 110 knots. It has an automatic self-locking feature for storm protection.

The C-Bird package was designed to provide always-on, unlimited Internet within the typical communications budget of a commercial ship. In today's world, seafarers require more access to the Internet. Prices for C-Bird Internet service starts at \$400 a month and provide unlimited access to the Internet at contract speed. With competing C-band solutions priced at higher prices for similar service, C-Bird is by far the low-cost, high-value leader.

Seamless Connectivity for Personal Crew Communications and Safety

C-Bird allows crew members to reach loved ones and friends by telephone or via PC-to-PC calling (similar to Skype) at only a \$0.10-per-minute, prepaid rate, a very low cost at sea. It also allows the crew to surf the Internet while off duty, read emails and catch up on what is going on at home via Facebook. This helps establish and maintain high crew morale, which significantly reduces turnover and the resulting costs and resources necessary to recruit and train new crew members.

Maritime Broadband has expanded its worldwide footprint by opening an office, Maritime Broadband Hellas, in Athens, Greece. The new office addresses the growing international demand for its C-Bird VSAT communications solution and spearheads sales and service support in the region.



DISCOVER

REAL OCEAN
BROADBAND



c-bird™



Maritime Broadband
maritimebroadband.com



National Sales Office
(7) 212 800 2112

MOL Pride, owned and operated by the Japanese company Mitsui O.S.K. Lines, flying the flag of Liberia.



Flag of convenience

Flag of convenience is the business practice of registering a merchant ship in a sovereign state different from that of the ship's owners, and flying that state's civil ensign on the ship. Ships are registered under flags of convenience to reduce operating costs or avoid the regulations of the owner's country. The closely related term open registry is used to describe an organization that will register ships owned by foreign entities.

The term «flag of convenience» has been in use since the 1950s, and it refers to the civil ensign a ship flies in order to indicate its country of registration or flag state. A ship operates under the laws of its flag state, and these laws are used if the ship is involved in a case under admiralty law.

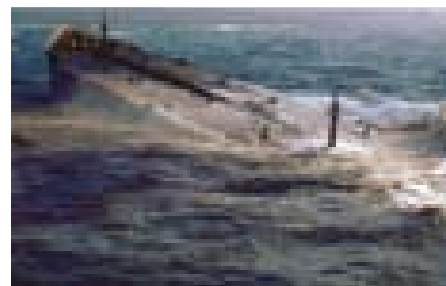
The modern practice of flagging ships in foreign countries began in the 1920s in the United States, when shipowners frustrated by increased regulations and rising labor costs began to register their ships to Panama. The use of open registries steadily increased, and in 1968, Liberia grew to surpass the United Kingdom as the world's largest shipping register. As of 2009, more than half of the world's merchant ships were registered with open registries, and the Panama, Liberia, and Marshall Islands flags accounted for almost 40% of the entire world fleet, in terms of deadweight tonnage.

Flag-of-convenience registries are criticized, mostly by trade union organizations based in developed countries, especially those of Europe. On the other hand, maritime industry practitioners and seafarers from other countries contest that this is a natural product of globalisation. Seafarers from developed countries must make themselves competitive if they wish to take advantage and practice in a global environment. As of 2009, thirteen flag states have been found by international shipping organizations to have substandard regulations. A basis for many criticisms is that the flag-of-convenience system allows shipowners to be legally anonymous and difficult to prosecute in civil and criminal actions. Some ships with flags of convenience have been found engaging in crime, offer substandard working conditions, and negatively impact the environment, primarily through illegal, unreported and unregulated fishing. As of 2009, ships of thirteen flags of convenience are targeted for special enforcement by countries that they visit. Supporters of the practice, however, point to economic and regulatory advantages, and increased freedom in choosing employees from an international labor pool.

Background

International law requires that every merchant ship be registered in a country.

The sinking of Amoco Cadiz led to concerted ship inspections by port states.



This country in which a ship is registered is called its flag state, and the flag state gives the ship the right to fly its civil ensign.

A ship's flag state exercises regulatory control over the vessel and is required to inspect it regularly, certify the ship's equipment and crew, and issue safety and pollution prevention documents. A ship operates under the laws of its flag state, and these laws are used if the ship is involved in an admiralty case. The organization which actually registers the ship is known as its registry. Registries may be governmental or private agencies. In some cases, such as the United States' Alternative Compliance Program, the registry can assign a third party to administer inspections.

The reasons for choosing an open register are varied and include tax avoidance, the ability to avoid national labor and environmental regulations, and the ability to hire crews from lower-wage countries. National or closed registries typically require a ship be owned and constructed by national interests, and at least partially crewed by its citizens. Conversely,

open registries frequently offer on-line registration with few questions asked. The use of flags of convenience lowers registration and maintenance costs, which in turn reduces overall transportation costs. The accumulated advantages can be significant, for example in 1999, 28 of Sea-Land's fleet of 63 ships were foreign flagged, saving the company up to 3.5 million dollars per ship every year.

The environmental disaster caused by the 1978 sinking of the MV Amoco Cadiz, which flew the Liberian flag, spurred the creation of a new type of maritime enforcement. Resulting from strong political and public outcry over the Amoco Cadiz sinking, fourteen European nations signed the 1982 Paris Memorandum of Understanding on Port State Control or Paris MOU. Under port state control, ships in international trade became subject to inspection by the states they visit. In addition to shipboard living and working conditions, these inspections cover items concerning the safety of life at sea and the prevention of pollution by ships. In cases when a port state inspection uncovers problems with a ship, the port state may take actions including detaining the ship. In 2008, member states of the Paris MOU conducted 14,322 inspections with deficiencies, which resulted in vessels being detained 1,220 times that year. Member states of the Tokyo Memorandum of Understanding conducted 13,298 ship inspections in 2009, recording 86,820 deficiencies which resulted in 1,336 detentions.

The principle that there be a genuine link between a ship's owners and its flag state dates back to 1958, when Article 5(1) of the Geneva Convention on the High Seas also required that «the state must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag». The principle was repeated in Article 91 of the 1982 treaty called the United Nations Convention on the Law of the Sea and often referred to as UNCLOS. In 1986, the United Nations Conference on Trade and Development attempted to solidify



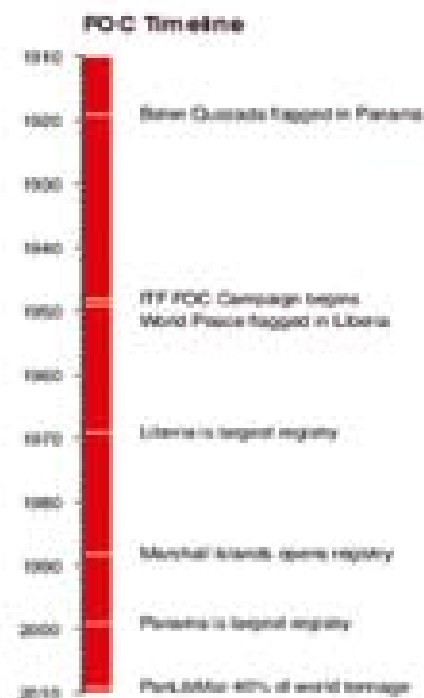
The engineers of the Seamen's Act, from left to right, maritime labor leader Andrew Furuseth, Senator Robert La Follette, and muckraker Lincoln Steffens, circa 1915

the genuine link concept in the United Nations Convention for Registration of Ships. The Convention for Registration of Ships would require that a flag state be linked to its ships either by having an economic stake in the ownership of its ships or by providing mariners to crew the ships. To come into force, the 1986 treaty requires 40 signatories whose combined tonnage exceeds 25% of the world total. As of 2006, only 14 countries have signed the treaty.

History

Merchant ships have used false flags as a tactic to evade enemy warships since antiquity, and examples can be found from as early as the Roman era through to the Middle Ages. More recently, this technique was used by the British during the Napoleonic Wars and the United States during the War of 1812. During the mid-19th century, slave ships flew various flags to avoid being searched by British anti-slavery fleets. However, the modern practice of registering ships in foreign countries to gain economic advantage originated in the United States in the era of World War I, and the term «flag of convenience» came into use in the 1950s. Between 1915 and 1922, several laws were passed in the United States to strengthen the United States Merchant Marine and provide safeguards for its mariners. During this period, U.S.-flagged ships became subject to regular inspections undertaken by the American Bureau of Shipping.

This was also the time of Robert



LaFollette's Seamen's Act of 1915, which has been described as the «Magna Carta of sailors' rights.» [The Seamen's Act regulated mariners' working hours, their payment, and established baseline requirements for shipboard food. It also reduced penalties for disobedience and abolished the practice of imprisoning sailors for the offense of desertion. Another aspect of the Seamen's Act was enforcement of safety standards, with requirements on lifeboats, the number of qualified able seamen on board, and that officers and seamen be able to speak the same language.

These laws put U.S.-flagged vessels at an economic disadvantage against countries lacking such safeguards. By moving their ships to the Panamanian flag, owners could avoid providing these protections. Belen Quezada, the first foreign ship flagged in the Panamanian registry, was employed in running illegal alcohol between Canada and the United States during Prohibition. In addition to sidestepping the Seamen's Act, Panamanian-flagged ships in this early period paid sailors on the Japanese wage scale, which was much lower than that of western merchant powers.

The Liberian open registry was the brainchild of Edward Stettinius, who had been Franklin D. Roosevelt's Secretary of State during World War II. Stettinius created a corporate structure that included The Liberia Corporation, a joint-venture with the government of Liberia. The corporation was structured so that one-fourth of its revenue would go to the Liberian government, another 10% went to fund social programs in Liberia, and the remainder returned to Stettinius' corporation. The Liberian registry was created at a time when Panama's registry was becoming less attractive for several reasons including its unpopularity with the U.S. labor movement and European shipping concerns, political unrest in Panama, and increases in its fees and regulations.

On 11 March 1949, Greek shipping magnate Stavros Niarchos registered the first ship under the Liberian flag, World Peace. When Stettinius died in 1949, ownership of the registry passed to the International Bank of Washington, led by General George Olmsted. Within 18 years, Liberia grew to surpass the United Kingdom as the world's largest register.

Due to Liberia's 1989 and 1999 civil wars, its registry eventually fell second to Panama's flag of convenience, but maritime funds continued to supply 70% of its total government revenue. After the civil war of 1990, Liberia joined with the Republic of the Marshall Islands to develop a new maritime and corporate program. The resulting company, International Registries, was formed as a parent company, and in 1993 was bought out by its management. After taking over the Liberian government, Americo-Liberian warlord Charles Taylor signed a new registry contract with the Liberian International Ship and Corporate Registry, commonly known as LISCR. LISCR was one of the few legal sources of income for Taylor's regime. Taylor is now on trial at the International Criminal Court in The Hague on 11 counts of war crimes, crimes against humanity, and other serious violations of international humanitarian law. As of 2009, the open

registries of Panama, Liberia, and Marshall Islands accounted for almost 40% of the entire world fleet, in terms of deadweight tonnage. That same year, the top ten flags of convenience registered 55% of the world's deadweight tonnage, including 61% of bulk carriers and 56% of oil tankers.

Extent of use

The International Transport Workers' Federation (ITF) maintains a list of 32 registries it considers to be FOC registries. In developing the list, the ITF considers «ability and willingness of the flag state to enforce international minimum social standards on its vessels,» the «degree of ratification and enforcement of ILO Conventions and Recommendations, and «safety and environmental record.» As of 2010 the list includes Antigua and Barbuda, the Bahamas, Barbados, Belize, Bermuda, Bolivia, Burma, Cambodia, the Cayman Island, Comoros, Cyprus, Equatorial Guinea, Georgia, Gibraltar, Honduras, Jamaica, Lebanon, Liberia, Malta, the Marshall Islands, Mauritius, Mongolia, Netherlands Antilles, North Korea, Panama, Sao Tome and Principe, St Vincent, Sri Lanka, Tonga, Vanuatu, and the French and German International Ship Registers.

As of 2009, Panama, Liberia and the Marshall Islands are the world's three largest registries in terms of deadweight tonnage (DWT). These three organizations registered 11,636 ships of 1,000 DWT and above, for a total of 468,405,000 DWT: more than 39% of the world's shipborne carrying capacity. Panama dominates the scene with over 8,065 ships accounting for almost 23% of the world's DWT. Of the three, the Marshall Islands (with 1,265 registered ships) had the greatest rate of DWT increase in 2009, increasing its tonnage by almost 15%.

The Bahamian flag ranks sixth worldwide, behind the Hong Kong and Greek registries, but is similar in size to the Marshall Islands flag of convenience, with about 200 more ships but a carrying capacity about 6,000,000 DWT lower. Malta, at the ninth position worldwide, had about 100 more

ships than the Bahamas, with a capacity of 50,666,000 DWT, representing 4% of the world fleet with 12% growth that year.

At the eleventh position, Cyprus registered 1,016 ships in 2009, 2.6% of world tonnage. The remaining top 11 flags of convenience are Antigua and Barbuda (#20), Bermuda (#22), Saint Vincent and the Grenadines (#26), and the French International Ship Register (FIS) at number #27. Bermuda and the FIS have fewer than 200 ships apiece, but they are large: the average Bermudan ship is 67,310 DWT and the average FIS ship is at 42,524 DWT. (By way of reference, the average capacity of ships in the U.S. and U.K. registers is 1,851 DWT and 9,517 DWT respectively.) The registries of Antigua and Barbuda and Saint Vincent and the Grenadines both have over 1,000 ships with average capacity of 10,423 DWT and 7,334 DWT respectively.

The 21 other flags of convenience listed by the ITF each account for less than 1% of the world's DWT. As of 2008, more than half of the world's merchant ships (measured by tonnage) are registered under flags of convenience.

Criticism

There are a number of common threads found in criticisms of the flag of convenience system. One is that these flag states have insufficient regulations and that those regulations they do have are poorly enforced. Another is that, in many cases, the flag state cannot identify a shipowner, much less hold the owner civilly or criminally responsible for a ship's actions. As a result of this lack of flag state control, flags of convenience are criticized on grounds of providing an environment for conducting criminal activities, supporting terrorism, providing poor working conditions for seafarers, and having an adverse effect on the environment.

David Cockroft, general secretary of the ITF says:

Arms smuggling, the ability to conceal large sums of money, trafficking in goods and people and other illegal activities can



The drilling platform Deepwater Horizon flew a Marshallese flag of convenience.

also thrive in the unregulated havens which the flag of convenience system provides.

Concealed ownership

Shipowners often establish shell corporations to be the legal owners of their ships. To distinguish between the actual shipowner and the shell corporations, the terms beneficial owner or ultimate owner are often used. Webster's defines a beneficial owner as «one who enjoys the benefit of a property of which another is the legal owner.» A ship's beneficial owner is legally and financially responsible for the ship and its activities.

The 2004 Report of the UN Secretary General's Consultative Group on Flag State Implementation reported that «It is very easy, and comparatively inexpensive, to establish a complex web of corporate entities to provide very effective cover to the identities of beneficial owners who do not want to be known.» According to a 2003 report by the Organisation for Economic Co-operation and Development report entitled «Ownership and Control of Ships», these corporate structures are often multi-layered, spread across numerous jurisdictions, and make the beneficial owner «almost impenetrable» to law enforcement officials and taxation. The report concludes that «regardless of the reasons why the cloak of anonymity is made available, if it is provided it will

also assist those who may wish to remain hidden because they engage in illegal or criminal activities, including terrorists».

The OECD report concludes that the use of bearer shares is «perhaps the single most important (and perhaps the most widely used) mechanism» to protect the anonymity of a ship's beneficial owner. Physically possessing a bearer share accords ownership of the corporation. There is no requirement for reporting the transfer of bearer shares, and not every jurisdiction requires that their serial numbers even be recorded.

Two similar techniques to provide anonymity for a ship's beneficial owner are «nominee shareholders» and «nominee directors.» In some jurisdictions that require shareholder identities to be reported, a loophole is created where the beneficial owner may appoint a nominee to be the shareholder, and that nominee cannot legally be compelled to reveal the identity of the beneficial owner. All corporations are required to have at least one director, however many jurisdictions allow this to be a nominee director. A nominee director's name would appear on all corporate paperwork in place of the beneficial owners, and like nominee shareholders, few jurisdictions can compel a nominee director to divulge the identity of beneficial owners. To further complicate matters, some jurisdictions allow a corporation to fulfill the duties of a nominee director.

Crime

Flag of convenience ships have long been linked to crime on the high seas. For example, in 1982, Honduras shut down its open registry operations because it had enabled «illegal traffic of all kinds and had given Honduras a bad name.»

Ships registered by the Cambodia Shipping Corporation (CSC) were found smuggling drugs and cigarettes in Europe, breaking the Iraq oil embargo, and engaging in human trafficking and prostitution in Europe and Asia. In response to these activities, in 2000, Ahmad Yahya of the Cambodian Ministry of Public Works

and Transport told industry publication Fairplay «We don't know or care who owns the ships or whether they're doing 'white' or 'black' business ... it is not our concern.» Less than two years later, French forces seized the Cambodian-flagged, Greek-owned MV Winner for cocaine smuggling. Shortly after the seizure, Cambodian Prime Minister Hun Sen closed the registry to foreign ships, and Cambodia canceled its contract with CSC shortly thereafter.

The North Korean flag of convenience has also garnered significant scrutiny. In 2003, the North Korean freighter Pong-su reflagged to Tuvalu in the middle of a voyage shortly before being seized by Australian authorities for smuggling heroin into that country.

That year thirteen nations began monitoring vessels under the North Korean flag for «illicit cargos, like drugs, missiles or nuclear weapon fuel.»

Terrorism

In 2002 in the United States, Democratic senator John Breaux of Louisiana proposed a bill to prevent U.S. shipowners from using foreign flags, ostensibly as a counter-terrorism measure.

Working conditions

In the accompanying material of the ILO's Maritime Labour Convention of 2006, the International Labour Organization estimated that at that time there were approximately 1,200,000 working seafarers across the world. This document goes on to say that when working aboard ships flagged to states that do not «exercise effective jurisdiction and control» over their ships that «seafarers often have to work under unacceptable conditions, to the detriment of their well-being, health and safety and the safety of the ships on which they work.»

The International Transport Workers' Federation goes further, stating that flags of convenience «provide a means of avoiding labor regulation in the country of ownership, and become a vehicle for paying low wages and forcing long hours of

work and unsafe working conditions. Since FOC ships have no real nationality, they are beyond the reach of any single national seafarers' trade union.» They also say that these ships have low safety standards and no construction requirements, that they «do not enforce safety standards, minimum social standards or trade union rights for seafarers», that they frequently fail to pay their crews, have poor safety records, and engage in practices such as abandoning crewmen in distant ports.

Environmental effects

While flag of convenience ships have been involved with some of the highest-profile oil spills in history (such as the Maltese-flagged MV Erika, the Bahamian-flagged MV Prestige, the Marshallese-flagged Deepwater Horizon, and the Liberian-flagged SS Torrey Canyon, MV Amoco Cadiz[and MV Sea Empress[]) the most common environmental criticism they face regards illegal fishing.

These critics of the flag of convenience system argue that many of the FOC flag states lack the resources or the will to properly monitor and control those vessels.

The Environmental Justice Foundation (EJF) contends that illegal, unreported and unregulated fishing (IUU) vessels use flags of convenience to avoid fisheries regulations and controls. Flags of convenience help reduce the operating costs associated with illegal fishing methods, and help illegal operators avoid prosecution and hide beneficial ownership.As a result, flags of convenience perpetuate IUU fishing which has extensive environmental, social and economic impacts, particularly in developing countries.

The EJF is campaigning to end the granting of flags of convenience to fishing vessels as an effective measure to combat IUU fishing. According to Franz Fischler, European Union Fisheries Commissioner, The practice of flags of convenience, where owners register vessels in countries other than their own in order to avoid binding regulations or controls, is a serious menace to today's maritime world.

Ratification of maritime conventions

Non-ratification of International Conventions, 2009

Flag	SOLAS	MARPOL	LLSS	MLC2006	CIC/ LUNDQ
Bahamas	Yes	No	Yes	Yes	Yes
Bolivia	No	No	No	No	No
Cambodia	Yes	No	Yes	No	Yes
North Korea	Yes	No	Yes	No	No
Georgia	Yes	No	No	No	Yes
Honduras	No	No	No	No	No
Lebanon	No	No	Yes	Yes	No
Malta	Yes	No	Yes	Yes	Yes
Monsalia	Yes	Yes	Yes	No	No
Sri Lanka	No	No	No	No	Yes

International regulations for the maritime industry are promulgated by agencies of the United Nations, particularly the International Maritime Organization and International Labour Organization. Flag states adopt these regulations for their ships by ratifying individual treaties. One common criticism against flag of convenience countries is that they allow shipowners to avoid these regulations by not ratifying important treaties or by

failing to enforce them.

Maritime International Secretariat Services (MARISEC) issues a yearly report entitled the Flag State Performance Table in association with industry groups the Baltic and International Maritime Council, the International Association of Dry Cargo Shipowners, the International Chamber of Shipping, the International Shipping Federation, and the International Association of Independent

Tanker Owners. The 2009 report identified the six «core» conventions representing a minimum level of maritime regulation, from the viewpoint of shipowners, as SOLAS, MARPOL, LL 66, STCW, ILO 147, and CLC/FUND92. Five of these six core conventions are not ratified by several flag of convenience countries.

The SOLAS and LL 66 conventions focus on shipboard safety issues. SOLAS is an acronym for Safety of Life at Sea, or formally «International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended, including the 1988 Protocol, the International Safety Management Code (ISM) and the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)». Originally ratified in response to the sinking of the RMS Titanic, SOLAS sets regulations on lifeboats, emergency equipment and safety procedures, including continuous radio watches. It has been updated to include regulations on ship construction, fire protection systems, life-saving appliances, radio communications, safety of navigation, management for the safe operation of ships, and other safety and security concerns. As of 2009, the Bolivian, Honduran, Lebanese, and Sri Lankan flags of convenience have not ratified the SOLAS treaty. LL 66 is an industry designation for the «International Convention on Load Lines, 1966, including the 1988 Protocol». This convention sets standards for minimum buoyancy, hull stress, and ship's fittings, as well as establishing navigational zones where extra precautions must be taken. As of 2009, the Bahamian, Bolivian, Georgian, Honduran, and Sri Lankan flags of convenience have not ratified the LL 66 treaty.















MLC2006 is shorthand for the «International Labour Organization Maritime Labour Convention, 2006». This convention provides comprehensive rights and protection at work for seafarers, including requirements for minimum age, qualifications, hours of work and rest, medical care, complaint procedures, wage payments, and onboard living arrangements. The MLC replaced a number of earlier ILO Conventions including ILO147. As of 2013, the Bolivian, Cambodian, North Korean, Georgian, Honduran, Mongolian, and Sri Lankan flags of convenience have not ratified the MLC.

MARPOL, CLC, and FUND are treaties related to pollution. MARPOL refers to the «International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978, including Annexes I–VI». This treaty regulates pollution by ships, including oil and air pollution, shipboard sewage and garbage.[62] As of 2009, the Bahamian, Bolivian, Cambodian, North Korean, Georgian, Honduran, Lebanese, Maltese, and Sri Lankan flags of convenience have not ratified the MARPOL treaty. CLC and FUND92 refer to the «International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992» and the «International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992». These two related conventions provide mechanisms to ensure remuneration for victims of oil spills. As of 2009, the Bolivian, North Korean, Honduran, Lebanese, and Mongolian flags of convenience have not ratified the CLC and FUND treaties.

Port state targeting

In 1978, a number of European countries agreed in The Hague to audit labour conditions on board vessels vis-a-vis the rules of the International Labour Organization. To this end, in 1982 the «Paris Memorandum of

Port state targeting, 2009

Flag	Paris Blacklist	Tokyo Blacklist	US Target List
 Antigua/Barbuda			X
 Bahamas			X
 Bolivia	X	X	
 Bolivia	X		
 Cambodia	X	X	X
 Cayman Islands			X
 North Korea	X	X	
 Georgia	X	X	
 Honduras	X		X
 Lebanon	X		
 Malta			X
 Mongolia	X	X	
 Panama			X
 St. Vincent/Grenadines			X

Understanding on Port State Control» (Paris MOU) was established, setting port state control standards for what is now twenty-six European countries and Canada.

Several other regional Memoranda Of Understanding have been established based on the Paris model, including the «Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region», typically referred to as the «Tokyo MOU», and organizations for the Black Sea, the Caribbean, the Indian Ocean, the Mediterranean, and Latin America. The Tokyo and Paris organizations generate, based on deficiencies and detentions, black-, white-, and grey-lists of flag states. The US Coast Guard, which handles port state control inspections in the US, maintains a similar target list for underperforming flag states. As of 2009, fourteen of the thirty-one flags of convenience listed by the ITF are targeted for special enforcement by the countries of the Paris and Tokyo MOUs or U.S. Coast Guard: Antigua and Barbuda, the Bahamas, Belize, Bolivia, Cambodia, the Cayman Islands, North Korea, Georgia, Honduras, Lebanon, Malta, Mongolia, Panama, and Saint Vincent and the Grenadines.

Wages

The United Nations Conference on Trade and Development, in its 2009 Report on Maritime Trade, states that shipowners often register their ships under a foreign flag in order to employ «seafarers from developing countries with lower wages. The Philippines and the People’s Republic of China supply a large percentage of maritime labor in general, and major flags of convenience in particular. In 2009, the flag-states employing the highest number of expatriate-Filipino seafarers were Panama, the Bahamas, Liberia and the Marshall Islands. That year, more than 150,000 Filipino sailors were employed by these four flags of convenience. In a 2006 study by the United States Maritime Administration (MARAD), sailors from the People’s Republic of China comprised over 40% of the crews on surveyed ships

flying the Panamanian flag, and around 10% of those flying the Liberian flag. The MARAD report referred to both China and the Philippines as «low cost» crewing sources.

The seafaring industry is often divided into two employment groups: licensed mariners including deck officers and marine engineers, and mariners that are not required to have licenses, such as able seamen and cooks, but are required to be certified. The latter group is collectively known as unlicensed mariners or ratings. Differences in wages can be seen in both groups, between «high cost» crewing sources such as the United States, and «low cost» sources such as China and The Philippines. However, salaries on flag of convenience ships are still far higher than median salaries of non-seafarers in these countries.

For unlicensed mariners, 2009 statistics from the American Bureau of Labor Statistics give median earnings for able and ordinary seamen as US\$35,810, varying from \$21,640 (at the 10th percentile) to \$55,360 (at the 90th percentile).[72] This can be compared with 2006 statistics from the International Labour Organization, giving average yearly earnings for Filipino and Chinese able seamen around \$2,000 to \$3,000 per year (PHP9,900 per month and CNY3,071 per year). Among licensed mariners, American chief engineers earned a median \$63,630, varying from \$35,030 to \$109,310 while their Filipino counterparts averaged \$5,500 per year (PHP21,342 per month).





St. Vincent and the Grenadines

Maritime Administration

Consulate of St. Vincent and the Grenadines

8, Kantharou & Sachtouri str.

GR-18537 Piraeus

Greece

PH:+302104286976

FAX: +302104185184

e-mail: cons_svg@hol.gr

web site: <http://www.svg-marad.com>

WIDE

MARITIME INTELLIGENCE

For • Decision • Makers • Only



WIDE what is actually offering?

WIDE is a Greek corporation providing consultation services in the maritime field. Our “crown” service is related to registration business.

We have many years of experience in the field of Ship Registration in many flags facilitating or issuing all kinds of flag documents, like certificates of Registry, changes of ownership, registration of mortgages, bareboat registrations, STCW endorsements and training certificates, seafarer’s licences, civil liability, bunker and wreck removal certificates, as well as of other supporting documents that may be necessary.

You said many flags, in particular?

We provide our services for all well known open registries through a dedicated network of highly qualified associate professional law offices.

Especially, for Panama flag we cooperate with a very well known law firm based in Panama, that assures a quick and reliable service for Panama owners, being able to solve in situ any problem that may arise due to their excellent relationship with Panama Maritime Authority.

Thus, Panama ship owners can be sure that they will receive a quick and reliable response to their needs, as the communication with Panama is daily and fluent.

For other flags like Cambodia and Sierra Leone, we have in house appointed Deputy Registrars, so the certificates of Registry are issued in our office.

Practically speaking, this means that all documents required for registration may be prepared and signed in our office, the registration process usually take no more than 24 hours. At the end of the day our clients can collect from our office all vessel’s certificates in original.

We also offer quick and reliable service for Palau, Cook Islands, Moldova and Bolivia flag.

What are you doing in support of vessels’ owners?

We undertake to check, select, prepare and process all documents issued by any flag administration, like endorsements,

applications for different vessel’s certificates and follow up of the whole procedure. We can guarantee a quick, flawless and quality service.

Why a consultation firm is required to support the registration process?

Registration procedures for someone not familiar seem to be very much complicated requiring particular maritime, legal and operational knowledge which usually is not given in a shipping company. Is not just to fill some application forms. It is much more, it is the legal and procedural review required for a smooth registration process. So, we do exactly this, we prepare in the correct way everything required for a smooth operation with the flag administration

Professional consultancy mainly constitute the appropriate and thorough control of the titles and their proper registration at Public Registries and / or flag administrations, thus ensuring the shipowner’s interests and safeguarding their property. Every administration has its peculiarities and emphasizes on different items and documents, thus, the careful check of the titles bearing in mind these peculiarities is a must for protecting our clients’ interests and valuable property.

So, your consultation is only that?

Our service do not finish just issuing certificates of Registry, but continues on a 24/7/365 support providing any registration or technical advice to our customers, as the shipping industry is changing quickly and the need of professional guidance is more important than ever, thus saving time and costly delays.

Something more to add?

Yes, around the basic core of our registration consultation, we can support owners in many other aspects like S&P, technical guidance, onboard and ashore staff training related to existing and new requirements of IMO.

Also, we can hear what is their problems and we know how and where to direct them to find solutions. So, WIDE can be their best contributor for better, safer and relaxed business.



WIDE

We serve **your** needs

WIDE
A: 94, Notara Str., Piraeus -18535, Hellas
T: (+30) 210 412 3049
E: info@wide.co.com
W: www.wide.co.com

Service and quality

«The Marshall Islands Registry – The Flag of Choice»

The Republic of the Marshall Islands (RMI) Registry is one of the world's premier quality maritime and corporate registries, globally recognized as a modern and efficient administration, and noted for its contributions to the safety and security of shipping and efforts to protect the marine environment.

International Registries, Inc. and its affiliates (IRI) provide administrative and technical support to the RMI Maritime and Corporate Registries. IRI has been administering maritime and corporate programs and involved in flag State administration since 1948.

IRI takes great pride in its high level of customer service, fair pricing, and extensive experience. The RMI Registry is fully committed to the safety and security of personnel ashore and afloat, the Registry's vessels, and the marine environment. IRI has an excellent reputation within the international business community and will continue to be at the forefront of vessel and corporate registration.

According to a recent paper published by the Greek Shipping Cooperation Committee (GSCC), the RMI Registry is reaching the top position in the Greek market, gaining more than 43% of the gross tonnage noted in the GSCC report and nearly 55% of the total number of vessels gained overall.

The RMI Registry is the third largest in the world, standing at more than 117 million gross tons and over 3,395 vessels at the end of January 2015. Vessel types include, but are not limited to: tank ships; liquid natural gas (LNG)/gas carriers; bulk carriers; container ships; offshore drilling, production, and service units; passenger vessels and yachts. One of the key competitive advantages of the RMI Registry is the ability to provide quality service in a timely fashion to industry stakeholders through qualified personnel with experience at sea and ashore. With personnel in IRI's Piraeus, Greece office outnumbering all offices with the exception of IRI's headquarters in Reston, Virginia, the amount of IRI staff outside of the United States (US) has surpassed those in the US. By continuing to strengthen its team worldwide, IRI ensures a high level of service and continuous improvement to the decentralization of RMI Registry related services for the increasing number of RMI flagged vessels. Global staff is available to respond to inquiries regarding RMI corporate and maritime matters with its 24-hour worldwide service.

As the largest network among any registry, each of IRI's 26 full-service offices has the ability to register a vessel, including

those under construction, record a mortgage or financing charter, and service clientele. IRI prides itself on providing reliable and prompt service to international business clients, legal and financial professionals, shipowners and operators.

The RMI fleet has received the highest ratings in port State control (PSC) international rankings, and is the only major open registry to be included on the White Lists of the Paris and Tokyo Memorandums of Understanding (MoUs), and to hold Qualship 21 status with the US Coast Guard for ten consecutive years, which is unprecedented.

The RMI has also met the flag criteria for a low risk ship under the Paris MoU's New Inspection Regime. Such achievements are attributed to the RMI Registry's thorough pre-registration vetting and assessment process for ships entering and remaining in the RMI. The screening process for every vessel and operator, and the point scoring system for vessels, is closely monitored by marine safety and technical personnel, enabling the RMI Registry to maintain its quality fleet. Also, all commercial vessels under the RMI flag are subject to an annual safety inspection, conducted by an authorized inspector.

The RMI Maritime Administrator has authorized members of the International Association of Classification Societies (IACS) to act on its behalf to ensure vessels meet all technical and operational standards, while maintaining its own technical team responsible for oversight of delegated functions, simplifying matters for owners and operators.

One of the major challenges for flag States is the increasingly stringent international regulatory environment.

The RMI is a signatory to and enforces all major conventions and their related codes. With an assigned permanent representative to the International Maritime Organization, the RMI participates in all of the major committee and subcommittee meetings. Playing a significant role in shaping future regulations allows the RMI to proactively manage the implementation of new requirements by owners and operators of RMI flagged vessels.

IRI believes the success of the RMI Registry is due to its qualified personnel, with experience at sea and ashore, who focus on quality, service, and continual improvement. The most important asset to the Registry is its customers and IRI strives to provide them with full service from any office, 24 hours a day.

THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

service and quality are within your reach



International Registries, Inc.

in affiliation with the Marshall Islands Maritime & Corporate Administrators

tel: +30 210 4293 223 | piraeus@register-in.com



www.register-in.com

The Commonwealth of Dominica proudly offers to diligent Ship Owners, Managers, Operators and Mariners an opportunity to join an International Shipping Registry. At present, the Commonwealth of Dominica's open International Ship Registry is one of the fastest growing and most efficiently managed Ship Registries. The Administration-provided tools for compliance ensure a sustainable, cost effective, and efficient system that owners may take advantage of to improve their financial viability.

WHY FLY WITH THE COMMONWEALTH OF DOMINICA Vessel / Yacht Registration

Registering a Vessel under the Commonwealth of Dominica is efficient, straight forward and cost – effective. Dominica Maritime Registry provides to the client administrative and technical support throughout the complete process.

Our Registry offers Owners, cost effective Vessel registration with no tonnage tax or size restrictions. Dominica Maritime Registry has many convenient international locations to process registrations quickly and electronically to maintain cost-effectiveness.

Benefits for Registering under the Commonwealth of Dominica Flag:

- Registration is fast and simple.
- Competitive Pricing.
- Proactive IMO Participation
- Statutory Surveys and Certification Program
- Multiple Incentive Programs Including Tonnage Fee Cap
- Extensive Global Technical Support Network is available worldwide from our qualified staff and experienced mariners.
- Dedicated Staff Providing Prompt and Efficient Customer Service
- The Registration procedures, documentation, preferred mortgage standards and administrative contracts are acknowledged by reputable international

“The Flag of Responsibility”



*The Commonwealth
of Dominica,
well known as Dominica
is an English speaking
country located
in the Central region
of the Eastern Caribbean,
between Martinique and
Guadeloupe*

lending institutions.

Flag State Inspection Program to Enhance Port State Compliance and Response Support

- STCW «White List» Mariner Training, Licensing and Certification Program for Issuance of Original Certificates of Competence
- 24 Hour Emergency Support

The Commonwealth of Dominica greatly announces that regulations have been updated to allow Private Yachts to charter out for a period of up to eighty four (84) days. This will allow Yacht Owners the ability to recoup some of the operational

costs associated with Yacht Ownership.

- Private Yachts of 12 meters or more in length may be chartered out for 84 days per calendar year (in accordance with International Regulations) provided that the yacht operates under a minimum safe manning certificate, among other requirements.

- The Registry permits a private yacht to be chartered out for up to 84 days in any one (1) calendar year to allow for the yacht owner to recoup some of his/her operating expenses. This chartering privilege exempts the yacht from having to be registered as a commercial yacht.

- The Registry provides a free self-inspection program to help yacht owners ensure safety on their craft.

Dominica International Maritime Registry offers Technical and Statutory services to our fleet of vessels.

Our global network of inspectors and surveyors allows for easy survey coordination at competitive pricing. Flag State Inspection and Detention Prevention Program was created with the goal of assisting ship owners and operators with the safe operation of their vessels and to reduce the number of deficiencies and detentions received during Port State Control inspections.

The Commonwealth of Dominica is a duly recognized nation by the Secretary General of the United Nations' International Maritime Organization as to giving complete and full effect of the STCW Convention by issuing both Original Certificates of Competence and Endorsing Certificates of Competence of other recognized countries.

Find out more about Commonwealth of Dominica by visiting our site at <http://www.dominicaconsulategreece.com/>



Commonwealth of Dominica International Maritime Registry

“The Flag of Responsibility”

Dominica Maritime Registry offers yacht owners, commercial and private, cost effective yacht registration with no tonnage tax or size restrictions. In addition, the Registry provides a free self-inspection program to help yacht owners ensure safety on their craft.

We also offer our clients the ability to customize the length of registration periods to better convenience the customer and keep documents up to date. Registering a yacht under our flag is fast and simple.



Headquarters

32 Washington Street Fairhaven, MA 02719 USA

For further information or quotation, please e-mail:
marine@dominicaconsulategreece.com

For Emergency Response kindly contact at :
Tel: +30 6932 47 85 85, +30 6937 22 88 88



Commonwealth of Dominica Consulate Athens, Greece

3 Mavromichali Street Athens, GR 10679 Greece

Tel: +30 210 36 11 605, +30 210 36 27 889

Fax: +30 210 35 17 848, +30 210 33 87 050

e-mail: info@dominicaconsulategreece.com

www.dominicaconsulategreece.com

The Bahamas Maritime authority and Greece

The culture, heritage and history of the islands of The Bahamas and of Greece have much in common.

Seafaring and an ancient maritime tradition are integral to both nations. Notably, two of the major islands of The Bahamas bear the names of Andros and Eleuthera.

Since gaining independence in 1973, The Bahamas has made very significant progress in many fields, a major one of which is shipping. The Bahamas Ship Register is currently one of the largest and most globally respected flags in the world and it attracts many prestigious shipping companies and ships. The Register is on the “White List” of all regional Port State Control MoUs, as well as on the U.S. Coast Guard’s “Qualship 21” programme. Just as importantly, The Bahamas is a long standing member of the IMO Council and plays an active role in the Organisation’s committees. It has a proven track record of consistently submitting proposals aimed at strengthening safety measures, reducing the workload on owners and masters and offering practical solutions to current problems. Flag State matters are managed

by the Board of the Bahamas Maritime Authority (BMA), under the Ministry of Transport and Aviation. The Bahamas has a diverse fleet of some 1600 modern ships, of which a significant number belong to Greek interests.

Opening of the Piraeus Office

The Government of The Bahamas had long cherished the goal of establishing a Greek office in order to provide better support, assistance and service to its Greek clients. Finally, in June 2014, on the first day of Posidonia, the Bahamas Minister of Transport and Aviation officiated at the opening of BMA’s office on the Piraeus sea front, in the presence of the Bahamas High Commissioner, Chairman of the Board and MD & CEO of the BMA and other dignitaries.

The Greek office now joins those of London, New York, Nassau and Hong Kong in providing all the services required by existing, new and potential clients in Greece.

It enhances the BMA’s consistent drive to maintain the highest of standards and to provide a top quality service.

Clients are now able to use the Piraeus office for the full range of BMA’s services including registration, technical support, BMA publications and seafarers’ documents, amongst others.

Further, the Bahamas Shipowners Association is well represented in Greece and provides owners with the opportunity to exchange views and discuss proposed international maritime policy changes with the BMA.





The Bahamas
Maritime Authority

It's simply
better with
The Bahamas

A Flag respected
for its quality and
exceptional service



- Legal system based on English Common Law
- Rapid response to technical, legal, seafarer and registry queries
- User-friendly online seafarers documentation
- Annual fee based on net tonnage
- Inspectors worldwide
- Active Shipowners Association
- Yachts certified to LY2 or similar codes are accepted
- Bareboat/Dual Registration
- Ships under construction may be registered



PRINCE GEORGE

20 Princess Alexandra Drive,
200 St George, Nassau
Tel: +1 (242) 426 4902-4
Fax: +1 (242) 317 1987/1174
E-mail: prince@bahamasmaritime.com

NASSAU

2000 Nassau, 87 Prince Street,
P.O. Box 914079, Nassau, Bahamas
Tel: +1 (242) 368 5712
Fax: +1 (242) 368 5688
E-mail: nassau@bahamasmaritime.com

LONDON

220 City Street, London,
London, EC3N 4AB, UK
Tel: +44 (20) 7462 3000
Fax: +44 (20) 7296 9609
E-mail: london@bahamasmaritime.com

NEW YORK

Signature House,
244 Canal Street, Suite 2000,
New York, NY 10013, USA
Tel: +1 (212) 528 8170
Fax: +1 (212) 528 8154
E-mail: newyork@bahamasmaritime.com

HONG KONG (CHINA)

Room 2019, 2020, 2021 Floor,
Bankover House, 10 Bankover Road,
Central, Hong Kong
Tel: +852 (2) 2205 2005
Fax: +852 (2) 2205 2005
E-mail: hongkong@bahamasmaritime.com

TOKYO (JAPAN)

14 Marunouchi Bldg. (Regional),
Marunouchi Bldg., 14F,
1-10-3 Marunouchi, Chiyoda-ku,
Tokyo 100-0001, Japan
Tel: +81 (3) 5561 8166
Fax: +81 (3) 5561 8166
E-mail: tokyo@bahamasmaritime.com

LAKE CHARLES

10 Lake Charles Building,
Department of
Bahamas Maritime Authority,
Tel: +1 (242) 426 1200
Fax: +1 (242) 426 1170
E-mail: lakecharles@bahamasmaritime.com

www.bahamasmaritime.com


ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΝΤΑΖΟΠΟΥΛΟΣ

Αντιπρόεδρος του *Liberian International Ship & Corporate Registry* (Νηολόγιο Λιβερίας) και γενικός διευθυντής του ελληνικού γραφείου του Νηολογίου

Ο κ. Μιχάλης Πανταζόπουλος είναι Γενικός Διευθυντής Του Νηολογίου της Λιβερίας στην Ελλάδα από το 2004.

Κατέχει Διδακτορικό δίπλωμα Ναυπηγικής από το *University of Washington, Seattle, USA*.

Με τριακονταετή εμπειρία στη ναυτιλία έχει εργαστεί στην *EXXON* (Houston, USA 1987-1995) συμμετέχοντας στη δίκη του *EXXON VALDEZ*, στο *ABS Group* (part of the *American Bureau of Shipping*, 1996-2000), και στην *AVIN International* (2000-2003).

Είναι μέλος εκπροσωπώντας το Νηολόγιο της Λιβερίας της *INTERTANKO Associate Members Committee*, από το 2011.

Ο κ. Μιχάλης Πανταζόπουλος, εκθέτει τις απόψεις του και μας ενημερώνει για τρέχοντα ζητήματα, τις μελλοντικές πρωτοβουλίες και τις εξελίξεις στο Νηολόγιο και στη παγκόσμια ναυτιλία



Από τα πρόσφατα Ποσειδώνεια 2014, από αριστερά Scott Bergeron, CEO Νηολογίου Λιβερίας, Μιχάλης Πανταζόπουλος, Αντιπρόεδρος και Γενικός Διευθυντής του Νηολογίου στην Ελλάδα, Adam Cohen, YCF Group, Yoram Cohen, YCF Group, Elan Cohen, YCF Group.

Σε πρόσφατες ανακοινώσεις του Ελληνικού Ναυτιλιακού τύπου η Λιβερία επανήλθε στην κορυφή της προτίμησης των Ελλήνων πλοιοκτητών. Πού το αποδίδετε;

Κατ' αρχήν ευχαριστούμε πολύ τους Έλληνες εφοπλιστές για την προτίμηση στη σημαία της Λιβερίας που αποδεικνύει ότι το Νηολόγιο που δημιουργήθηκε και υιοθετήθηκε από τους Έλληνες εφοπλιστές πριν από 67 περίπου χρόνια εξακολουθεί τους ισχυρούς δεσμούς του και την προσφορά των υπηρεσιών του στην Ελληνική ναυτιλία. Η συνταγή της προσφοράς μας στην Ελληνική ναυτιλία είναι απλή και τα χαρακτηριστικά της που αναγνωρίζονται από τους Έλληνες εφοπλιστές είναι συνέπεια, υπευθυνότητα, άμεση ανταπόκριση και ταχεία εξυπηρέτηση, οποιαδήποτε ημέρα και ώρα μιάς και η ναυτιλία δεν έχει ωράριο και εργάζεται σε εικοσιτετράωρη βάση. Για μας δεν υπάρχει η λέξη «γραφειοκρατία,» και δουλειά μας είναι να βρίσκουμε λύσεις και να υποστηρίζουμε το πλοίο και τον εφοπλιστή. Να τονίσω ότι το γραφείο της Λιβερίας στον Πειραιά στην Ευπλοίας 2, στο κέντρο του λιμανιού είναι πολύ οργανωμένο και παρέχει πλήρεις και όλες τις υπηρεσίες που απαιτούνται στη σημερινή απαιτητική ναυτιλιακή αγορά και οι άξιοι συνεργάτες και συνεργάτιδες μου υπηρετούν με

αφοσίωση, υπευθυνότητα, συνέπεια και επαγγελματισμό την Ελληνική ναυτιλία και τις ανάγκες της όπως η εγγραφή πλοίου και υποθήκης, τεχνική υποστήριξη, επιθεωρήσεις, εγκρίσεις ναυτικών εγχειριδίων και βοηθημάτων, εγγραφή εταιρειών. Η υποστήριξη επίσης του Προξενείου της Λιβερίας στον Πειραιά και οι προσπάθειες του Γενικού Προξένου κ. Νικολάου Σούτου έχουν βοηθήσει σημαντικά στην εδραίωση και εξέλιξη του Νηολογίου στην Ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα.

Πού βρίσκεται το Νηολόγιο σήμερα παγκοσμίως και στη Ελλάδα;

Το Νηολόγιο της Λιβερίας είναι το μεγαλύτερο ποιοτικά Νηολόγιο παγκοσμίως. Επί του παρόντος, ο στόλος της Λιβερίας βρίσκεται σε ιστορικό ρεκόρ, με στόλο 3,907 πλοία, ολικής χωρητικότητας μεγαλύτερης των 133 εκατ. GTONS, (μέση ηλικία 12 έτη). Κατά την τελευταία δεκαετία ο στόλος της Λιβεριακής Σημαίας έχει υπερδιπλασιαστεί σε μέγεθος και σήμερα αποτελεί το 12,5% του παγκόσμιου ποντοπόρου στόλου.

Όσον αφορά την Ελληνική ναυτιλία στο τέλος του 2014, ο ελληνόκτητος στόλος της Λιβερίας αποτελούνταν από 808 πλοία, περίπου 58 εκατ. DWT, δηλαδή περίπου το 18% του ελληνόκτητου στόλου. Κατά το τρέχον έτος, όπως επιβεβαιώνε-

ται από ελληνικές ναυτιλιακές εκδόσεις η Λιβερία είναι το μεγαλύτερο νηολόγιο επιλογής για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να αναφέρω μερικά ιστορικά στοιχεία του Νηολογίου και την πολύ στενή του σχέση με τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Το Νηολόγιο της Λιβερίας ιδρύθηκε το 1948 από τον Edward Stettinius, Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, και το πρώτο πλοίο που ύψωσε τη Λιβεριακή Σημαία ήταν το WORLD PEACE, συμφερόντων του αείμνηστου Σταύρου Νιάρχου, στις 11 Μαρτίου 1949. Στα μέσα της δεκαετίας του 1950 το 50% του Ελληνόκτητου στόλου ήταν εγγεγραμμένο στο Λιβεριακό Νηολόγιο. Είναι επίσης σημαντικό ότι το 3,000ο πλοίο ανήκε σε Ελληνικά συμφέροντα, το δεξαμενόπλοιο ISE PRINCESS με διαχειρίστρια εταιρεία την TSAKOS SHIPPING.

Σημειώστε ότι από ιδρύσεώς του το 1948, μεγάλο ποσοστό στο στόλο της Λιβερίας κατέχουν τα δεξαμενόπλοια. Το υψηλό επίπεδο ποιότητας και ασφάλειας προσήλκυσε τις μεγαλύτερες εταιρείες πετρελαιοειδών κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1950 μέχρι και τη δεκαετία του 1980 κάτι που συνεχίζεται και σήμερα. Καθώς ο παγκόσμιος στόλος επεκτείνεται και το μερίδιο αγοράς της Λιβερίας έχει αυξηθεί στην Ελλάδα, στη Γερμανία και στην Ιαπωνία, ο στόλος έχει επιτύχει υγιή ισορροπία, η οποία περιλαμβάνει πλέον ένα μεγάλο μερίδιο από πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων. Να σημειώσουμε ότι το Νηολόγιο κατέχει την πρώτη θέση σε αριθμό πλοίων μεταξύ των μελών της INTERTANKO (Παγκόσμιος Οργανισμός Πλοιοκτητών Πετρελαιοφόρων Πλοίων). Σήμερα σε ποσοστά, ο στόλος της Λιβερίας αποτελείται από: 18% πλοία μεταφοράς χύδην ή γενικού φορτίου, 27% πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, 28% δεξαμενόπλοια, 9% offshore και το υπόλοιπο από επιβατικά, ψυγεία, οχηματοαγωγά Ro-Ro.

Το Νηολόγιο της Λιβερίας εδρεύει στην πόλη Βιέννα, της πολιτείας Βιρτζίνια των ΗΠΑ (κοντά στην Ουάσιγκτον). Έχει περισσότερα από 200 άτομα προσωπικό διεθνώς και διατηρεί γραφεία στη Νέα Υόρκη, τον Πειραιά, το Αμβούργο, το Λονδίνο, τη Ζυρίχη, το Χονγκ Κονγκ, τη Σιγκαπούρη, το Τόκιο, τη Σεούλ, τη Σαγκάη, το Ντουμπάι, το Ρίο ντε Τζανέιρο και στη Μονρόβια. Εκτός από τις περιφερειακές υπηρεσίες του στα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα, το Νηολόγιο υποστηρίζεται επίσης από ένα παγκόσμιο δίκτυο με περισσότερους από 300 επιθεωρητές, 150 ειδικούς ελεγκτές στην προ-

στασία και την ασφάλεια (ISM/ISPS) και 150 επιθεωρητές ειδικούς στην MLC 2006, οι οποίοι εκπαιδεύονται αποκλειστικά από τη Σημαία της Λιβερίας και είναι υπεύθυνοι για παροχή υποστήριξης και βοήθειας στα πλοία του Νηολογίου.

Σήμερα η Λιβερία έχει εδραιωθεί ως σημαία επιλογής για πολλούς από τους κορυφαίους πλοιοκτήτες παγκοσμίως. Η ταχεία επέκταση του Νηολογίου της Λιβερίας συνεχίζεται με τη μεγαλύτερη αύξηση τα τελευταία χρόνια να προέρχεται από εγγραφές νεότευκτων πλοίων σε ποσοστό περίπου 65%.

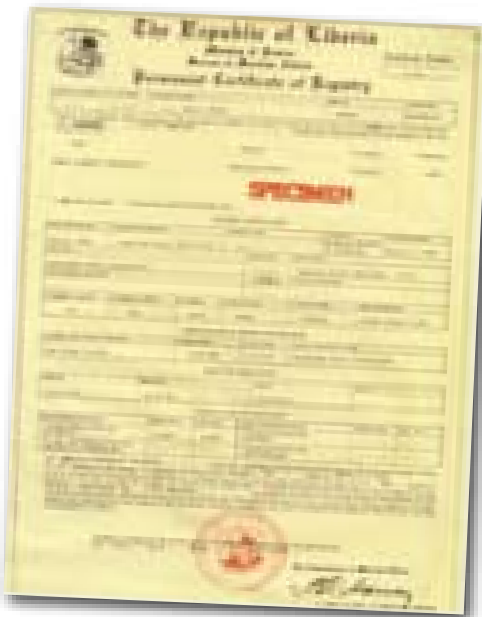
Ποιές είναι οι πρόσφατες εξελίξεις στο Νηολόγιο της Λιβερίας και τι πρωτοβουλίες παίρνετε για στήριξη της παγκόσμιας ναυτιλίας στο σημερινό περιβάλλον;

Τα πιο αξιοσημείωτα πλεονεκτήματα του Νηολογίου της Λιβερίας περιλαμβάνουν μια σειρά από μοναδικά εργαλεία που επιτρέπουν μεγαλύτερη επιχειρησιακή ευελιξία στους πλοιοκτήτες. Συνεχίζουμε να επενδύουμε στην τεχνολογία και να προτείνουμε λύσεις εξοικονόμησης κόστους. Το Νηολόγιο έχει επίσης προωθήσει μια σειρά από πρωτοβουλίες για να βοηθήσει τους πλοιοκτήτες και τις διαχειρίστριες εταιρείες στην τρέχουσα οικονομική ύφεση, συμπεριλαμβανομένου και του προγράμματος παράτασης δεξαμενισμού (extended dry-docking scheme) σε συνεργασία με τον Νηογνώμονα του πλοίου. Θα συνεχίσουμε να αναζητούμε τρόπους για να βοηθάμε σε δύσκολες οικονομικές συνθήκες, χωρίς να χρειάζεται να υποβαθμιστούν η ασφάλεια και η απόδοση.

ΕΠΙΓΡΑΜΜΑΤΙΚΑ ΣΑΣ ΑΝΑΦΕΡΩ:

1. Η Λιβερία επικύρωσε στις 8 Ιανουαρίου 2015 τη Σύμβαση του Ναϊρόμπι "Wreck Removal Convention" 2007 για την ασφαλιστική κάλυψη απομάκρυνσης ναυαγίων, καθιστώντας έτσι την Λιβερία ως το μεγαλύτερο κράτος-μέλος της σύμβασης. Το νηολόγιο έχει ήδη ξεκινήσει την έκδοση πιστοποιητικών, ώστε να εξασφαλίσει ότι τα πλοία με σημαία Λιβερίας είναι πλήρως εναρμονισμένα πριν ακόμη από την έναρξη ισχύος του κανονισμού στις 15 Απριλίου 2015. Το Νηολόγιο της Λιβερίας εκδίδει επίσης πιστοποιητικά για τους πλοιοκτήτες με πλοία νηολογημένα σε κράτη που δεν είναι ακόμη μέλη της σύμβασης.

2. Το Νηολόγιο, στα πλαίσια της συνεχούς δέσμευσής του για περιβαλλοντική αριστεία, ξεκίνησε πρόσφατα σε συνεργασία με την εταιρία



Το Πιστοποιητικό Εγγραφής του πρώτου πλοίου του Νηολογίου της Λιβερίας M/V WORLD PEACE, συμφερόντων Σταύρου Νιάρχου- 11 Μαρτίου 1949-

συμβούλων Efficient Ship Finance (ESF) με έδρα τις ΗΠΑ, μια καινοτόμο περιβαλλοντική πρωτοβουλία με στόχο τη μείωση των παγκοσμίων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, την αύξηση της αποτελεσματικότητας και της ανταγωνιστικότητας του στόλου, δημιουργώντας έτσι ένα πύλο «πράσινο» δηλαδή περιβαλλοντικά φιλικό στόλο. Το Νηολόγιο προσφέρει επίσης ειδικές εκπτώσεις φόρου χωρητικότητας για τα πλοία που συμμετέχουν σε αυτό το πρόγραμμα. Το Νηολόγιο είναι αρωγός κάθε νέας τεχνολογίας που βελτιώνει τη λειτουργική αποδοτικότητα και τις χαμηλότερες εκπομπές ρύπων στην ατμόσφαιρα, συμπεριλαμβανομένων των αερίων του θερμοκηπίου. Είναι ένα ακόμη παράδειγμα της καινοτόμου προσέγγισης της Λιβερίας να βοηθήσει τους πλοιοκτήτες ώστε να κρατήσει το προβάδισμά τους σε ένα όλο και πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον.

3. Στην πρόσφατη υποχρεωτική ετήσια έκθεση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labor Convention) για το 2013, επιβεβαιώνεται ότι η προσέγγιση του Νηολογίου τόσο στην εφαρμογή αλλά και την υλοποίηση και τον έλεγχο των Λιβεριανών πλοίων σχετικά με την MLC 2006, οδήγησε σε ένα εξαιρετικά χαμηλό ποσοστό προβλημάτων και κρατήσεων για τον Λιβεριανό στόλο.

4. Επιλογή της Ελλάδας και του Πειραιά ως κέντρου εκπαίδευσης των επιθεωρητών του Νηολογίου της Λιβερίας συμβάλλοντας έτσι στην ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας.

5. Το Νηολόγιο της Λιβερίας είναι ιδιαίτερα περήφανο για την υψηλή βαθμολογία του και την παρουσία του σε όλες τις «λευκές λίστες» των Λιμενικών αρχών (Paris MOU, Tokyo MOU, USCG) όπως συστηματικά αξιολογείται επί σειρά ετών, και την υψηλών απαιτήσεων συνεχιζόμενη αναγνώρισή του από το πρόγραμμα USCG QUALSHIP 21 που προσφέρει σημαντικές απαλλαγές και διευκολύνσεις στα υπό Λιβεριανή Σημαία πλοία στα λιμάνια των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής. Το ποιοτικό ιστορικό του Νηολογίου της Λιβερίας στα PSC MOUs σημαίνει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του έχουν λιγότερες καθυστερήσεις και επιθεωρήσεις. Στα πρόσφατα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων του Paris MOU για το 2013-2014, η Λιβερία αναδείχθηκε η καλύτερη και μεγαλύτερη σημαία με τον μικρότερο αριθμό κρατήσεων και προβλημάτων.

6. Το Νηολόγιο έθεσε πρόσφατα εφαρμογές κινητής τηλεφωνίας «Apps» στην υπηρεσία των διαχειριστριών εταιρειών αλλά και του πλοίου. Από ένα iPhone, iPad ή μια συσκευή android, οι χρήστες μπορούν να επαληθεύσουν την αυθεντικότητα των πιστοποιητικών και εγγράφων τόσο του πλοίου όσο και των ναυτικών, να αναζητήσουν επιθεωρητές για το πλοίο τους σε περίπτωση ανάγκης, να υποβάλλουν παράπονα MLC, και να περιηγηθούν στον ιστότοπο www.lisr.com για ενημέρωση διατάξεων και κανονισμών και επίσης έχουν πρόσβαση σε κοινωνικά δίκτυα (LinkedIn κ.τ.λ.). Διαθέσιμο για αναπαραγωγή από το Google Play (<http://bit.ly/NQmvgV>) και το Apple's iTunes App Stores (<http://bit.ly/lq0gKnS>).

Σε αυτό το σημείο να σας αναφέρω πολύ περιληπτικά και μερικές από τις μοναδικές μας υπηρεσίες που εφαρμόζονται επιτυχώς από τις διαχειρίστριες εταιρείες επιδίδοντας έτσι προβλήματα της παγκόσμιας ναυτιλίας:

1. Θεωρώντας ότι τα Νηολόγια είναι εταίροι με τις διαχειρίστριες εταιρείες είναι χρέος μας να βοηθήσουμε όσο περισσότερο μπορούμε σε δύσκολες εποχές όπως τώρα σχετικά με την ναυλαγορά μεταφορών ξηρού φορτίου. Το πρόγραμμα lay-up

(παροπλισμού) είναι σχεδιασμένο να αμβλύνει την οικονομική επιβάρυνση της πλοιοκτήτριας και παρέχει ένα σύστημα καταχώρησης/εγγραφής σε κατάσταση «Lay Up» για να μειώσει τις δαπάνες είτε με μικρής ή μεγάλης διάρκειας παροπλισμό, ενώ εξακολουθεί να επιτρέπει μέγιστη ευελιξία ώστε το πλοίο να είναι έτοιμο σε περίπτωση ναύλωσης, χωρίς να θυσιάζονται η ασφάλεια και η ποιότητα.

2. Το Νηολόγιο της Λιβερίας ήταν επίσης το πρώτο που συνδύασε επιθεωρήσεις ασφαλείας ISM/ISPS και εναρμονισμένων ελέγχων, οδηγώντας έτσι τους ιδιοκτήτες να εξοικονομήσουν χρόνο και χρήμα, διασφαλίζοντας τη συμμόρφωση με τους αντίστοιχους κανονισμούς. Η υπηρεσία συνδυάζει την πιστοποίηση πλοίων για ISM και ISPS και την ετήσια επιθεώρηση ασφαλείας (Annual Safety Inspection) σε μία μόνο επίσκεψη μειώνοντας την ανάγκη πολλαπλών ελέγχων και επισκέψεων στο πλοίο και αποφέροντας μείωση δαπανών.

3. Το Νηολόγιο της Λιβερίας παρέχει επίσης υπηρεσίες επιθεώρησης και πιστοποίησης για το MLC (Maritime Labour Convention – Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006) – συμπεριλαμβανομένης της έγκρισης του Declaration of Maritime Labor Compliance Part II αλλά και της πιστοποίησης πλοίων. Το πρόγραμμα προσφέρει εξαιρετικά ανταγωνιστικό κόστος με εκπτώσεις ανάλογες του αριθμού των πλοίων εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα ποιοτικές, άμεσες, και αξιόπιστες υπηρεσίες (εκπαίδευση και κατάρτιση για τις διαχειριστικές εταιρείες, υπηρεσίες μελέτης και ανάλυσης του κώδικα MLC/ILO 2006, κ.τ.λ.). Η συμβουλευτική υποστήριξη συντομεύει την προετοιμασία και μειώνει τον απαιτούμενο χρόνο συμμόρφωσης και του επακολουθούμενου ελέγχου αλλά και την έκδοση των πιστοποιητικών συμμόρφωσης.

4. Το ευέλικτο διαδικτυακό σύστημα πιστοποίησης και τεκμηρίωσης ναυτικών διπλωμάτων (Seafarer's Certification and Documentation System – SEA System) επιτρέπει στα γραφεία πληρωμάτων και στους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους τους να κάνουν αιτήσεις ηλεκτρονικά για έγγραφα των υπό ναυτολόγηση ναυτικών σε πλοία με Λιβεριανή Σημαία. Έτσι οι διαχειριστικές εταιρείες χρησιμοποιώντας το σύστημα SEA μπορούν να μειώσουν το κόστος τους ανά πλοίο σε αμοιβάτες έκδοσης πιστοποιητικών, ναυτικών φυλλαδίων ή και ταχυδρομικών εξόδων / courier.



ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΛΙΒΕΡΙΑΣ

Συνέπεια και Υπευθυνότητα στην Υπηρεσία της Ελληνικής Ναυτιλίας

5. Προσωπικό ειδικευμένο στη θαλάσσια ασφάλεια (security) παρακολουθεί παγκοσμίως περιστατικά που επηρεάζουν την ασφάλεια του πλοίου, ώστε να προσφέρει καθοδήγηση και να προειδοποιεί σχετικά με την κατάσταση ασφαλείας των επικίνδυνων θαλασσίων περιοχών. Η Λιβερία έχει επίσης αναπτύξει το Anti-Piracy Best Management Practices (BMP), το πιο σύγχρονο computer-based εκπαιδευτικό πρόγραμμα, που βοηθά στην εκπαίδευση των πληρωμάτων στις πρακτικές που είναι αναγκαίες για την αποφυγή, αποτροπή και καθυστέρηση-επιβράδυνση πειρατικών επιθέσεων. Να σημειωθεί ότι το Νηολόγιο επιτρέπει την παρουσία ενόπλων φρουρών για την προστασία των ναυτικών και του πλοίου.

6. Το Νηολόγιο της Λιβερίας εισήγαγε επίσης το Advance Notice of Arrival (ANOVA) Program, ένα εξελιγμένο πρόγραμμα για των εκ των προτέρων έλεγχο των πλοίων σε λιμένες ανά τον κόσμο, ως μέρος ενός σχεδίου αποφυγής της κράτησης από τις λιμενικές αρχές (detention). Πριν από την άφιξη κάθε πλοίου, υπηρεσίες του Νηολογίου υπολογίζουν κατά πόσον ένα συγκεκριμένο πλοίο μπορεί να αποτελεί υψηλό στόχο για επιβίβαση των αρχών ελέγχου (Port State Control), αλλά και ενδεχόμενη κράτηση, και αναλόγως των αποτελεσμάτων συγκεκριμένες ενέργειες προτείνονται ώστε να μειωθεί ή εξαλειφθεί η πιθανότητα κράτησης από τις αρχές, στοχεύοντας έτσι στην υποστήριξη του πλοίου αλλά και στη διατήρηση των ποιοτικών χαρακτηριστικών και του εξαιρετικού ιστορικού ασφαλείας του Νηολογίου μειώνοντας τα ποσοστά κράτησης, ειδικά στην Αυστραλία, την Κίνα, την Ευρωπαϊκή Ένωση και τις Ηνωμένες Πολιτείες.

7. Επιπρόσθετα, η Σημαία της Λιβερίας είναι η μοναδική που προσφέρει ηλεκτρονικά πιστοποιητικά νηολόγησης πλοίου περαιτέρω μειώνοντας το κόστος παραγωγής και παράδοσης. Τα ηλεκτρο-

νικά πιστοποιητικά που εκδίδει το Νηολόγιο της Λιβερίας έχουν μοναδικό αναγνωριστικό αριθμό επιβεβαίωσης (TID) για άμεση επαλήθευση της γνησιότητας του πιστοποιητικού ή του επίσημου έγγραφου στην ιστοσελίδα του Νηολογίου www.lisr.com.

Τι περιμένετε για την επόμενη χρονιά; Περιμένετε μια δύσκολη αγορά ή ανάκαμψη;

Η διοίκηση του Νηολογίου της Λιβερίας πιστεύει ότι επιτυχής ανάπτυξη για ένα Νηολόγιο είναι εκείνη που συνδυάζει νέες νηολογήσεις, διατηρώντας ταυτόχρονα την ποιότητά του, την αδιάλειπτη προσφορά των υπηρεσιών του και την αναγνώρισή του σε όλους τους τομείς ασφαλείας και ποιότητας. Αυτός είναι ο στόχος από ίδρύσεως μας και αυτό έχουμε μάθει να κάνουμε.

Οι παρούσες ενδείξεις είναι ότι τόσο η ναυτιλία όσο και η παγκόσμια οικονομία έχουν αρχίσει σιγά-σιγά να ανακάμπτουν μετά από μια παρατεταμένη κρίση. Υπάρχουν ελπίδες για συγκρατημένη ανάκαμψη των ναύλων, και πλοία «νέας τεχνολογίας» παραδίδονται και μπαίνουν στην αγορά. Υπολογίζεται ότι οι εμπορικές θαλάσσιες συναλλαγές θα υπερδιπλασιαστούν τα επόμενα δεκαπέντε χρόνια. Η ανάγκη για εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό είναι αυξανόμενη με τρόπο ώστε οι χώρες οι οποίες παραδοσιακά κάλυπταν τις ανάγκες και παρείχαν ναυτικούς (αξιωματικούς και πληρώματα) δεν μπορούν πλέον να ικανοποιήσουν αυτές τις αυξημένες απαιτήσεις. Για τον λόγο αυτό, η εταιρεία YCF Group (η YCF Group είναι μητρική εταιρεία της διαχειριστριας του Νηολογίου της Λιβερίας, LISCR), ίδρυσε την EMA, πρότυπη εταιρεία ανάπτυξης ναυτικού δυναμικού με έδρα τη Γερμανία, και την EMTI, μια πιστοποιημένη ναυτική ακαδημία υψηλών προδιαγραφών και προτύπων με έδρα την Αιθιοπία, η οποία επί του παρόντος παρέχει επιστημονική κατάρτιση σε πάνω από 500 μηχανικούς και ηλεκτροτεχνικούς αξιωματικούς ετησίως. Έτσι πιστεύουμε ότι συνολικά το μέλλον θα είναι ευοίωνο και αισιοδοξούμε στην προοπτική συμμετοχής μας στις εξελίξεις και την ανάκαμψη. Κλείνοντας να τονίσουμε ότι το Νηολόγιο θα συνεχίσει να επεκτείνεται σε αναπτυσσόμενες αγορές με τη δημιουργία νέων γραφείων και εξειδικευμένων στελεχών.

Η Σημαία της Λιβερίας υπερήφανα στέκεται στο πλευρό των πλοιοκτητών με τις ποιοτικές και άμεσες υπηρεσίες της να την καθιστούν τον πιο αξιόπιστο συνεργάτη τους στο πολύ απαιτητικό περιβάλλον της σύγχρονης παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας.



PETROS SACHPEROGLOU

Interview to John Megariotis

**Mr Petros Sachperoglou Representative for Greece and Cyprus
is talking to us regarding HARREN & PARTNER
and its future plans for Greece**

What kind of ship management services does the H&P Group offer, and what advantages do you have over the competition?

Being a ship owner since 1989, and offering technical and commercial ship management to others at the same time, we know the needs of our shipping clients.

Our diversified fleet gives us first-hand knowledge and experience in all market segments, since we have been simultaneously active in the tanker, bulk and container, and heavy lift vessel markets.

With our specialized teams we carry out our Ship Management activities with the same level of prudence, excellence, judgment and care as in the case of our own vessels.

We provide crew and technical management and by utilizing our in-house crewing department and supply cooperative (trans-Mar-supply) we achieve cost efficient and effective services.

The principle “everything from a single source” applies throughout the company. The size of H&P’s fleet and the customized, tailor made approach in our services, allows us to generate economies of scale for our customers.

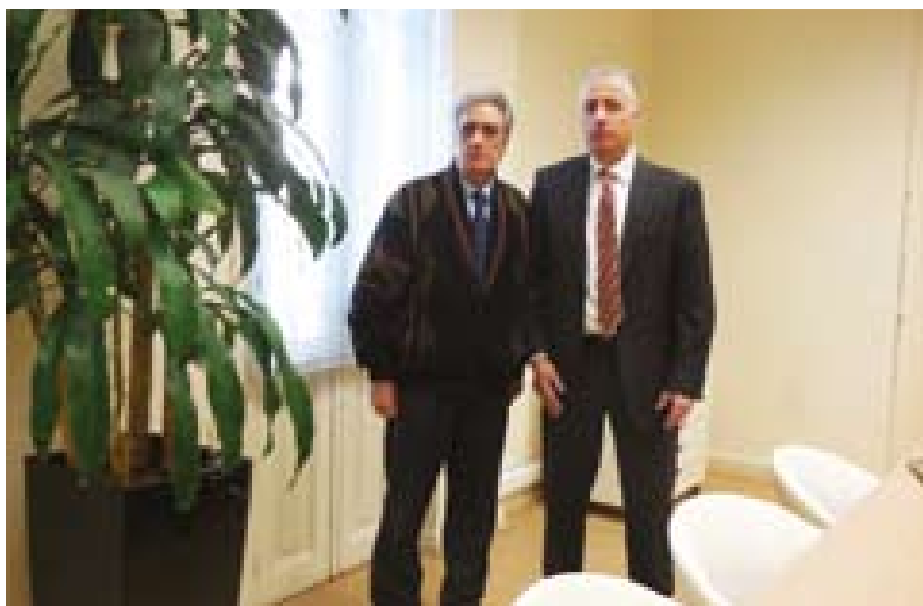
All in all, our family run business is known to be experienced, flexible, and transparent – a fact that is generally appreciated by our financing partners, as well as, our ship management clients.

Which in your opinion are the benefits of using an outsourcing 3rd party shipping manager, instead of having an in-house one, in relation to current market conditions?

As we all know different types of vessels require totally different management approaches.

Many companies diversify their fleet without having the appropriate management background to support all activities efficiently.

Moreover, benchmarking company performance and taking advantage of the economies of scale that a large fleet can provide are two other important reasons



for using a 3rd party ship manager. Additionally, current market conditions force owners to correlate the small profit margins with the efficient operations management performance. In the present market an efficient manager can make the difference between profitable trades and financial loss.

Moreover, the ship owners can focus on their core business and investment activities without losing valuable time and resources on the day-to-day operations.

Do you believe that the fact of H&P being a company based in Germany, a leading European country, world-known for its prospering economy and its efficient operating system in both public and private sectors, will be an advantage for someone in deciding to be included in your list of clients?

Greek managers are known for their efficiency, expertise and tradition in the shipping market.

The major advantage that German shipping currently has is its access to competitive bank financing and the steady, long term, reliable tax regime that shipping companies enjoy.

Furthermore, the absence of country risk is another increasingly important factor, although it is my strong belief that Greece will soon move in that direction.

Mr. Sachperoglou, we know that you come originally from a different business field; how did you decide to get involved with the shipping industry?

My close relationship with members of the Harren&Partner Group and their confidence and support helped me to agree in taking over the representative office in October 2014. Encouraged by my inner family circle that includes many shipping professionals, my lengthy endeavor in finance, and my long-lasting interest in this field prompted me to take the Lloyds Maritime Academy Ship Finance Diploma in 2010, and the ICS Professional Qualification course in 2014. Shipping is after all Greece’s core industry and it my firm belief that involvement with it in any capacity can only be beneficial for any individual.

What are the company’s functions and targets, and yours personally as the exclusive representative for Greece of the H&P Group in the ship management section? Which will be the focus of the Athens Representative Office activities?

The majority of activities concerning ship management will be conducted in the H&P headquarters in Bremen, where the in-house crew and supply department operates and the technical knowledge resides.

Next to third party manning providers/ agents H&P employs their professional crew via own manning offices located in Constantinople, Lima, Riga and Manila. Our supply cooperative “trans-Mar-supply” serves over 220 vessels of all types and sizes, and provides extremely competitive discounts, transparency among transaction parties, and via our company’s own database, details of every transaction are available to all parties during buying and installing process. Financial reporting is customized, based on our client’s needs, while quarterly and annual reports are provided.

Our target is to offer personalized service, with a customized approach, proper monitoring and cost control processes, and ensure high quality and safety standards. The representative office presents and promotes the company to potential clients, assists and facilitates the communication between the two parties, and provides solutions to lower to middle level problems, by trying to simplify the channels of communication.

Between the experience and knowhow of my colleagues in Germany and our personalized approach in Greece, the client’s needs receive the fullest attention.

Dr. Martin Harren, CEO of the company and son of the founder stated that «a diverse fleet helps the firm on an even keel» ; what diversification strategy is implemented by H&P and how is that the key for your company success ?

Our business strategy is based on diversification for fleet expansion, and by

now we are responsible for a fleet of vessels from different segments such as, tankers, bulk carriers, container feeder vessels, and heavy lift units.

Diversification was and is the strategy to cope with the current difficulties, since a sharp fall in one market can be offset by a steady or rising market, thus stabilizing the company’s results.

This has often been the case during the last years, and resulted in the expansion of Harren & Partner despite the adversities that the global shipping market has faced. These investment choices and reliable decision making proved extremely useful in the past and we are confident it will stay this way in the future. It is not circumstantial that our firm was chosen for cooperation by the largest Wall Street investment firms in two distinct joint ventures in 2011.

Why do you think that your plan to enter the Greek market will be a prosperous movement for the H&P Group? Do you believe that Greek ship owners are ready to embrace it?

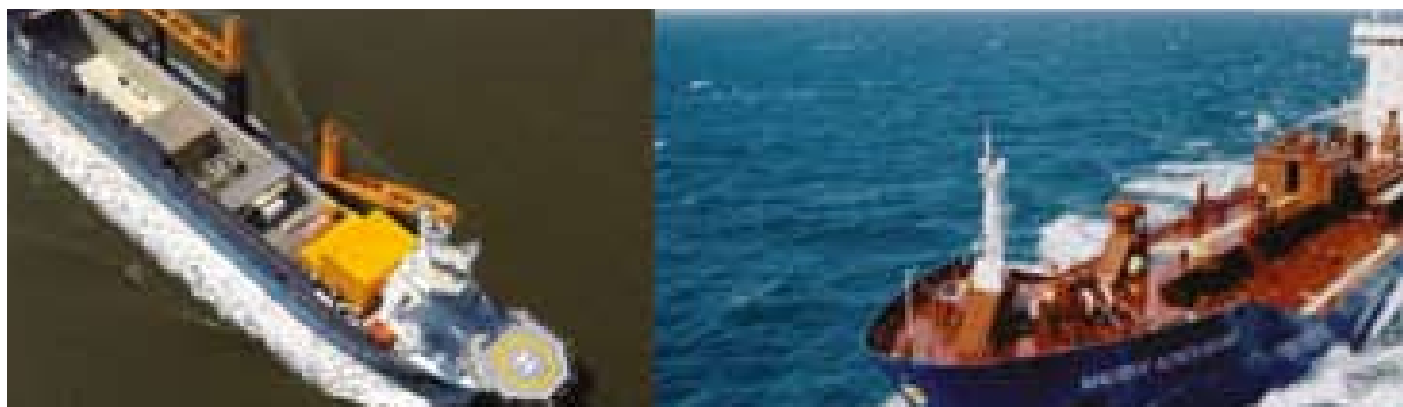
By taking into consideration the difficult and complex characteristics of the current shipping markets, the reliability and status of a world class partner in ship management may be a valuable asset for any Greek ship owner.

The competitive cost structure of our target segments provides significant improvement of profit margins, and offers access to our supply cooperative discounts. The Greek market is a strategic decision for Harren&Partner, and our aim is to

build mutually beneficial relationships based on trust. The mentality regarding 3rd party Ship Management services is slowly starting to change in Greece, and it is my belief that in the following years, there will be a sudden swift change in the way clients perceive the situation, mainly due to the rough times that loom ahead. Greek ship owners have been excellent over the years both in managing risk for their investments, and in maintaining a tight ship operation. This is an advantage for us, as they will understand that we share the same passion for shipping, and that we can deliver whatever they require from us.

What is your opinion, or may I say prediction, for the year that has just started regarding the shipping industry in general and Greece in particular, where the political scene has drastically changed after the recent elections?

The extensive deliveries in the beginning of 2015 will press the bulk market, and low oil prices will stabilize the tanker market at reasonable levels over the same period. The problem of oversupply is constant, and is now paired with a deteriorating bank debt finance market, which pressures ship owners in their ongoing restructuring plans that keep changing depending on the capital needs of the financial institutions. The Greek political situation is a constant factor of turmoil. Nevertheless, I think that soon all tax and business risks will reside, for the benefit of the Greek economy, the Greek shipping community and the Greek shipping cluster in general.



YOUR VESSELS IN SAFE HANDS

HARREN & PARTNER SHIP MANAGEMENT

Accurate. Personalised. Owner-managed.

- Honest:** *Honesty and integrity: our cornerstone*
- Adept:** *Flexible, bespoke, catering to your needs*
- Robust:** *Robust, transparent and seamless processes optimize performance*
- Reliable:** *Trustworthy ship owner-manager with strong track record*
- Efficient:** *Technical efficiency underpins stellar record*
- Network:** *Strong shipping networks ensures full suite of service*

PETROS SACHPEROGLOU

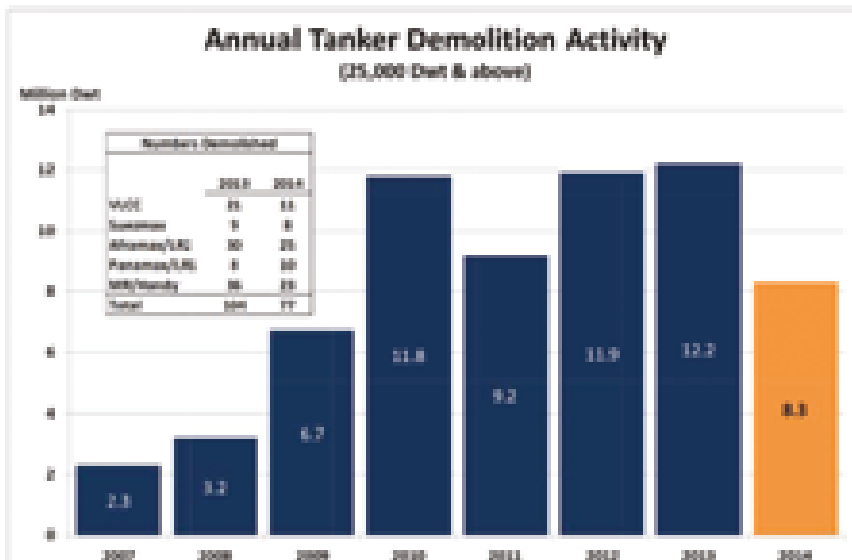
Representative for Greece & Cyprus

e-mail: petersahperoglou@yahoo.com • www.harren-partner.com



SINGLED OUT!

In deadweight terms, tanker tonnage sold for demolition last year amounted to 8.3 million tonnes, the lowest total since 2009, down by nearly a third from the 12.2 million figure recorded in 2013. The significant fall in both numbers and deadweight may in part be a reflection of improved trading conditions for tankers throughout much of 2014, but also the lack of 'suitable' scrap candidates. Lightweight prices firmed throughout the year until the final quarter when steel scrap demand began to fall. Nevertheless December's lightweight price remained firm at around \$460/tonne (sub-continent), still at similar levels to the corresponding period last year. Of the 77 tankers (25,000 dwt+) sold for scrap, 24 were single-hull, reflecting that we have now reached the final "drop dead" year which should condemn more units for breaking.



Last year, just 11 VLCCs (average age 21.1 years) were sold for demolition almost half of the 2013 figure. This included 2 single-hull units which had been employed storing fuel oil off Singapore. VLCC and Suezmax tonnage accounted 4.4 million tonnes deadweight, just over half the total. The VLCC SAMHO CROWN (300,482 dwt) was just over 18 years of age when sold to breakers in July, and the largest tanker sold for disposal was the

SHINYO SPLENDOUR (306,474 dwt), both to Pakistan breakers. There were 8 Suezmax sales, while Aframax/LR2s numbered 25 (average age 22.9 years) accounting another 2.3 million dwt of all demolition. MR/Handysize sales fell to 23 down by 13 from last year, while Panamax/LR1 disposals totalled 10. Pakistan once again dominated tanker demolition taking half of all sales – 4.4 million dwt (31 units). China gained second spot with 1.4 million dwt, while Bangladesh fell into third place with 1.1 million dwt, less than half their 2013 dwt total.

Of course removals from the tanker fleet are not just confined to demolition. Last year 6 VLCCs and a Suezmax left the conventional trades for conversion projects, this accounted for a further 2 million tonnes dwt. Trying to forecast tanker removals this year could be challenging for analysts. We have already seen the effect that the fall in the oil price has had on the offshore market, which could put a brake on the sale potential for FPSO/FSO conversion projects. Also the recent strength of the tanker market could give a new lease of life to many of the potential scrap candidates as well as increase asset values. Lightweight prices (sub-continent) continue to spiral downwards, although we haven't witnessed any recent tanker sales to test the market. 2015 could be challenging for tanker demolition, although single-hull units trading in the tanker market will be finally confined to history.

CRUDE

Middle East

A see-saw of a week for VLCCs - initially, the previously softening trend continued, to push rates to the East down another 10 ws points, or so, into the high ws 40's, but then Charterers moved to bargain hunt in sufficient numbers to once again allow Owners to regain the lost territory to end the week close to ws 60 to the East and mid ws 30's to the West - Deja vu! Consolidation is now the likely watchword, but the upcoming IF Week could make things rather scrappy. Suezmaxes held steady enough to start with, but looked more and more topsy as the week wore on, and there is now some potential downside from the present high ws 80 East, ws 50 West mark. Aframaxes failed to fulfil their potential to firm above 80,000 by ws 115 to Singapore, and closed the week upon a softening trend.

West Africa

Suezmaxes ticked the 'lon up' barrier for a short while, but end with a distinct lack of momentum with Owners increasingly likely to cash in at what they can - a sure fire recipe for some recalibration to below the present average 130,000 by ws 90 mark for Atlantic destinations. VLCCs found occasional friends, and rates did slip, but as the Middle East re-found it's feet, Charterers found it tough to break below 260,000 by ws 57 to the East with a little under \$5 million payable to West Coast India.



Mediterranean

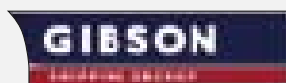
A widespread bout of bad weather, and the consequent delays, provoked a sharp spike in Aframax fortunes so that rates pushed upwards by some 100 ws points to an average 80,000 by ws 200 X-Med, and higher seen ex Black Sea - happy days indeed, but as the delays ameliorate, so will the market - but more so. The mini-boom also quickly raised Suezmax sights as they found extra opportunities to get involved upon a part cargo basis, and rates moved higher to 140,000 by ws 110 for Black Sea to European destinations, before easing off to sub ws 100 by the week's end with further slippage now looking on the cards.

Caribbean

A sluggish start for Aframaxes converted quickly into something more dynamic for Owners as good volumes, and a tightening early list, combined to allow for rates to rise to 70,000 by ws 145 upcoast, and Owners should be able to keep their plate spinning for a little while yet. VLCCs had a slow time of it and had to accept slight discounts to \$6.5 million to West Coast India, and \$7.4 million to Singapore, though that still reflects very fat earnings, and availability stays balanced enough to prevent any noticeable damage to the rate-structure.

North Sea

Aframaxes here started to bleed towards the rampant Mediterranean market, and that, together with a bit more interest, allowed for a modest gain to 80,000 by ws 115 X - UKC, and 100,000 by ws 105 from the Baltic. Owners will try to get more benefit, but a reverse in the firmer move to the South won't help. VLCCs remained thin on the ground, but equally, interest stayed thin. There was some fixing, however, with 'last done' now standing at \$6.3 million for fuel oil to Singapore.



CLEAN PRODUCTS

EAST

The LR2s trading East of Suez continues to enjoy good times with earnings in the low \$30's for round trip voyages AG/Japan. Highest so far is 75 x ws 110 for AG/Japan, although rates are expect to ease off to ws 105 levels after a quiet end to the week.

West bound voyages commanded \$2.55 million for AG/UKCont. Tonnage is tight and rates should remain here or hereabouts in the coming week. LR1s had a busier week which saw rates stop falling and level out. 55 x ws 112.5 was fixed AG/Japan, \$1,975 for AG/UKCont and \$2.2million Sikka/USAC.

LR1 tonnage remains a little long and rates could easily slip if demand doesn't pick up. With LR1 and LR2 trading almost at parity on worldscale rates for AG/Japan, ws 112.5 v ws 110, this is unlikely to hold for long and we do expect change with the difference widening in the coming week. MRs has seen a slight softening throughout the week.

The TC12 market has been moving between ws 120-125 and has really struggled to move anywhere outside of this for a while. East Africa has softened a little but has steadied out with ws 180 on subs, Charterers will look to dip below that next week, but with a last minute flurry of activity towards the close of the week; last done levels might be more appropriate. MR Jet AG/UKCont has been quiet, but are assessed at \$1.60 million.

Cross AGs are also under a little bit of pressure, with LR1s threatening to compete, KWT/UAE is around \$350k and Jubail/Jebel Ali voyages are \$320k levels. AG or Sikka to Gizan has come off its comparatively lofty heights of \$800k levels

and next done is thought to be more in the \$725k area.

WCI/UAE has been pretty active but ballasters have been available so levels have dropped down to \$325,000 levels.

North Asia has finally woken up from a prolonged dormant period. The majority of activity has been taking place on larger units and as a result there has been a clear out of LR1s and LR2s.

Rates have risen with the increased volume and typically the going freight is 550-575k and 625k levels for LR1s and LR2s respectively.

The MR sector however, has been left in the cold as \$/per ton, they are more expensive but given the increases on larger tonnage they could be bought into play soon. Korea /Australia is trading at 35 x ws 140-145 level and for the same voyage out of Singapore rates of 30 x ws 170-15 is where the market is benchmarked.

MEDITERRANEAN

A resoundingly bad five days for the TC6 market with fierce pressure being applied to the handy rates for Med and Black Sea cargoes.

The market has tumbled from around 30 x ws 165-170 levels on subs on Monday to the low 140's at time of writing(Thursday). It appears most stems have been covered up until 13-15 window and with a wellbalanced chunk of tonnage populating the list, unemployed at this February stage, any respite looks unlikely. MRs opening within the Med look fairly tight, however with decent ballast positions into Gibraltar, the West and central Med will be well supplied, the East Med however could be date sensitive.

For Transatlantic last done is 37 x ws 115 in the TC2 market, however we call Transatlantic for Med loads looking a touch weaker, around 37 x ws 105-110 are current ideas, whilst for West Africa 37 x ws 125-130 and for the Red Sea 750-800k for the Red Sea Range + 100k for AG.

UK CONTINENT

Oversupply of tonnage is the story of the week on TC2. Despite a steady flow of cargoes ex NWE this week, we have not seen enough to clear out the list and subsequently rates continue to come under pressure, leaving TC2 weak at 37 x ws 105 and softening. Cont/West Africa needs to be fully tested but should now trade at ws125-130 levels.

Handies and Flexis continue to slide after a quiet week, although a slight rally on Thursday may stem the bleeding for now - 30 x ws 180 on subjects ex ice and 22 x ws 230 levels. LRs haven't ,really got going at all this week.

A couple of LR1 Cont/West Africa enquiries in the market allowed Charterers to test Owners ideas and the market has softened to 60xws117.5 by week end. More activity on the LR2s but with a number of ships failing Owners have started to look at East cargoes - Med/East remains flat at \$2.5million levels.

CARIBBEAN

The sentiment change at the beginning of the week has been rewarded with a firmer trading environment by the end of the week as Owner's rate aspirations begin to very slowly raise last done X-USG. Again, an isolated ws 45 aside most units are now pushing for 38 x ws 55 on TC14 in a bid to gain some positive movement in last done.

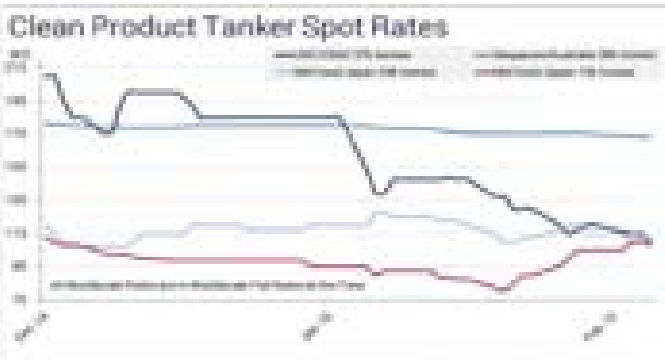
Movement has occurred into EC Mexico with lumpsum 200k reported on subs and we expect the USG/ Caribs market to approach lumpsum 380k levels. LR1s ex USG remain quiet with rates ,around 60 x ws 60 for now.

DIRTY PRODUCTS

Handy

The Continent had high hopes at the beginning of the week with sentiment firm and prompt tonnage scarce. As the week developed the number of cargoes didn't pack enough punch in order to firm the market, and instead things remain balanced. Private 'behind the scenes' business is ever apparent and the true depth to this market will be revealed come Monday, when positions are pushed.

The Mediterranean has been bubbling all week and as we come to a close, reports of w/s 190 levels have been reported out of the Black Sea. This region has soaked up handysize tonnage like a sponge with vessels ballasting from central Med to accommodate this high demand. Naturally the rest of the Med has benefited and levels across the board have been on the rise. It comes as no surprise that we end the week on a quiet note as Charterers are likely to be holding their cards close to their chest until the dust settles, whereas Owners will be desperate for the next deal.



MR

This sector continues to enjoy the demand for vessels lifting 45kt stems and with this keeping rates firm across the board. The Continent still produces a limited position list with enough cargoes to keep them turning over. With minimal options for coverage, rates remain steady in the North.

In the Mediterranean, inquiry has been continual with again possibilities of rates improving on the cards. Although we have seen a strong Aframax market, we are yet to see the split cargoes as a result. Owners will be keeping a close eye on these levels as potential for a spike in demand could be around the corner. Next week will show the true strength we have here.

Panamax

As week 6 comes to an end, looking back it is hard to see who has gained ground on the enemies land. With Algeria still seeming to produce fictitious stems, last done rates seem a distant memory. Mystery still seems to cloud certain fixtures, whether this is a ruse on the Owners side to keep a market artificially inflated is yet to be seen. Rumours of end month stems sniffing around come to light but at present nothing more than that. The Caribbean market has remained firm, which entail aids Owners this side the Atlantic to keep options limited for Charterers.



GIBSON
Shipping Services
Dirty Tanker Spot Market Developments - Spot Worldscale

			wk on wk change	Feb 5th	Last Week	Last Month	FFA Q1 15
TD3	VLCC	AG-Japan	-8	57	66	69	52
TD20	Suezmax	WAF-UKC	+12	100	87	94	73
TD7	Aframax	N.Sea-UKC	+6	110	104	121	107

Dirty Tanker Spot Market Developments - \$/day Ice (a)

			wk on wk change	Feb 5th	Last Week	Last Month	FFA Q1 15
TD3	VLCC	AG-Japan	-16,750	60,000	76,750	83,250	50,750
TD20	Suezmax	WAF-UKC	+7,000	56,250	49,250	54,000	49,750
TD7	Aframax	N.Sea-UKC	+2,500	36,250	33,750	46,500	33,000

Clean Tanker Spot Market Developments - Spot Worldscale

			wk on wk change	Feb 5th	Last Week	Last Month	FFA Q1 15
TC1	LR2	AG-Japan	+3	108	105	93	
TC2	MR - west	UKC-USAC	-5	112	117	148	110
TC5	LR1	AG-Japan	-6	113	119	120	109
TC7	MR - east	Singapore-EC Aus	-2	173	175	178	

Clean Tanker Spot Market Developments - \$/day Ice (a)

			wk on wk change	Feb 5th	Last Week	Last Month	FFA Q1 15
TC1	LR2	AG-Japan	-250	31,500	31,750	26,750	
TC2	MR - west	UKC-USAC	-2,250	14,000	16,250	23,250	13,000
TC5	LR1	AG-Japan	-3,250	23,000	26,250	27,000	21,000
TC7	MR - east	Singapore-EC Aus	-1,500	20,750	22,250	22,500	

(a) based on round voyage economics at 'market' speed

LQM Bunker Price (Rotterdam HSFO 380)	+37	283	246	248
LQM Bunker Price (Fujairah 380 HSFO)	+35	325	291	280
LQM Bunker Price (Singapore 380 HSFO)	+42	320	278	281

PAT/JH/JD/DP/SLK



Vereinigung Hamburger Schiffmakler und Schiffsagenten e. V.

New ConTex Container Ship Time Charter Assessment Index

New ConTex*		410	
		12 mon	24 mon
Classified	3100 TEU	\$6,762	n.a.
	3700 TEU	\$7,909	
	2500 TEU	\$7,511	\$8,739
	2700 TEU	\$8,294	\$9,947
	4250 TEU	\$12,911	\$14,792

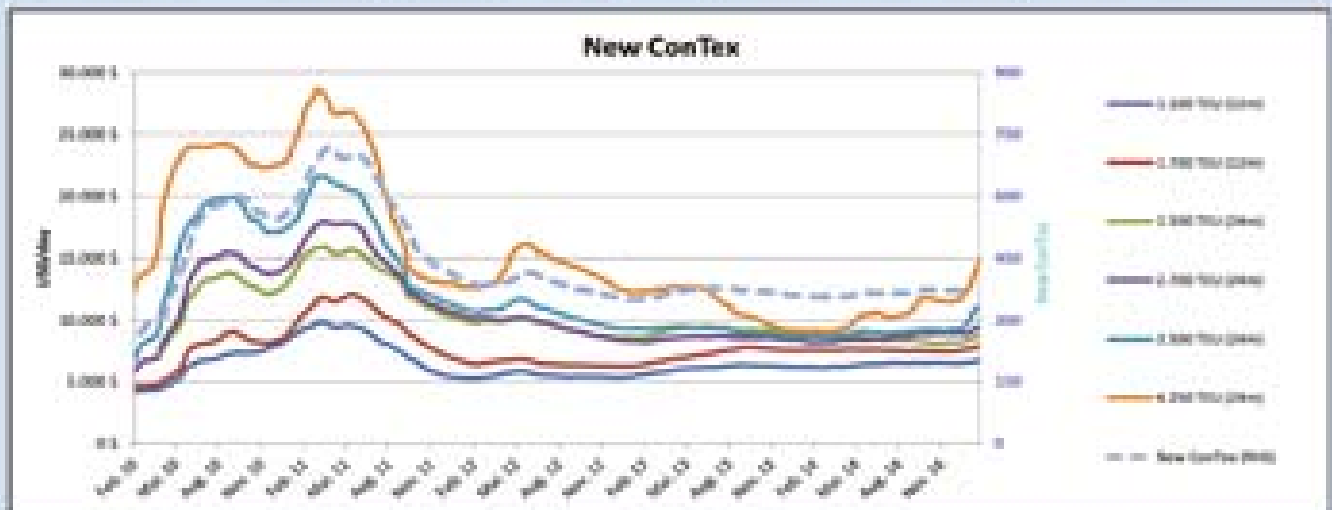
Legend		
↑	up	+ 2% or more
↑↑	steadily up	from +1% to +1.9%
↔	steady	+/- 1%
↓↓	steadily down	from -1% to -1.9%
↓	down	- 2% or less

*New ConTex evaluation is EXCLUDING 2500/2700/3100/4250 TEU groups for 12 months period

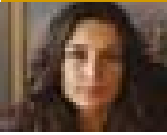
New ConTex-Commentary - issued: 12.02.15

Despite the Chinese New Year holidays officially starting next week, the container chartering market remains active. The upward momentum for the two largest New ConTex groups of 3500/4250 TEU is very much visible by improvements between 2.5% up to 7.8%. The Index closed this week with a further gain of 7 points to 410. Since last Friday 10 geared (resp. 12 geared) relevant fixtures were reported for the 6 different groups leading to gains of \$ 293 for the 3500 TEU class and a remarkable \$ 939 for the 4250 TEU class (w-o-w / 12-month period). The congestion on the USWC fuelled extra demand in Asia for Panama vessels and one vessel obtained \$ 14,000 for 50-60 days employment. These levels were last fixed in 2011 in the spot Panama market! It remains to be seen how long the labour disputes in the USA will go on and continue to have an impact on the market.

Vessel type	Evaluated Period	Today 12.02.15	New ConTex Development									
			Week-on-Week		Month-on-Month		Year-on-Year					
			05.02.15	Change	11.01.15	Change	11.02.14	Change				
New-ConTex*		410	403	7	1.7%	378	32	8.5%	357	53	14.8%	
New ConTex	3100 TEU	12 mon	\$6,762	\$6,661	\$101	1.5%	\$6,567	\$105	1.6%	\$6,198	\$364	5.9%
	3700 TEU		\$7,909	\$7,861	\$48	0.6%	\$7,803	\$66	0.8%	\$7,590	\$319	4.2%
	2500 TEU	24 mon	\$8,739	\$8,638	\$101	1.2%	\$8,279	\$360	4.3%	\$8,899	-160	-1.7%
	2700 TEU		\$8,467	\$8,375	\$92	1.1%	\$8,018	\$349	4.3%	\$8,247	\$220	2.7%
	3500 TEU		\$11,899	\$11,820	\$79	0.7%	\$11,496	\$403	3.5%	\$11,699	\$200	1.7%
4250 TEU		\$14,792	\$13,853	\$939	6.8%	\$12,144	\$2,648	21.8%	\$9,140	\$5,652	61.7%	
New ConTex	2500 TEU	12 mon	\$7,511	\$7,425	\$86	1.2%	\$7,085	\$426	6.0%	\$7,686	-175	-2.3%
	2700 TEU		\$8,294	\$8,198	\$96	1.2%	\$7,827	\$467	6.0%	\$7,196	\$1,098	15.3%
	3500 TEU		\$9,947	\$9,867	\$80	0.8%	\$9,389	\$558	5.9%	\$7,490	\$2,457	32.8%
	4250 TEU		\$12,911	\$11,972	\$939	7.8%	\$10,493	\$2,418	23.0%	\$7,670	\$4,841	63.1%



© 2015 Maritime Intelligence. All rights reserved. This report is confidential and its content should not be disclosed to the public. The information contained herein is for informational purposes only and does not constitute an offer or recommendation to buy or sell any security or financial instrument. The information is provided as a service to our clients and should not be used as the sole basis for investment decisions. The information is provided on an "as is" basis and we do not warrant the accuracy, completeness, or timeliness of the information. We assume no liability for any errors or omissions in this report. The information is provided for informational purposes only and should not be used as the sole basis for investment decisions. The information is provided on an "as is" basis and we do not warrant the accuracy, completeness, or timeliness of the information. We assume no liability for any errors or omissions in this report.



EVA TZIMA • RESEARCH ANALYST INTERMODAL SHIPBROAKERS CO



Dry Bulk Silver Linings

The dry bulk market has remained under pressure throughout the first weeks of 2015 as well. As things in the freight market seem destined to remain fragile for the following months, it is interesting to see what role could the newbuilding and demolition markets possibly play in how things evolve for the sector.

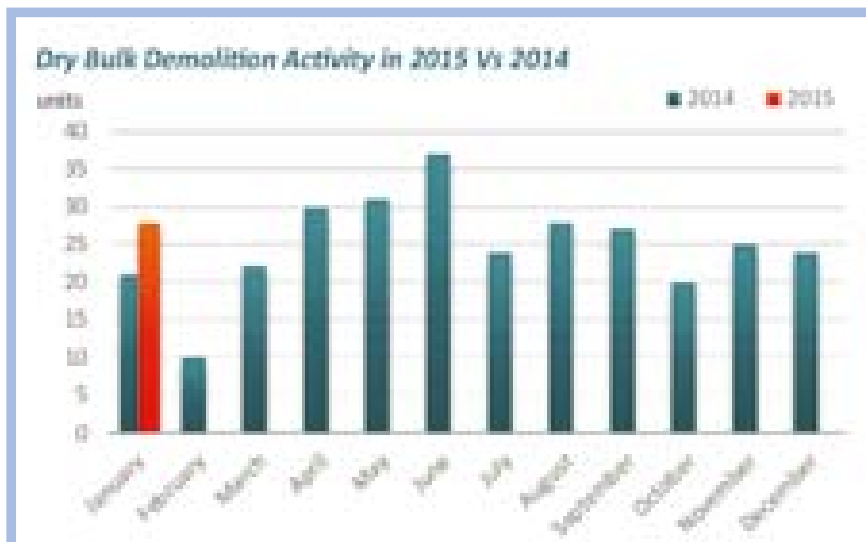
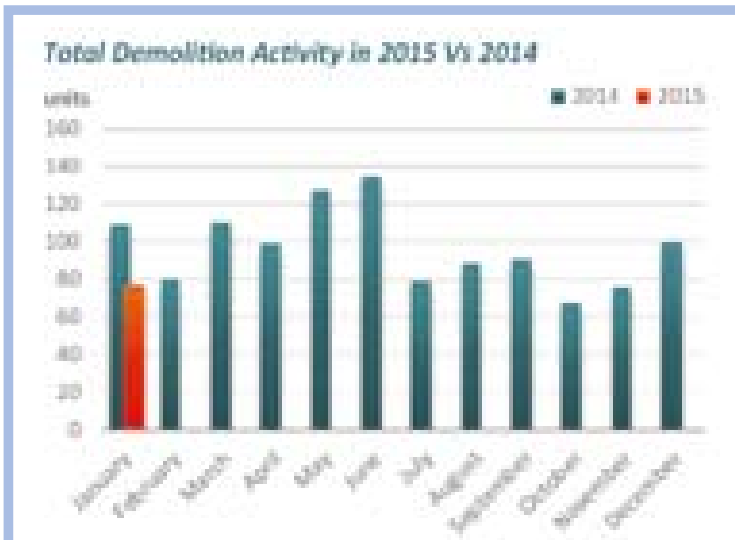
During the ordering spree of 2013, dry bulkers witnessed impressive newbuilding activity. The trend remained strong throughout the first months of 2014 but begun losing steam July 2014 onwards. As the dry bulk freight market has greatly disappointed last year, missing expectations built up around the end of 2013, newbuilding activity has also started feeling more and more pressure, with the

period between October 2014 and January 2015 proving exceptionally quiet as far as dry bulk orders are concerned. The new record low of the BDI a couple of days ago is of course adding to the pressure on the newbuilding front, as market players are currently overwhelmed in regards to how low can the market go and for how long.

I believe that prospects for 2015 remain very challenging as well. Despite the fact that dry bulk newbuilding prices currently stand well off the highs of January 2014, most owners nowadays seem completely uninterested in revisiting the prospect of placing an order. The scheduled deliveries for the next couple of years are expected to add further pressure on rates and the

thought of additional tonnage entering the market is already causing big headaches to dry bulk owners, who naturally deny even contemplating the newbuilding option at present. On top of that, even in cases where ordering appetite does exist, financing such orders is still not the easiest thing in the world.

The issuing of refund guarantees remains a problem in China, while at the same time private equity, which was behind the funding of a substantial portion of the ordering that took place in 2013, seems to have almost completely disappeared and is unlikely to make a comeback unless a prolonged period of improved freight rates takes place. But even when rates eventually recover, I strongly believe that it will be the second-hand market that enjoys most



	In Service Fleet						
	Total	<5years	5-10years	10-15years	15-20years	20-25years	>25years
20-25,000 dwt	1,064	161	214	117	180	115	215
30-35,000 dwt	1,343	211	315	109	81	36	141
Handysize	2,447	365	576	226	241	140	215
40-45,000 dwt	711	147	29	68	213	180	278
50-55,000 dwt	1,305	289	714	140	11	5	8
60-65,000 dwt*	341	212	8	-	-	-	-
Supra/Handymax	1,878	1,168	272	416	274	115	114
65-69,000 dwt	194	11	14	5	25	17	84
70-75,000 dwt	1,234	112	229	282	254	80	25
80-84,000 dwt**	629	474	148	6	-	-	-
Panamax	2,057	289	811	343	284	117	114
85-89,000 dwt	421	216	115	17	17	17	8
200-215,000 dwt	128	91	24	3	10	1	1
Post-Panamax	958	307	218	80	27	18	8
120-145,000 dwt	44	1	-	1	12	26	8
150-190,000 dwt	1,082	375	374	146	125	55	7
>200,000 dwt	398	212	66	21	8	15	11
VLOC/Capesize	1,325	588	462	188	145	136	21
Total (>20,000dwt)	9,418	1,767	2,718	1,188	971	788	1,111

of the investment interest rather than the newbuilding one.

Slow ordering activity in the following months might be bad news for the yards but is definitely good news for the dry bulk market in the long term.

If the ordering rate remains sluggish during the whole of 2015, as I expected it to be, this means that starting 2017, when the number of expected dry bulk deliveries considerably slows down, the market will be able to operate in a much more balanced environment in terms of tonnage supply.

On top of that we are already witnessing dry bulk orders flipped to tanker ones. Scoprio is one of the few a-list names that have followed such course.

The company recently decided to convert an order for three Capesize vessels, placed at the Sungdong yard, in S. Korea, into LR1s, in an effort to better position itself in the current environment, where dry rates are getting continuous heat while those for tankers still enjoy a strong upside trend.

There is intense rumours that similar renegotiations to flip existing Capesize orders into Tanker ones have taken place in a number of other world leading yards in the past few weeks and this might well be the beginning of a trend that could last as long as the situation in the dry sector remains unchanged. If this trend continues, it could further help alleviate some of the pressure over at the dry side. In search of more silver linings, we can't ignore activity on the demolition front.

Despite the fact that the demolition market has been witnessing continuously declining prices during the past 4 months, the number of dry bulk vessels heading for scrap is currently on the rise, with Capes leading the way, while in terms of vessels of over 20 years of age, being those vessels that could most probably head for demo in the following months, there is definitely enough tonnage out there.

So maybe it's not all as bad as it seems. After all free markets always find ways to regain their equilibrium, something that should at some point happen in the Dry Bulk market as well, with the help of demolition activity, cancelling of orders and lack of finance to help ordering activity as well. The million dollar question is of course "when will that happen"?



CNN

Κόμβος τζιχαντιστών η Ελλάδα

By Tim Lister and Ioannis Mantzikos

Copyright:

<http://www.capital.gr/news.asp?id=2211772>

Publication on RIEAS web site {www.rieas.gr}

on 29 January 2015.

Η νέα ελληνική κυβέρνηση έχει πολλές προκλήσεις μπροστά της: ένα υψηλό χρέος, τη χρόνια ανεργία και τις σχέσεις με την υπόλοιπη Ευρώπη. Αλλά συνάμα έχει και ένα επείγον πρόβλημα ασφάλειας, τονίζει το CNN σε δημοσίευσμά του με τίτλο «Προσθέστε αυτό στη λίστα προβλημάτων της Ελλάδας: είναι αναδυόμενος κόμβος για τρομοκράτες».

«Η Ελλάδα έχει γίνει εν αγνοία της σταυροδρόμι -τόσο για τους τζιχαντιστές που προσπαθούν να προσεγγίσουν το Ιράκ και τη Συρία από την Ευρώπη, όσο και για τους μαχητές που επιστρέφουν σπίτι από τη Μέση Ανατολή».

Τα μακρά χερσαία και θαλάσσια σύνορα της Ελλάδας, η γειτνίασή της με την Τουρκία, η έκρηξη της παράνομης μετανάστευσης από την Συρία και η δεινή οικονομική κατάσταση της χώρας, την καθιστούν ένα φιλόξενο κέντρο για ομάδες τζιχαντιστών, σύμφωνα

με πολλαπλές πηγές αντιτρομοκρατικών υπηρεσιών, αναφέρει το CNN. Μια εκ των πηγών, κοντά στις ελληνικές μυστικές υπηρεσίες, δήλωσε στο CNN ότι μπορεί να υπάρχουν περίπου 200 άτομα στη χώρα με δεσμούς με ομάδες τζιχαντιστών όπως το Ισλαμικό Κράτος στο Ιράκ και τη Συρία (ISIS) ή το Μέτωπο Nusra -τις δύο ομάδες στις οποίες εντάσσονται οι περισσότεροι Ευρωπαίοι. Μεταξύ των πρόσφατων υποθέσεων που συνδέονται με την Ελλάδα: - Βέλγοι αξιωματούχοι πιστεύουν ότι ο Abdelhamid Abaaoud, ένας προεξέχων Βέλγος τζιχαντιστής εντός του ISIS, ενδέχεται να ταξίδεψε από τη Συρία στην Ελλάδα και μετά να επικοινωνήσει τηλεφωνικά με τον τρομοκρατικό πυρήνα που πρόσφατα εξαρθρώθηκε από τη βελγική αστυνομία.

Νωρίτερα αυτό το μήνα, τρεις νεαροί Βέλγοι συνελήφθησαν στο αεροδρόμιο Charleroi καθώς ετοιμάζονταν να πετάξουν στην Ελλάδα.

Η βελγική εισαγγελία ανέφερε ότι τους έχουν απαγγελθεί κατηγορίες για συμμετοχή σε τρομοκρατική ομάδα.

Στις 17 Ιανουαρίου, η ελληνική αστυνομία συνέλαβε έναν 33χρονο Αλγερινό του

οποίου η έκδοση ζητήθηκε από το Βέλγιο σε σχέση με τις επιδρομές της προηγούμενης εβδομάδας.

Ο άνδρας που δεν έχει κατονομαστεί, έχει δηλώσει αθώος. - Πέρυσι, δύο Γάλλοι τζιχαντιστές συνελήφθησαν αφού χρησιμοποίησαν το ελληνικό έδαφος για να επιστρέψουν στο σπίτι τους.

Ο ένας συνελήφθη μετά το πέρασμά του από την Ιταλία. Ήταν ο Ibrahim Boudina, ένας 22χρονος Γάλλος υπήκοος που γεννήθηκε στο Αλγέρι.

Οι Έλληνες συνοριοφύλακες βρήκαν στην κατοχή του ένα USB stick με οδηγίες για το πως να κατασκευάσει αυτοσχέδιες βόμβες. Δεν τον έθεσαν υπό κράτηση, αλλά ειδοποίησαν τις γαλλικές αρχές, που αργότερα βρήκαν εξοπλισμό για την κατασκευή βομβών και συσκευές στο διαμέρισμά του κοντά στις Κάννες.

Ο Boudina έχει αρνηθεί τις κατηγορίες για τρομοκρατία και περιμένει να δικαστεί. Σύμφωνα με το CNN, αυτό που είναι άγνωστο είναι το πόσοι τζιχαντιστές ταξιδεύουν μεμονωμένα -προς κάθε κατεύθυνση- και πόσοι χρησιμοποιούν δίκτυα υποστήριξης.

Όχι στόχος, απλά μια πύλη εισόδου



«Η Ελλάδα δεν είναι στόχος, είναι απλά μια πύλη εισόδου στην Ευρώπη και ένα εμπόδιο για την επιστροφή των μαχητών σπίτι τους», δήλωσε μια ανώνυμη πηγή που πρόσκειται στις ελληνικές μυστικές υπηρεσίες.

«Οι μεγάλες κοινότητες μεταναστών στην Ελλάδα, και ιδιαίτερα στην Αθήνα, είναι σε θέση να παρέχουν στους τζιχαντιστές και άλλους που συνδέονται με τέτοιες ομάδες στέγαση και γενικά να τους βοηθούν να διατηρούν την ανωνυμία τους», ανέφερε η πηγή. Το 2011, οι ελληνικές αρχές είχαν θέσει υπό κράτηση 50.000 παράνομους μετανάστες από το Αφγανιστάν και το Πακιστάν, σύμφωνα με στοιχεία της αστυνομίας. Ένας αναλυτής ο οποίος έχει μελετήσει τις ταξιδιωτικές συνήθειες των τζιχαντιστών λέει ότι υπάρχουν ενδείξεις ότι οι μαχητές έχουν δημιουργήσει κέντρα προμηθειών, στρατολόγησης αλλά και οικονομικά κέντρα στην Ελλάδα, εν μέρει για να διευκολύνουν τη μετακίνηση ενός αυξανόμενου αριθμού επιδοξών μαχητών που ταξιδεύουν από το Κοσσυφοπέδιο και την Αλβανία.

Το Ισλαμικό Κράτος έχει δημιουργήσει διάφορα προπαγανδιστικά βίντεο που δείχνουν Κοσοβάρους να απευθύνουν έκκληση προς τους συμπατριώτες τους να ενωθούν μαζί τους και οι αρχές του Κοσσυφοπεδίου πιστεύουν ότι περίπου 200 άτομα έχουν φύγει για να ενταχθούν στο τζιχάντ στο Ιράκ και τη Συρία.

Αλλά δεν είναι μόνο τα Βαλκάνια που «γεννούν» τέτοιους ταξιδιώτες. «Εκτιμούμε ότι τα τελευταία δύο χρόνια περίπου 2.000 άνθρωποι έχουν χρησιμοποιήσει την Ελλάδα, που φθάνουν κυρίως με πλοίο από την Ιταλία, ως μια στάση στο ταξίδι τους», δήλωσε στο CNN η πηγή κοντά στις υπηρεσίες πληροφοριών.

«Λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των ανθρώπων που έχουν εγκαταλείψει την Ευρώπη για τη Συρία και τη Μέση Ανατολή δεν θεωρούμε το νούμερο αυτό πολύ υψηλό. Αλλά είναι αρκετά πιθανό να είναι πολύ μεγαλύτερο από ό,τι γνωρίζουμε αυτή τη στιγμή», πρόσθεσε.

Η εισροή στην Ελλάδα εκτοξεύεται με την κατάρρευση της Συρίας. Προς την αντίθετη κατεύθυνση, ο αριθμός των μεταναστών που προσπαθούν να φτάσουν στην Ευρώπη παράνομα έχει εκτοξευθεί από την



κατάρρευση της Συρίας.

Ο Γιάννης Νομικός, διευθυντής στο Ερευνητικό Ινστιτούτο Ευρωπαϊκών και Αμερικανικών Μελετών (RIEAS) στην Αθήνα, αναφέρει ότι τα έγγραφα πολλών μεταναστών έχουν δοθεί στους διακινητές και στη συνέχεια ζητούν πολιτικό άσυλο όταν μπαίνουν στην Ελλάδα.

Ο κ. Νομικός αναφέρει στο CNN ότι μερικοί από αυτούς που φτάνουν στην Ελλάδα, εν συνεχεία παντρεύονται Ελληνίδες για να λάβουν ελληνικά δελτία ταυτότητας ή διαβατήρια, κάτι που τους επιτρέπει να ταξιδεύουν σε ένα μεγάλο μέρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τα στοιχεία από τη συνοριακή υπηρεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την Frontex, δείχνουν ότι 270.000 άνθρωποι προσπάθησαν να εισέλθουν στην Ευρώπη παράνομα το 2014 -με μεγάλη αύξηση στους αριθμούς στην κεντρική και ανατολική Μεσόγειο.

Το εάν το ISIS ή άλλες ομάδες εκμεταλλεύονται ήδη αυτή την εισροή για να διεισδύσουν μέλη τους στην Ευρώπη είναι μία από τις ανησυχητικές άγνωστες παραμέτρους για τους Ευρωπαίους αξιωματούχους.

Σύμφωνα με το δημοσίευμα, ο Έλληνας υπουργός Εσωτερικών αναγνωρίζει ότι έχει μικρή εικόνα του αριθμού των ανθρώπων που ζουν παράνομα στην Ελλάδα.

Ο κ. Νομικός και άλλοι λένε ότι η ικανότητα των ελληνικών αρχών να εντοπίζουν αυτούς που αναζητούν άσυλο και τους επιδοξούς τζιχαντιστές έχει πληγεί σημαντικά από τα έξι χρόνια ύφεσης -μια περίοδο κατά την οποία τα κονδύλια περικόπηκαν και ανώτατοι αξιωματούχοι έχασαν τη δουλειά τους ή συνταξιοδοτήθηκαν πρόωρα.

Σε συνδυασμό με τον πολιτικό διορισμό στις υπηρεσίες ασφαλείας και την έλλειψη ειδικών σε θέματα τρομοκρατίας, ο κ. Νομικός αναφέρει ότι αυτό έχει οδηγήσει σε

ένα καταστροφικό «έλλειμμα εμπειρίας» σε μια εποχή που οι απειλές πολλαπλασιάζονται. Δεν βοηθά ότι η ελληνική αστυνομία είναι απασχολημένη με τα απομεινάρια της ακροαριστερής οργάνωσης 17 Νοέμβρη, που κατά καιρούς εξαπολύουν επιθέσεις σαμποτάζ και δολοφονίες. Χρειάζεται βοήθεια από τους δυτικούς συμμάχους

Ο κ. Νομικός σημειώνει επίσης ότι δεν υπάρχει επαρκής συντονισμός μεταξύ της Εθνικής Υπηρεσίας Πληροφοριών, της αστυνομίας και άλλων υπηρεσιών -και ότι η Ελλάδα χρειάζεται επειγόντως βοήθεια από τις ΗΠΑ ή την Ευρώπη για να αναμορφώσει τις υπηρεσίες ασφαλείας της.

«Η χώρα χρειάζεται επειγόντως ένα υπουργείο Εσωτερικής Ασφάλειας προκειμένου να συντονίζει την ανταλλαγή των πληροφοριών μεταξύ της ΕΥΠ, της αντιτρομοκρατικής» και των ανάλογων υπηρεσιών της αστυνομίας, του λιμενικού και του στρατού, αναφέρει ο κ. Νομικός.

Τα βαλκανικά κράτη στα βόρεια της Ελλάδας έχουν γίνει σημαντική πηγή όπλων για ομάδες τζιχαντιστών στην Ευρώπη και ορισμένοι αναλυτές εκτιμούν ότι στρατιωτικές ομάδες στη Μέση Ανατολή ενδεχομένως να έχουν πρόσβαση σε αυτό το παράνομο καζάρι όπλων.

Τον περασμένο Νοέμβριο, η αλβανική αστυνομία συνέλαβε οκτώ άτομα στην πόλη Shijak και κατάσχεσε όπλα και πυρομαχικά. Οι διωκτικές αρχές φέρεται να δήλωσαν σε αλβανικά μέσα ενημέρωσης ότι τα όπλα είχαν προορισμό τη Συρία ή το Ιράκ. Στον απόηχο των επιθέσεων στο Παρίσι, η επικεφαλής εξωτερικής πολιτικής της Ε.Ε. Federica Mogherini, υποσχέθηκε καλύτερη ανταλλαγή πληροφοριών σε ολόκληρη την Ευρώπη σε συνεργασία και με τις αραβικές χώρες που αντιμετωπίζουν την τρομοκρατία. Η σύνοδος κορυφής της Ε.Ε. στις 12 Φεβρουαρίου θα ασχοληθεί με το ζήτημα αυτό, ενώ θα ακολουθήσει μια παρόμοια σύνοδος στην Ουάσινγκτον την επόμενη εβδομάδα.

Παρά τις όποιες διαφωνίες της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ με τους εταίρους της στην οικονομική πολιτική, μάλλον θα καλωσορίσει μια πιο συντονισμένη προσέγγιση σε έναν κίνδυνο που δεν μπορεί να αντιμετωπίσει μόνη της, καταλήγει το δημοσίευμα.



ΔΡ. ΝΙΚΟΣ ΛΙΜΕΡΑΣ • ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

ΑΟΖ και Πελοπόννησος

Η ΑΟΖ δεν είναι μια μόνο εθνική οντότητα, έχει και επιπτώσεις σε επίπεδο Περιφέρειας. Και η καλύτερη απόδειξη είναι ο Νόμος περί Υδρογονανθράκων, που προβλέπει ότι το 5% των ελληνικών απολαβών πηγαίνει απευθείας στην Περιφέρεια.

Μιλάμε όλοι για τα θαλάσσια οικόπεδα του Ιονίου - τα οποία είναι 10 - και νότια της Κρήτης - τα οποία είναι 9 - αλλά δεν πρέπει να ξεχάσουμε και το θαλάσσιο οικόπεδο 11 που αφορά την Περιφέρεια Πελοποννήσου.

Αν σκεφτούμε την αξία ακόμα και ενός οικοπέδου, όπως είναι το οικόπεδο 12 της ΑΟΖ της Κύπρου, μπορούμε να φανταστούμε από τώρα τις επιπτώσεις αυτής της ύπαρξης. Έτσι στην Πελοπόννησο, όπου υπάρχει ήδη μια μεγάλη δράση του ζεόλιθου λόγω της καλλιέργειας των ελαιόδεντρων, αφού έχουμε το πιο αναγνωρισμένο έξτρα παρθένο ελαιόλαδο, τώρα μπορούμε να προσθέσουμε και το θέμα της ΑΟΖ, όχι μόνο με θεωρητικό τρόπο, αλλά μ' ένα πρακτικό με την ελεύθερη Μάνη, όπως ονομάζεται από τον Η. Κονοφάγο και την Τ. Φωκιανού. Πρέπει



λοιπόν ν' αντιληφθούμε ότι οι εξελίξεις που υπάρχουν σε διεθνές επίπεδο λόγω των διαπραγματεύσεων και των συμφωνιών που πέτυχε η Ελλάδα για να δημιουργήσει ένα συμμαχικό πλαίσιο που θωρακίζει τη διπλωματία και κάνει πιο ανθεκτική τη στρατηγική μας, δημιουργούν ένα θετικό πεδίο δράσης για την Πελοπόννησο και την Περιφέρεια.

Είναι σημαντικό για την Πελοπόννησο να ξέρουμε ότι υπάρχουν προοπτικές και λόγω αυτού, πράγμα που σημαίνει πρακτικά ότι η Περιφέρεια πρέπει να αρχίσει να σκέφτεται τη στρατηγική της ανάπτυξη, με αυτόν τον παράγοντα, αλλιώς δεν θα έχει νόημα, διότι η αλλαγή φάσης που προκαλεί είναι ριζοσπαστική.

Ας το σκεφτούμε λοιπόν εκτός κομματικού πλαισίου και ας προετοιμαστούμε, για να είμαστε έτοιμοι και σε επίπεδο Πελοποννήσου, για να συνεχίσουμε το έργο της Επανάστασης.

Η οικονομική αξιοπιστία

Η οικονομική αξιοπιστία είναι ένα από τα πιο σοβαρά θέματα για την πατρίδα μας, όχι μόνο σε σχέση με τους ξένους, όπως νομίζουν οι περισσότεροι αλλά και για μας τους ίδιους, αφού είναι ο μόνος τρόπος για να έχουμε μια υπόσταση.

Το πρόβλημα βέβαια είναι ότι πάλι οι περισσότεροι θεωρούν ότι τα οικονομικά προβλήματα λύνονται με οικονομικό τρόπο. Έτσι έχουμε οικονομία στη διπλωματία μας κι οικονομία στη στρατηγική μας, με αποτέλεσμα να μην έχουμε πια ένα ξεκάθαρο όραμα σε εθνικό επίπεδο.

Ενώ στην πραγματικότητα η οικονομική αξιοπιστία δεν οφείλεται στην οικονομία, αλλά στην ενέργεια και στη στρατηγική.

Διότι χωρίς αυτά τα δύο θεμελιακά στοιχεία η οικονομία είναι μόνο ένα χρηματιστήριο, με άλλα λόγια και πιο λαϊκά, μία φούσκα. Έτσι η πατρίδα μας για να είναι αξιόπιστη και στα μάτια μας, δεν έχει ανάγκη από οικονομικές κομπίνες ή χρηματιστηριακά τεχνάσματα, αλλά από ενεργειακά στρατηγήματα. Και σ' αυτόν τον τομέα το να είσαι απλώς ένα πέρασμα δεν επαρκεί και αυτό το βλέπουμε σε πρακτικό και ιστορικό επίπεδο με τις πρόσφατες εξελίξεις.

Αυτό που κάνει τη διαφορά είναι να είσαι πηγή ενέργειας και στη συνέχεια πέρασμα που συνδέει τα κοιτάσματά σου με τους καταναλωτές σου, ειδικά όταν μιλούμε για

εξωστρέφεια, δηλαδή εμπόριο με το εξωτερικό. Και αυτό το στοιχείο το έχει η Ελλάδα μας με την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη της. Διότι όλη η ουσία της ΑΟΖ είναι η οικονομική αξιοπιστία, αφού έχουμε στρατηγικά αποθέματα. Σε αυτό το επίπεδο πρέπει να παίξουμε εάν θέλουμε ν' ακολουθήσουμε τα νοητικά σχήματα της θεωρίας παιγνίων κι όχι να σπαταλούμε χρόνο με ανούσια και τοπικιστικά συμπλέγματα.

Είναι η υψηλή στρατηγική σε ενεργειακό επίπεδο, που προσφέρει οικονομική αξιοπιστία στην πατρίδα μας.

Και σε αυτό το θεμελιακό κόμβο βρίσκεται και η ελληνική ΑΟΖ. Είναι η αξιοποίησή της που θα φέρει αξιοπιστία στην οικονομία και όχι λόγια συμβατικά.

Η συνέχεια του διαγωνισμού της ΑΟΖ

Όταν είσαι ικανός να δηλώσεις ότι θέλεις ν' ακυρώσεις το διαγωνισμό αδειοδότησης που έχει αρχίσει για τα είκοσι θαλάσσια οικόπεδα της ελληνικής ΑΟΖ, δεν είναι ότι είσαι επικίνδυνος για την πατρίδα, αλλά απλώς ανεύθυνος κι ότι δεν έχεις καμιά θεσμική εθνική θέση.

Το πρόβλημα με τις δηλώσεις είναι ότι μπορεί να είναι κάλλιστα απαράδεκτες, γιατί αυτός που τις κάνει νομίζει ότι μπορεί να λείει ότι γουστάρει, δίχως να αντιληφθεί ότι του το επιτρέπουν μόνο και μόνο επειδή δεν έχει καμιά επίπτωση. Απλώς πρέπει να διευκρινίσουμε ότι αυτά τα κομματικά παιχνίδια είναι πολύ επικίνδυνα για τους

ψηφοφόρους, αφού αυτοί δεν ξέρουν την ουσία του θέματος και πιστεύουν πραγματικά τα λεγόμενα της ασχετοσύνης.

Το πιο σοβαρό πρόβλημα όμως είναι το θέμα της αξιοπιστίας της πατρίδας μας απέναντι στις ξένες εταιρείες σε ένα διαγωνισμό διεθνούς επιπέδου και αυτός ο διαγωνισμός δημοσιεύτηκε στην επίσημη εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να είναι αυτόματα αναγνωρισμένος από τα 28 κράτη-μέλη.

Το ενδιαφέρον είναι ότι καμιά χώρα από αυτές δεν τον θεώρησε παράξενο και ξαφνικά για λόγους κομματικούς γίνεται μια προσπάθεια για να απαξιωθεί όλη η Ελλάδα με αυτόν τον τρόπο.

Ο διαγωνισμός είναι αυτός που μας επιτρέπει να ασκήσουμε πρακτικά πίεση για να υπογράψουμε συμφωνίες οριοθέτησης της ΑΟΖ αλλά και της θέσπισης. Έτσι πρέπει να αντιληφθούμε ότι η υλοποίηση τέτοιων δηλώσεων θα καθυστερήσει αβάσταχτα όλο το πρόγραμμα και τη διαδικασία της αξιοποίησης της ΑΟΖ, αλλά βέβαια και των απολαβών για το ελληνικό έθνος.

Ο διαγωνισμός πρέπει να συνεχιστεί, γιατί είναι η πρώτη φορά στην ιστορία μας που αξιολογούμε ορθά και αξιοποιούμε στρατηγικά το απέραντο γαλάζιο της πατρίδας μας. Διότι αυτό είναι το πρόβλημα.



**Αθήνα 1
INTERTAXI**
Για μεταφορά
με αέρας

24 ώρες την ημέρα 365 μέρες το χρόνο

Με έναν **υπερέξυπνο στόλο οχημάτων** και **εξειδικευμένους οδηγούς**. Με **ασφάλεια, συνέπεια, ταχύτητα** και **τοκότητα**. Δίνουμε τις πιο **οικονομικές λύσεις** στις μετακινήσεις σας!

ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΜΕ:

- ✓ Από και προς αεροδρόμια - αεροπλάνα, λιμάνια και ξενοδοχεία
- ✓ Ταξίδια - εκδρομές - συνέδρια σε όλη την Ελλάδα
- ✓ Εξειδικευμένες VIP μετακινήσεις
- ✓ Το παιδί σας από και προς το σχολείο
- ✓ Τα κατοικίδια σας ελέη και το συνόδευσα πελάτα σας
- ✓ Το οικεινότητά σας με την υπηρεσία double drivers service

**Γιατί οι μεταφορές σας...
είναι δική μας υπόθεση!**

Κατεβάστε **ΔΩΡΕΑΝ**
την εφαρμογή μας
ATHENS1INTERTAXI





ΑΘΗΝΑ 1 INTERTAXI ΣΥΝ.Π.Ε.
Πετ. Τεχνόλογο 11 - Κολιτσίου, 17676, τηλ.: +30 210 92.12.800
E-mail: info@athens1intertaxi.gr Site: www.athens1intertaxi.gr

SIZE MATTERS



The freight rate per TEU has driven the trend towards larger ships, contributing to the great success of post-Panamax designs. Vessels capable of carrying close to 18,000 TEU are in operation, and 20,000 TEU giants are under development. But before continuing this trend, several important questions must be answered.

The sheer dimensions of these behemoths are breathtaking. And there are bigger ones still to come. Container vessels have grown beyond imagination in recent years. Will the trend continue, or is there some kind of natural limit beyond which they would simply break apart?

The answer is much more complex than that. First of all, today's giant vessels can only sail on certain routes because factors such as the present and future widths of the locks in the Panama Canal, draught and length limitations in South American ports or the air draught limit in the Port of New York would make it impossible for them to travel to those locations. Then there are physical criteria to consider before attempting to build bigger ships. It takes some in-depth investigations to determine just where to put the limits.

Parameter no. 1: ship length

The length of a standard container defines the incremental steps for the potential enlargement of containerhips. The clearance in the cargo hold and the typical transverse bulkhead width are further fac-

tors. All these structural characteristics increase the wave and still-water bending moments caused by the enlargement by a power of two. This in turn has consequences for the steel plates used in the upper hull girder because of the open, U-shaped cross section of containerhips. In the case of an 18,000-TEU vessel, the material scantlings are 80 to 95 millimetres thick. However, there are technical limits for the possible thickness of high-tensile steel plates, and global strength rules for the bottom area limit the use of 470 N/mm² steel.

Assuming an 18,000 TEU containerhip with a single main engine, four 40' bays behind the funnel, and eleven 40' bays between the funnel and clock house, a practicable elongation would be to add one 40' bay forward of the engine room. Combining this with the small cargo hold above the engine room would form two standard 40' cargo holds. This arrangement would result in a vessel with twenty-five 40' bays and a length overall of approximately 411.50 metres. This could still be achieved based on standard practice. To exceed this length one



would have to develop and investigate an innovative cross-sectional arrangement. Furthermore, a ship of such dimensions might not be able to berth or turn around in some ports.

Equipment or design?

For today's slow-steaming ships the engine power considerations limiting ship breadth in the past are no longer a concern, and new length-to-breadth ratios are now feasible. Many yards have begun building shorter, wider ships while maintaining the nominal capacity. This cuts the building costs, an important factor considering today's cost pressures.

Again, the dimensions of a standard container including the cell guides and clearances dictates the increment for widening the beam, 2.5 metres. From a strength perspective the influence of the enlargement on the wave and still-water bending moments would only be linear. In other words, widening an existing design has a much less significant impact on global longitudinal strength than elongating the vessel. Besides, widening a vessel increases the nominal capacity more than stretching it.

However, there are setbacks: widening the vessel will worsen its so-called warping deformation, which

occurs on both sides of the vessel but in different longitudinal directions. It intensifies the movements of the hatch covers, and thereby the wear and tear on the bearing pads, which in turn increases maintenance costs or requires stronger hatch panels. In addition, warping deformation affects the containers in the cargo hold as well as the interaction between the containers sitting on top of the hatch cover and the lashing bridge. To curb this effect, designers have shifted the deck house to the forward area so as to achieve a closed strength member below the deck house, resulting in a twin-island design. Compared to present, elongated designs, widening is a more feasible solution from a strength perspective.

The rolling and transverse acceleration forces occurring on a container ship depend on the width of the vessel. They affect the permissible loads on the lashing equipment as well as the crew required on the bridge deck. Designers have therefore increased the height of lashing bridges to either allow heavier containers to be stowed in higher tiers or reduce the racking loads on lower containers caused by transverse forces during rolling. Increasing a ship's beam ultimately means that the nominal container intake is not the same as the number of containers that

The height and reach of gantry cranes can limit ship dimensions.



can actually be taken in. Furthermore, the gantry cranes in some container terminals have an outreach of 60 metres, a fact to remember before widening current designs, especially for the Asia-to-Europe trade where very large vessels are deployed.

Parameter no. 3: ship depth

The depth of a vessel depends on the number of containers it carries in the cargo hold, the height of the hatch cover and the space between the top of the containers and the lower side of the hatch cover. In addition, a passageway at least two metres high must be kept free above the upper deck and on top of the hatch cover. A modern 40' high-cube container is 9' 6" tall, but the 8' 6" standard size is still most common. More importantly, the nominal container capacity of a containership is always expressed in 8' 6" tall TEUs (twenty-foot equivalent units). There are consequently two possible container arrangements: either ten tiers of 9' 6" high-cube containers with a combined height of 28.96 metres, or eleven tiers of 8' 6" standard containers rising to 28.50 metres. The resulting difference in side depth is as little as 459 millimetres, which means that most designs could accommodate ten tiers of high-cube containers in the cargo hold.

According to ISO 1496/1, the lowest container in the hold may be over-stowed by 192 t (based on a maximum vertical acceleration of 1.8 grams), which would result in an average container weight

of around 31 tons for 40' containers, or 28 tonnes in the case of 11 tiers, which is equivalent to the typical 14-tonne homogeneous loading condition. However, this loading condition is typically a key item in contracts between shipowners and building yards. Therefore yards and designers are hesitant to enlarge the number of tiers in the cargo hold or the ship depth because that would cause the maximum container load to differ from the maximum 14-tonne homogeneous loading condition in the cargo hold, leading to interpretation difficulties.

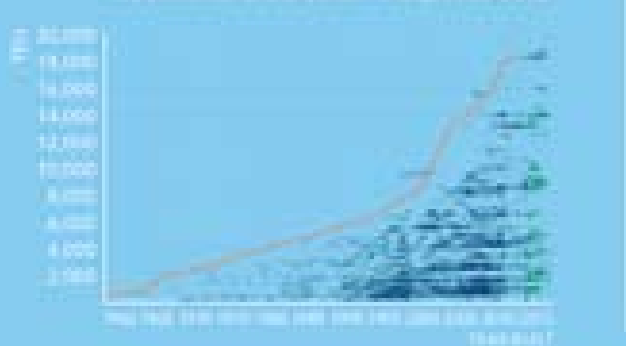
Three different draught concepts can be evaluated for a containership: the design draught, the scantling draught or the operational draught. Traditionally, the design draught is used for contractual items such as speed and cargo capacity, while the scantling draught is the basis of all international regulations and class rules. Today the different operational draughts are used to calculate the specific fuel oil consumption at various loading conditions. The design draught of a 13,000 TEU container ship is between 14.0 and 14.5 metres, while the scantling draught is in generally 15.5 to 16.5 metres.

However, widening the vessel while maintaining its depth and draught will reduce the additional freeboard. This could make it necessary to install weathertight hatch covers, which in turn would cause extra maintenance work and costs. Shipowners should carefully consider whether a large scantling draught is needed or whether the same deadweight could pos-

SHIP LENGTH VS SHIP STRENGTH

- Delta length has a square effect on bending moments
- Delta length is approximately 1/3rd of L (see fig)
- Delta width has a linear effect on bending moments
- Delta width is approximately 1/30th L
- Other areas for ship length
 - Port structures
 - Turning basin diameter
 - Quay length, etc.

Containerships: Size and cost
The evolution of the containership 1965-2013



ECONOMIES OF SCALE - WHERE IS THE END?

Size is the key. The table on the right shows the scale effects of containership size and capacity utilization as terms of cost per unit of cargo. The reference is a 14,000 TEU vessel loaded to full capacity (100% utilization).

Size is the key. The economies of scale increase directly across the capacity range. A 21,000 TEU vessel at 92% utilization operates more profitably than the reference vessel at 100% utilization.

		Vessel size			
		14,000 TEU	16,000 TEU	18,000 TEU	21,000 TEU
Capacity utilization	100%	100%	97%	94%	91%
	95%	105%	102%	99%	96%
	90%	110%	107%	104%	101%
	85%	115%	112%	109%	106%
	80%	120%	117%	114%	111%
	75%	125%	122%	119%	116%

sibly be achieved by reducing the draught and having a larger block coefficient typical of a fatter vessel.

Another aspect to be considered when contemplating various draught-to-beam ratios is the specific limitations imposed by the Suez Canal. A draught of 16.8 metres would allow for a maximum beam of 60 metres, which is consistent with current designs. However, should the beam increase to 65 metres, then the corresponding draught limitation to 15 metres could compromise the flexibility of new designs.

Parameter no. 4: air draught

The maximum number of containers above the hatch cover is restricted by the strength of a container, similar to the depth of the vessel. The major difference is the racking load due to the rolling action of the vessel - which does not exist within the cargo hold because of the cell guides. This effect can be compensated by higher lashing bridges, which are today up to three tiers high, and different stowage devices. Over the years the number of tiers on the hatch cover has increased stepwise to 8, 9 and 10, respectively, by installing 1-, 2- and 3-tier lashing bridges. It is important to note that the total stack load can only be slightly increased due to the limited strength of the lowest container, but the weight distribution in the stack can be influenced. There are designs and ships waiting to be delivered that have 11 tiers on the hatch cover. Another factor is that the number of tiers on the hatch cover will further raise the deck

house and therefore the height of the bridge deck. This will have an impact on the transverse acceleration and therefore on the safety of the crane. It may be necessary to install protective structures for the conning position as used on VLCCs.

Port restrictions such as the bridges in Osaka, Hong Kong and Hamburg, as well as air draught limitations below the gantry cranes of some harbours on the Asia-to-Europe trade, may also be limiting factors that should be taken into account.

Conclusion

While there is a demand for container liners exceeding 20,000 TEU, technical challenges remain, in particular those relating to the maximum steel plate thickness in the upper hull girder. Present designs could be elongated or widened within certain limits. Further enlargements would require an innovative layout. In addition, port facilities and canal limitations are important criteria to consider.

DNV-GL Experts

Jan-Olaf Probst, Executive Vice President
Phone: +49 40 36149-517
E-Mail: jan-olaf.probst@dnv-gl.com

Joel Bergmann, Business Director Container Ships
Phone: +49 40 361 49-4756
E-Mail: joel.bergmann@dnv-gl.com

EVOLUTION OF CONTAINERSHIP SIZES

A representation of typical layouts for maximum containering sizes from 1,500 TEU through to (typical) 22,700 TEU. The ship size increments are pre-determined by the size of a standard container.

Day	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
13	1,500 TEU (510 m)	1,800 TEU (575.5 m)	2,100 TEU (678 m)	2,400 TEU (780 m)	2,700 TEU (875 m)	3,000 TEU (970 m)								
14			2,700 TEU (875.5 m)	3,000 TEU (970 m)	3,300 TEU (1,065 m)	3,600 TEU (1,160 m)								
15		3,000 TEU (970 m)	3,300 TEU (1,065 m)	3,600 TEU (1,160 m)	3,900 TEU (1,255 m)	4,200 TEU (1,350 m)								
16				4,200 TEU (1,350 m)	4,500 TEU (1,445 m)	4,800 TEU (1,540 m)								
17					5,100 TEU (1,670 m)	5,400 TEU (1,765 m)	5,700 TEU (1,860 m)							
18						6,000 TEU (1,950 m)	6,300 TEU (2,045 m)	6,600 TEU (2,140 m)						
19							7,500 TEU (2,415 m)	7,800 TEU (2,510 m)	8,100 TEU (2,605 m)					
20								9,000 TEU (2,970 m)	9,300 TEU (3,065 m)	9,600 TEU (3,160 m)				
21									10,500 TEU (3,435 m)	10,800 TEU (3,530 m)	11,100 TEU (3,625 m)			
22										12,000 TEU (3,990 m)	12,300 TEU (4,085 m)	12,600 TEU (4,180 m)		
23											13,500 TEU (4,445 m)	13,800 TEU (4,540 m)	14,100 TEU (4,635 m)	
24												15,000 TEU (4,900 m)	15,300 TEU (4,995 m)	15,600 TEU (5,090 m)
25													16,500 TEU (5,355 m)	16,800 TEU (5,450 m)
26														17,700 TEU (5,865 m)
27														18,900 TEU (6,375 m)
28														20,100 TEU (6,885 m)
29														21,300 TEU (7,395 m)
30														22,500 TEU (7,905 m)

Global Economy

Commodities recorded weak performance lower in January driven by supply fundamentals, according to Credit Suisse Asset Management

Energy declined 6.74% as WTI Crude Oil dropped the most within the sector, after the US Department of Energy reported larger-than-expected inventories of crude oil and a sharp decline in refinery utilization during the month.

Agriculture was down 5.73%, led lower by increased global wheat supply expectations. Industrial Metals was 5.36% lower, led by Copper, after the latest Chinese manufacturing data continued to indicate slight economic contraction, dampening demand expectations. Base metals were also impacted by declining oil prices, which reduced energy-related production costs for miners and smelters. Precious Metals was up 8.45% for the month.

Demand expectations for precious metals increased after the European Central Bank (ECB) announced its formal quantitative easing program on January 22nd, which was slightly larger than anticipated.

Christopher Burton, Senior Portfolio Manager for the Credit Suisse Total Commodity Return Strategy, said: "The U.S. Federal Reserve signaled it may keep interest rates close to zero longer than originally anticipated. A large focus will be on the ECB's bond-buying program and the Eurozone's recovery. Further action from central banks could be supportive of global growth. Attention will also be on crude oil to see if prices have declined enough to encourage production cuts".

Eurozone: The eurozone economy grew by 0.3% in the last three months of 2014, faster than expected. That's an improvement on the 0.2% recorded in the previous quarter, primarily thanks to forecast-busting growth in Germany. Germany's economy drives eurozone growth as recorded unexpectedly strong growth, raising hopes that Europe's powerhouse economy has shrugged off its recent weakness. German GDP increased by 0.7% in the final three months, more than

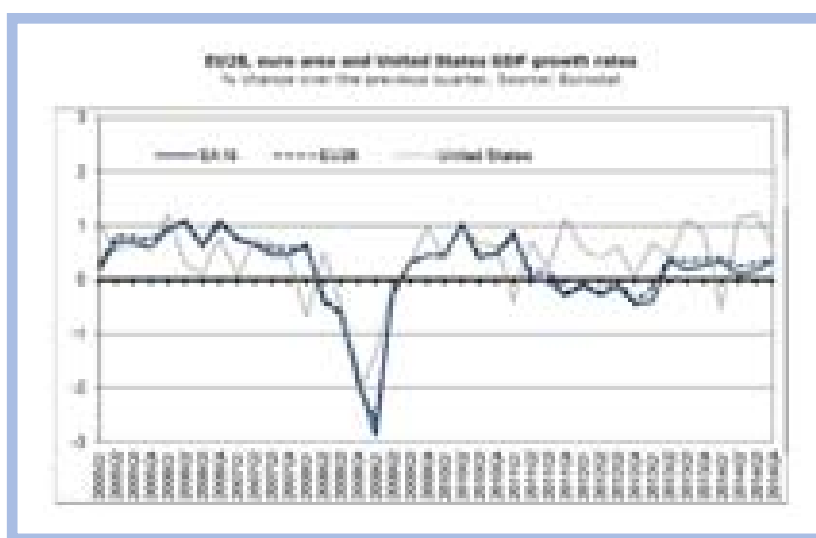
twice as fast as expected. Destatis reports that the German economy "gained momentum" at the end of 2014, driven by domestic demand, exports and business investment. Economists predict that German growth will pick up in 2015, with the weak euro likely to help its exporters. Meanwhile, hopes for a Greek deal are growing and the Athens stock market surged by 7.6% at the start of trading, and bank shares have surged by around 20%. Bloomberg reports that Athens is looking for a "new contract" with the eurozone, and believes Berlin may be amenable: Germany won't insist that all elements of Greece's current aid program continue, said two officials in Berlin. As long as the program is prolonged, they said, Germany would be

global economic growth was looking weak, hurt by Europe's persistent sluggishness as well as by a slowdown in China and recent drops in Japanese output.

"The ECB has taken forceful steps," the official told reporters.

«That alone has not proven sufficient to restore healthy growth.» The official said it was also important countries enact structural economic reforms. He said this applied to Greece, as it did to Japan where the United States also thinks policymakers should reinvigorate fiscal and monetary stimulus as well.

China: China is facing the risk of deflation as weak domestic demand continues to hinder



open to talking about the size of Greece's budget-surplus requirement and conditions to sell off government assets.

US: The United States urged European governments to spend more money to boost their depressed economies, warning that a reliance on central bank money-printing might not be enough to restore healthy growth. a senior U.S. Treasury official said

economic growth, a People's Bank of China official said. "In the medium term, the biggest uncertainty is from the risk of deflation as well as expectations of deflation," Lu Lei, director of the PBOC's research bureau, said in an article published recently on a private think tank's website.

China's economy will likely grow about 7.1% in 2015, with consumer inflation up 1.8%, he said in the article published on China

Finance 40 Forum. The country's consumer-price index, a main gauge of inflation, rose 0.8% in January from a year earlier, from 1.5% in December, according to the National Bureau of Statistics. Last year, the CPI climbed 2.0% from the year prior. The levels of January's inflation are standing at 5-year low allowing central bank to adjust monetary policy to support more growth. In addition, China's trade performance is slumping in January with exports falling 3.3% from year-ago levels while imports tumbled 19.9%. The decline in imports is the sharpest since May 2009 mainly due to lower levels in coal and oil commodities resulting in a trade surplus of \$60bn. Chinese coal imports is said to have fallen by 40% 16.75mil tons, down from December's 27.22 millions tons and China also cut its strategic stocking of crude oil imports by 7.9% in volume terms.

Shipping:

The Ministry of Transport in China lifted the three-year ban on valemax cargo ships.

The Ministry of Transport said in its Circular 9 that an amendment had been made to the Design Code of General Layout for Sea Ports that enlisted dry bulk cargo ships of 400,000 deadweight ton (dwt) capacity. The design code previously only covered bulk cargo ships up to 350,000 dwt.

Indian subcontinent ship beaching yards win support from Japan:

Ship recycling yards in India, Pakistan and Bangladesh need to be part of the global scheme of sound ship recycling and those yards in Alang which have invested in fully upgrading their facilities to meet the terms of internationally-agreed rules should be rewarded by winning more business. This was the view expressed by Akihiro Tamura, Director of Shipbuilding Policy at the Japan External Trade Organisation (Jetro), shortly after returning from a fact finding trip to Indian recycling yards in Alang. Japan is so supportive of the Indian ship recycling sector that Japan is moving towards providing Official Development Assistance to upgrade facilities and improve operations in the region. Nothing has been officially decided yet but

the next step will be to carry out surveys of the yards to determine what support will be actually needed and to draw up an agreement between both countries, Mr Tamura stressed. "Of course we would like to support larger numbers of yards in the region, but naturally there is some constraint regarding budget and time. However, our ultimate wish and purpose in providing assistance to India is to encourage the Indian government to move towards accession to the Hong Kong Convention.

"The Indian recycling industry plays a vital role in international ship recycling and in order to ensure a sound and safe ship recycling industry, those beaching recycling facilities in India, Pakistan and Bangladesh should be included into the global scheme of sound ship recycling. We want the Indian recycling yards and we want the Indian government to join the global recycling framework, or Hong Kong Convention." He added: "We have a strategy that includes the Japanese government supporting Indian yards to upgrade and also for ClassNK to support these yards through consultancy services and ultimately certification. Japanese ship owners will be willing to send their ships to "safe and environmentally sound" ship recycling yards in India and other countries and the entry into force of the Hong Kong Convention is a very important step to realizing this goal. Our ultimate purpose is to help all concerned to move towards accession to the Hong Kong Convention and all our efforts will be focused in this direction, he said.

Dry Segment:

The market records this week new record historical lows with the levels of BDI being the weakest levels seen since July 31, 1986. Spot iron ore price is heading below \$60/ton as Chinese new year approaches and iron ore imports are showing weaker levels. Customs data showed imports of iron ore at 78.57 million tonnes in January, down 9.5 percent from December. It recorded a similar decline over January 2014. "Steel demand in northern China has slowed as cold temperatures hampered construction activity along with the continued weakness in the property sector, forcing mills to hold

back buying of raw material from Australia and Brazil," said Hu Xiaodong, an analyst with Nanhua Futures in Hangzhou.

The China Iron & Steel Association has forecast that the price of imported iron ore will decline moderately in February mainly due to weakening demand and persistent oversupply, which is in line with expectations of Chinese market sources.

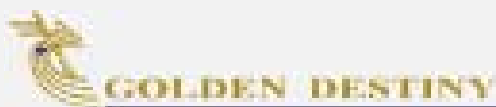
"China's crude steel output will probably decline further in February when the Chinese New Year holiday comes this will dampen demand for iron ore, and together with persistent oversupply, iron ore prices will decline moderately too, CISA said in a report released late Friday.

However, it is worth mentioning that the increasing trend of Chinese iron ore imports remain. While down by about 8 million tons on both a month-on-month and year-on-year basis, last month's import total is very high and up slightly from the record 77.7 million ton monthly average seen during 2014 (Source: Commodore Research).

On Friday February 13, BDI closed at 530 points, down by 5% from last week's closing and down by 52% from a similar week closing in 2014, when it was 1106 points. All dry indices closed in red, apart from the panamax segment, with the largest weekly decrease recorded in the handy segment. BCI is down 9% week-on-week, BPI is up by 16% week-on-week, BSI is down 8% week-on-week, BHSI is down by 11% week-on-week.

Capesizes are currently earning \$5,117/day, down by \$583/day from last week's closing and panamax are earning \$3,984/day, up by \$554/day from last week's closing.

At similar week in 2013, capesizes were earning \$8,367/day, while panamax were earning \$10,506/day. Supramaxes are trading at \$5,077/day, down by \$464/day from last week's closing, about 1% lower than capesize and 27% higher than panamax earnings. At similar week in 2014, supramaxes were getting \$10,438/day, hovering at 25% higher levels than capesizes versus 1% today's lower levels. Handysizes are trading at \$4,021/day, down by \$512/day from last week's closing; when at similar week in 2014 were earning \$9,689/day.



Summary of Baltic Dry Indices & Average Time Charter Earnings

	Unit	Trend	11/1/2014		11/15/2014		2014		%	%
			week 1	week 2	11-1-14	week 2	11-1-14	1-1-14		
Dry	BDI	▼	130	150	29	130	1%	52%		
Capesize	BCI	▼	630	600	30	250	4%	33%		
Panamax	PII	▲	400	400	0	111	0%	42%		
Supramax	SII	▼	400	340	-60	300	0%	32%		
Handy	HII	▼	300	310	10	171	3%	40%		

	Average T/C rates	Trend	11/1/2014		11/15/2014		2014		%	%
			week 1	week 2	11-1-14	week 2	11-1-14	1-1-14		
Capesize	Average T/C rates	▼	1217	1700	483	1367	10%	40%		
Panamax	Average T/C rates	▲	394	410	16	200	0%	42%		
Supramax	Average T/C rates	▼	5077	3541	-1536	2400	0%	32%		
Handy	Average T/C rates	▼	4011	4120	109	1600	3%	40%		

Wet Segment:

In the VLCC segment, rates in AG-USG moved down by 3 points to WS33, up 15 points from the levels of end September 2014. In AG-SPORE and AG-JPN routes, rates showed steadiness at levels of WS62.5, up by 28.5 points from end September 2014. In WAFR-USG, rates dropped by 5 points to WS70 (up by 30 points from end September's 2014 levels), and in WAFR-China route showed a decline of 7.5 points at WS 57.5 (16 points above from end September's 2014 levels). In the suezmax segment, rates in WAFR-USAC showed an upward correction of 5 points at WS92.5, up by 27.5 points from end September's 2014 levels. In the aframax segment, rates in the Caribbean market gained 30 points and increased to WS150 (up by 72.5 points end September's 2014 levels).

LNG Segment: LNG newbuilding vessels are now struggling to find charter employment since intense ordering activity of previous period increased LNG fleet significantly in relation with the current supply and demand. LNG spot rates remain on the low side of \$64,000/day with limited spot chartering activity. Meanwhile, German utility E.ON is expanding its global liquefied

natural gas (LNG) business after signing tanker and pipeline deals allowing it to export from the United States, undeterred by weakening market conditions.

In two 20-year deals announced on Thursday, trading arm E.ON Global Commodities agreed charters for up to two LNG carriers from Japan's Mitsui OSK Lines and purchased pipeline capacity to feed a planned export plant in Freeport, Texas.

«There is a compelling reason for E.ON to expand its presence in the LNG business even in the current price environment, probably even more than six months ago,» lead LNG originator at E.ON Global Commodities Egied Van Gucht said on Wednesday. Gucht said LNG is a business in which massive investments now coming to fruition, with export plants in Australia and the U.S., will cause medium-term oversupply, but that the market should re-balance before the end of the decade.

«The oil majors which are behind many of the massive LNG projects, including in the New World, they will put their foot on the brakes quite quickly» he said, pointing to recent cases of cancelled or delayed investment.

«My personal view is I would expect that if this low energy price environment continues for 2-3 years, by 2018-19 the market will be much more in balance again,» he said. E.ON's 20-year deal with Mitsui is for up to two LNG vessels transporting about 800,000 tons of LNG from U.S. Gulf projects per year, including the Freeport plant, it said.

The deal would «serve its regasification capacities in Europe and globally optimize its growing LNG portfolio,» adding that carriers should be delivered in Q3 2018.

The company also purchased pipeline capacity from the U.S. Gulf South Pipeline Company (GSPC) to feed gas from inland-producing areas to the coastal plant for two decades from 2018.

Container Segment:

The Shanghai Container Freight Index gained ground last week from a significant improvement in Asia-USEC route and remains persistently above the barrier of 1,000 points since week ending December 12th 2014. Downward inclines are recorded in Asia-Europe and Asia-med routes with the largest weekly decrease in Asia-Europe. The index ended at 1087 points last week, 33 points above from previous week (up by 3% w-o-w) and down by 108 points from the levels of beginning August 2014.

In Asia-Europe route, rates decreased to \$1057/TEU, down by \$96/TEU (8% w-o-w) and in Asia-Med, rates moved down by \$54/TEU (4% w-o-w) and concluded at \$1,373/TEU. The levels in Asia-Europe route are now down by \$398/TEU (27%) from the beginning of August 2014 and down by \$235/TEU (15%) in Asia-Med route.

In transpacific routes, rates moved up by \$263/FEU (13% w-o-w) in Asia-USWC, while the levels showed an important upward movement of \$295/FEU (6% w-o-w) in Asia-USEC route. Rates in Asia-USWC route concluded at \$2,242/FEU

Route	Vessel Size	Rate	Trend
WAFR-AG-USG	150,000	WS 33	Downward Trend
AG-SPORE	150,000	WS 62.5	Steady
AG-JPN	170,000	WS 62.5	Steady
WAFR-USG	200,000	WS 70	Downward Trend
WAFR-China	200,000	WS 57.5	Downward Trend
WAFR-USAC	150,000	WS 92.5	Upward Trend
Caribbean	150,000	WS 150	Upward Trend
Aframax	70,000	WS 150	Upward Trend
Transpac	70,000	WS 1,200	Upward Trend
AG-USG	70,000	WS 1,057	Downward Trend

and \$4,978/FEU in Asia-USEC route.

Compared with the beginning of August, rates in Asia-USWC route are up by \$44/FEU and up by \$791/FEU in Asia-USEC route. Rates in Asia-USWC again above the barrier of \$2000/FEU following last weekly drop, while in Asia-USEC route keep levels above the barrier of \$4000/FEU from November 2014 and nearing to \$5,000/FEU for the first time since 2011.

Shipbuilding:

China's vessel exports fell 14.1% year on year to \$23.8Bn in 2014, making a record low since the outbreak of the financial crisis in 2008. The country's vessel exports have witnessed three consecutive annual falls since 2012, according to customs statistics.

The exports are expected to be shy of any increase in 2015 from 2014, China National Association of Shipbuilding Industry (CANSI) said.

The orderbooks for exports rose 23.7% y/y to 142.8M dwt at the end of 2014. Bulk carriers, tankers and container ships accounted for 65.1% of the total exports in 2014 with a sum of \$15.5Bn. The exports of bulk carriers dropped 33.5% y/y to \$8.1Bn. The exports of floating or semi-submersible drilling rigs and production platforms totalled \$2.0Bn, accounting for 8.5% of total vessel exports. For imports, the figure slumped by 37.1% y/y to \$1.2Bn in 2014.

Companies' news:

Hyundai Glovis Co., the logistics unit under auto conglomerate Hyundai Motor Group, said it has clinched a \$100 million shipping

service contract with a building materials firm in Qatar. The agreement signed with state-run Qatar Primary Materials Co. calls for the South Korean shipping firm to transport 12 million tons of aggregates to the Arab nation from neighboring United Arab Emirates for the next two years, according to Hyundai Glovis. "The latest deal will be a chance for the company to promote its competitiveness in the Middle Eastern logistics industry," said Kim Kyung-bae, chairman of Hyundai Glovis. "We will strengthen relations with local consignors to win more contracts in the region".

Shipping Finance: Dutch bank ABN Amro and China Export & Credit Insurance Corporation (Sinasure) have signed a memorandum of understanding (MoU) to develop business in the ship building sector. The agreement will help the Chinese export credit agency to boost its funding for shipping and offshore drilling. ABN Amro will provide local and sector knowledge in shipping and offshore transactions, an export finance source at the bank said. John Fredriksen's Knightsbridge funds 14 capes is said to have secured financing of \$425mil for a series of 14 capesize newbuildings, but the name of the banks involved in the deal are not yet disclosed.

Capital Market:

Star Bulk Carriers Corp announced that Bocimar International NV, CTM (C Transport Holding Ltd), Golden Union Shipping Co S.A., Golden Ocean Group Limited ("Golden Ocean") and Star Bulk Carriers Corp. have formed a new joint venture company, Capesize

Chartering Ltd.

The parties operate in the highly competitive and fragmented Capesize industry, and neither party owns, controls or manages sufficient Capesize vessels to provide competitively priced bids and efficient trading and operations to serve its customers.

The new company will combine and coordinate the chartering services of all the parties. For the customers this represents the benefit of a wider geographic area in which vessels can be made available and with shorter spread between loading dates. For the shipowners the major benefit is achieving a reduction in costs, since always the best positioned vessel can be offered for a fixture of a cargo.

This will reduce ballast voyages and associated running costs, notably in respect of bunkers. A reduction of waiting time and time spent in positioning the vessels will benefit the industry as a whole, in the form of reduction of ballast bonuses and demurrage payable by charterers/cargo owners, and a reduction of deviation, waiting time and idle time for the account of the shipowners.

The new company in sum will offer to the market a combined Capesize fleet with more flexibility and options, that will benefit both the shipowners and the charterers/cargo owners.

Bunkers savings through improved planning of vessel movements and positioning also promotes the participating shipowners' combined efforts to promote CSR by reducing carbon emissions. Capesize Chartering Ltd will commence operations in the second half of February 2015 from the existing offices of each of the five parties involved.



From despair to where?

An astonishing week of collapse in prices and sentiment left the ship recycling markets across the globe reeling from its after-effects. Since October of last year, there has been a (nearly) continuous decline in levels due to a steady stream of cheap Chinese billets being imported to Turkey and the sub-continent markets.

Despite the announcement that measures would be imposed in both India and Pakistan to tax these imports, very little seems to have been done to put a slowdown (or halt) to the dire situation.

End users cannot shift inventory from their yards at present and are limiting their output to the steel mills, as the Chinese steel is being sold at such a discount locally (despite its inferior quality), that it is close to halting local ship-recycling activity altogether.

Many in the industry had begun to feel comfortable at levels in the low USD 400s/LT LDT on bulkers and tankers /

containers, but to see prices plummet by a further USD 50/LT LDT over the course of the week has simply stunned onlookers.

Most end buyers are still reluctant to commit to any new units, still shocked by the ferocity of this most recent decline, and it may still take some time before the market gets back on its feet.

Owners, however, remain keen to sell at prevailing rates due to the dire freight market at present, and the number of both private and market sales continue to rack up.

Indeed, in just over one month, the same number of cape-size bulkers has been committed for demolition than in the whole of 2014 (around 15 units). This is a trend that looks set to run in the dry sector, regardless of poor demo levels, for the majority of this year.

For week 6 of 2015, GMS demo rankings for the week are as below:

Demo Ranking	Country	Market Sentiment	GEN CARGO Prices	TANKER Prices
1	Bangladesh	Weak	USD 370/lt ldt	USD 400/lt ldt
2	India	Weak	USD 360/lt ldt	USD 390/lt ldt
3	Pakistan	Weak	USD 350/lt ldt	USD 380/lt ldt
4	Turkey	Weak	USD 225/lt ldt	USD 235/lt ldt
5	China	Weak	USD 200/lt ldt	USD 220/lt ldt

Bangladesh CHASING DOWN PRICES!

With many of the hot buyers booked on the vast array of capesize bulkers sold for recycling already this year, some of the early year heat has dissipated from the Bangladeshi market.

What is left is a second and third tier of buyers who are not so aggressive on the price and even less reliable with their

LCs / credit facilities with the banks. Of course, political unrest and strikes continue to limit business hours and this has not helped in offering any stability to the market in such a time of crisis.

Like competing markets, Bangladesh has also been affected by the cheap import of Chinese steel and this has seen prices

fall alarmingly during this first week of February.

Eastern Pacific managed to grasp a firm buyer in this falling market by selling their fifth unit for recycling so far this year, as the smaller capesize bulker FERNIE (16,500 LDT) was committed for a decent USD 407/LT LDT.

Market Sales Reported

VESSEL NAME	TYPE	LDT	REPORTED PRICE
FERNIE	Bulker	16,500	USD 407/LT LDT

India NO END IN SIGHT!

The bottom appears to have well and truly fallen out of the Indian ship recycling market, and there is simply no sign as to when it may all end. It is worth noting that some industry insiders do believe these most recent falls to be somewhat artificial and prices have simply fallen too fast and too sharp to have any basis in reality.

End buyers have withdrawn offers on working vessels (leaving many cash buyers terribly exposed) and those vessels committed at higher prices some time ago are faced with torturous renegotiations upon arrival at the shorefront.

From being the oldest and perhaps most mature ship recycling sector, many Indian buyers have resorted to infantile tactics that seem to have damaged their credibility and reputation amongst most cash buyers

and owners.

Indeed, given the choice between competing markets in Pakistan and Bangladesh, the majority of cash buyers would rather go elsewhere than engage in the type of behavior that the Indian buyers have been resorting themselves to over the past half a year at least.

Frivolous renegotiations are now commonplace and firm offers are withdrawn at the drop of a hat without warning, whilst cash buyers are in firm purchase negotiations with owners.

It may be that those controlling the tonnage need to give India a wide berth until they become more organized and start honoring agreements as they once did with far more integrity than now.

No Market Sales Reported

Pakistan LOW LEVELS BITE!

With a keen eye on India, Pakistani buyers moved with a snail's-speed this week in securing tonnage, avoiding firm offers and any substantial dialogue whatsoever regarding the acquisition of new units. It seems that most buyers are in wait-and-

watch mode and not keen to buy, even at the much lower levels of today, due to fears of further falls ahead.

Of course, the plethora of units hitting the market on a daily basis has hardly been helping, with the supply side encouraging

those end buyers that are open to buy, to offer well below the market (a tactic that seems to be succeeding in securing vessels in certain cases).

No Market Sales Reported

China INTO OBSCURITY!

As sub-continent markets and Turkey fell, so too did China disappear into obscurity on available rates for scrap ships.

It is the export of Chinese steel that is causing so much of the trauma at present,

and it is the collapse of local Chinese steel prices (and lack of demand as the economy slows) that is also cause for grave concern. Levels into the low USD 200s/LT LDT (and below in some cases) are not going to

encourage any owners to do business into Chinese ship recycling yards, and that will be something that continues whilst the government subsidies remain in place for the rest of 2015.

Market Sales Reported

Turkey FREE FALL!

The Turkish market collapsed yet another consecutive week, although the decline this week was worse than the last. The drop this time, was in the region USD 50/LT, with several fundamentals affecting the downward fluctuation.

Apart from the continuous supply of cheap Chinese products, which resulted in the declining local steel plate prices, the Turkish

Lira too encountered a small depreciation, thereby wiping out any immediate hope of recovery from last week's fall.

As such, negativity is the only sentiment prevailing in the Turkish market and, for the time being, there are no interested Buyers willing to offer any kind of price for the existing market tonnage.

No Market Sales Reported

Interesting facts

- *An asteroid wiped out every single dinosaur in the world, but not a single species of toad or salamander was affected.*

No one knows why, nor why the crocodiles and tortoises survived.

- *If you dug a well to the centre of the Earth, and dropped a brick in it, it would take 45 minutes to get to the bottom – 4,000 miles down.*
 - *Your body sheds 10 billion flakes of skin every day.*
- *The Hawaiian alphabet has only 12 letters.* • *Every time you sneeze your heart stops a second.* • *There are 22 miles more canals in Birmingham UK than in Venice.*
- *Facetious and abstemious contain all the vowels in their correct order.* • *The only 15-letter word that can be spelled without repeating its letters is uncopyrightable.*

INDIA		
BANK HOLIDAYS		REACHING TIMES
February 27 - Mahalaya		February 02 - February 08 February 17 - February 26

BANGLADESH		
BANK HOLIDAYS		REACHING TIMES
February 21 - Shilal Dibob		February 06 - February 08 February 26 - February 27

IMPORTANT BANK HOLIDAYS		
TURKEY	PAKISTAN	CHINA
No bank holidays in February	February 02 - Eid-ul-Fitr	February 18 - Special Working day February 19 - 26 - Fast Lunar Month

Prices indicated above are as reported in the market and are not necessarily accurate. This information is provided without prejudice and is given in good faith and without any guarantees whatsoever. While every care has been taken in the preparation of this report, no liability can be accepted for any loss incurred in any way whatsoever by any person relying on the information contained herein. Opinions expressed herein may be deemed subjective and arbitrary.

This WEEKLY is intended only for the person or entity to which it is addressed and may contain confidential and/or privileged material. Any review, retransmission, dissemination or other use of this information by persons or entities other than the intended recipient is prohibited.

ALANG - Port Position as February 06, 2015

No.	VESSEL NAME	LDT	TYPE	STATUS
1	Aqua Star	4,388	Container	Arrived February 06
2	Asean Wisdom	7,406	Bulk Carrier	Arrived January 24
3	Affantic Eland	9,210	General Cargo	Beached February 06
4	Halice Akor	4,110	Bulk Carrier	Beached January 29
5	India Coal Maru	14,757	Bulk Carrier	Arrived February 06
6	Mac Ada	8,135	Container	Beached January 28
7	The Benefactor	9,438	Bulk Carrier	Beached January 27
Total Tonnage		57,485		

CHITTAGONG - Port Position as of February 06, 2015

No.	VESSEL NAME	LDT	TYPE	STATUS
1	Barguzin	1,338	General Cargo	Arrived January 08
2	Bel Hal	12,366	Tanker	Beached February 06
3	Bright	2,877	General Cargo	Beached February 03
4	Cape Osprey	19,501	Bulk Carrier	Arrived February 02
5	Elduga	2,646	RoRo	Beached February 04
6	G Rong	5,839	General Cargo	Beached February 06
7	Gregory (Dead Vessel)	6,457	RoRo	Arrived January 21
8	Heythrop	22,427	Bulk Carrier	Beached February 06
9	Hoang Son Sun	5,302	Bulk Carrier	Arrived January 20
10	Ilfon	22,427	Bulk Carrier	Arrived February 02
11	Lora	9,576	Bulk Carrier	Beached February 06
12	Folkpa Walczaca	13,575	Bulk Carrier	Arrived February 04
13	Yang Pride	2,040	Waste Disposal Ship	Beached February 02
Total Tonnage		126,501		

GADANI - Port Position as of February 06, 2015

No.	VESSEL NAME	LDT	TYPE	STATUS
1	Aquadonna	20,039	Bulk Carrier	Beached February 04
2	Dvidar	9,660	Tanker	Beached February 06
3	Rique	13,624	Tanker	Beached February 01
4	Princess Natalie	9,161	Bulk Carrier	Beached February 04
5	Star Tatiana	9,586	Bulk Carrier	Arrived February 04
Total Tonnage		62,190		

WHILE EXTREME CARE HAS BEEN TAKEN IN THE PREPARATION OF THIS REPORT, NO LIABILITY CAN BE ACCEPTED FOR ANY LOSS INCURRED IN ANY WAY WHATSOEVER BY ANY PERSON RELYING ON THE INFORMATION CONTAINED HEREIN.

Τι είναι το Μορφωτικό κλαμπ;

Απλά... ζωή.

Οι εμπειρίες και οι συμβουλές που δεχόμαστε χρόνια τώρα από τους πιο ηλικιωμένους, το δάσκαλο ή κάποιο φίλο, οι οδηγίες από το μάστορα, τη μαμά, τη γιαγιά, οι ιστορίες από τον ναυτικό, τον παππού, τη θεία από την Αμερική...

Όλοι όσοι είχαν κάτι να πουν για την πλευρά της ζωής που κατείχαν καλά. Που έζησαν και έπαθαν οι ίδιοι ή είδαν άλλοι να παθαίνουν, που έμαθαν και που δεν ξέχασαν ποτέ, τους έγινε βίωμα. Κάποια στιγμή την έκαναν σοφία ζωής, τη μετέτρεψαν σε εργαλείο επιβίωσης, και όταν αποφάσισαν να ξαποστάσουν, την έκαναν παροιμία, ανέκδοτο, συμβουλή...

Βλέπετε ξέρανε καλά ότι τα νιάτα δεν σηκώνουν υποδείξεις. Αψηφούν τη συμβουλή από όπου και αυτή αν προέρχεται. Θέλουν να δοκιμάσουν τη ζωή, να τη προκαλέσουν...

Τίποτα γραμμένο δεν μαθαίνεται, μόνο πληροφορεί. Η διδασκαλία και η ανάγνωση είναι πληροφόρηση, η πράξη την κάνει βαθιά γνώση. Αυτή θα αποδείξει αν η γνώση έχει νόημα ύπαρξης...

Το μορφωτικό κλαμπ φτιάχνει το πλαίσιο, τα υπόλοιπα τα αναλαμβάνει η ζωή. Κάθε ωφέλεια παράγεται από το ίδιο το μέλος σε συνεργασία με τα υπόλοιπα. Αυτό είναι το κλαμπ, το know how κομματιών της ζωής, όσο πιο πολύ μπερδεύεσαι στα πόδια της τόσο πιο πολλά μαθαίνεις.. Μια συνεχής αμφισβήτηση και έρευνα, μια ατέλειωτη πορεία προς την εμπειρία και τη γνώση.. Μολονότι έχει κάποια ιεραρχία αυτή είναι τυπική.. πάντα αμφισβητήσιμη και πάντα αυταπόδεικτη..

Πώς ξεκίνησε;

Εντελώς τυχαία. Κάποια από τα μέλη και κυρίως ο πρόεδρος σε μια φάση της ζωής τους εφάρμοσαν εξωσχολικές δραστηριότητες στη διδασκαλία τους σε μαθητές τους.

Ο πρόεδρος δε, στο πλαίσιο των διοικητικών του αρμοδιοτήτων, ως υπεύθυνος εκπαίδευσης σε κάποιες σχολές ανέλαβε την πρωτοβουλία οι τάξεις να αυτοδιοικηθούν.. να οργανώνουν μόνοι τους υπεύθυνα τις εκδρομές τους, τα σεμινάρια, τις ομιλίες και τα συνέδρια τους και σε προχωρημένη φάση την βιβλιογραφία τους, τις εργασίες τους και στο τέλος συμμετείχαν



Theodora Kastrisiou
*Marketing Manager of Morfotico
 Club of University of Piraeus.*

Συνέντευξη στον Θόδωρο Χουλιάρá

και στην πρόσληψη των καθηγητών τους. Πολύ προχωρημένο μοντέλο αλλά ..δούλεψε.. Πολλοί σπουδαστές επισκέφθηκαν μέρη που δεν τολμούσαν ποτέ να πάνε, όπως αρχαίο θέατρο, όπερα και σεμινάρια φιλοσοφίας, να ντυθούνε και κατάλληλα, όπως το απαιτούσαν οι περιστάσεις.

Κάπως έτσι ξεκίνησαν τα... Κάπου εκεί γνωρίσαμε και τον Colb, ένα ψυχολόγο που

ασχολήθηκε με τη μάθηση και τις εκπαιδευτικές μεθόδους.

Αυτός έφτιαξε το κύκλο του Colb .. κάνω, παθαίνω, παρατηρώ, δοκιμάζω, πετυχαίνω, ενστερνίζομαι, μετουσιώνω και γνωρίζω.

Όλα αυτά ξεκίνησαν περίπου το 2008 αλλά το 2013 η ομάδα διευρύνθηκε αρκετά, με μέλη από αρκετά πανεπιστήμια, ΤΕΙ, κολλέγια και ΙΕΚ οπότε απαιτήθηκε πλέον καλύτερη οργάνωση...

Το 2014 ξεκινήσαμε να συζητάμε για ίδρυση.. έτσι ξεκίνησε η ιδέα του Κλαμπ.. το Μορφωτικό Κλαμπ όσον αγαπούν την θάλασσα και την Ελλάδα...

Πώς προέκυψε το όνομα;

Ξέρετε αυτό δημιούργησε κάποιο μπέρδεμα στην αρχή ανάμεσα στα μέλη ... όλοι νομίζανε ότι το κλαμπ ήταν ναυτιλιακό... Σε αυτό συνέβαλλε και το γεγονός ότι ο πρόεδρος ήταν από το πολεμικό ναυτικό και πολλά μέλη προέρχονταν από το ναυτιλιακό τμήμα του πανεπιστημίου Πειραιά...

Κοιτάζτε, το κλαμπ μορφώνει. Αυτό είναι το μόνο σίγουρο, σε δοκιμάζει και σε προβληματίζει, τα βασικά συστατικά της γνώσης

Για το λόγο αυτό είπαμε να το ονομάσουμε Μορφωτικό κλαμπ...

Βέβαια ιδρυθήκαμε τελευταία οπότε αποφασίσαμε να έχει το επίσημο όνομα «Ελληνική Ένωση Μορφωτικής και Επιχειρηματικής Ανάπτυξης» μια και τελευταία επεκταθήκαμε και στην επιχειρηματικότητα με την προσθήκη ενός δεύτερου τομέα.

Ωστόσο ο χαρακτήρας του κλαμπ είναι αμιγώς μορφωτικός.

Γιατί λοιπόν αγάπη για τη θάλασσα και την Ελλάδα;

Κοιτάζτε, η θάλασσα είναι το ταξίδεμα.. Είναι η διαρκής εξερεύνηση και αναζήτηση της αλήθειας... Είναι η τόλμη και το θαλασσόδερμα μέχρι να βρεις φάρο...

Η Ελλάδα είναι φως... πολιτισμός... Τα πάντα στην Ελλάδα εκπέμπουν.. Αν γίνεις λήπτης δεν προλαβαίνεις να λαμβάνεις τα μηνύματα..

Είπατε έχετε ιεραρχία.. Δηλαδή;

Ναι έχουμε, το κλαμπ έχει δομή, οργανόγραμμα

και καθηκοντολόγιο.

Έχει τη βασική δομή μιας φανταστικής εταιρείας. Προσομοιώνει το εταιρικό περιβάλλον για την εξοικείωση των μελών του, με σκοπό την καλύτερη προετοιμασία για το αύριο, όποιο και αν είναι αυτό...

Σίγουρα όμως θέλουμε τα μέλη μας να έχουν ένα βασικό επαγγελματικό προφίλ. Αυτό τους δίνει μια ωριμότητα και εκπέμπει μια σοβαρότητα ώστε να μπορούν να διαφέρουν, να αναδείξουν τη δουλειά και το έργο τους σε οποιονδήποτε χρειαστεί να τους αξιολογήσει και να τους επιλέξει.

Ήδη αρκετοί εργάζονται και μάλιστα όχι ως πρακτικάριοι, ούτε σε άσχετους κλάδους πέρα από αυτούς που σπουδάζουν, αρκετοί μέσα από το κλαμπ βρήκαν την ευκαιρία να αλλάξουν και την εργασία τους προς το καλύτερο.

Θέλουμε να πολεμήσουμε την σπατάλη χρόνου σε άσχετα αντικείμενα και αποπροσανατολισμένες δραστηριότητες.

Το κλαμπ δηλαδή βρίσκει δουλειά στα μέλη;

Τα μέλη βρίσκουν, όχι το Κλαμπ. Το Κλαμπ απλά προετοιμάζει τις προϋποθέσεις και δημιουργεί τις ευκαιρίες.

Ε, τι άλλο θέλει κανείς για να πετύχει;

Όλα γίνονται φυσιολογικά και από μόνα τους, όταν τα πράγματα είναι πλέον ώριμα και ο χρόνος κατάλληλος.

Η συνταγή της επιτυχίας είναι μία και το Κλαμπ την εφαρμόζει, όποιος την ακολουθεί.. πετυχαίνει..

Ποιά είναι λοιπόν αυτή η συνταγή;

Να θελήσουν τα μέλη να μας δώσουν τα τέσσερα χρόνια των σπουδών τους.

Να επενδύσουν αυτό το διάστημα σε ουσιώδεις δραστηριότητες που θα τους προσφέρουν εμπειρίες και βιώματα και θα τους δώσουν την δυνατότητα να ενασχοληθούν με τον κλάδο σπουδών τους.

Χτυπάμε τα κλαμπ με το Μορφωτικό Κλαμπ.

Δηλαδή με τι ασχολούνται τα μέλη σας στο Κλαμπ;

Το Κλαμπ όπως σας είπα έχει εταιρική μορφή. Έχει δηλαδή υπεύθυνους αντιπροέδρους και τμηματάρχες τμημάτων όπως είναι το μάρκετινγκ, το λογιστήριο, το τμήμα

οργάνωσης εκδηλώσεων, προσωπικού και άλλα.

Τα μέλη από κάθε εκπαιδευτικό ίδρυμα ψηφίζουν ένα εκπρόσωπό τους οπότε δημιουργείται το ακαδημαϊκό συμβούλιο αντιπροσώπων, που έχει σκοπό να φέρει στο κλαμπ τις ιδιαίτερες ανάγκες και την κουλτούρα της κάθε σχολής. Ανάλογα με τις ανάγκες αυτές, τα τμήματα οργανώνουν δραστηριότητες και εκδηλώσεις, οι οποίες φέρνουν τους σπουδαστές πιο κοντά με την αγορά και τους παράγοντες του κλάδου σπουδών τους...

Φυσικά ασχολούνται και με άλλα πράγματα που ωφελούν την προσωπικότητά τους και τα ωριμάζουν.. όπως θέατρο, όπερα, ομιλίες, παρουσιάσεις βιβλίων και άλλα

Ποιές είναι οι προϋποθέσεις για να συμμετέχει κάποιος ή κάποια στο Κλαμπ;

Η βασικότερη προϋπόθεση είναι να αγαπά τη γνώση και να αναζητά την απόκτηση εμπειριών που θα τον εξελίξουν σε όλα τα επίπεδα της ζωής του. Να είναι άτομο φιλόδοξο, με ανησυχίες στόχους και οράματα.

Πάνω από όλα, να έχει συνειδητοποιήσει ότι για να πετύχει και να διακριθεί χρειάζεται να αναπτύξει δεξιότητες και ικανότητες που δεν διδάσκονται με την κλασική εκπαίδευση, αλλά αποκτούνται μόνο μέσω της επαγγελματικής εμπειρίας.

Πως εγγράφεται κανείς;

Όπως σε πρόσληψη για εργασία..

Στέλνει βιογραφικό και αίτηση και περνάει από συνέντευξη. Στο τέλος το ΔΣ αποφαινεται αν θα τον εγγράψει ως μέλος. Εφόσον, γίνει αποδεκτός πληρώνει 20 ευρώ εγγραφή και 20 ευρώ ετήσια συνδρομή.

Μόλις γραφεί λαμβάνει την κάρτα μέλους για το έτος της συνδρομής του.

Πόσα μέλη έχετε;

Μέχρι τώρα γύρω στους τριάντα εγγεγραμμένους και αρκετούς σε διαδικασία εγγραφής.

Βλέπετε τώρα ιδρυθήκαμε και το κυριότερο είναι ότι δεν μεγαλοπιανόμαστε και δεν ενδιαφερόμαστε να πουλήσουμε την ιδέα. Τη ζούμε και όποιος μας γνωρίσει θέλουμε να τη ζήσει μαζί μας.

Τα λεφτά που πηγαίνουν;

Στα μέλη. Όπου πάμε διοργανώνουμε και κάποια εκδήλωση με φιλοφρονήσεις και απονομές δώρων. Τα υπόλοιπα μαζεύονται για να συντηρήσουμε την έδρα μας, για να δώσουμε υποτροφίες και άλλα.

Θα ενθαρρύνετε κάποιον να συμμετέχει στο Κλαμπ; τι θα είχατε να του προσφέρετε;

Η συμμετοχή στο Κλαμπ είναι μια διαδικασία δυναμική χωρίς κανόνες, όσο ασχολείσαι τόσο περισσότερο κερδίζεις.. κάνεις την εμπειρία γνώση.

Μαζί με αυτή αναπτύσσεις και γνωριμίες, φίλιες, εμπειρίες, ικανότητες, δεξιότητες και ο κατάλογος δεν σταματάει.

Έχετε και μέλη εκτός Ελλάδας;

Ναι, έχουμε ένα την Ερασμία. Είναι και αντιπρόσωπος του Κλαμπ στο εξωτερικό.

Τώρα ξεκίνησε αυτός ο θεσμός και επεκτείνεται. Βλέπεται υπάρχουν μέλη μας που φεύγουν έξω για εκπαίδευση ή για εργασία σε πολυεθνικές για να πάρουν εμπειρίες και γνώσεις από το εξωτερικό.

Εμεις τα στηρίζουμε και κρατάμε συνεχώς επαφή μαζί τους σε ότι χρειαστούν.

Ποιοί είναι οι στόχοι για το νέο έτος;

Τελευταία το Κλαμπ επεκτάθηκε και δημιούργησε το νέο επιχειρηματικό τομέα, του οποίου τον συντονισμό έχει αναλάβει ο Βασίλης, ως αντιπρόεδρος, ενώ η Ιωάννα είναι υπεύθυνη αντιπρόεδρος του ακαδημαϊκού τομέα, ο οποίος έχει να κάνει με όσα γενικά αναφέρθηκαν πιο πριν.

Ο επιχειρηματικός μας τομέας κινείται προς την κατεύθυνση της ενεργοποίησης των μελών μας μετά την αποφοίτηση τους, εφόσον επιθυμούν να εργαστούν, να επιχειρήσουν ή να συνεργαστούν σε πρότζεκτ κλπ

Καταβάλλουμε, επίσης, προσπάθεια να φέρουμε σε επαφή όλους τους παίκτες της αγοράς, ακαδημαϊκούς, επαγγελματίες, συλλογικούς και κυβερνητικούς φορείς, υπηρεσίες και όλους όσους εμπλέκονται στην πορεία των πραγμάτων και στην αγορά και επηρεάζουν την επιχειρηματικότητα.

Μαζί με τα παραπάνω, στα σχέδια μας για φέτος είναι να διοργανώσουμε το συνέδριο που

πάντα επιθυμούσαμε, με το κοινό να μιλάει και τους από πάνω να ακούνε, να σημειώνουν και στο τέλος να απαντάνε σε όλους και για όλα.

Θα διοργανώσουμε και τις καθιερωμένες πλέον εκπαιδευτικές εκδρομές σε εργασιακούς χώρους, θα ασχοληθούμε με ερευνητικά ή αναπτυξιακά προγράμματα και θα καταρτίσουμε σιγά σιγά τα μέλη στην έρευνα και στην επεξεργασία δεδομένων.

Επιχειρηματικός ή ακαδημαϊκός ο χαρακτήρας σας λοιπόν;

Κοιτάξτε, ο ακαδημαϊκός τομέας, είναι η ρίζα, ο σπόρος, το θεμέλιο...

Το νιάτα είναι το αύριο. Αυτά θα φτιάξουν τη μελλοντική αγορά και η επιχειρηματικότητα είναι το μέσο για να το πέτυχουν αυτό.

Η επιχειρηματικότητα είναι δύσκολο πράγμα αλλά και εύκολο συνάμα. Θέλει θέληση και στήριξη.. αυτή τη παρέχουμε στο Κλαμπ ...

Για παράδειγμα, με το που πιάνουν εργασία τα μέλη μας είναι ανοικτά σε ένα σωρό πράγματα. Εργατική νομοθεσία, ασφάλεια, λογιστική τακτοποίηση, νομικά, διοικητικά και ένα σωρό άλλα θέματα που τα πανεπιστήμια δεν αγγίζουν.. Γι' αυτό και εμείς δίνουμε την ίδια βαρύτητα

και στα δύο, πρώτα παίρνεις τα εφόδια και τα εργαλεία και στη συνέχεια τα αξιοποιήσεις για να χτίσεις κάστρα.

Με το IMES πως έγινε η επαφή;

Το IMES είναι μια πολύ καλή πρωτοβουλία. Έχει όραμα και οραματιστή... Είναι πολύ μπροστά για τα δεδομένα της χώρας μας αυτή τη στιγμή και αυτό μας λέει κάτι.

Κύριε Χουλιανά είστε από τα ανήσυχα πνεύματα που λέγαμε.. είναι τιμή μας να είμαστε κοντά σας και να μπορούμε να συνεργαστούμε μαζί σας. Ξέρετε καλά το αντικείμενο σας και μάλιστα έχετε και καλή επαφή με τα νιάτα..

Η συνεργασία μας είναι μια σχέση με προοπτικές... τώρα της βάζουμε θεμέλια αλλά είναι σίγουρο ότι θα βγει ένα πολύ καλό αποτέλεσμα .

Ποιό είναι το πεδίο συνεργασίας;

Με το IMES θα ανταλλάσσουμε πληροφορίες, θα συνεργαστούμε σε πρότζεκτ, σε έρευνα και συλλογή δεδομένων για επεξεργασία και ανάλυση, θα διενεργήσουμε εκπαιδευτικά σεμινάρια και εκδηλώσεις, θα μεταφέρουμε γνώσεις και απόψεις από και προς την αγορά,

θα συγγράψουμε, θα εκδώσουμε και θα κάνουμε διαγωνισμούς.

Κλείνοντας πιο θα ήταν το καταλληλότερο μήνυμα στους νέους του σήμερα για την ζωή του αύριο;

Να κοιτάνε πίσω για να δουν το λιμάνι που ξεκίνησαν αλλά το βλέμμα τους να χάνεται μπροστά και πέρα από τον ορίζοντα. Το ταξίδεμα μέχρι τον ορίζοντα χρειάζεται χάρακα και διαβήτη, ώστε κάθε φορά, αναλόγως του καιρού, να χαράζεται η καταλληλότερη πορεία και πλεύση.

Οι νέοι ξέρουν να χαράζουν πορείες, δεν ξέρουν όμως να αποφασίζουν την πλεύση.

Η πλεύση είναι η αντίδραση, η αμφισβήτηση και ο επαναπροσδιορισμός.

Πολλές φορές χρειάζεται να πλεύσεις όρτσα, δηλαδή κόντρα στον καιρό για να κρατήσεις την πορεία.

Αν πλέεις συνεχώς με τον καιρό συνεχώς ευνοϊκό, δεν μπορείς να κρατήσεις πορεία.

Αυτή είναι και η κρίση του σήμερα. Επιλέγαμε ευνοϊκή πλεύση και χάσαμε την πορεία.

Μία τμήματα επιχειρηματικού

ΙΙΕΚ ΕΥΝΝ
 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΤΕΛΕΧΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Τομέας ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ
 Διοικητικό Στέλεχος Ναυτιλίας

Κάνε τις σπουδές στα Επαγγελματικά Ναυτιλιακών
ΜΟΝΟΔΡΟΜΟ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΣΟΥ!

ΚΑΛΕΣΕ ΤΩΡΑ ΓΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ!

☎ 210 96 40117 📍 Α. Βασιλειάδης, 17 & Αρναίου
 🌐 www.iiek-xin.edu.gr



Η σημερινή μέρα πιστεύω ότι θα μείνει στην Ιστορία ως μία από τις πλέον σημαντικές για τις κοινωνίες της Ευρώπης. Η ΕΚΤ ακολουθώντας τις συνταγές της αμερικανικής κεντρικής τράπεζας (Fed) , όπως όλα δείχνουν, επιτέλους προβαίνει σε πρόγραμμα αγοράς κρατικών ομολόγων, ύψους 50 δις μηνιαίως, για περίπου δύο χρόνια από σήμερα. Θα "ρίξει" στις οικονομίες συνολικά 1,1 τρις-το μεγαλύτερο ποσό που δόθηκε ποτέ από συστάσεως της ΕΕ. Το ζητούμενο φυσικά είναι πώς θα καταλήξουν αυτά τα κεφάλαια στην πραγματική οικονομία. Αυτό είναι κάτι που χρειάζεται μια ολόκληρη ανάλυση και σύντομα θα την κάνουμε.

Να αναφέρω μόνο ότι στις ΗΠΑ, οι ανάλογες αγορές είχαν φθάσει μέχρι και τα 80 δις μηνιαίως. Λογικό είναι εμείς εδώ στην Ελλάδα να αγωνιούμε για το αν αγοραστούν από την ΕΚΤ ελληνικά ομόλογα. Δυστυχώς οι αγορές αυτές φαίνεται ότι θα είναι σχεδόν ασήμαντες (συνολικά 15 δις), ενώ οι τράπεζες μας θα έχουν έκτακτη ρευστότητα (από τον ΕΛΑ) 10 δις για δύο εβδομάδες (σημ: αυτό δεν σημαίνει ότι μετά θα "κοπεί" εντελώς η ρευστότητα, όπως κακώς διαδίδουν κάποια sites). Η τύχη της Ελλάδας είναι άμεσα εξαρτημένη

Μιά ιστορική μέρα για την Ευρώπη

από την τύχη της Ευρωζώνης. Και φυσικά, όποιοι θεωρούν ότι μια νέα ελληνική κυβέρνηση θα "διωχθεί" έτσι εύκολα από το τραπέζι των διαπραγματεύσεων και το γερμανικό διευθυντήριο, καλό είναι να ξανασκεφθούν ορθολογικά για κάποια πράγματα που καλώς ή κακώς ισχύουν στις σχέσεις ΕΕ και Ελλάδας. Σε κανέναν δεν συμφέρει να ξηλώθει το πουλόβερ...

Τώρα, παραφράζοντας τον Μαρξ, η μεγάλη αλήθεια είναι ότι ένα φάντασμα πλανιέται πάνω από την Ευρώπη εδώ και χρόνια: αυτό του πληθωρισμού. Ο διοικητής της ΕΚΤ όμως αποδεικνύει ότι δεν φοβάται αυτό το φάντασμα- και καλώς πράττει! Με την έναρξη προγράμματος ποσοτικής χαλάρωσης, η ΕΚΤ εγκαινιάζει μια νέα εποχή για τις οικονομίες της Ευρωζώνης. Κόντρα στο ισχυρό τραπεζικό-πολιτικό κατεστημένο του Βερολίνου, ο Ντράγκι δίνει σήμα στις αγορές ότι πρέπει να τονωθεί η ζήτηση στις οικονομίες, μέσω επενδύσεων, παραγωγής,

απασχόλησης. Αυτό είναι το βασικό μήνυμα της σημερινής ιστορικής απόφασης. Και φυσικά, σε καμία περίπτωση αυτό δεν σημαίνει ότι ως δια μαγείας θα εξαφανιστεί η ύφεση και η λιτότητα από την Ευρωζώνη.

Επί 6 χρόνια τώρα το φάντασμα της Βαϊμάρης και του υπερπληθωρισμού πριν τον β' παγκόσμιο πόλεμο, έκανε το Βερολίνο να συμπεριφέρεται με μια εμμονή κατά της ποσοτικής χαλάρωσης στο ευρωσύστημα. Όμως ζούμε στο 2015 όπου κυκλοφορούν 18 "διαφορετικά" ευρώ, με 18 "διαφορετικά" επιτόκια, σε 18 "διαφορετικές" οικονομίες και κοινωνίες.

Αυτό αγνοεί συστηματικά ο μωπικός εγωισμός των Γερμανών που "στυλώνει" τα πόδια της Μέρκελ και του Σόιμπλε.

Και η πραγματικότητα είναι ότι οι λαοί της Ευρώπης, θέλουν το ευρώ, θέλουν την Ευρωζώνη. Αυτό που δεν θέλουν, και θα φανεί στις ελληνικές, τις ισπανικές και τις αγγλικές κάλπες φέτος, είναι την παράλογη εμμονή στην λιτότητα και στην ύφεση. Και αυτή την εμμονή θέλουν να αλλάξουν. Γιατί στην Ιστορία, πάντα οι κοινωνίες είχαν και θα έχουν ισχυρότερο όπλο στα χέρια τους από αυτό των αγορών και των τραπεζών: την Δημοκρατία.



Σκοπελίτης Ο θρυλικός καπετάνιος των Μικρών Κυκλάδων που τον «φοβήθηκε» η θάλασσα. Ταξίδευε με κάθε καιρό και ζωντάνεψε την άγονη γραμμή

«Δέκα χρονών ήμουν και τα χέρια μου είχαν ρόζους από το κουπί. Κοιμόμασταν μες στη θάλασσα από παιδιά, την πίναμε για νερό. Λαχτάραγα να μεγαλώσω, να κάνω ένα σκάφος δικό μου, να πιάσω το τιμόνι εγώ, να ταξιδέψω. Να πω «αυτό, να, είναι δικό μου!», να κάνω κουμάντο εγώ. Και τα κατάφερα!». Τα λόγια αυτά είχε πει ο Δημήτρης Σκοπελίτης σε ντοκιμαντέρ που γυρίστηκε για τη ζωή του.

Ο θρυλικός καπετάν Μήτσος των Μικρών Κυκλάδων «σάλπαρε» τον Ιανουάριο στα 88 του χρόνια, από την Αμοργό – τα αγαπημένα του Κατάπολα. Αφήνει ωστόσο πίσω του την πάνδημη, διαχρονική αναγνώριση των νησιωτών για όλα όσα τους πρόσφερε στον μισό και πλέον αιώνα που θαλασσοδάρθηκε για να βρίσκεται μέρα – νύχτα στο πλευρό τους, με τα συνολικά δέκα ξύλινα καΐκια και σιδερένια караβάκια του που άλλαξε διαδοχικά.

Τα «Νίκη», «Πανορμίτης», «Νικόλαος», «Χοζοβιώτισσα 1», «Χοζοβιώτισσα 2», «Βαρσαμίτης», «Μαριάννα», «Σκοπελίτης 1», «Σκοπελίτης 2» αλλά και το «Express Scopelitis», που εξακολουθεί να αλωνίζει στην άγονη κυκλαδίτικη γραμμή με συνεχιστή τον γιο του καπετάν Γιάννη.

«Δεν λογάριζε ούτε φουρτούνες ούτε μπονάτσες. Αφιλοκεδώς, τα παλιά χρόνια που δεν είχε συκοινωνία στα νησιά εδώ τριγύρω, έφτανε έως Νάξο – Πάρο – Σύρο για να μεταφέρει όποιον είχε ανάγκη. Καθημερινά για 53 ολόκληρα χρόνια, από το 1956, εξυπηρετούσε τους πάντες και τα πάντα. Γι' αυτήν ακριβώς την προσφορά του τον τίμησαν οι τοπικοί δήμοι, κοινότητες και σύλλογοι» λέει με δάκρυα στα μάτια ο συνομήλικος αδελφικός φίλος του Νίκος Πρέκας, ναυτικός πράκτορας στα Κατάπολα.

«Ένας άνθρωπος – μια ιστορία ήταν ο καπετάν Μήτσος για τον τόπο μας! Αυτός ένωσε καθημερινά τη Νάξο και την Αμοργό με τις Μικρές Κυκλάδες (Δονούσα, Κουφονήσι,



Σχοινούσσα, Ηρακλεία). Με το σκάφος και την ψυχή του, τα έδινε όλα μια ζωή! Πόσους και πόσους ασθενείς, εγκύους, ανθρώπους που κινδύνευαν στη θάλασσα, τρόφιμα, φάρμακα ή άλλα εμπορεύματα δεν μετέφερε σε δύσκολες εποχές! Ήταν η κεντρική αρτηρία που έδινε «οξυγονωμένο αίμα», ζωή στα νησιά αυτά! Όλοι οι νησιώτες τον αγαπούσαν» έχει να πει και ο Μανόλης Μαργαρίτης, δήμαρχος Νάξου και Μικρών Κυκλάδων.

«Θυμάμαι, με πηγαινόφερνε Χριστούγεννα, Πάσχα και τριήμερα τον καιρό που πήγαινα Γυμνάσιο στην Αμοργό, στη δεκαετία του '70.

Με τον «Βαρσαμίτη», το καΐκι του έκανε τότε το επιδοτούμενο δρομολόγιο Αμοργός – Δονούσα. Ακόμα έχω την εικόνα του να κρατά το ξύλινο τιμόνι σε φουρτούνες. Ήταν η «ψυχή των Μικρών Κυκλάδων» τονίζει ο Δημήτρης Πράσινος, σύμβουλος στη Δημοτική Κοινότητα Δονούσας.

«Αν δεν ήταν ο καπετάν Μήτσος με τον «Σκοπελίτη, θα ήμασταν καταδικασμένοι ως βραχονησίδα. Τέτοιους ανθρώπους πρέπει και μετά θάνατον να τους σεβόμαστε και να τους

τιμάμε, είναι ευεργέτες!» λέει ο Στέλιος Ζούλης, αντιδήμαρχος της Ηρακλείας των 110 μόνιμων κατοίκων. «Ακόμα και σε ώρες περιέργες, ήταν πάντα πρόθυμος, ζούσε για να βοηθήσει, μας ξελάσπωσε αμέτρητες φορές. Τότε που δεν υπήρχαν ελικόπτερα του ΕΚΑΒ, επιτέλεσε κοινωνικό έργο που κανείς άλλος δεν τολμούσε, με τεράστια κύματα, 8-9 μποφόρ, χιόνια και καταιγίδες. Ως παλιός κυβερνήτης σε πολεμικά πλοία ξέρω τι σημαίνει να δίνεις σε τέτοιους αγώνες μες στη θάλασσα» τονίζει ο κ. Ζούλης, αξιωματικός ε.α. στο Πολεμικό Ναυτικό.

«Ό,τι έκανε ο πεθερός μου το έκανε με αγάπη, όχι μόνο για τον τόπο του αλλά για τον κόσμο όλον. Ήταν ανοιχτός, καλόκαρδος άνθρωπος. Μέχρι και τα 82 του πήγαινε για ψάρεμα. Είχε πάντως επιβαρυνθεί η υγεία του: τα τελευταία 26 χρόνια αντιμετώπιζε πρόβλημα με την καρδιά του, από το κρύο στη θάλασσα είχε και πλευρίτιδα» περιγράφει και η Φωτεινή Σκοπελίτη.

Προπάππος από την Σκόπελο

Με καταγωγή από τη Σύμη, γεννημένος το 1926 στο Κουφονήσι, όπου βρέθηκε ο ψαράς και



λαουτιέρης πατέρας του, ο καπετάν Δημήτρης είχε στην πραγματικότητα το επίθετο Τερεζές – το Σκοπελίτης είναι παρατσούκλι.

«Ο προπάππος μου Νικόλαος Τερεζές γεννήθηκε στη Σκόπελο και όταν κάποια στιγμή πήγε στη Σύμη, όλοι ρωτούσαν: «Από πού είναι αυτός;». «Από τη Σκόπελο, Σκοπελίτης» έλεγαν κι έτσι έμεινε το όνομα» έχει αφηγηθεί.

Από τον Πανορμίτη στο Express Scopelitis

Το 1958 ανέλαβε με τον δεκατετράμετρο «Πανορμίτη» την ταχυδρομική γραμμή των Μικρών Κυκλάδων, συνδέοντάς τες με Αμοργό – Νάξο. Βγήκε τότε έως και τραγούδι για τον καπετάν Μήτσο: «Μες τ' αφρισμένα κύματα περνά ο Πανορμίτης και καπετάνιος με καρδιά είναι ο Σκοπελίτης!». Ήταν το πρώτο τρεχαντήρι που αγόρασε – τα προηγούμενα που είχε ήταν του πατέρα του. Το πήρε μετά τη θητεία του στο Ναυτικό, αφού παντρεύτηκε στο Κουφονήσι κι έφυγε με τα ποντοπόρα φορτηγά πλοία του Ωνάση. Ώσπου εγκαταστάθηκε στα Κατάπολα, που διέθεταν λιμάνι για το καΐκι του, εκεί το δούλεψε και ως αλιευτικό.

Στις αρχές πάλι της δεκαετίας του '80, με το «Μαριάννα» άρχισε να φέρνει και τουρίστες από τη Νάξο στην Αμοργό. Το 1985 πια έφερε βαποράκι από τις Σποράδες, αυτό που ο γιος του έριξε στη γραμμή ως «Σκοπελίτης». Ο καπετάν Γιάννης το δούλεψε ως και το 1998, οπότε το αντικατέστησε με το κλειστού τύπου πλοίο «Ερεσός» που πήρε από τη Μυτιλήνη και μετασκεύασε, μετονομάζοντάς το σε «Express Scopelitis». Το караβάκι (μήκους 45 μ.), χωρητικότητας 340 επιβατών και 11 ΙΧ που επέμεινε χειμώνα – καλοκαίρι να συνδέει αδιάκοπα τις Μικρές Κυκλάδες μεταξύ τους με Νάξο κι Αμοργό. Οι μόνιμοι κάτοικοι (περίπου 750 πλην Αμοργού – Νάξου) ταξίδευαν πάντα δωρεάν. Το θρυλικό πλέον πλοίο της Small Cyclades Lines, που έγινε έως και τραγούδι, το 2013 τιμήθηκε στο πρόσωπο του καπετάν Γιάννη από τη Lloyd's ως η «ακτοπλοϊκή εταιρεία της χρονιάς».

Από παππού σε εγγονό

Το παράδειγμα του πατέρα του και όσα διδάχτηκε πλάι του στα πρώτα κοινά δρομολόγια τους κρατά καλά και σήμερα στα ταξίδια του ο 58χρονος καπετάν Γιάννης Σκοπελίτης, από 17 χρονών

στη θάλασσα. Αυτό θέλει να περάσει και στον 27χρονο γιο του, τον Δημήτρη (πήρε το όνομα του θαλασσόλυκου παππού του), που για την ώρα ταξιδεύει στο εξωτερικό ως υποπλοίαρχος.

«Ήταν φοβερά ψύχραμος. Ποτέ δεν τα έχανε, κι ας μην είχε τότε ούτε καν ενημέρωση για τον καιρό. Αυτός μου έμαθε να σέβομαι, να μην υποτιμώ τη θάλασσα, να μην υπερεκτιμώ το σκάφος και τις δυνατότητές μου. Αυτό θέλω να συνειδητοποιήσει και ο γιος μου» έχει πει στα «NEA» ο καπετάν Γιάννης.

«Γνώρισα ως θρύλο τον καπετάν Μήτσο. Μεσουρανούσε όταν, ως παιδί, στη δεκαετία του '60, ως έφηβος τον βίωσα στις... κουτουράδες του στις φουρτούνες. Τότε καταλάβαινα όλα αυτά τα παράτολμα που έκανε και τρόμαζα, φαινόταν πάντως πως ήξερε καλά τι κάνει» λέει και ο Γιάννης Φωστιέρης, κυβερνήτης του «Express Scopelitis». «Από τις αρχές πια του '90, που άρχισα να δουλεύω στο караβί του, έμαθα πολλά απ' αυτόν – και από τον γιο του. Ήξερε τη θάλασσα όχι από τα βιβλία, αλλά μέσα απ' τη ζωή. Ήταν από τη γενιά ναυτικών που, αν και δεν είχαν βγάλει την Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού, ήταν σε θέση να πλέουν στη Μεσόγειο με μότορσιπ. Ταξίδευε θάλασσα με θάλασσα, δεν είχε και τα σύγχρονα όργανα ναυσιπλοΐας».

Το Νοτιοανατολικό Αιγαίο, ειδικά το βόρειο κομμάτι του που «δάμαζε» ο καπετάν Μήτσο, είναι από τις δυσκολότερες θάλασσες, λένε έμπειροι καπεταναίοι. Όχι μόνο γιατί συνορεύει με το φουρτουνιασμένο Ικάριο, αλλά και γιατί εκεί έχουν να αντιμετωπίσουν συνδυασμό ρευμάτων που πολλαπλασιάζουν τον κυματισμό. «Κατεβάζει δυνατούς καιρούς αυτή η περιοχή, ανάλογα και με τη διεύθυνση των ανέμων. Έχω

κάνει δρομολόγια στη γραμμή αυτή περνώντας από τα άγρια μπουγάζια της, οπότε ξέρω πως μιλάμε για μια πιο ανοιχτή, τρομερή θάλασσα, αφού ενδιάμεσα από την Αμοργό και τα γύρω νησιάκια δεν υπάρχουν βράχια – νησίδες που να κόβουν τους ανέμους. Μπορώ να καταλάβω, λοιπόν, πόσο τολμηρός και έξυπνος ναυτικός ήταν ο καπετάν Μήτσο, που κατάφερνε να περνά σχεδόν καθημερινά από “κει με το μικρό πλοίο του» αναγνωρίζει ο επίσης τολμηρός καπετάνιος του «Αδαμάντιος Κοραΐς» Ισίδωρος Λιγνός.

Ερασιτέχνης βιολιτζής

Δύο αγάπες είχε ο καπετάν Μήτσο: τη θάλασσα και το βιολί! «Στα ταξίδια του το είχε πάντα κοντά του στο караβάκι του και με την πρώτη ευκαιρία το “πιανε. Είχε τη δική του σχολή – τρόπο παιξίματος, ήταν από τα καλύτερα παραδοσιακά κυκλαδίτικα βιολιά. Με τις δοξαριές του έδινε τον τόνο, το σύνθημα για χορό στα πανηγύρια» λέει ο Σταμάτης Γιαννακόπουλος, ξενοδόχος και πτυχιούχος δάσκαλος βιολιού στην Αιγιάλη Αμοργού. Μαθήματα από τον φημισμένο βιολιτζή της εποχής του, τον Σταματομανώλη από τ' Απεράθου Νάξου, είχε πάρει ως έφηβος ο καπετάν Μήτσο, ουσιαστικά όμως ήταν αυτοδίδακτος οργανοπαίχτης.

«Από το ηχώχρωμα και το ύφος του βιολιού του πήρα και εγώ στοιχεία, συχνά ανταλλάσσαμε και απόψεις για τη μουσική μας. Και στον γάμο μου έπαιξε βιολί, τραγούδησε και την αγαπημένη του καταπολιανή μαντινάδα, όπως και πιο πρόσφατα στον γάμο της εγγονής του. Και τώρα τελευταία εξακολουθούσε να το γρατσουνίζει, το κρεμούσε με τιράντα γύρω απ' τον λαιμό του για να μη κουράζεται» αφηγείται.



Το Ελληνικό ζήτημα και η κρίση στην Ευρωζώνη, έχουν επιφέρει μια νευρική κατάσταση στις διεθνείς αγορές που υπό το βάρος της αβεβαιότητας, αναστέλλουν όχι μόνο τις επενδυτικές αλλά κυρίως και τις καταναλωτικές τους συνήθειες.

Η έλλειψη κατανάλωσης ως αποτέλεσμα της ανασφάλειας, προκαλεί με τη σειρά του αλυσιδωτά μείωση του Διεθνούς εμπορίου κατά συνέπεια μείωση του Θαλάσσιου εμπορίου με τελική συνέπεια τη βύθιση περαιτέρω των τιμών των ναύλων.

Παράλληλα, το overcapacity πλοίων αποτελεί ταφόπλακα στην αγορά και η πιθανότητα να ξαναδούμε το φαινόμενο τα πλοία να δέσουν στη μέση του ωκεανού δεν είναι ιδιαίτερα απίθανο.

Οι συνολικές παραγγελίες που έχουν τοποθετηθεί μέχρι το 2016 από εταιρίες ελληνικών συμφερόντων φθάνουν τα 502 πλοία, φορτηγά, δεξαμενόπλοια, μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, LPG και LNG, συνολικής χωρητικότητας 47,5 εκατομμυρίων τόνων.

Είναι περισσότερα από 25 δισεκατομμύρια

δολάρια τα οποία επενδύουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε ναυπηγικά προγράμματα.

Το 2015 αναμένεται η παράδοση 237 πλοίων χωρητικότητας 20,8 εκατ. τόνων, εκ των οποίων 99 φορτηγά, 45 δεξαμενόπλοια, 36 μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, 30 LPG, 20 LNG και 7 off shore.

Το 2016 είναι να παραδοθούν από τα ναυπηγεία σε ελληνικά συμφέροντα 134 πλοία, 14,5 εκατ. τόνων και το 2017 13 έως τώρα 1,4 εκατ. τόνων.

Την ίδια στιγμή τα γεωπολιτικά και οικονομικά παιχνίδια που παίζονται με το πετρέλαιο έχουν άμεσες επιπτώσεις στην παγκόσμια ναυτιλία, τόσο θετικές όσο και αρνητικές. Ο περιορισμός των ρωσικών εξαγωγών θα επηρεάσει θετικά τον τομέα των δεξαμενοπλοίων. Και αυτό γιατί οι ευρωπαϊκές χώρες αναγκάζονται να προμηθεύονται πετρέλαιο από μακρινότερα λιμάνια και όχι από τα κοντινά ρωσικά, άρα και οι ναύλοι θα είναι ακριβότεροι, αν υπολογίσει κανείς και το γεγονός ότι έως τώρα το 50% της παραγωγής της Ρωσίας πήγαινε στην Ευρώπη.

Σε μια χώρα που αλλάζει, σε ένα κόσμο που η Οικονομική Γεωγραφία δεν σχετίζεται με τα σύνορα, Σε μια Θάλασσα όπου οι Γεωπολιτικοί και οικονομικοί νόμοι, τείνουν να υπερκεράσουν τους φυσικούς, το μόνο σωσίβιο είναι η διαχείριση της σωστής και έγκαιρης πληροφορίας.....

Από τα επόμενα τεύχη θα επιχειρήσουμε λίγο ποιο τολμηρά να επικοινωνήσουμε στα μέλη και τους αναγνώστες μας σημαντικές εκθέσεις και μελέτες του ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ, που ως σκοπό θα έχουν να αφυπνίσουν και να κάνουν τους Decision makers της Ναυτιλίας ποιο υπονοιασμένους....

Το παρόν περιοδικό διανέμεται μόνο με συνδρομή.

Με τη βεβαιότητα ότι η παρούσα έκδοση θα αποτελέσει ένα MUST για τον σύγχρονο Decision Maker της Διεθνούς Ναυτιλίας, παραμένουμε πιστοί στην υψηλή ποιότητα της πληροφορίας μας.

*Ο έχων την πληροφορία νικά
Ναπολέον*



Liberty Press
I.P. LIBERTYPRESS MONOPH. I.K.E.



ΜΗΝΙΑΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΚΔΟΣΗ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΗ

Ημερομηνία Έναρξης Συνδρομής:
 Επωνυμία:
 Όνομα:
 Επώνυμο:
 Διεύθυνση:
 Τ.Κ. Πόλη:
 Τηλέφωνο: Fax:
 e-mail:
 Επάγγελμα:
 ΑΦΜ: Δ.Ο.Υ.:

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ

- Πίστωση τραπεζικού λογαριασμού Επιταγή
 Μετρητά Ταχυδρομ. Επιταγή

ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

	Ιδιωτών	Φοιτητική	Εταιρειών & νομικών προσώπων
Ετήσια	60€	40€	90€

Δ. Σολωμού 4, 153 41 Αγ. Παρασκευή Τηλ.: 211 4111 624, Fax: 211 4111 628, E-mail: maritime@libertypress.gr, www.maritime-economies.gr



Οι 4 ποιτικότερες Ελληνικές ποικιλίες ...από το Κτήμα Λαντίδη!



Ξερόκαμπος Νεμέας - Έκτεινή Αργολίδας, Τηλ. 210-6544905, 27460-24056
www.lantides.gr, facebook: Κτήμα Λαντίδη



- Cathodic Protection
- High Quality Galvanic Anodes
- Design, Installation & Repair
- Impressed Current Cathodic Protection (ICCP)
- Marine Growth Prevention Systems (MGPS)
- Large Stock Of Spare Parts
- Approved & Experienced Engineers

Marpo Group – Worldwide Corrosion Services is an ISO and NACE approved Group especially dealing with Cathodic Protection in all forms. Manufactures over than 1000 tons of High quality galvanic anodes worldwide and specializes in the design, installation and repairs of Impressed Current Cathodic Protection (ICCP) and Marine Growth Prevention Systems (MGPS).

