

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στο Ηράκλειο για πρώτη φορά το Costa Deliziosa



Εθιμοτυπική επίσκεψη στο πλοίο «Costa Deliziosa» της εταιρείας Costa Croisiere, που κατέπλευσε για πρώτη φορά στο λιμάνι του Ηρακλείου πραγματοποιήσε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΛΗ Γιάννης Μπρας. Με τον καπετάνιο του πλοίου Nicollo Alba συζήτησαν θέματα που αφορούν το δρομολόγιο του πλοίου, τις παρεχόμενες υπηρεσίες από το λιμάνι, τις εντυπώσεις από την παραμονή στην πόλη του Ηρακλείου κ.λπ. Το πλοίο έχοντας 2.535 επιβάτες και 850 μέλη πληρώματος αφίχθη στο λιμάνι του Ηρακλείου προερχόμενο από την Κωνσταντινούπολη.

[Δήμος Πειραιά]

Αναζήτηση πόρων μέσω του ΕΣΠΑ

Συνάντηση του νέου δημάρχου Γ. Μώραλη με τον Ν. Δένδια

Το ζήτημα της υποβολής του ολοκληρωμένου σχεδίου χωρικής επένδυσης του Δήμου Πειραιά στο νέο ΕΣΠΑ, καθώς και η ένταξη άλλων έργων του δήμου στη νέα προγραμματική περίοδο έθεσε χθες στον υπουργό Ανάπτυξης Νίκο Δένδια ο δήμαρχος Πειραιά Γιάννης Μώραλης. Ο υπουργός Ανάπτυξης δεσμεύτηκε ότι οι υπηρεσίες του υπουργείου θα συνεργαστούν με το Δήμο Πειραιά για την έγκαιρη και πλήρη επεξεργασία του σχεδίου ώστε να εξασφαλιστεί η χρηματοδότησή του από τους πόρους του νέου ΕΣΠΑ. Ο υπουργός επισήμανε επίσης τη σπουδαιότητα του σχεδίου για το μέλλον του Πειραιά και εκδήλωσε την πρόθεσή του να συζητηθεί η συνεργασία μέχρι την τελική υποβολή του. Ο κ. Μώραλης, παρουσιάζοντας το Σχέδιο της Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης, τόνισε ότι αποτελεί κύρια προτεραιότητα και τελευταία ευκαιρία για την ανάπτυξη της πόλης. [SID:8930749]

Καταπλέει σήμερα το πρωί για πέμπτη φορά φέτος στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης το κρουαζιερόπλοιο «Aegean Odyssey», προερχόμενο από το Βόλο. Πρόκειται για το κρουαζιερόπλοιο με τις περισσότερες προσεγγίσεις στη Θεσσαλονίκη, αφού μέχρι να ολοκληρωθεί η σεζόν είναι προγραμματισμένο να καταπλεύσει άλλες δύο, φτάνοντας συνολικά τις επτά. Το Aegean Odyssey θα παραμείνει στη Θεσσαλονίκη για 15 ώρες. [SID:8930716]

Στάση εργασίας πραγματοποιούν αύριο από τις 11 το πρωί μέχρι το τέλος της βάρδιας οι εργαζόμενοι στο λιμάνι του Πειραιά. Η ΟΜΥΛΕ και η Ένωση Λιμενεργατών ΟΛΠ θα πραγματοποιήσουν πορεία προς το υπουργείο Ναυτιλίας, όπου αντιπροσωπεία θα συναντηθεί με την πολιτική ηγεσία του υπουργείου. Οι δύο συνδικαλιστικοί φορείς τονίζουν ότι «τα λιμάνια είναι περιουσία του ελληνικού λαού και όχι των μονοπωλιακών ομίλων» και καλούν τους φορείς του Πειραιά να συμμετάσχουν στη συγκέντρωση και την πορεία. [SID:8930725]



Μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας της Bunkering at Sea επιτυγχάνεται η βελτιστοποίηση του τελικού κόστους προμήθειας του ναυτιλιακού καυσίμου για τις πλοιοκτίτριες εταιρείες.

[BAS] Μέσω ηλεκτρονικής δημοπρασίας

Νέα εποχή στον εφοδιασμό πλοίων

Μία νέα εποχή στον εφοδιασμό των πλοίων με ναυτιλιακά καύσιμα φέρνει η ηλεκτρονική πλατφόρμα ζήτησης ναυτιλιακού πετρελαίου κίνησης (bunkers) www.bunkeringatsea.com. Η ελληνική συμμερόνων εταιρεία Bunkering at Sea (BAS) Ltd εισάγει την έννοια της «ηλεκτρονικής δημοπρασίας» για την αγορά ναυτιλιακών καυσίμων. Όπως σημειώνει, τα ναυτιλιακά καύσιμα αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος (άνω του 60%) του ημερήσιου κόστους ενός πλοίου. Παράλληλα αναφέρει ότι δεν διατίθεται ή χρησιμοποιείται έως σήμερα κάποιο ολοκληρωμένο σύστημα προσφοράς και προμήθειας ναυτιλιακού πετρελαίου που να διασφαλίζει τα συμφέροντα και των δύο μερών (προμηθευτή και αγοραστή). Η Bunkering at Sea (BAS) Ltd, «διαβλέποντας το κενό της αγοράς και παρακινούμενη και από την επιθυμία να συνεισφέρει στην περαιτέρω ανάπτυξη του ναυτιλιακού κλάδου της Ελλάδας αλλά και παγκόσμια, δημιούργησε μετά από προσπάθεια και σκληρή ενασχόληση, περισσότερο από τρία χρόνια, την πρώτη ολοκληρωμένη πλατφόρμα προσφοράς και ζήτησης ναυτιλιακού πετρελαίου μέσω της μεθόδου της ηλεκτρονικής δημοπρασίας».

Τα πλεονεκτήματα

Η ηλεκτρονική πλατφόρμα (www.bunkeringatsea.com) της εταιρείας διατίθεται στους χρήστες (πλοιοκτίτριες ή διαχειριστές πλοίων, προμηθευτές ή μεσίτες καυσίμων) μέσω του Διαδικτύου, είναι απλή στη χρήση και προσφέρει στις εταιρείες που τη χρησιμοποιούν μια σειρά πλεονεκτήματα. Μεταξύ άλλων:

- Βελτιστοποιεί το τελικό κόστος προμήθειας του ναυτιλιακού καυσίμου για τις πλοιοκτίτριες εται-

ρείες και τους διαχειριστές πλοίων διαμέσου ηλεκτρονικών δημοπρασιών στις οποίες συμμετέχει ταυτόχρονα μεγάλος αριθμός από Bunker Brokers/Traders/Physical Supplies.

- Αποτελεί χρήσιμο καθημερινό εργαλείο για το τμήμα Chartering, λόγω της καλύτερης, πληρέστερης και ακριβέστερης υποτύπωσης της αξίας των πετρελαίων ανά είδος, λιμάνι και χώρα κατά την εκτέλεση του προϋπολογισμού του ταξιδιού αλλά και κατά την υποτύπωση τις τελικής τιμής αγοραπωλησίας των εν λόγω καυσίμων που εισάγονται στον τελικό υπολογισμό αυτού.

- Βελτιώνει τη διαφάνεια των συναλλαγών σε όλα τα στάδια της προμήθειας μέσω της ηλεκτρονικής καταγραφής των ενδιάμεσων φάσεων της ανάθεσης και κατακύρωσης της πετρελίου, καθώς και των συσχετιζόμενων εγγράφων (BDNs) και δεδομένων.
- Απλοποιεί τη διαδικασία και δίνει στους χρήστες τη δυνατότητα πολλαπλών ζητήσεων στον ίδιο χρόνο για διαφορετικά πλοία του στόλου.

- Μειώνει την πιθανότητα δημιουργίας διαφορών (disputes) και απαιτήσεων (claims) μεταξύ πλοιοκτιπών και προμηθευτών αναφορικά με την προμήθεια του ναυτιλιακού καυσίμου.

- Μειώνει το διαχειριστικό κόστος (administrative cost) και βελτιώνει την εσωτερική λειτουργία των συμβαλλομένων με την πλατφόρμα εταιρειών.
- Μπορεί να υλοποιήσει νέες απαιτήσεις και ιδέες των συμβαλλομένων εντός της πλατφόρμας, άνευ κόστους.

- Προσφέρει τη δυνατότητα στατιστικών στοιχείων ανά προμηθευτή εταιρεία, χώρα, λιμάνι, πλοίο και είδος καυσίμου, συνεπώς επιτρέπει τη διατύπωση πρόγνωσης. [SID:8930330]

[Θείο] Η χαμηλή περιεκτικότητα διπλασιάζει το κόστος πετρελαίου

Τα καθαρά καύσιμα θα επιβαρύνουν τους ναύλους

Του Αντώνη Τσιμπλάκη
atsimp@naftemporiki

> Το δίκτυο 2M

Στους ναύλους των container ships ετοιμάζονται να περάσουν από τις αρχές του 2015 το επιπλέον κόστος των καυσίμων με περιεκτικότητα θείου μόλις 0,1% οι δύο μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες στον κόσμο, η Maersk και η MSC.

Οι δύο liners, οι οποίοι πρόσφατα ανακοίνωσαν τη συνεργασία τους για τη σύσταση του δικτύου 2M, φαίνεται ότι θα ακολουθήσουν ανάλογη πολιτική και στην αντιμετώπιση της αύξησης του κόστους των ναυτιλιακών καυσίμων στις περιοχές ECA (Βαλτική, Βόρεια Θάλασσα και Βόρεια Αμερική).

Στις περιοχές αυτές τα πλοία θα πρέπει να χρησιμοποιούν πετρέλαιο με 0,1% θείο από 1% που ισχύει σήμερα.

Επιπλέον κόστος ανά προορισμό

Το θέμα επανέφερε χθες η MSC, η οποία προειδοποίησε τους πελάτες της ότι θα πρέπει να αναμένουν αυξήσεις στις περιοχές ECA.

Ειδικότερα, η ιταλοελβετική εταιρεία της οικογένειας Απόντε ανακοίνωσε ότι «το επιπλέον κόστος, το οποίο θα υπολογίζεται ανά δρομολόγιο και ανά container, θα καταλογισθεί στους φορτωτές (shippers) και τους παραλήπτες των φορτίων».

Για παράδειγμα, για το service Lion/Silk από την Ασία προς τη βορειοδυτική Ευρώπη η αύξηση θα είναι κατά 15 δολάρια ανά τευ.

Για ταξίδια, όμως, από τη Βαλτική προς τις ΗΠΑ, κατά τα οποία το πλοίο θα εισέρχεται σε δύο περιοχές ECA, η αύξηση θα φτάνει τα 130 δολάρια ανά τευ.

Η μεγαλύτερη αύξηση θα σημειωθεί στα δρομολόγια μεταξύ Καναδά και Βαλτικής και θα φτάσει τα 165 δολάρια ανά τευ.

Της κίνησης της MSC είχε προηγηθεί η προειδοποίηση από τη Maersk, η οποία τον Ιούλιο ενημέρωσε τους πελάτες ότι ενδέχεται να επιβάλει με επιπλέον κόστος από 50 μέχρι 150

δολάρια το κάθε κοντέινερ που θα φορτώνουν ή θα εκφορτώνουν τα πλοία της σε λιμάνια που βρίσκονται σε περιοχές ECA.

Αύξηση κατά 250 εκατ. δολάρια ετησίως

Όπως σημειώνει η Maersk, οι νέοι κανονισμοί για το θείο θα αυξήσουν το κόστος των καυσίμων κατά 250 εκατ. δολάρια ετησίως.

«Τα νέα καύσιμα με περιεκτικότητα σε θείο 0,1% είναι κατά πολύ ακριβότερα από τα καύσιμα που χρησιμοποιούμε σήμερα», αναφέρει η Maersk και προσθέτει: «Μέσα στο 2015 αναμένεται να προμηθευτούμε 650.000 τόνους πετρέλαιο με περιεκτικότητα σε θείο 0,1%, ποσότητα που αντιπροσωπεύει το 7% του συνόλου των ναυτιλιακών καυσίμων που θα αγοραστούν την επόμενη χρονιά.

Σύμφωνα με τις τιμές που ισχύουν σήμερα, υπάρχει μια διαφορά περίπου 300 δολαρίων τον τόνο, δηλαδή τα καύσιμα με 0,1% θείο είναι ακριβότερα κατά 50%».

Επιπλέον η Maersk θα χρεωθεί με περαιτέρω έξοδα λόγω της συνεργασίας της, στις περιοχές ECA, με μικρότερες ναυτιλιακές εταιρείες που διαχειρίζονται πλοία feeder και οι οποίες θα αντιμετωπίσουν επίσης ζήτημα με την αύξηση του κόστους καυσίμων.

δολάρια το κάθε κοντέινερ που θα φορτώνουν ή θα εκφορτώνουν τα πλοία της σε λιμάνια που βρίσκονται σε περιοχές ECA.

Αύξηση κατά 250 εκατ. δολάρια ετησίως

Όπως σημειώνει η Maersk, οι νέοι κανονισμοί για το θείο θα αυξήσουν το κόστος των καυσίμων κατά 250 εκατ. δολάρια ετησίως.

«Τα νέα καύσιμα με περιεκτικότητα σε θείο 0,1% είναι κατά πολύ ακριβότερα από τα καύσιμα που χρησιμοποιούμε σήμερα», αναφέρει η Maersk και προσθέτει: «Μέσα στο 2015 αναμένεται να προμηθευτούμε 650.000 τόνους πετρέλαιο με περιεκτικότητα σε θείο 0,1%, ποσότητα που αντιπροσωπεύει το 7% του συνόλου των ναυτιλιακών καυσίμων που θα αγοραστούν την επόμενη χρονιά.

Σύμφωνα με τις τιμές που ισχύουν σήμερα, υπάρχει μια διαφορά περίπου 300 δολαρίων τον τόνο, δηλαδή τα καύσιμα με 0,1% θείο είναι ακριβότερα κατά 50%».

Επιπλέον η Maersk θα χρεωθεί με περαιτέρω έξοδα λόγω της συνεργασίας της, στις περιοχές ECA, με μικρότερες ναυτιλιακές εταιρείες που διαχειρίζονται πλοία feeder και οι οποίες θα αντιμετωπίσουν επίσης ζήτημα με την αύξηση του κόστους καυσίμων.

Η θέση της Hapag-Lloyd

Ανάλογη περίπου θέση φαίνεται να κρατάει και η Hapag-Lloyd, η οποία -αφού αναλύει τα νέα δεδομένα- σε επιστολή της προς τους πελάτες της επιστημαίνει ότι είναι αδύνατο για τις ναυτιλιακές εταιρείες να απορροφήσουν εξ ολοκλήρου το επιπλέον κόστος για τα νέα καύσιμα και ότι αυτό θα πρέπει να επιμεριστεί.

Μάλιστα, η Hapag τονίζει ότι η αύξηση του κόστους των ναυτιλιακών καυσίμων θα κυμανθεί στις περιοχές ECA από 50% μέχρι και 100% σε σχέση με τα σημερινά δεδομένα.

[SID:8930689]



Η μεγαλύτερη αύξηση θα σημειωθεί στα δρομολόγια μεταξύ Καναδά και Βαλτικής και θα φτάσει τα 165 δολάρια ανά τευ.