

This site uses cookies from Google to deliver its services, to personalise ads and to analyse traffic. Information about your use of this site is shared with Google. By using this site, you agree to its use of cookies.

LEARN MORE GOT IT

Shipping - Press

Ενημέρωση για την Ελληνική και την παγκόσμια ναυτιλία. Όλη η ηλεκτρονική και έντυπη ενημέρωση σε ένα blog. -Information about the Greek and international shipping.

• ΑΡΧΙΚΗ



Δημοφιλείς - 7 ημερες



Αδαμάντιος Πολέμης: Ο πεισματάρης εφοπλιστής



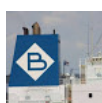
Στα αμερικανικά δίκτυα οι Οικονομού-Λεντούδης



Ο νεαρός εφοπλιστής με την πρώην σύντροφο του πρίγκιπα Χάρι



Ανυσυχία στην ναυτιλία λόγω των παραχών στην Αίγυπτο



Μεγεθύνει το στόλο της η Avin International του ομίλου Βαρδινογιάννη



Θέμα κάλυψης από νηογνώμονα για τουριστικά ημερόπλοια, κόττερα και πλοία



Περί φοροδιαφυγής ανάλυση

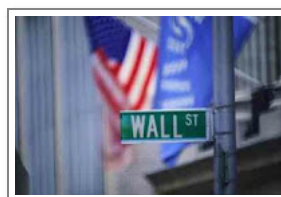


Η ζωή του μεγάλου Έλληνα εφοπλιστή Αριστοτέλη Ωνάση

Νίκος Βερνίκος: Ο εφοπλιστής αδελφός του... για λίγο υφυπουργού

Σάββατο, 9 Απριλίου 2011

Προσεγγίσεις διακυβέρνησης στις εισηγμένες ναυτιλιακές



Η οικονομική ύφεση του 2008-2009 είχε εξαιρετικά δυσμενείς επιπτώσεις στην διακίνηση των αγαθών σε παγκόσμιο επίπεδο. Η κρίση επηρέασε άμεσα το ναυτιλιακό κλάδο με αποτέλεσμα την πτώση των ναύλων, τη μείωση της αξίας μεταπωλησης των μεταχειρισμένων πλοίων και

την αύξηση των πλοίων που παρέμειναν αγκυροβολημένα.

Πολλές τράπεζες επιδίωξαν τη διασφάλιση της ποιότητας του ναυτιλιακού δανειακού χαρτοφυλακίου τους και ανέβασαν τις προβλέψεις για επισφάλειες σε δάνεια προς εταιρείες του κλάδου.

Κατά τη διάρκεια του 2009 υπήρχαν μεγάλες καθυστερήσεις στην παραλαβή νέων πλοίων. Κατά το τέλος του 2009 μόνο το 60% των φορτηγών πλοίων είχε παραδοθεί εντός χρονοδιαγράμματος, ενώ αναβλήθηκαν οι παραγγελίες για το 18% των πετρελαιοφόρων¹. Ολη αυτή η καθυστέρηση οφειλόταν κυρίως στα μικρά ναυπηγεία της Κίνας και της Κορέας που δεν διέθεταν την ανάλογη εμπειρία για να παραδώσουν τα πλοία έγκαιρα.

Ο ναυτιλιακός κλάδος εμφάνισε σημάδια ανάκαμψης στο τέλος του 2009 και στις αρχές του 2010. Οι τρεις κατηγορίες πλοίων (κοντέινερ, πετρελαιοφόρα και πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου) δείχνουν σημάδια ανάκαμψης λόγω της αύξησης της ζήτησης για πετρέλαιο, προϊόντα σιδήρου και άνθρακα.

Η Energy Information Administration (2010) υποστηρίζει την αύξηση της ζήτησης για πετρελαιοφόρα και προβλέπει ότι η αύξηση της ζήτησης πετρελαίου το 2011 θα αγγίξει κατά μέσο όρο τα 87,7 εκατ. βαρέλια τη μέρα, οδηγώντας σε αύξηση της τάξης του 1,3 εκατ. βαρελιών τη μέρα, σε σχέση με το 2010.

-Η θέση της Ελλάδας στο Διεθνές μακροοικονομικό περιβάλλον και ο ρόλος της Ελληνικής Ναυτιλίας

Η Ελλάδα θεωρείται η πιο διεφθαρμένη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2010 σύμφωνα με το Δείκτη Αντίληψης της Διαφθοράς (Corruption Perception Index) που κατατάσσει τις χώρες ανάλογα με την αντίληψη της συνολικής διαφθοράς σε κλίμακα από το 10 (καθόλου διαφθορά) έως 0 (μέγιστη διαφθορά).

Από τις 178 χώρες που συμπεριλήφθηκαν στην έρευνα, η Ελλάδα κατέλαβε την 78η θέση μαζί με άλλα κράτη όπως η Κίνα, η Κολομβία, το Περού, η Σερβία και η Ταϊλάνδη. Η Ελλάδα είναι μέσα στις χώρες που σημείωσαν επιδείνωση από το 2009 στο 2010, ενώ η Δανία, η Νέα Ζηλανδία και η Σιγκαπούρη μοιράζονται την πρώτη θέση.

Ο Παγκόσμιος Δείκτης Ανταγωνιστικότητας του World Economic Forum (WEF) ο οποίος αποτελεί το δείκτη που μετρά την εθνική ανταγωνιστικότητα 139 χωρών, αποκαλύπτει ότι η χώρα μας υποχώρησε από την 71η θέση το 2009 στην 83η το 2010. Η υποχώρηση της ανταγωνιστικότητας της Ελλάδας οφείλεται στην επιδείνωση του μακροοικονομικού περιβάλλοντος.



ΑΡΧΕΙΟ ΔΙΔΟΜΟΣΙΕΥΜΑΤΩΝ

- ▶ 2015 (6)
- ▶ 2014 (6)
- ▶ 2013 (35)
- ▶ 2012 (1150)
- ▼ 2011 (2504)
 - ▶ Δεκεμβρίου (172)
 - ▶ Νοεμβρίου (154)
 - ▶ Οκτωβρίου (191)
 - ▶ Σεπτεμβρίου (193)
 - ▶ Αυγούστου (151)
 - ▶ Ιουλίου (98)
 - ▶ Ιουνίου (181)
 - ▶ Μαΐου (140)
 - ▼ Απριλίου (178)

Διαμαρτύρονται για το... check-in

Πρόταση Καντάφι για χορηγία της McLaren

Rosneft: 'Ανοδος κερδών κατά 58%

Ελεύθερο φορτηγό πλοίο που είχε καταληφθεί από πει...

Νέο «κανόνι» από μεγάλη ναυτιλιακή κλυδωνίζει τις ...

ΟΛΠ: Ολοκληρώθηκε η συντήρηση και επισκευή της Μεγ...

"Υποχρέωση των ελληνικών αρχών η εξασφάλιση επαρκώ...

Παρελήφθησαν από το Σ.ΕΜΠΟ 4 straddle carriers

Πρωταγωνιστές και στις ναυπηγήσεις το 2011 οι Έλλη...

Η AEGEAN επεκτείνεται στον Παναμά

Στα σκαριά το νέο Quantum

Στη β' φάση ο διαγωνισμός για τη μαρίνα Βουλιαγμίν...

Προστασία από τους πιστωτές ζήτησε η Samho Shippi...

Πώληση πλοίου από FreeSeas



ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΟΠΕΛΟΥΖΟΣ:
Τροφοδοτεί με «καύσιμα» 2,5 δισ. τις «μηχανές» της ενέργειας

Δημοφιλείς



Παραλαβή φορτηγού για την Trojan Maritime



Ζωή του μεγάλου Έλληνα εφοπλιστή Αριστοτέλη Ονάση



νεαρός εφοπλιστής με την πρώην σύντροφο του πρίγκιπα Χάρι



Μεγεθύνει το στόλο της η Avin International του ομίλου Βαρδινγιάννη



Νίκος Βερνίκος: Ο εφοπλιστής αδελφός του... για λίγο υφυπουργού



Αδαμάντιος Πολέμης: Ο πεισματάρης εφοπλιστής



Ναυπηγεί 11 πλοία ο εφοπλιστής – μεγαλομέτοχος της ΑΕΚ, Νίκος Νοτιάς

Στα αμερικανικά δίκτυα οι Οικονομού-Λεντούδης



NOQN tech



Επισκευή & Τοποθέτηση Κλιματιστικού



Ηλεκτρολογικές Εγκαταστάσεις - Υπηρεσίες Κλιματισμού



Νυχτερινό ρεύμα ΔΕΗ: Πότε τίθεται σε ισχύ το χειμερινό ωράριο



Clima e-shop

Ο φετινός Ιανουάριος ήταν ο πιο ζεστός από το 1880



Shipping Press

Ο Πειραιάς ενισχύει τις αντοχές της Cosco Pacific στις πιέσεις

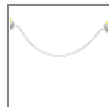


ASG ... Only For Leaders

Aloe vera, για να αντιμετωπίσετε τα ισχυρά εγκαύματα



ASG Advertising



Επικοινωνία

Η επιδείνωση αυτή, σε συνδυασμό με την αναθεώρηση των αριθμών για τις δημοσιονομικές δαπάνες, την κρίση δημόσιου χρέους, τη «φτωχή» λειτουργία των θεσμών και τη διαφθορά, οδήγησε την Ελλάδα στο να καταλάβει την τελευταία θέση μεταξύ των 27 χωρών της Ε.Ε.

Την παραπάνω κακή εικόνα της Ελλάδας στο διεθνές μακροοικονομικό περιβάλλον προσπαθεί επάξια να αντιστρέψει η ελληνική ναυτιλία. Μέσα σε αυτό το δυσμενές διεθνές οικονομικό σκηνικό, η Ελλάδα κατάφερε να διατηρήσει τη ναυτιλιακή της παρουσία και οι Έλληνες πλοιοκτήτες διατηρούν την ισχυρή τους θέση και το 2010, αφού σε επίπεδο χωρητικότητας ελέγχουν 187,5 εκατ. Dwt.

Για την ακρίβεια, οι Έλληνες εφοπλιστές με τις επενδυτικές τους δραστηριότητες, τόσο σε νέες ναυπηγήσεις όσο και στην αγορά μεταχειρισμένων πλοίων, βάζουν τα θεμέλια για τη διατήρηση της ηγετικής τους θέσης και τα επόμενα χρόνια.

Παρόλη τη διεθνή κρίση και τα χαμηλά ναύλα, λίγες εταιρείες αποχώρησαν από τον κλάδο μέσα στο 2010. Ο αριθμός των ναυτιλιακών εταιρειών το 2010 ανέρχεται σε 758, μειωμένος κατά 2% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος, που ο αριθμός έφτανε τις 773 εταιρείες.

Στόχος και μεταβλητές της έρευνας

Στόχος της παρούσας μελέτης είναι να αναλυθούν τα χαρακτηριστικά των Δ.Σ. των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών που είναι εισηγμένες στα χρηματιστήρια της Αμερικής, του Λονδίνου και της Σιγκαπούρης. Η τρέχουσα μελέτη περιέχει στοιχεία από 27 εισηγμένες ναυτιλιακές εταιρείες για την περίοδο 2004-2009.

Η μελέτη εξετάζει τις ακόλουθες μεταβλητές:

- Τον αριθμό των συνολικών θέσεων των Δ.Σ.
- Τον αριθμό των συνολικών αντρών-γυναικών στα Δ.Σ.
- Το συνολικό αριθμό μελών στα Δ.Σ.
- Τη μέση ηλικία των μελών του Δ.Σ.
- Το μέγεθος του Δ.Σ., όπως αυτό αποτυπώνεται στις 31/12 κάθε χρόνου
- Το μέσο μέγεθος για κάθε εταιρεία υπό τον προηγούμενο περιορισμό την περίοδο 2004-2009
- Τη μέση διάρκεια θητείας όλων των μελών του κάθε Δ.Σ.
- Τον αριθμό των προέδρων και διευθυνόντων συμβούλων.
- Το φύλο των προέδρων και διευθυνόντων συμβούλων.
- Το διαχωρισμό ή μη των ρόλων του προέδρου και διευθύνοντος συμβούλου.
- Την ύπαρξη κοινών μελών κατά την ίδια χρονική περίοδο σε πάνω από ένα Δ.Σ.

Αποτελέσματα έρευνας

A. Συνολικός αριθμός θέσεων Δ.Σ., φύλο, ηλικία και μέση θητεία των μελών του Δ.Σ.

Ο συνολικός αριθμός θέσεων Δ.Σ. στις ναυτιλιακές εταιρείες κατά τα έτη 2004-2009 ήταν 244, ενώ ο συνολικός αριθμός μελών (εξαιρώντας την ταυτόχρονη συμμετοχή σε περισσότερα από ένα διοικητικά συμβούλια) ανέρχεται σε 217. Κατά μέσο όρο όλα αυτά τα χρόνια υπήρξαν 9 θέσεις σε κάθε Δ.Σ.

Κατά την περίοδο 2004-2009, 237 από τις 244 θέσεις κατελήφθησαν από άντρες. Πιο συγκεκριμένα, αφαιρώντας την ταυτόχρονη παρουσία μελών σε Δ.Σ., 212 (97,7%) από τα 217 μέλη ήταν άντρες. Η αντιπροσώπευση των γυναικών στα Δ.Σ. χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερα χαμηλά ποσοστά, αποδεικνύοντας πως η συμμετοχή σε αυτά είναι «ανδρική υπόθεση». Οι γυναίκες που συμμετέχουν στα Δ.Σ. ναυτιλιακών εταιρειών παρουσιάζονται στον Πίνακα 1.

Η μέση ηλικία των μελών του Δ.Σ. ήταν 52 χρόνια ενώ το 46% των μελών του Δ.Σ. διένυσαν την έκτη δεκαετία της ζωής τους.

Η μέση θητεία όλων των μελών του Δ.Σ. ήταν 33,48 μήνες. Σε 17 από τις

Απόσυρση Vlcc της Altomare

Παραγγελία Vlcc από Thenamaris

Ορίστηκε το ΔΣ της Ένωσης Μαρινών Ελλάδος

Στο λιμάνι του Λαυρίου το «SOCOL 3»

Η Τρόικα στο υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων Νήσων κ...

Προσάραξη φορτηγού πλοίου στο Μεσολόγγι

"Ανοιχτή" για ξένα κρουαζιερόπλοια η Θεσσαλονίκη

Στο top 5 των κορυφαίων προορισμών η Ελλάδα

Aegean: Δραστηριότητες στα λιμάνια Cristobal και Β...

Το στοιχείο των Ελλήνων εφοπλιστών στις νέες παραγ...

Παλιοσίδερα αξίας \$5 εκατ. από ελληνικό φορτηγό «Φ...

«Δαγκώνουν» τα κέρδη των ναυτιλιακών οι υψηλές τι...

Σαρώνουν οι επενδύσεις των Ελλήνων εφοπλιστών αγγί...

Πετρελαϊκό deal \$175 εκατ. για τον Θόδωρο Αγγελόπο...

Ακτοπλοία: Κατάργηση κρατήσεων υπέρ τρίτων

24ωρη απεργία στα λιμάνια την Πρωτομαγιά

Προκήρυξη δύο εποχικών άγονων γραμμών

Ελληνόκτητο πλοίο παραμένει στα χέρια Σομαλών πειρ...

Πειραιάς: Προσέλευση ναυτιλιακών εταιρειών

Η τουρκική στάση εμπόδιο για την κυπριακή ναυτιλία...

Ναυπηγικός εξοπλισμός

Θα καθαρίσει το ραδιενεργό νερό η Terco

Παραγγελίες πλοίων: «Προσπέραση» από τα containers...

«Απόδραση» ιταλικού ριμουλκού από το λιμάνι της Τρ...

Οι BRICS θα βοηθήσουν την παγκόσμια ναυτιλία

Η Κίνα παγιώνεται ως ισχυρός τέταρτος παίκτης

Ελεύθερο το MV Eagle

«Ανάσταση» η Σάμος για το ακτοπλοϊκό

Ιταλο-Γαλλική «σύρραξη» με φόντο Σένγκεν

Ευ Μαρινάκης: Δίνει



Θέμα κάλυψης από νηογνώμονα για τουριστικά ημερόπλοια, κόττερα και πλοία



EEN: Σε κρίσιμο σημείο η ναυτιλία

Click to use Flash

27 εταιρείες (63%) τα μέλη υπηρέτησαν στο Δ.Σ από 2 έως 3 χρόνια, ενώ σε 10 (37%) εταιρείες τα μέλη παρέμειναν στο Δ.Σ από 3 έως 5 χρόνια.

Όσον αφορά στη μέση θητεία των μελών του Δ.Σ., μη συμπεριλαμβανομένου του προέδρου και του διευθύνοντος συμβούλου, αυτή είναι 32,38 μήνες. Συνεπώς, εξαιρώντας αυτές τις δύο θέσεις, ο μέσος όρος θητείας για τα υπόλοιπα μέλη σημειώνει μικρή πτώση.

B. Αριθμός, μέση θητεία και φύλο των προέδρων και των διευθυνόντων συμβούλων.

Ο συνολικός αριθμός θέσεων προέδρου ήταν 30. Ωστόσο αν αφαιρέσουμε τους προέδρους που συμμετέχουν σε περισσότερα από ένα Δ.Σ., διαπιστώνουμε ότι ο αριθμός των προέδρων ανέρχεται σε 21.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι σε 25 εταιρείες (92,6%) δεν υπήρξε καμία αλλαγή προέδρου. Μόνο μία εταιρεία άλλαξε τον πρόεδρο της μία φορά ενώ άλλη μια πρόεβη σε αλλαγή 2 φορές.

Οι συνολικές θέσεις διευθυνόντων συμβούλων ήταν 32, ενώ αν αφαιρέσουμε τους διευθύνοντες συμβούλους που συμμετέχουν σε περισσότερα από ένα Δ.Σ., ο αριθμός τους ανέρχεται σε 30. Σε 22 Δ.Σ. (81,5%) ο διευθύνων σύμβουλος παρέμεινε ο ίδιος, σε δύο Δ.Σ. άλλαξε μόνο μία φορά και σε επίσης δύο Δ.Σ. υπήρξαν δύο αλλαγές.

Η μέση διάρκεια θητείας του προέδρου ήταν 36,4 μήνες. Σε 15 εταιρείες (55%) ο πρόεδρος παρέμεινε από ένα έως τρία έτη, ενώ 11 (41%) εταιρείες είχαν τον ίδιο πρόεδρο από 3 έως 5 έτη.

Η μέση διάρκεια θητείας του διευθύνοντος συμβούλου ήταν 34,7 μήνες. Σε 12 (54%) εταιρείες ο διευθύνων σύμβουλος παρέμεινε από 2 έως 4 έτη, ενώ 6 (23%) εταιρείες είχαν τον ίδιο διευθύνοντα σύμβουλο από 4 έως 5 έτη.

Είναι αξιοσημείωτο ότι μόνο 3 (10%) θέσεις προέδρων κατελήφθησαν από γυναίκες (και πιο συγκεκριμένα από μία γυναίκα, η οποία ήταν πρόεδρος ταυτόχρονα σε τρεις εταιρείες), τη στιγμή που ο αριθμός των ανδρών ήταν 27 (90%). Επίσης, μόνο 3 θέσεις (9%) διευθυνόντων συμβούλων κατελήφθησαν από μία γυναίκα η οποία ήταν ταυτόχρονα διευθύνουσα σύμβουλος σε τρεις διαφορετικές επιχειρήσεις, ενώ το ποσοστό των αντρών αγγίζει το 91%.

Γ. Μέγεθος Δ.Σ.

Το Διάγραμμα 2 παρουσιάζει τον αριθμό των μελών στα Δ.Σ. Το 37,1% των Δ.Σ. απαρτίζεται από έως 5 έως 7 μέλη, ενώ το 44,4% των εταιρειών έχουν Δ.Σ. που αποτελείται από 8 έως 11 μέλη.

Το μέσο μέγεθος των Δ.Σ. όπως διαμορφωνόταν στις 31/12 κάθε έτους ήταν 6,71 μέλη, ενώ το μικρότερο Δ.Σ. αποτελούταν από τέσσερα μέλη. Τέλος, η πλειονότητα των ναυτιλιακών εταιρειών (55,5%) δείχνει να έχει προτίμηση σε Δ.Σ. που απαρτίζονται από 6-9 μέλη

Δ. Δυναμικότητα στην «κορυφή» του Δ.Σ.

Κατά την περίοδο 2004-2008 παρατηρήθηκε διαχωρισμός μεταξύ των ρόλων του προέδρου και του διευθύνοντος συμβούλου. Σημαντικό εύρημα της έρευνας είναι ότι για το 2009 παρατηρείται αναστροφή της τάσης με την πλειοψηφία των εταιρειών (51,9%) να εμπιστεύονται το ίδιο πρόσωπο για τις θέσεις του προέδρου και του διευθύνοντος συμβούλου.

E. Ύπαρξη ιδίων προσώπων σε διαφορετικά Δ.Σ.

Από τις 244 θέσεις σε Δ.Σ. οι 49 καταλήφθηκαν από 22 μέλη που συμμετείχαν σε περισσότερες από μία εταιρείες ταυτόχρονα, αναδεικνύοντας ότι ο πραγματικός αριθμός των μελών Δ.Σ. είναι 217.

Αυτά τα 22 μέλη υπηρέτησαν σε 21 ναυτιλιακές εταιρείες, ενώ ανάμεσα τους υπήρχε μόνο μία γυναίκα που ήταν ταυτόχρονα η πρόεδρος και διευθύνουσα σύμβουλος του Δ.Σ. τριών εταιρειών.

Συμπεράσματα

Η ελληνική ναυτιλία -παρά τις διεθνείς προκλήσεις- διερχόμενη μία από τις μεγαλύτερες περιόδους δοκιμασίας της αντιστέκεται καλύτερα από ό,τι αναμενόταν, επιδεικνύοντας ακόμη μία φορά την εξαιρετική αντοχή της, χαρακτηριστικό του παραδοσιακού επιχειρηματικού και ιδιοκτησιακού μοντέλου που κυριαρχεί στον κλάδο αυτό.

Η αξιοσημείωτη αυτή αντοχή συνδυάζεται και οφείλεται στην έγκαιρη και σε βάθος ανανέωση του στόλου που ήταν το αποτέλεσμα της ευφορίας της ναυλαγοράς και επάρκειας χρηματοδότησής της προηγούμενων ετών.

μέρισμα το 2011 παρά την κρίση...

Ακτοπλοία: Υπό όρους οι επιδοτήσεις εισπληρίων

Ένα δισεκ. δολάρια από την BP για τον καθαρισμό τω...

Με κέρδη 14 δισ. δολ. οι 25 μεγάλες ναυτιλιακές ετ...

47 πλοία αγόρασαν οι Έλληνες εφοπλιστές

Ευχές για το Πάσχα από τον Ι. Πλακιωτάκη

Navios Maritime Partners: Κόντρα στον καιρό

Παραλαβές για Ρέστη και Προκοπίου

Αυστηροποιεί τους ελέγχους ο Παναμάς

G. Moundreas:Τι προβλέπει για παγκόσμια Οικονομία ...

Κερδοφόρο το 2010 για τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές

Χωρίς αυξήσεις στα ακτοπλοϊκά εισιτήρια το Πάσχα

Πειρατεία στην Αραβική θάλασσα

Στις 16/5 η τακτική γενική συνέλευση του ΟΛΠ

Ανεργία στη Ναυτιλία

Καμπίνες με τεχνολογία PURE

Λιμάνια στο σχέδιο αποκρατικοποιήσεων

Οι Μινωικές Γραμμές στα Χανιά

Νέος διαγωνισμός για την εκποίηση πλοίων του Γ.Αγο...

Παρουσίαση Ο.Α.Π. στην Ένωση Θεσμικών Επενδυτών

Προσαύξηση στους συντελεστές φόρου και εισφοράς πλ...

Παρακάμζει η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος

Οι επενδυτικές κινήσεις των ΕΛΛήνων στο εξωτερικό

Παραγγελία πλοίων από Ευάγγελο Μαρινάκη

Στο 35,4% η συμμετοχή του δημοσίου στα ΕΛ.ΠΕ

Με βροχερό καιρό η έξοδος των εκδρομών του Πάσχα

Δίνει σημασία στη ναυτιλία ο Γ. Προβόπουλος

Ινστιτούτο για την κατάρτιση λιμενεργατών από ΕΛΙΜ...

Κρίσιμες ώρες για την ακτοπλοία

Στα «όπλα»... για πειρατεία και λαθρομετανάστες

ANEK: Ανακοίνωση για κάλυψη ΑΜΚ

Δέσμευση "Noble

Παρά την παγκόσμια κρίση, οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται ότι διατηρούν ικανοποιητική ρευστότητα σε σχέση με άλλους. Παράλληλα, η εξαιρετική απόδοση της ναυτιλίας στο πλαίσιο της χειμαζόμενης ελληνικής οικονομίας κατά τη διάρκεια του 2010 αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι είναι ο μοναδικός κλάδος οικονομίας στην Ελλάδα που δεν παρήγαγε και δεν προβλέπεται να παραγάγει ανέργους.

Από την άλλη, η σταθερότητα που υπήρχε σε ό,τι αφορά τα μέλη των Δ.Σ. και ιδίως των δύο κορυφαίων θέσεων, αυτών του προέδρου και του διευθύνοντος συμβούλου με τη διάρκεια θητείας τους να πλησιάζει τα τρία χρόνια, αποτελεί χαρακτηριστικό γνώρισμα των μοντέλων διοίκησης και διακυβέρνησης στις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες.

Πιο συγκεκριμένα, η οικογενειοκρατία και ο συγκεντρωτισμός των εξουσιών σε ένα πρόσωπο (πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος) όπου συνήθως είναι και ο ιδρυτής της εταιρείας, παρατηρούνται πάρα πολύ συχνά.

Βασιζόμενοι στα αποτελέσματα της έρευνας συμπεραίνουμε ότι η πλειονότητα των Δ.Σ. για την περίοδο 2004-2009 αποτελείται από 6-9 μέλη. Η παρουσία των γυναικών στα Δ.Σ. είναι σχετικά χαμηλή, αφού μόνο το 10% των θέσεων προέδρου και το 9% των θέσεων διευθύνοντων συμβούλων κατελήφθη από γυναίκες (και πιο συγκεκριμένα από μία γυναίκα).

Σχετικά με την ηλικία των μελών του Δ.Σ., τα περισσότερα από αυτά διανύουν την έκτη δεκαετία της ζωής τους. Επιπρόσθετα αξίζει να σημειωθεί ότι η πλειονότητα των εταιρειών δεν προέβη σε αλλαγή προέδρου κατά την περίοδο 2004-2009 και η πλειονότητα των εταιρειών αυτών δεν αλλάζει το διευθύνοντα σύμβουλο.

Επιπλέον, η μέση διάρκεια θητείας των Δ.Σ. ήταν 33 μήνες. Άλλο ενδιαφέρον εύρημα της έρευνας είναι ότι για το 2009 παρατηρείται αύξηση της δυαδικότητας σε περισσότερες από τις μισές ναυτιλιακές εταιρείες.

Από τις 244 θέσεις Δ.Σ. οι 49 καταλήφθηκαν από 22 μέλη που είχαν ταυτόχρονη θέση σε δύο ή και περισσότερα Δ.Σ., αποκαλύπτοντας ότι ο αριθμός μελών σε Δ.Σ. ανέρχεται σε 217. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι μόνο μία γυναίκα καταλαμβάνει ταυτόχρονα τη θέση της προέδρου και διευθύνουσας συμβούλου σε τρεις εταιρείες.

Συμπερασματικά, τα αποτελέσματα της Έρευνας απεικονίζουν ξεκάθαρα τα χαρακτηριστικά των Δ.Σ. των εισηγμένων ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών. Πιστεύουμε ότι τα ευρήματα είναι σημαντικά για την εταιρική διακυβέρνηση ενός από τους σημαντικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας και μπορούν να αποτελέσουν περαιτέρω κίνητρο για μια πιο εμπειρισταυμένη ανάλυση.

Δρ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΚΟΥΦΟΠΟΥΛΟΣ, (BSc, MBA, PhD, MCMI, MCSI, FIC) αν. καθηγητής της Σχολής Διοίκησης του Πανεπιστημίου Μπρουνέλ (Brunel University) του Ηνωμένου Βασιλείου, στη Στρατηγική των Επιχειρήσεων.

ΑΣΠΑΣΙΑ ΠΑΣΤΡΑ, (BSc, MBA, MSc) research associate στην εταιρεία Gnosis Management Consultants στο Λονδίνο. Απόφοιτος του Παντείου Πανεπιστημίου Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Θ. ΖΟΥΜΠΟΣ, (BSc, MBA, MCIPR) senior research associate στην εταιρεία Gnosis Management Consultants με έδρα το Λονδίνο (υπεύθυνος για έρευνες που σχετίζονται με την εταιρική διακυβέρνηση).

* Οι ερευνητές του ΕΠΕΔ κ.κ. Ιωάννης Π. Γκλιάνης, Νίκη Αγαλιώτη, Κωνσταντίνος Καλλίας, Ευδοκία Χ. Τσώνη, Αντώνιος Καλλίας, Δήμητρα Θανασούλα και Μαρία Αργυροπούλου συνετέλεσαν στη συλλογή, επεξεργασία και ανάλυση των στοιχείων καθώς και στη συγγραφή της έρευνας αυτής.

Η έρευνα δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα Η ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ στις 6-4-2011

ΑΠΟ-marine.gr

Energy" για μεταφορά αερίου στην Κ...

ANEK: Το ποσοστό κάλυψης AMK στο 64,5645%

Στις 9/5 η τακτική γενική συνέλευση της "Νεώριον"

"Μπλόκο" στην πώληση δύο γαλλικών πλοίων τύπου Mis...

Στα 66,23 δισ. δολάρια τα δάνεια της ελληνικής ναυ...

«Αποκρατικοποιούνται» και τα λιμάνια

Επενδύουν σε χρυσό...

Α. Στελλιάτος: Αναγκαία η στοχευμένη διαφήμιση για...

Αύξηση τανάζ – μείωση μονάδων

Ναυιος: Ασφαλιστικά καλυμμένη για τις απώλειες λόγ...

Diana Containerships: Αγορά πλοίων από την Maersk

Στάση εργασίας αποφάσισε η ΠΙΝΟ

Αποπληρωμή χρέους από Oldendorff σε Star Bulk

Ο κατήφορος της ακτοπλοΐας

Μέτρα για προσέλκυση νέων σε θαλάσσια επαγγέλματα

Το "New Arising" σε ελληνικά χέρια

Ομολογιακό δάνειο για Newlead

Πρόεδρος της EEN επανεξελέγη ο Α. Βεντούρης

ΕΛΣΤΑΤ: Στο 15,1% η ανεργία τον Ιανουάριο

ΠΙΝΟ: Τετράωρη στάση εργασίας την Πρωτομαγιά

Ένταση στα δικαστήρια του Πειραιά με εργαζόμενους ...

Σε placement προχωρά η Safe Bulklers του Πόλυ Χατζή...

Λύτρα ρεκόρ \$13 εκατ. φέρεται να κατέβαλε η Lemnos ...

«Μηδενική ανοχή» έναντι της παράνομης αλιείας

Η SafeBulklers σε αναζήτηση κεφαλαίων

Μείωση ζημιών για την NewLead

- Μαρτίου (477)
- Φεβρουαρίου (372)
- Ιανουαρίου (197)

Αναρτήθηκε από Shipping-Press στις 3:04 μ.μ.

[Νεότερη ανάρτηση](#)[Αρχική σελίδα](#)[Παλαιότερη Ανάρτηση](#)**Οικονομική Εναλλακτική Θέρμανση**

Η ΠΛΕΟΝ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΚΑΙ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΗ ΜΟΡΦΗ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ

Οικονομική Εναλλακτική Θέρμανση **Ηλεκτρική Ενδοδαπέδια Υπέρυθρη Θέρμανση**

Μετατροπή των υπαρχόντων σωμάτων καλοριφέρ σε ηλεκτρο σώμα

Πλεονεκτήματα

- ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΧΩΡΙΣ ΜΕΡΕΜΕΤΙΑ
- ΜΗΔΕΝΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ
- ΑΠΟΛΥΤΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
- ΓΡΗΓΟΡΗ ΚΑΙ ΦΘΙΝΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
- ΠΡΟΣΑΡΜΟΖΕΤΑΙ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΣΩΜΑΤΑ ΚΑΛΟΡΙΦΕΡ
- ΑΠΟΛΥΤΗ ΑΥΤΟΝΟΜΙΑ (ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΜΕ ΑΥΤΟΝΟΜΟ ΣΥΣΤΗΜΑ)
- ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗΣ 50%

σε σύγκριση με τα συμβατικά συστήματα θέρμανσης

Πλεονεκτήματα

- Ασφάλις - Ανθεκτικά
- Αυτονομία - Απόλυτο έλεγχο
- Μηδενικά έξοδα συντήρησης
- Εξαφάνιση Υγρασίας - Μούχλα
- Γρήγορη και φθηνή εγκατάσταση
- Ομοιόμορφη κατανομή θερμοκρασίας
- Εξοικονόμηση κατανάλωσης έως και 54%

σε σύγκριση με τα συμβατικά συστήματα θέρμανσης

Τοποθέτηση εύκολα, γρήγορα, φθηνά & κάτω από μοκέτες & χαλιά

ΑΜΕΣΗ & ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ

ΛΥΣΕΙΣ ΣΤΑ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΣΤΟ ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟ ΣΑΣ - ΑΜΕΣΗ & ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΑΤΤΙΚΗ, ΣΚΙΑΘΟΥ 60 ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 210 2114229 - ΤΗΛ.: 215 5405367 - ΚΙΝ.:697 7209637

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΔΕΗ

Υπεύθυνες δηλώσεις αδειούχου ηλεκτρολόγου - εγκαταστάτη

Τηλ. επικοινωνίας:..... 6977 209637-210 2114229

Πάσης φύσεως ηλεκτρολογικές μελέτες και εγκαταστάσεις φωτισμού και κίνησης σε οικίες και επαγγελματικούς χώρους.

Τοποθετήσεις θυροτηλεοράσεων, θυροτηλεφώνων, επίγειων και δορυφορικών κεραιών τηλεοράσεων, και συστημάτων ασφάλειας.

Επισκευή βλαβών και συντήρηση εγκαταστάσεων.



Συντήρηση κλιματιστικών απο 18 ευρώ.

Τηλ..επικοινωνίας..... 697 72096-210 2114229

Εγκατάσταση & Συντήρηση Συναγερμών

Τηλ..επικοινωνίας..... 697 72096-210 2114229

Θέμα Απλό. Εικόνες θέματος από MichaelJay. Από το Blogger.