

06.25
ΤΕΥΧΟΣ 280
12€

Emanuele Grimaldi
Η συνεργασία, ασπίδα απέναντι
στις προκλήσεις της ναυτιλίας

Γιάννης Ιγγλέσης
Η συνέχεια μιας
οικογενειακής παράδοσης

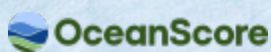
Έρευνα
Πλοιοδιαχείριση
στην Αττική

NAYTIKA



ΧΡΟΝΙΚΑ

ΧΟΡΗΓΟΣ
ΤΕΥΧΟΥΣ



Η δυναμική φωνή
του ελληνικού εφοπλισμού στον ΟΗΕ

Μεταρρύθμιση-σταθμός
για το ελληνικό ναυτικό δίκαιο

M/V PROTEUS



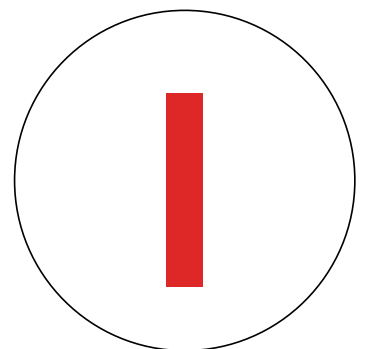
www.jhisteamship.com



J.H.I. Steamship Co.

JHI STEAMSHIP CO.
63 Poseidonos Ave.,
175 62 P. Faliro, Athens
T. +30 211 120 7300
F. +30 210 985 5581
E. info@jhisteamship.com

ALBERTA SHIPBROKERS LTD.
36-38 Leadenhall Str.,
London, EC3A 1AT, UK
T. +44 207 481 3999
F. +44 207 702 4334
E. mail@albertaship.com



**Five Generations
of Shipping Tradition**



Simplifying FuelEU and EU ETS to Support Greek Shipping



Contact Us

Orestis Nikolopoulos

Head of Eastern Mediterranean

+30 694 3683 007

www.oceanscore.com info@oceanscore.com



Leader in Seaborne Solutions



ANGELICOUSSIS GROUP

MTM | **MYG** | **MDM** | **MARAN'UK** | **MSS** | **MARAN**ASIA | **FMS**

www.angelicoussisgroup.com

216-226 Doiranis Str., 17674 Kallithea, Athens Greece

T. +30 213 0076500, F. +30 210 9480023

E. info@angelicoussisgroup.com

 [angelicoussis-group](https://www.linkedin.com/company/angelicoussis-group)



NEW PPG SIGMAGLIDE® 2390

Step into a new era of low-carbon vessel operations

Tested and proven to deliver:



Up to 20%
power
reduction



Max. 1.0%
speed loss
performance



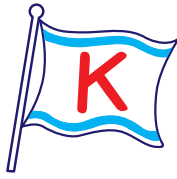
Up to
35% CO₂
savings



Up to 150
days' static
protection



Biocide-
free



Carras (Hellas) S.A.



Carras (Hellas) S.A.

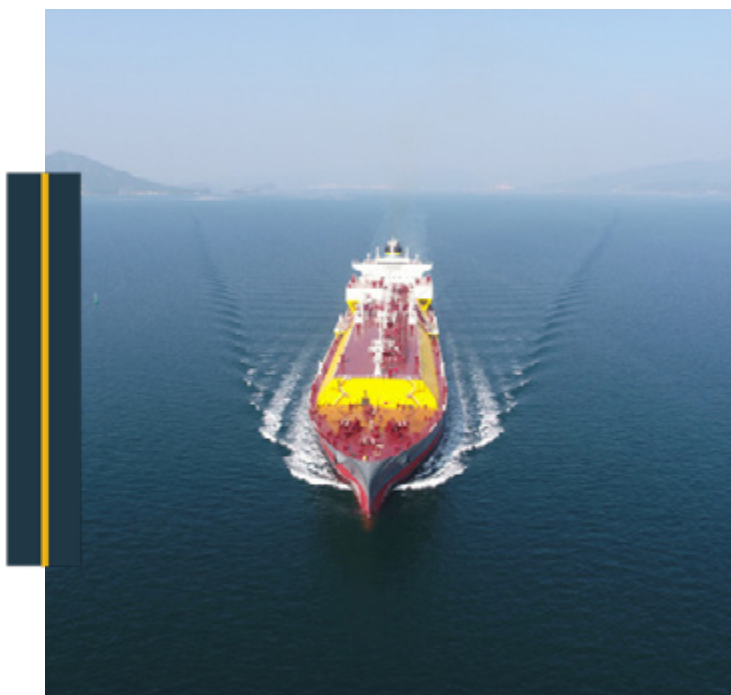
65 Akti Miaouli - Piraeus 185 36 - Greece

Tel +30 210 458 7000 - Email: contact@carrashellas.com



TMS CARDIFF GAS LTD

TMS TANKERS LTD



Teamwork _____
Means Success

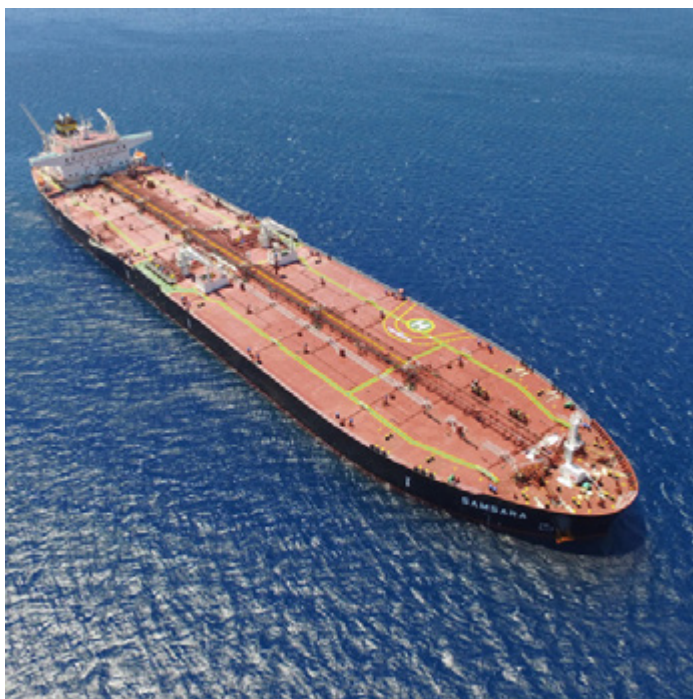


TMS CARDIFF GAS LTD
109, Kifisias Avenue & Sina Street
Marousi, 151 24
Athens, Greece
Tel: 210 8090120 & 210 8090206
Email: crew@tms-cardiffgas.com

Join Us _____



TMS TANKERS LTD
109, Kifisias Avenue & Sina Street
Marousi, 151 24
Athens, Greece
Tel: 216 0706164 & 216 0706154
Email: crew@tms-tankers.com





Committed to Excellence



Mooring Ropes

Cathodic Protection

Anchors & Chains

Deck Equipment

With decades of experience in the maritime sector, **KATRADIS Group** is a pioneer in producing high quality synthetic ropes, cathodic protection solutions, steel wire ropes, while also supplying anchor chains and deck equipment to meet the industry's highest standards. When it comes to newbuilding projects, we provide you with reliable products worldwide.



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

High Quality Synthetic Ropes - Steel Wire Ropes - Sacrificial Anodes - Anchors & Anchor
Chains - Port Development Equipment - Vessel Deck Equipment



MARICHEM

WORLDWIDE



MARIGASES®

SERVICES

An aerial photograph of a large container ship sailing on a dark blue ocean, leaving a white wake. A semi-transparent world map is overlaid on the left side of the image. In the foreground, two green Marichem barrels are visible. The text 'BECAUSE WE JUST KEEP SHIPS MOVING' is centered over the map area.

BECAUSE WE JUST
KEEP SHIPS MOVING

Marine Chemicals & Equipment
Gases & Refrigerants
Fire, Rescue & Safety Services

www.marichem-marigases.com



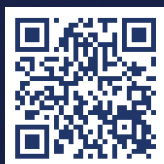
**COLUMBIA
GROUP**

WE ARE COLUMBIA

WHERE
everything
IS POSSIBLE



columbiagroup.org



Περιεχόμενα

Χορηγός
Τεύχους



Ιδιοκτησία – Έκδοση
Gratia Εκδοτική Ι.Κ.Ε.

Διευθυντής Σύνταξης
Ηλίας Μπίσιας

Σύμβουλοι Ειδικών Θεμάτων
Πάνος Ζαχαριάδης
Καπτ. Γιώργος Γεωργούλης
Χάρης Παππάς

Συντακτική Ομάδα
Γιάννης Θεοδωρόπουλος
Παναγιώτης Κόρακας
Θεανώ Κρασσά
Μάνος Χαρίτος
Σπήλιος Βαρελάς
Παντελής Παϊδούσης

Εμπορική Διεύθυνση
Χρήστος Καπάντασης

Εμπορικό Τμήμα
Δήμητρα Τσάκου
Νεκτάριος Σαραντόπουλος

Marketing Communications
Ελένη Σακελλαρίου

Creative Direction
Padu Studio

Photo Editor
Μαρία Ειρήνη Μοσχονά

Διόρθωση κειμένων
Αλεξάνδρα Σφυρή

Φωτογραφίες
ΑΠΕ/ΜΠΕ/ΕΡΑ
iStock

Συνδρομές (10 τεύχη)
Ιδιώτες: 100 €
Εταιρείες – Οργανισμοί: 100 €

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

Web strategy development by IT Box

Απόψεις που εκφράζονται στα ενυπό-
γραφα άρθρα δεν εκφράζουν απαραίτητα
τη γνώμη του περιοδικού. Παρόλο που
καταβλήθηκαν προσπάθειες για να βεβαι-
ωθούμε ότι οι περιεχόμενες στο περιοδικό
πληροφορίες είναι σωστές, το περιοδικό
δεν είναι υπεύθυνο για οποιαδήποτε ανα-
κρίβεια έχει τυχόν παρερμηνεία. Κανένα
κείμενο ή φωτογραφία δεν μπορεί να
αναπαραχθεί χωρίς την προηγούμενη
έγγραφη άδεια των *Ναυτικών Χρονικών*.

17	Editorial
18	Η δύναμη της ναυτιλίας: Ιστορική στιγμή για τη φωνή των Ναυτελλήνων στον ΟΗΕ
24	Σε μια εποχή μεγάλων αλλαγών, η συνεργασία παραμένει το μεγαλύτερο πλεονέκτημά μας Συνέντευξη του Emanuele Grimaldi
30	Η τεχνογνωσία που έχουμε αναπτύξει στο πεδίο των ναυπηγήσεων αποτελεί ένα από τα ισχυρά χαρακτηριστικά μας Συνέντευξη του Γιάννη Ιγγλέση
38	Εν πλώ Ψίθυροι και απόηχοι στις ναυτιλιακές πρωτεύουσες
48	Η ευημερία των πληρωμάτων είναι επένδυση στην ασφάλεια των πλοίων Συνέντευξη του Ανδρέα Χατζηπέτρου
54	Μέσα από τη ζωγραφική μου, μπορώ να βιώσω την πραγματική ελευθερία Συνέντευξη της Μαρίας Φιλοπούλου
60	Δύο χρόνια από την υιοθέτηση του νέου ΚΙΝΔ: αξιολογώντας τη μεταρρύθμιση-σταθμό του ελληνικού ναυτικού δικαίου Συνέντευξη των Καθ. Α. Ι. Αθανασίου, Μανόλη Κωνσταντινίδη, ΔΝ, και Μιχάλη Αντάπαση, LLM
70	Σύμβαση Χονγκ Κονγκ / Οι ανακυκλώσεις πλοίων σε νέα εποχή Γράφουν οι:
72	Δρ Νίκος Μικέλης
78	Guhrun Janssens
82	Anaëlle Boudry
86	Γιάννης Κουρκούλης
92	Διεθνή ύδατα Ειδήσεις από τις θάλασσες του κόσμου
104	Οι εξελίξεις στα ναυτιλιακά καύσιμα απαιτούν συνέργειες και ανοικτό διάλογο του Κωνσταντίνου Καπετανάκη
108	Advertorial
112	Ταξίδια στα θαλασσινά Βαλκάνια: Πρώτη στάση η Σλοβενία



Με την ευγενική
χορηγία



Contships Management Inc.

40

Container
Feeder Ships

800

Seafarers
Employed

1.7

Million TEU
Carried

5,000

Port Calls
Annually



**The leading provider
of container feederships
between 900-1500 TEU**

45, Vasilissis Sofias Ave., Athens, Greece
+30 210 7267800
contships-management.com



«Με την αναζωπύρωση της πειρατείας, τις αυξημένες περιφερειακές εντάσεις και τις κρατικές ενέργειες που στοχεύουν τα πλοία, οι προκλήσεις για τη θαλάσσια ασφάλεια είναι πιθανό να συνεχιστούν». **Σελ. 24**



«Η ανάπτυξη που στηρίζεται σε ποιοτικά πλοία, τα οποία ναυπηγούνται για λογαριασμό μας, υπήρξε τις τελευταίες δεκαετίες βασική στρατηγική της οικογενειακής επιχείρησης». **Σελ. 30**

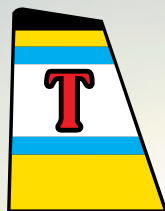


This product is made of material from well-managed FSC®-certified forests and from recycled materials.

Χορηγός
Τεύχους



118	Το Ιερό Βασίλειο σε νέες ρότες	
124	Η Ινδία, το νέο «El Dorado» της διεθνούς ναυτιλίας	
131	Ετήσια αποκλειστική έρευνα Πλοιοδιαχείριση στην Αττική Με την ευγενική χορηγία	   
172	Ναυτιλία & ευποία Οι δράσεις της ναυτιλιακής οικογένειας προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας	Με την ευγενική χορηγία 
180	Ο ορίζοντας από τη γέφυρα	
192	25 χρόνια πορείας και καινοτομίας: Το UW Group σε ένα ορόσημο εξέλιξης Συνέντευξη του Θράσου Τσαγγαρίδη	
194	Η σημασία της Έρευνας και Ανάπτυξης στη Ναυτιλία του Ιωάννη Αργουδέλη	
196	Νεότευκτα Nereus Shipping S.A.: «North Star»	
198	Τεχνολογία & ναυπηγική Οι πρόσφατες τάσεις στη ναυπηγική τεχνολογία και καινοτομία	Με την ευγενική χορηγία 
198	Ενέργεια & φυσικοί πόροι Οι τελευταίες εξελίξεις στο ενεργειακό μέτωπο	
208	Commodities Εμπορευματικά αγαθά: Από την παραγωγή στη διακίνηση και στην κατανάλωση	
216	Άνθρωποι-Πλοία-Ιστορία Εικόνες και αναμνήσεις από το αρχείο των Ναυτικών Χρονικών	Με την ευγενική χορηγία 
220	Στην Air France-KLM παραμένουμε αφοσιωμένοι στην υποστήριξη της ναυτιλιακής κοινότητας Συνέντευξη του Γιάννη Πανταζόπουλου	
222	Εν πτήξει Επικαιρότητα από τον χώρο των αερομεταφορών	
224	Οι αριθμοί της ναυτιλίας	



TSAKOS GROUP
OF COMPANIES



TRUST **TRADITION** **TECHNOLOGY** **TEAMWORK**



Δύναμή μας, οι άνθρωποί μας!

'Megaron Makedonia' | 367, Syngrou Avenue | P.O. Box 79141 (Amfithea) | Athens 17564
Telephone: +30 210 9480700-9 | E-mail: shipmgrs@tsakoshellas.gr | www.tsakoshellas.gr



OPERATING SHIPS FOR THREE GENERATIONS





**ALPHA BULKERS
SHIPMANAGEMENT INC.**
+30 210 9484445
crewing@alphabulkers.com



**PANTHEON TANKERS
MANAGEMENT LTD.**
+30 216 6004930
crew@pantheontankers.com



ALPHA GAS S.A.
+30 211 1093700
crewing@alphagas-sa.com



Wake forward.



We are a leading maritime finished vehicle logistics provider, optimizing supply chains by offering innovative and tailored solutions to our customers.

neptunelines.com

Editorial

Η Αθήνα αναδεικνύεται σταθερά, τα τελευταία χρόνια, ως ένα από τα σημαντικότερα κέντρα διαχείρισης πλοίων παγκοσμίως. Δεν πρόκειται για παροδική συγκυρία, αλλά για μια εξέλιξη που εδράζεται στη βαθιά τεχνογνωσία, στην επιχειρηματική παράδοση και στη συνεχή επένδυση σε ανθρώπινο κεφάλαιο και τεχνολογία. Το παρόν τεύχος είναι αφιερωμένο ακριβώς σε αυτή τη νέα πραγματικότητα: στην ενίσχυση του ρόλου της Αθήνας ως ναυτιλιακής μητρόπολης και στην ανάγκη για στρατηγικό σχεδιασμό προκειμένου να διατηρηθεί και να ενισχυθεί αυτή η θέση. Υπό αυτό το πρίσμα, παρουσιάζεται η ετήσια αποκλειστική έρευνα των *Ναυτικών Χρονικών* για την ακτινογραφία του στόλου που διαχειρίζονται οι εταιρείες με έδρα την Αττική.

Η ανάδειξη της ελληνικής πρωτεύουσας σε παγκόσμια ναυτιλιακή μητρόπολη επισφραγίστηκε από την πρόσφατη Ναυτιλιακή Σύνοδο Κορυφής, που έλαβε χώρα στην Αθήνα, στην οποία υπογραμμίστηκε με έμφαση η σημασία της ελληνικής φωνής στο διεθνές ναυτιλιακό γίγνεσθαι. Η παρουσία κορυφαίων εκπροσώπων της παγκόσμιας ναυτιλίας, κυβερνητικών στελεχών και διπλωματικών αξιωματούχων, καθώς και η ατζέντα των συζητήσεων, επιβεβαίωσαν πως η Αθήνα αποτελεί πλέον ένα δυναμικό περιβάλλον διαμόρφωσης πολιτικής αλλά και το επίκεντρο των διεθνών εξελίξεων για τη βιομηχανία.

Η γεωγραφική θέση της χώρας μας την καθιστά ευάλωτη στις γεωπολιτικές και γεωστρατηγικές ζυμώσεις. Το πολεμικό κλίμα μεταξύ Ιράν και Ισραήλ, που έρχεται να προστεθεί σε ένα ήδη ρευστό περιβάλλον αβεβαιότητας στην περιοχή της Μέσης Ανατολής, δημιουργεί εύλογες ανησυχίες για τη σταθερότητα στους θαλάσσιους διαύλους και τη ναυτική ασφάλεια. Το ενδεχόμενο ναυτικού αποκλεισμού των Στενών του Ορμούζ, ακόμα και προσωρινά, θα είχε πολυεπίπεδες συνέπειες: θα ανέτρεπε τις παγκόσμιες ροές ενέργειας, θα εκτίνασσε τα ασφάλιστρα και θα αύξανε κατακόρυφα το κόστος μεταφοράς, πλήττοντας όχι μόνο τις ναυτιλιακές εταιρείες αλλά και την παγκόσμια οικονομία. Η ανάγκη για διαρκή εγρήγορση και ευελιξία στη διαχείριση στόλων είναι πλέον περισσότερο από ποτέ επιβεβλημένη.

Πέραν των γεωπολιτικών κινδύνων, η ναυτιλία έχει να αντιμετωπίσει και τις σύγχρονες περιβαλλοντικές απαιτήσεις από τον διεθνή νομοθέτη, που συχνά αυξάνουν την αβεβαιότητα στους κόλπους της βιομηχανίας παρά ρίχνουν φως στο τούνελ. Ειδική αναφορά στο τεύχος γίνεται στη Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, η οποία τίθεται σε εφαρμογή τον τρέχοντα μήνα. Η συγκεκριμένη σύμβαση σηματοδοτεί μια νέα εποχή για την ανακύκλωση πλοίων και την προστασία του ανθρώπινου δυναμικού και του περιβάλλοντος. Καθίσταται πλέον σαφές ότι η βιωσιμότητα δεν είναι πολυτέλεια ή επικοινωνιακό αφήγημα, αλλά θεμελιώδης παράγοντας ανταγωνιστικότητας και μακροπρόθεσμης επιβίωσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Το τεύχος Ιουνίου των *Ναυτικών Χρονικών* επιχειρεί να καταγράψει όλες αυτές τις προκλήσεις, να αναδείξει τις ευκαιρίες και να προσφέρει ένα εφαλτήριο σκέψης για το μέλλον. Στο εύθραυστο περιβάλλον που αναδύεται, είναι δεδομένο ότι η ελληνική ναυτιλία, δεν αρκείται στο να ακολουθεί τις εξελίξεις – τις διαμορφώνει.

Γιάννης Θεοδωρόπουλος





Η δύναμη της ναυτιλίας

Ιστορική στιγμή για τη φωνή των Ναυτελλήνων στον ΟΗΕ

Επιμέλεια: Σπήλιος Βαρελάς

Εν μέσω γεωπολιτικών εξελίξεων υψηλής κλίμακας και σε μια περίοδο ακραίων εντάσεων και αναβρασμών, η «φωνή» του ελληνικού εφοπλισμού ακούστηκε για πρώτη φορά στο Συμβούλιο Ασφαλείας του ΟΗΕ, και ήταν ισχυρή.

Η θαλάσσια ασφάλεια, μία από τις έξι προτεραιότητες της διετούς θητείας της Ελλάδας στο Συμβούλιο Ασφαλείας ως μη μόνιμου μέλους, αποτέλεσε το αντικείμενο της κεντρικής εκδήλωσης υψηλού επιπέδου με θέμα «Strengthening Maritime Security through International Cooperation for Global Stability». Η εν λόγω εκδήλωση έλαβε χώρα την Τρίτη 20 Μαΐου στην έδρα του Συμβουλίου Ασφαλείας, στη Νέα Υόρκη.

Στη συνεδρίαση προήδρευσε ο Πρωθυπουργός της Ελλάδας, Κυριάκος Μητσοτάκης, με κεντρικούς εισηγητές (briefers) τον Γενικό Γραμματέα των

Ηνωμένων Εθνών, António Guterres, την Πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνα Τραυλού, και τον Καθηγητή Διεθνών Σχέσεων στο Πανεπιστήμιο της Κοπεγχάγης και Ερευνητή στο UNIDIR, Christian Bueger.

Υπενθυμίζεται ότι, την 1η Μαΐου 2025, η Ελλάδα ανέλαβε την προεδρία του Συμβουλίου Ασφαλείας του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών. Σύμφωνα με τον Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, το Συμβούλιο Ασφαλείας είναι το όργανο που έχει την κύρια ευθύνη για τη διατήρηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας. Όπως αναφέρει το Υπουργείο Εξωτερικών, κατά τη διάρκεια της μηνιαίας προεδρίας της, η Ελλάδα είχε την ευκαιρία να αναδείξει το ισχυρό διπλωματικό της αποτύπωμα, καθώς και τον ρόλο της ως έντιμου συνομιλητή και γέφυρας μεταξύ Ανατολής και Δύσης, Βορρά και Νότου.



Credit : ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΥ/ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΠΑΜΗΤΣΟΣ

Κ. Μητσοτάκης: «Τα παγκόσμια προβλήματα χρειάζονται παγκόσμιες λύσεις»

Στην εθνική παρέμβασή του, ο Έλληνας Πρωθυπουργός έκανε λόγο για ανάγκη διεθνούς και αποτελεσματικής συνεργασίας μεταξύ των κρατών, ούτως ώστε να αντιμετωπιστούν επιτυχώς οι κίνδυνοι που ταλανίζουν τη θαλάσσια ασφάλεια.

«Η θαλάσσια ασφάλεια είναι κρίσιμης σημασίας για την ασφάλεια των παγκόσμιων εφοδιαστικών αλυσίδων: άνω του 80% του όγκου του διεθνούς εμπορίου μεταφέρεται μέσω θαλάσσης. Ο ασφαλής θαλάσσιος χώρος προάγει την παγκόσμια πολιτική σταθερότητα, συμπεριλαμβανομένης της σταθερότητας των τιμών, της βιώσιμης ανάπτυξης και της ευημερίας όλων των λαών.

»Αντιμετωπίζουμε ολοένα και περισσότερο ασύμμετρες απειλές για τη θαλάσσια ασφάλεια, όπως το λαθρεμπόριο, η τρομοκρατία και η πειρατεία, αλλά και υβριδικές επιθέσεις, που επηρεάζουν

εξίσου τα πλοία, τις συνδέσεις και τα λιμάνια.

»Τα παγκόσμια προβλήματα χρειάζονται παγκόσμιες λύσεις. Οι απειλές για τη θαλάσσια ασφάλεια δεν διαφέρουν. Ο μόνος τρόπος να τις αντιμετωπίσουμε είναι μέσω της αποτελεσματικής διεθνούς συνεργασίας, είτε σε επίπεδο κρατών είτε σε επίπεδο διεθνών οργανισμών είτε σε επίπεδο ιδιωτικού τομέα. Είναι σαφές ότι πρέπει να κάνουμε περισσότερα», υπογράμμισε μεταξύ άλλων ο Κυριάκος Μητσοτάκης.

Μ. Τραυλού: «Η ναυτιλία είναι ο σιωπηλός, συνεπής και αδιάλειπτος φρουρός της ευημερίας των πολιτών του κόσμου»

Με την επιδραστική εισήγησή της, η Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνα Τραυλού, έθεσε την κρισιμότητα της θαλάσσιας ασφάλειας στην πραγματική της διάσταση, τονίζοντας ότι «η ασφάλεια των θαλασσών αφορά τον καθένα μας, μας επηρεάζει

όλους, παντού στον κόσμο». Επισημαίνοντας τον ζωτικό ρόλο της ναυτιλίας στη σταθερότητα του παγκόσμιου οικονομικού συστήματος, ανέδειξε την επιτακτική ανάγκη θωράκισης του κλάδου από τις σύγχρονες, πολυδιάστατες απειλές. Η παρουσία της κ. Τραυλού στη συγκεκριμένη συνάντηση επιβεβαιώνει τον κομβικό ρόλο που διαδραματίζει η ελληνική ναυτιλία στις διεθνείς εξελίξεις, όχι μόνο ως πυλώνας του παγκόσμιου εμπορίου, αλλά και ως υπεύθυνος συνομιλητής σε ζητήματα παγκόσμιας ασφάλειας.

Η ιστορική συμμετοχή της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών στη συνεδρίαση αυτή «φώτισε» και επιβεβαίωσε την ισχυρή και αξιόπιστη θέση της ελληνικής ναυτιλίας στις διεθνείς εξελίξεις, ως εγγυήτριας δύναμης για την ευημερία των σύγχρονων κοινωνιών, με την Πρόεδρο να χαρακτηρίζει την Ελλάδα «υπερήφανο ναυτικό έθνος». Η ναυτιλία των Ελλήνων, η ηγέτιδα ναυτιλία, αντιπροσωπεύοντας πάνω από το 20% της παγκόσμιας ναυτιλίας και πάνω από το 61% της ευρωπαϊκής, βρίσκεται στο επίκεντρο των εξελίξεων, προάγοντας τον διάλογο, την εύρεση λύσεων και τη χάραξη και την υιοθέτηση βέλτιστων πολιτικών, για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των προκλήσεων της σύγχρονης εποχής.

Η Πρόεδρος της ΕΕΕ ανέφερε ότι ο κλάδος της ναυτιλίας, με 110.000 πλοία να πλέουν στις θάλασσες του κόσμου, μεταφέρει απρόσκοπτα το 90% του διεθνούς εμπορίου -12 δισ. τόνους εμπορευμάτων ετησίως, όπως τρόφιμα, φάρμακα, ενέργεια, πρώτες ύλες, καταναλωτικά αγαθά, όλα όσα χρειαζόμαστε στην καθημερινότητά μας-, ενώ 1,3 εκατ. χιλιόμετρα υποθαλάσσιων καλωδίων τοποθετημένα από πλοία διασφαλίζουν την επικοινωνία καθώς και τη μεταφορά της ηλεκτρικής ενέργειας. Επίσης, αναφέρθηκε στην «καρδιά» της ναυτιλίας, στους δύο εκατομμύρια ναυτικούς, οι οποίοι εργάζονται μέρα και νύχτα για την εύρυθμη λειτουργία όλου του κόσμου.

Η κ. Τραυλού χαρακτήρισε τη ναυτιλία ως «τον σιωπηλό, συνεπή και αδιάλειπτο φρουρό της ευημερίας των πολιτών του κόσμου», και μάλιστα κάτω από οποιεσδήποτε συνθήκες, ακόμα και σε περιόδους κρίσεων. Ενδεικτικά ανα-



PROMINENCE MARITIME



Navigating Excellence

prominencemaritime.com | administration@prominencemaritime.com
97 Poseidonos Ave. & 2 Fivis Str. Glyfada, Greece | 210 8984500



φέρθηκε στην πανδημία Covid-19, μια περίοδο κατά την οποία δοκιμάστηκαν τα αντανάκλαστικά και της ναυτιλίας, η οποία παρ' όλα αυτά διατήρησε την εφοδιαστική αλυσίδα λειτουργική· αλλά και στις ανθρωπιστικές κρίσεις, όπου η ναυτιλία, μέσω των πλοίων και των ναυτικών, συμμετέχει ενεργά σε διασωστικές επιχειρήσεις στη θάλασσα, «με σεβασμό στο διεθνές δίκαιο και προσήλωση στο ηθικό της καθήκον», όπως δήλωσε, και κάλεσε τα κράτη να αναλάβουν τις ευθύνες που τους αναλογούν. Επίσης, τόνισε ότι «η ναυτιλία στοχοποιείται όλο και περισσότερο – οικονομικά, πολιτικά, αλλά και στην πράξη, ουσιαστικά», παρουσιάζοντας τα πραγματικά δεδομένα των σύγχρονων απειλών της πειρατείας, των γεωπολιτικών εντάσεων, του οργανωμένου εγκλήματος στη θάλασσα, καθώς και του αναδυόμενου κινδύνου των κυβερνοεπιθέσεων.

Η Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στο γεγονός ότι «ο κλάδος εργάζεται ακούραστα για τη διαφύλαξη της θαλάσσιας ασφάλειας, ενημερώνοντας διαρκώς και εφαρμόζοντας τις βέλτιστες πρα-

κτικές διαχείρισης, τηρώντας αυστηρά τους παγκόσμιους κανονισμούς ασφαλείας, ενώ συνεργάζεται στενά με τις ναυτικές δυνάμεις σε περιοχές υψηλού κινδύνου, λαμβάνοντας ακόμα και μέτρα αυτοπροστασίας».

Υπογράμμισε, δε, ότι «ενώ ο κλάδος μας είναι ανθεκτικός, δεν μπορεί και δεν πρέπει να επιτρέπεται να σηκώνει μόνος του κάθε βάρος. Η ανθεκτικότητα της ναυτιλίας δεν πρέπει να θεωρείται δεδομένη, πρέπει να διασφαλίζεται». Στο πλαίσιο αυτό, κάλεσε τη διεθνή κοινότητα για παγκόσμια δέσμευση και δράση, ώστε:

- Να διατηρηθεί η θαλάσσια ασφάλεια ως υψηλή προτεραιότητα και ως μόνιμο θέμα πολιτικής των Ηνωμένων Εθνών.
- Να υιοθετηθεί μια συνεκτική, ολοκληρωμένη και συντονισμένη διακυβέρνηση της θαλάσσιας ασφάλειας.
- Να ληφθεί υπόψη η πολύτιμη εμπειρία και τεχνογνωσία της ναυτιλιακής βιομηχανίας κατά την αντιμετώπιση διαχρονικών και νέων απειλών για τη θαλάσσια ασφάλεια.

Επιπρόσθετα, κατέστησε σαφές ότι, στο σύγχρονο πεδίο της θαλάσσιας ασφάλειας, είναι σημαντικό η διεθνής κοινότητα να λειτουργεί με γνώμονα την πρόληψη κρίσεων και όχι την αντίδραση σε αυτές.

Η κ. Μελίνα Τραυλού, κλείνοντας την εισήγησή της, χρησιμοποίησε την ελληνική λέξη «synergy» (συνέργεια), δίνοντας το στίγμα πως οφείλει να επιτευχθεί η παγκόσμια θωράκιση της θαλάσσιας ασφάλειας. Απευθυνόμενη στον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών, António Guterres, έκανε λόγο για την ανάγκη οικουμενικής ενότητας και συνεργασίας, καλώντας τα Ηνωμένα Έθνη να τιμήσουν την αποστολή τους. Αναδεικνύοντας την ανάγκη υπεράσπισης της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας ως συλλογική, παγκόσμια ευθύνη και ως ακρογωνιαίο λίθο ειρήνης και ανθρωπισμού.

Η συνεδρίαση υψηλού επιπέδου με θέμα «Strengthening Maritime Security through International Cooperation for Global Stability» μεταδόθηκε ζωντανά από το διαδικτυακό κανάλι των Ηνωμένων Εθνών.



ENESEL GROUP

On course for over a century and a half

www.eneselgroup.com

ATHENS

COPENHAGEN

LONDON

DUBAI

SINGAPORE



Σε μια εποχή μεγάλων αλλαγών, η συνεργασία παραμένει το μεγαλύτερο πλεονέκτημά μας

Σε μια περίοδο κατά την οποία η ναυτιλία βρίσκεται αντιμέτωπη με θεμελιώδεις μετασχηματισμούς –από την αποανθρακοποίηση και τις τεχνολογικές καινοτομίες έως τις γεωπολιτικές αναταράξεις– οι ψύχραιμες απόψεις πολύπειρων εκπροσώπων θεσμικών οργάνων εκπροσώπησης του εφοπλισμού δίνουν το στίγμα για την επόμενη μέρα του κλάδου.

Με μακρά πορεία στον κλάδο και ενεργό ρόλο στις διεθνείς ναυτιλιακές εξελίξεις, ο κ. Emanuele Grimaldi, Πρόεδρος του International Chamber of Shipping (ICS), στη συνέντευξη που ακολουθεί μιλά για τα αποτελέσματα της MEPC 83, το μέλλον των εναλλακτικών καυσίμων, τις επιπτώσεις των συγκρούσεων στη Μέση Ανατολή και στη Μαύρη Θάλασσα στις θαλάσσιες διαδρομές, καθώς και για τις τεχνολογίες που θα αναδιαμορφώσουν το ναυτιλιακό τοπίο την επόμενη δεκαετία. Παράλληλα, αναφέρεται εκτενώς στη σημασία της ευημερίας και της κατάρτισης των ναυτικών, στέλλοντας ηχηρό μήνυμα προς τις κυβερνήσεις και τους διεθνείς θεσμούς.

Συνέντευξη του **Emanuele Grimaldi**,
Προέδρου του International Chamber
of Shipping,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Πώς αξιολογείτε τα αποτελέσματα της MEPC 83 και ποιος είναι ο ρόλος του ICS στη διαμόρφωση ενός ρεαλιστικού πλαισίου για την παγκόσμια ναυτιλία;

Τα αποτελέσματα της MEPC 83 σηματοδοτούν ένα σημαντικό βήμα στις παγκόσμιες προσπάθειες για την παροχή σαφήνειας στη ναυτιλιακή βιομηχανία στο ταξίδι της αποανθρακοποίησης. Εφόσον οι αποφάσεις της υιοθετηθούν επίσημα αργότερα φέτος, ο κλάδος θα γίνει ο πρώτος που θα έχει μια παγκοσμίως συμφωνημένη τιμή άνθρακα – κάτι που το ICS έχει υποστηρίξει με συνέπεια από την COP26 το 2021, όταν ο κλάδος δεσμεύτηκε συλλογικά να επιτύχει μηδενικές εκπομπές μέχρι το 2050. Αν και η συμφωνία μπορεί να μην ικανοποιεί κάθε προσδοκία, προσφέρει ένα ολοκληρωμένο και πρακτικό πλαίσιο πάνω στο οποίο μπορεί να στηριχθεί. Το ICS χαιρετίζει τη σκληρή δουλειά των κρατών-μελών του IMO για την επίτευξη αυτής της συμφωνίας υπό περίπλοκες πολιτικές συνθήκες.

Τούτου λεχθέντος, η συμφωνία δεν

αποτελεί πανάκεια και οι πλοιοκτήτες και οι παραγωγοί ενέργειας χρειάζονται επείγοντως ένα κανονιστικό πλαίσιο που να είναι απλό στη διαχείριση, διαφανές και αποτελεσματικό ως καταλύτης για τις αναγκαίες επενδύσεις σε καύσιμα μηδενικών εκπομπών. Η συμφωνία παρέχει έναν βαθμό βεβαιότητας που θα συμβάλει στη μείωση του κινδύνου των επενδύσεων στον ενεργειακό τομέα και στη στήριξη της μετάβασης της ναυτιλίας. Στο πλαίσιο αυτό, είναι σίγουρα καλύτερη από ορισμένες προτάσεις που έπεσαν στο τραπέζι.

Αν και αναγνωρίζουμε ότι δεν πρόκειται για την οριστική λύση, αποτελεί ένα θεμελιώδες πλαίσιο που, με συνεχή δέσμευση και βελτίωση, μπορεί να βοηθήσει τη βιομηχανία να επιτύχει τους κλιματικούς της στόχους, παραμένοντας παράλληλα εμπορικά βιώσιμη. Το ICS θα συνεχίσει να εργάζεται σκληρά για να διασφαλίσει ότι η αρχιτεκτονική αυτής της ιστορικής συμφωνίας διατηρεί τα κονδύλια διαθέσιμα για τη βιομηχανία, όπου μπορούν να χρησιμοποιηθούν πιο αποτελεσματικά.

Ποιος είναι ο ρόλος που μπορούν να διαδραματίσουν τα εναλλακτικά καύσιμα, όπως η αμμωνία, η μεθανόλη και το υδρογόνο, στην επίτευξη των στόχων αποανθρακοποίησης;

Τα εναλλακτικά καύσιμα όπως η αμμωνία, η μεθανόλη και το υδρογόνο μπορούν να διαδραματίσουν κρίσιμο ρόλο στη μετάβαση προς τη ναυτιλία χαμηλών και μηδενικών εκπομπών. Ωστόσο, παραμένει ασαφές ποιο καύσιμο θα αναδειχθεί κυρίαρχο. Η κλιμάκωση της παραγωγής και των υποδομών πρέπει να αρχίσει αμέσως. Ένας παγκόσμιος μηχανισμός τιμολόγησης, όπως αυτός που προτάθηκε στην MEPC 83, θα συμβάλει καθοριστικά στο να σταλεί ένα μήνυμα στην αγορά και να ενθαρρυνθούν οι επενδύσεις. Εάν υιοθετηθεί, ο κανονισμός θα παρέχει μια δομή που θα ανταμείβει τη χρήση καυσίμων μηδενικών και σχεδόν μηδενικών εκπομπών, μεταξύ άλλων μέσω εισφορών επί των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου των πλοίων. Ωστόσο, πρέπει να αναγνωρίσουμε ότι δεν είμαστε ο μόνος κλάδος που αναζητά αυτά τα καύσιμα. Η βαριά βιομηχανία θα ανταγωνίζεται επίσης για τα νέα καύσιμα, γεγονός που αποτελεί απειλή αλλά και ευκαιρία για τη ναυτιλία. Απειλή, καθώς πρόκειται για ανταγωνισμό για σπάνιους πόρους, αλλά και ευκαιρία, καθώς η ναυτιλία θα χρειαστεί να μεταφέρει αυτά τα νέα καύσιμα.

Ένα βασικό στοιχείο για την επίτευξη των στόχων αποανθρακοποίησης είναι οι υποδομές, γι' αυτό και η πρωτοβουλία για τους Θαλάσσιους Κόμβους Καθαρής Ενέργειας (Clean Energy Marine Hubs) που πρότείνει το ICS είναι τόσο σημαντική. Προκειμένου ο κόσμος να μεταβεί σε νέα καύσιμα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών από ανανεώσιμες πηγές, πρέπει να δημιουργήσουμε μια αλυσίδα αξίας για τη μεταφορά των καυσίμων από τους παραγωγούς στους χρήστες. Το επερχόμενο Barometer report αποκαλύπτει ότι η εμπιστοσύνη στα πράσινα καύσιμα έχει μειωθεί τελευταία, με πολλούς ηγέτες της βιομηχανίας να επιστρέφουν στα παραδοσιακά ορυκτά καύσιμα, όπως το υδροποιημένο φυσικό αέριο και το βαρύ μαζούτ. Αυτή η μετάτοπιση αναδεικνύει την επείγουσα ανάγκη για πολιτική πρωτοβουλία και επενδύσεις σε εναλλακτικά καύσιμα, ώστε να διασφαλιστεί ότι θα γίνουν

Οι ναυτικοί αποτελούν ένα απίστευτα πολύτιμο κεφάλαιο για τις χώρες και οφείλουμε να συνεχίσουμε να τους υποστηρίζουμε και να προσελκύουμε ακόμα περισσότερους σε αυτή την ποιοτική σταδιοδρομία.

βιώσιμες, επεκτάσιμες επιλογές. Είναι επίσης ζωτικής σημασίας βραχυπρόθεσμα να επιδιώξουμε να αυξήσουμε την ενεργειακή απόδοση μέσω μέτρων όπως η τεχνολογία αερολίπανσης στο κύτος, η βελτιστοποίηση των δρομολογίων, το slow steaming και οι βελτιώσεις της αποδοτικότητας των καυσίμων.

Πώς οι πρόσφατες γεωπολιτικές εξελίξεις στη Μέση Ανατολή και στη Μαύρη Θάλασσα έχουν επηρεάσει τις παγκόσμιες θαλάσσιες διαδρομές και την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας;

Τα πρόσφατα παγκόσμια γεγονότα, από την πανδημία Covid-19 έως το μπλοκάρισμα της Διώρυγας του Σουέζ και τις συνεχιζόμενες συγκρούσεις στη Μαύρη και στην Ερυθρά Θάλασσα, κατέστη-

σαν απολύτως σαφές ότι η ναυτιλία δεν αποτελεί περιφερειακό ζήτημα, αλλά κεντρικό παράγοντα για την παγκόσμια σταθερότητα και το εμπόριο.

Οι επιθέσεις των Χούθι σε εμπορικά πλοία στην Ερυθρά Θάλασσα υπογράμμισαν ιδιαίτερα την ανθεκτικότητα του ναυτιλιακού τομέα. Η ταχεία αναδρομολόγηση έως και του 60% του εμπορίου που συνήθως διέρχεται από αυτή την περιοχή, χωρίς σημαντικές οικονομικές διαταραχές, αντανάκλα την προσαρμοστικότητα των ναυτιλιακών εταιρειών απέναντι σε τέτοιου είδους απειλές.

Με την αναζωπύρωση της πειρατείας, τις αυξημένες περιφερειακές εντάσεις και τις κρατικές ενέργειες που στοχεύουν τα πλοία, οι προκλήσεις για τη θαλάσσια ασφάλεια είναι πιθανό να συνεχιστούν. Η ναυτιλιακή βιομηχανία πρέπει να συνεχίσει να ανταποκρίνεται προληπτικά, διασφαλίζοντας τις αλυσίδες εφοδιασμού και διατηρώντας αδιάλειπτη τη ροή του παγκόσμιου εμπορίου. Το πιο σημαντικό όμως είναι πως πρέπει να κάνουμε ό,τι είναι δυνατό για την ασφάλεια των ναυτικών μας. Η απελευθέρωση του πληρώματος του «Galaxy Leader» τον περασμένο Ιανουάριο είναι μια θετική εξέλιξη, αλλά αυτή η απαίσια κατάσταση υπογράμμισε τις απειλές που αντιμετωπίζουν οι άνθρωποι μας στα πλοία.

Ποιες τεχνολογικές καινοτομίες πιστεύετε ότι θα έχουν μετασχηματιστικό αντίκτυπο στη ναυτιλιακή βιομηχανία κατά την επόμενη δεκαετία;

Ενώ η αποανθρακοποίηση των καυσίμων αποτελεί βασικό πυλώνα εστίασης, είναι εξίσου σημαντικό να εφαρμοστούν μέτρα αποδοτικότητας, όπως τα συστήματα αερολίπανσης και οι τεχνολογίες εξοικονόμησης ενέργειας. Οι τεχνολογίες αυτές όχι απλώς μειώνουν τις εκπομπές, αλλά επιφέρουν επίσης σαφή μείωση του κόστους και προσφέρουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Παράλληλα, η ψηφιακή καινοτομία αναδιαμορφώνει τον τομέα. Τεχνολογίες όπως η τεχνητή νοημοσύνη, το Internet of Things (IoT), η ανάλυση μεγάλων δεδομένων και το blockchain οδηγούν ήδη σε βελτιώσεις στην προληπτική συντήρηση, στην αποδοτικότητα του στόλου και στη διαφάνεια της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Οι εν λόγω καινοτομίες παρουσιάζουν ευκαιρίες και προκλήσεις, και είναι ζωτι-



KORONAKIS

STANDING BY FOR YOUR NEEDS

Dry docking across Greece, Turkey, Bulgaria and the Baltics.
We promptly deliver anchors and chains, wherever your vessel may be...



Linking to Success, Committing to Sustainability.

D.KORONAKIS SA | Your anchor in quality since 1967

Tel: +30 210 4060600 koronakis@koronakis.gr
www.koronakis.gr



κής σημασίας να εξελίσσονται ανάλογα τα ρυθμιστικά πρότυπα. Η κυβερνοασφάλεια αποτελεί κορυφαία απειλή για τους ηγέτες του κλάδου – στην έκθεση *ICS Maritime Barometer Report 2024-2025* κατέλαβε τη δεύτερη θέση μεταξύ των κορυφαίων κινδύνων για τους ηγέτες της ναυτιλίας. Το ICS δεσμεύεται να συνεργαστεί με τον IMO και άλλους φορείς για να διασφαλίσει ότι αυτά τα εργαλεία εφαρμόζονται με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα, υποστηρίζοντας τον κλάδο σε αυτή την περίοδο ταχείας τεχνολογικής αλλαγής. Έχουμε επίσης δημιουργήσει ανεκτίμητα εργαλεία, όπως το ICS Cyber Security Workbook for On Board Ship Use.

Το ICS και η ITF χαιρέτισαν πρόσφατα μια συμφωνία-ορόσημο για την αύξηση των κατώτατων απολαβών των ναυτικών κατά περισσότερο από 6%, με βάση την προηγούμενη τριετή συμφωνία που συνήφθη τον Σεπτέμβριο του 2022. Πώς αντικατοπτρίζει αυτή η νέα μισθολογική δομή τη δέσμευση του κλάδου για την ευημερία των ναυτικών και

ποιες προκλήσεις μπορεί να προκύψουν κατά την εφαρμογή της σε διάφορες δικαιοδοσίες;

Επί του παρόντος, ως ναυτιλιακή κοινότητα δεν κάνουμε αρκετά για τους ναυτικούς μας. Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι αντιμέτωπη με μια διαφαινόμενη έλλειψη ταλέντων, με την έκθεση *ICS/BIMCO Seafarer Workforce Report* να προβλέπει έλλειψη 90.000 αξιωματικών EN έως το 2026. Η αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος απαιτεί μια προληπτική και συντονισμένη προσέγγιση. Το ICS έχει ζητήσει και συμμετέχει ενεργά στην αναθεώρηση της σύμβασης STCW, η οποία είναι απαραίτητη προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η κατάρτιση παραμένει σχετική σε έναν ταχέως εξελισσόμενο τομέα. Μέσω πρωτοβουλιών όπως η Maritime Just Transition Task Force, συμβάλλουμε στη δημιουργία εκπαιδευτικών προγραμμάτων, που θα εφοδιάσουν τους ναυτικούς με τις δεξιότητες που απαιτούνται για το μέλλον του κλάδου, ιδίως σε σχέση με τις νέες τεχνολογίες και τους στόχους αποανθρακοποίησης. Το 2023, εκπρόσωποι από τον ευρύτερο κλάδο συγκεντρώθηκαν στο συνέδριο

Shaping the Future of Shipping – Seafarer 2050 στη Μανίλα, προκειμένου να εξεταστούν ζητήματα που έχουν να κάνουν με την κατάρτιση και την εκπαίδευση που θα χρειαστεί ο μελλοντικός ναυτικός. Η συζήτηση σε αυτή την εκδήλωση αποκάλυψε ότι η συνεργασία και οι επενδύσεις είναι το κλειδί για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της εκπαίδευσης και της προσέλκυσης και διατήρησης των ναυτικών.

Ωστόσο, οι κυβερνήσεις πρέπει επίσης να διαδραματίσουν τον ρόλο τους, υποστηρίζοντας στρατηγικές πρόσληψης, εκπαίδευσης και διατήρησης, ώστε να εξασφαλιστεί μια σταθερή ροή εξειδικευμένων επαγγελματιών για τον κλάδο. Όπως προανέφερα, η πανδημία Covid-19 ανέδειξε τον ζωτικής σημασίας ρόλο των ναυτικών για τη σύγχρονη ζωή. Οι ναυτικοί αποτελούν ένα απίστευτα πολύτιμο κεφάλαιο για τις χώρες και οφείλουμε να συνεχίσουμε να τους υποστηρίζουμε και να προσελκύουμε ακόμα περισσότερους σε αυτή την ποιτική σταδιοδρομία.

Ποιο μήνυμα θα θέλατε να μεταφέρετε στις κυβερνήσεις και στους διεθνείς οργανισμούς σχετικά με το μέλλον της παγκόσμιας ναυτιλίας;

Το μήνυμα είναι σαφές: πρέπει να αποφύγουμε τον κατακερματισμό της διεθνούς τάξης που βασίζεται σε κανόνες και να αντισταθούμε στην τάση προς τον προστατευτισμό. Η παγκόσμια ναυτιλία εξαρτάται από τη συνεπή και συνεργατική διακυβέρνηση. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο το ICS συνεχίζει να φέρνει κοντά κυβερνήσεις, ρυθμιστικές αρχές και ηγέτες του κλάδου μέσω εκδηλώσεων όπως το συνέδριο «Shaping the Future of Shipping» στην Αθήνα τον Ιούνιο και στο Χονγκ Κονγκ αργότερα μέσα στο έτος. Αυτές οι συναντήσεις προάγουν τον διάλογο και μας υπενθυμίζουν ότι μοιραζόμαστε πολύ περισσότερα κοινά σημεία απ' ό,τι μερικές φορές συνειδητοποιούμε.

Σε μια εποχή μεγάλων αλλαγών, η συνεργασία παραμένει το μεγαλύτερο πλεονέκτημά μας. Μόνο με τη συνεργασία μας μπορούμε να αντιμετωπίσουμε τις πολύπλοκες προκλήσεις που έχουμε μπροστά μας και να εξασφαλίσουμε ένα βιώσιμο και ανθεκτικό μέλλον για την παγκόσμια ναυτιλία.



25 YEARS

OF SETTING THE STANDARDS
IN SHIPPING SERVICES

*Honoring our past,
shaping our future.*



www.uwgroup.com



Η τεχνογνωσία που έχουμε αναπτύξει στο πεδίο των ναυπηγήσεων αποτελεί ένα από τα ισχυρά χαρακτηριστικά μας

Με μακρά παράδοση στη ναυτιλία, που ξεπερνά τον ενάμιση αιώνα, η οικογένεια Ιγγλέση αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της διαχρονικής συνέπειας και της προσαρμοστικότητας του ελληνικού ναυτιλιακού επιχειρείν. Σε μια περίοδο γεωπολιτικής αστάθειας και μεταβαλλόμενων ισορροπιών στην οικονομία και στις ναυλαγορές, ο κ. Γιάννης Ιγγλέσης, επικεφαλής της νεοσύστατης J.H.I. Steamship Co., μιλά αποκλειστικά στα *Ναυτικά Χρονικά* για τις αλλαγές στην οικογενειακή επιχείρηση, τις κρίσιμες συνέργειες που διατηρούνται, την εμπειρία του από τη συνεργασία με τα ιαπωνικά ναυπηγεία, καθώς και για τις σύγχρονες προκλήσεις που αντιμετωπίζει μια ναυτιλιακή εταιρεία με όραμα και στρατηγική μακροχρόνιας προοπτικής. Η συνέντευξη που ακολουθεί αποτυπώνει τη μετάβαση σε ένα νέο εταιρικό σχήμα, με έμφαση στις θεμελιώδεις αξίες της αξιοπιστίας, της τεχνολογικής προσαρμογής και της επένδυσης στο ανθρώπινο κεφάλαιο.

Συνέντευξη του **Γιάννη Ιγγλέση**,
President/Director της Samos Steamship Co.
& επικεφαλής της J.H.I. Steamship Co.,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Προέρχεστε από μια παραδοσιακή ναυτιλιακή οικογένεια, με ιστορία πέντε γενεών στη ναυτιλία. Ποιοι οι λόγοι που οδήγησαν στις αλλαγές στην οικογενειακή επιχείρηση και στην ανεξάρτητη πορεία, ιδιαίτερα σε μια περίοδο γεωπολιτικής και οικονομικής αστάθειας;

Η οικογένεια Ιγγλέση δραστηριοποιείται με επιτυχία στη ναυτιλία πέραν των 150 χρόνων και διαθέτει ισχυρή και συσσωρευμένη τεχνογνωσία ναυτιλιακής διαχείρισης. Με το πέρασμα των χρόνων, το δίλημμα που έχει να αντιμετωπίσει κάθε οικογενειακή επιχείρηση είναι η μετατροπή της δομής και η υιοθέτηση corporate structure, με συγκεκριμένους ρόλους σε καθένα από τα μέλη της οικογένειας ή οι αλλαγές και η διατήρηση μιας hands-on approach στη διοίκηση της επιχείρησης, με την υιοθέτηση όλων των κανόνων που επιβάλλουν οι σύγχρονες μορφές διοίκησης. Με την είσοδο της πέμπτης γενιάς της οικογένειας στην οικογενειακή επιχείρηση, η επιλογή που έγινε από κοινού με τα άλλα μέλη της οικογένειάς μας είναι η δεύτερη. Πρόκειται για επιλογή που διασφαλίζει τη

συνέχεια και την ομαλή μετάβαση στα νέα εταιρικά σχήματα που δημιουργήθηκαν, αφού η Samos Steamship Co., η κοινή οικογενειακή μας επιχείρηση, συνεχίζει τη λειτουργία της, τιμώντας τις συμφωνίες που έχουμε συνολογώσει με τους ναυλωτές των πλοίων.

Η αξιοπιστία αποτελεί, διαχρονικά, στοιχείο της ταυτότητάς μας και αδιαπραγμάτευτο κανόνα στη λειτουργία μας, όπως αναγνωρίζουν οι μακροχρόνιοι συνεργάτες μας. Η συντονισμένη προσπάθεια, οι παράλληλοι στόχοι και η μακροχρόνια εύρυθμη οικογενειακή συνεργασία, μας επιτρέπουν να συνεχίσουμε αμφότεροι, διατηρώντας συνέργειες με σημαντικές οικονομίες κλίματος σε πολλούς τομείς, ενώ σε βάθος χρόνου και μετά την ολοκλήρωση των υποχρεώσεων που έχουν αναλάβει, τα πλοία θα περάσουν υπό τη διαχείριση των νέων σχημάτων, που έχουν δημιουργηθεί από τους δύο ισότιμους εταίρους της Samos Steamship Co., στη δική μας περίπτωση στην J.H.I. Steamship Co. Να έρθω όμως στο δεύτερο σκέλος του ερωτήματός σας. Όπως και εσείς αντιλαμβάνεστε, οι αλλαγές σε μια οικογε-



νειακή επιχείρηση αποτελούν στρατηγική επιλογή, που δεν καθορίζεται κατά κύριο λόγο από συνθήκες του εξωτερικού περιβάλλοντος. Άλλωστε, η γεωπολιτική και οικονομική αστάθεια είναι ο κανόνας για τη ναυτιλία. Πιθανόν στις μέρες μας να είναι εντονότερη, όμως δεν είναι ο παράγοντας που θα καθορίσει το όραμά μας ή την επιθυμία μας για πρόοδο και εξέλιξη των ναυτιλιακών μας δραστηριοτήτων. Στην J.H.I. Steamship Co., θα συνεχίσουμε την οικογενειακή παράδοση σε όλα τα πεδία λειτουργίας της επιχείρησης, αναπτύσσοντας συστήματα που διασφαλίζουν τα υψηλότερα πρότυπα απόδοσης στους τομείς της ασφάλειας, της ποιότητας και της προστασίας του περιβάλλοντος και ικανοποιούν πλήρως τις προσδοκίες και τις απαιτήσεις των ναυλωτών μας.

Η οικογενειακή επιχείρηση Samos Steamship Co., ιδιαίτερα τις τελευταίες δεκαετίες, στηρίζει την επιχειρηματική στρατηγική στις ναυπηγήσεις πλοίων. Ποια θα είναι η δική σας επιχειρηματική στρατηγική;

Η ανάπτυξη που στηρίζεται σε ποιοτικά

πλοία τα οποία ναυπηγούνται για λογαριασμό μας, με αυστηρές προδιαγραφές που συμφωνούμε με τα ναυπηγεία, υπήρξε τις τελευταίες δεκαετίες βασική στρατηγική της οικογενειακής επιχείρησης και θα συνεχίσει να είναι στρατηγική της J.H.I. Steamship Co. Θα έλεγα, μάλιστα, ότι η τεχνογνωσία που έχουμε αναπτύξει στο πεδίο των ναυπηγήσεων αποτελεί ένα από τα ισχυρά χαρακτηριστικά μας. Αυτή τη στιγμή το ναυπηγικό πρόγραμμα της J.H.I. Steamship Co. περιλαμβάνει τη ναυπήγηση τεσσάρων πλοίων, ενός Aframax, ενός Kamsarmax και δύο Capesizes, στα ιαπωνικά ναυπηγεία Oshima, Sumitomo και NSY/JMU αντίστοιχα, με τα οποία διατηρούμε μια μακροχρόνια σχέση συνεργασίας και εμπιστοσύνης. Τα πλοία αναμένεται να παραδοθούν στο τέλος του 2025 και στις αρχές του 2026 τα πρώτα δύο και στο τέλος του 2026 τα δύο Capesizes.

Από τις ετήσιες έρευνες των *Ναυτικών Χρονικών* για την ακτινογραφία του ελληνόκτητου στόλου, προκύπτει ένα μειωμένο ενδιαφέρον για νεοναυπηγήσεις στα ιαπωνικά ναυπηγεία. Εσείς για ποιους

λόγους συνεχίζετε να επενδύετε στα ιαπωνικά πλοία;

Παρακολουθώ με ενδιαφέρον τις έρευνες που πραγματοποιείτε στα *Ναυτικά Χρονικά* και διαπιστώνω και εγώ την τάση στην οποία αναφέρεστε. Από την άλλη πλευρά, από τη μελέτη των στοιχείων αυτών των ερευνών, διαπιστώνω την ισχυρή θέση που κατέχουν τα ιαπωνικά ναυπηγεία στην ποιότητα των πλοίων που ναυπηγούν, τη μεγάλη παράδοση στην κατασκευή κυρίως bulk carriers και δεξαμενόπλοιων, αλλά και την υψηλότερη ανθεκτικότητά τους στη διάρκεια του χρόνου, άρα και την ελαφρά υψηλότερη αξία μεταπώλησής τους. Θα έλεγα ότι αυτό που ανέκαθεν χαρακτήριζε την ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία είναι η ποιότητα και η συνέπεια, αξίες που υπερασπίζονται οι Ιάπωνες και παραμένουν αμετάβλητες και αδιαπραγμάτευτες μέχρι και σήμερα. Αυτό το γεγονός εξηγεί και την 70χρονη αδιάσπαστη σχέση μεταξύ Ιαπώνων ναυπηγών και Ελλήνων πλοιοκτητών, η οποία αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα διεθνούς συνεργασίας στην καλύτερη εκδοχή της.

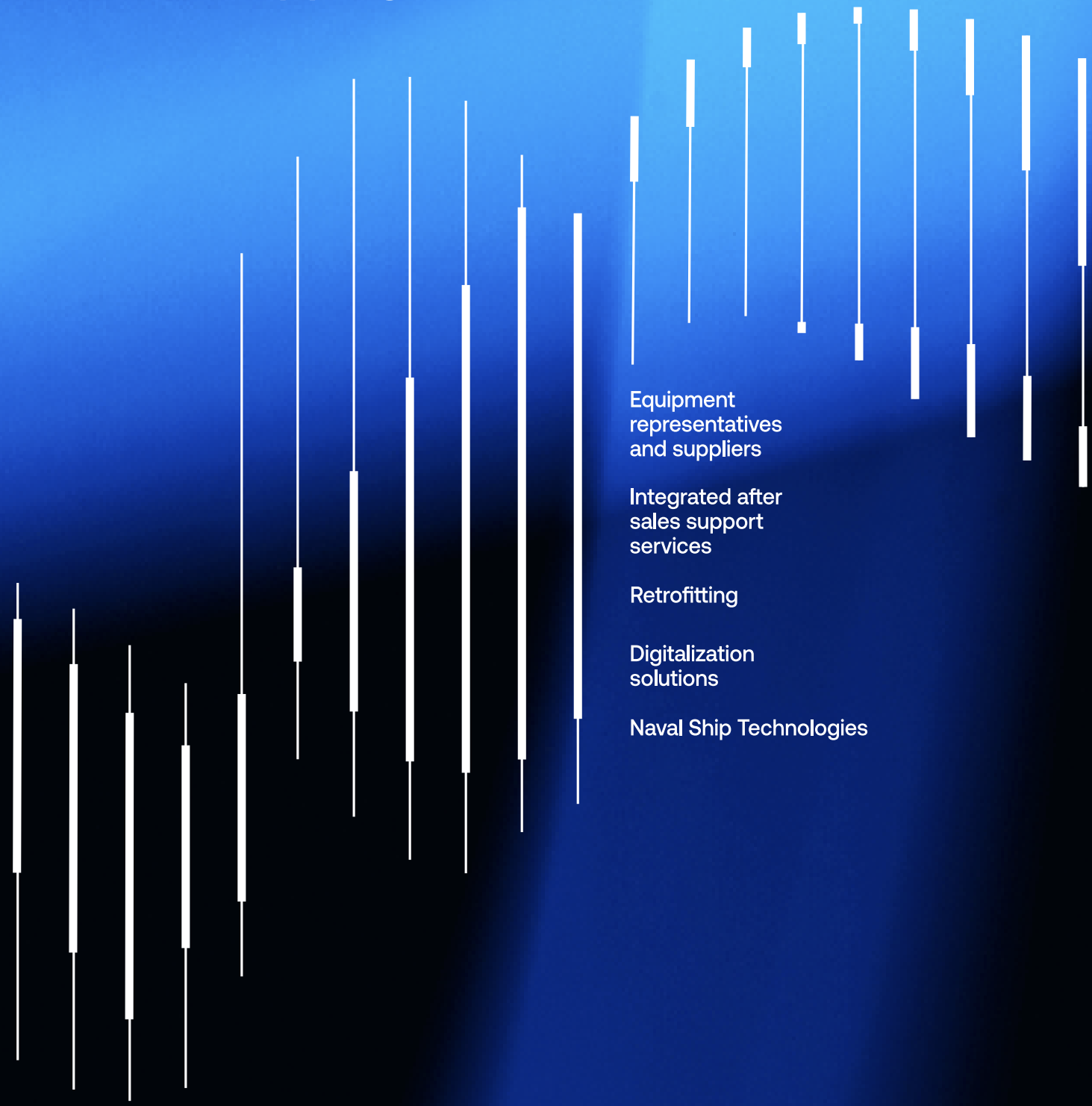
Η οικογενειακή εταιρεία μας, Samos Steamship Co., έχει κατασκευάσει περισσότερα από 40 πλοία σε όλα τα μεγάλα ιαπωνικά ναυπηγεία και αυτή η σχέση συνεχίζει να ευδοκimeί. Είχα το προνόμιο να βιώσω αυτή τη συνεργασία για πάνω από 25 χρόνια και να έχω ισχυρή άποψη για όλα τα παραπάνω.

Σε ό,τι μας αφορά, είμαστε απόλυτα ικανοποιημένοι από τη μέχρι σήμερα εμπειρία συνεργασίας μας με τα ιαπωνικά ναυπηγεία σε κάθε πτυχή της. Βεβαίως, πάντοτε, πριν από οποιαδήποτε επενδυτική απόφαση, είναι αναγκαίο να επανεξετάζονται όλα τα δεδομένα και φυσικά τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα που δίνει η κάθε επιλογή. Με τις μέχρι σήμερα συνθήκες, επιβεβαιώνεται η επιλογή μας για τοποθέτηση παραγγελιών στην Ιαπωνία.

Ποια είναι η εκτίμησή σας για την επίπτωση που θα έχουν οι γεωπολιτικές εξελίξεις στην επιλογή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τη ναυπήγηση των πλοίων τους;

Για τις επιχειρήσεις που δεν εφαρμόζουν μια ευκαιριακή προσέγγιση στις επενδύσεις τους, η ναυπήγηση πλοίου είναι σοβαρή επενδυτική απόφαση με

Your link to the future of shipping.



Equipment
representatives
and suppliers

Integrated after
sales support
services

Retrofitting

Digitalization
solutions

Naval Ship Technologies



μακροχρόνιο ορίζοντα, που προϋποθέτει την εκτίμηση οικονομικών, πολιτικών και γεωστρατηγικών παραγόντων και των τάσεων της αγοράς, η οποία απαιτεί σημαντική τεχνογνωσία, καθώς περιλαμβάνει πολλά στάδια μέχρι τη στιγμή της τοποθέτησης της παραγγελίας, αλλά και στενή παρακολούθηση στο στάδιο της υλοποίησής της. Κατά συνέπεια, για το μεγαλύτερο ποσοστό των επιχειρήσεων, που υιοθετούν την παραπάνω προσέγγιση, οι γεωπολιτικές εξελίξεις –στην περίπτωσή μας οι δασμοί στα πλοία κινεζικής ναυπήγησης και η ένταση μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας– είναι παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη, για να εκτιμηθούν οι επιπτώσεις τους, δεν αρκούν όμως για να επαναπροσανατολίσουν την κατεύθυνση που ιστορικά ακολουθούν.

Σε βραχύ χρονικό ορίζοντα, πιθανόν να υπάρχουν ευνοημένοι, όπως η ναυπηγική βιομηχανία της Ιαπωνίας και της Νότιας Κορέας, στη συνέχεια όμως οι βασικοί παράγοντες που καθορίζουν διαχρονικά την απόφαση για την επιλογή ενός ναυπηγείου θα εξακολουθήσουν να επικρατούν στη λήψη της απόφασης.

Η επιλογή για συνέχιση της παρουσίας σας στο Λονδίνο, σε μια εποχή που η παρουσία των ελληνόκτητων επιχειρήσεων εκεί τείνει να είναι μειούμενη, είναι αξιοσημείωτη.

Μπορείτε να μας μιλήσετε για τα πλεονεκτήματα που δημιουργεί η βάση σας στο Λονδίνο;

Όπως σας ανέφερα και παραπάνω, στην πορεία της η οικογενειακή επιχείρηση έχει αναπτύξει μακροχρόνιες σχέσεις συνεργασίας και εμπιστοσύνης με σημαντικούς ναυλωτές, επενδύοντας στην αξιοπιστία, στην ποιότητα των υπηρεσιών και στην ανταπόκριση στις απαιτήσεις που έχει η κάθε ναύλωση. Στην προσπάθεια αυτή, καθοριστικός παράγοντας υπήρξε η εδώ και πολλές δεκαετίες ισχυρή παρουσία μας στο Λονδίνο, μέσω της εταιρείας Alberta Shipbrokers, η οποία δίνει τη δυνατότητα της άμεσης επικοινωνίας με τους ναυλωτές, αλλά και με τους άλλους stakeholders της επιχείρησης. Κατανοώ ότι με το πέρασμα του χρόνου η σημασία του Λονδίνου βαίνει μειούμενη, ωστόσο εξακολουθεί να αποτελεί σημαντικό ναυτιλιακό κέντρο και η παρουσία μας εκεί θα συνεχιστεί. Πιστέψτε με, ακόμα και στη σημερινή εποχή της ταχύτητας της πληροφορίας, η άμεση επαφή που εξασφαλίζει η παρουσία στο Λονδίνο εξακολουθεί να αποτελεί αξιόσημειωτο πλεονέκτημα.

Ποιες θεωρείτε τις μεγαλύτερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει σήμερα μια ναυτιλιακή επιχείρηση;

Για κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση που έχει

μακροχρόνιο ορίζοντα και δεν καθορίζει τις επιλογές της αποκλειστικά από τις σειρήνες που μπορεί να εμφανίζει μια βραχυχρόνια και ευκαιριακή προσέγγιση, η μεγαλύτερη πρόκληση είναι ο τρόπος με τον οποίο θα ενσωματώσει και θα αξιοποιήσει τις δυνατότητες που δίνει η τεχνολογική εξέλιξη σε όλα τα επίπεδα λειτουργίας της. Επίσης, το πώς θα αναπτύξει την τεχνολογική νοημοσύνη της και πώς θα δημιουργήσει την υποδομή για βέλτιστη λήψη αποφάσεων σε στρατηγικό αλλά και σε λειτουργικό επίπεδο.

Μπροστά σε αυτό το τοπίο που διαμορφώνεται με την αδιάκοπη, εκθετική εξέλιξη των τεχνολογικών εφαρμογών και των δυνατοτήτων που μπορούν να δώσουν στην επιχείρηση, κρίσιμος παράγοντας είναι οι συνεργασίες που αναπτύσσει η επιχείρηση και οι δυνατότητες που προσφέρουν για συνέργειες. Δεν αρκεί η τυπική σχέση προμηθευτή και αγοραστή, αλλά απαιτείται μια ουσιαστική σχέση συνεργασίας, που θα είναι αμφίδρομοι κέρδους, τόσο για τον πάροχο των τεχνολογικών εφαρμογών, που θα τις προσαρμόσει στις ανάγκες της ναυτιλιακής επιχείρησης, όσο και για την ίδια την επιχείρηση, που θα τις αξιοποιήσει. Η ταχύτητα εξέλιξης καθιστά αυτό το στοιχείο καθοριστικό για την ικανότητα αξιοποίησης των ευκαιριών και ανταπόκρισης στις προκλήσεις.

Σε αυτή την πορεία, ο ρόλος του ανθρώπινου δυναμικού της επιχείρησης είναι καθοριστικός, και δεν αναφέρομαι μόνο στους εργαζομένους στα γραφεία της επιχείρησης, αλλά και στα στελέχη των πλοίων. Η προσπάθεια για προσέλκυση και διατήρηση στις τάξεις της επιχείρησης ποιοτικού ανθρώπινου δυναμικού, με υψηλό επίπεδο ανταποδοτικότητας, που ταυτίζει την προσωπική του ανάπτυξη με την ανάπτυξη της επιχείρησης και διαθέτει τα αναγκαία προσόντα και τις απαραίτητες ικανότητες, στις οποίες συμπεριλαμβάνω την τεχνολογική νοημοσύνη και την ικανότητα διαχείρισης των δεδομένων, αποτελεί τη δεύτερη μεγάλη πρόκληση, η οποία συμβαδίζει με αυτή της αξιοποίησης της τεχνολογικής εξέλιξης, σε σημαντικό βαθμό μάλιστα την καθορίζει. Γι' αυτούς τους λόγους, στην J.H.I. Steamship Co. επενδύουμε πόρους, άοκνη εργασία και προσπάθεια, για να πετύχουμε τα επιθυμητά αποτελέσματα και στις δύο αυτές προκλήσεις.



YOUR BUSINESS OUR OBSESSION

Always obsessed with the sea, with the vessels that travel the sea.
Obsessed with doing everything we need to do
to keep your business safely, efficiently, on the move.

f r a n m a n

www.franman.gr



Navios Maritime Partners L.P.

An International Owner and Operator of Dry Cargo and Tanker Vessels

www.navios-mlp.com

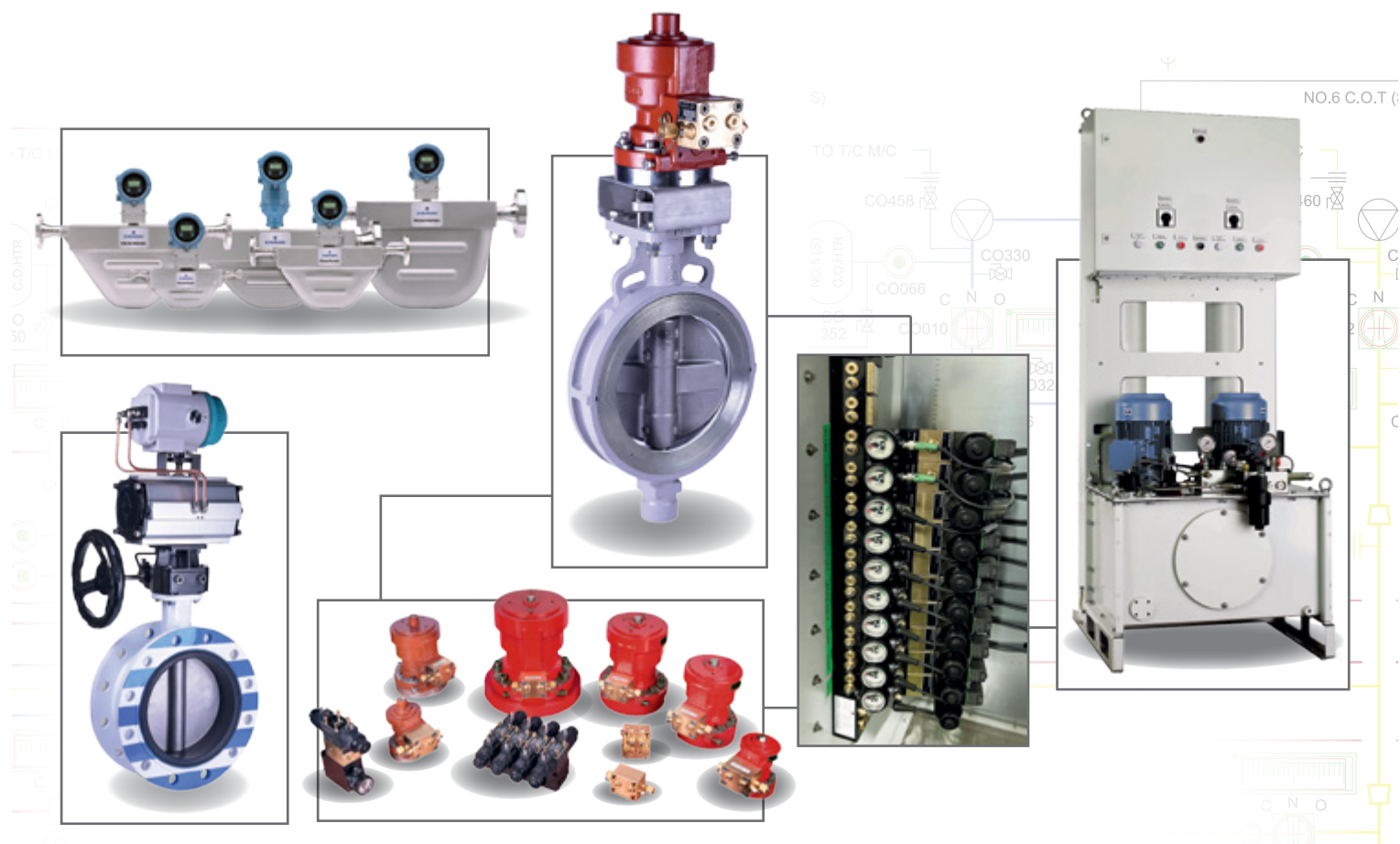




ERGOMATIC

MARINE & INDUSTRIAL EQUIPMENT

ERGOMATIC is a leading global provider of high quality **marine equipment & integrated automation solutions.**



WE ARE A FLUID CONTROL EXPERT IN THE MARITIME INDUSTRY BY PROVIDING:

- Valve remote control & monitoring Systems (Pneumatic - Hydraulic - Electro/Hydraulic)
- Measuring solutions (Flow - Level - Pressure - Temperature)
- Large stock of Marine Valves
- Hydraulic - Pneumatic - Electronic automation systems & spare parts.
- Engineering solutions including design & repair
- Qualified Service engineers on board

www.ergomaticsa.com

ERGOMATIC S.A.

Tel: +30 2104408000

sales@ergomaticltd.com

Head Offices

13, Ag. Petrou Av.

13 675 Athens Greece

Factory Facilities

7th Km National Road Thivon/Chalkidas

32 200 Thiva Greece



Εν πλω

Ψίθυροι και απόηχοι
στις ναυτιλιακές πρωτεύουσες

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος, Μάνος Χαρίτος

Η γεωπολιτική αστάθεια, κορυφαίος κίνδυνος για τη ναυτιλία

Η έκθεση *ICS Maritime Barometer Report 2024-2025*, που δημοσιεύθηκε πρόσφατα από το International Chamber of Shipping (ICS), αποκαλύπτει μια σταθερή μείωση της εμπιστοσύνης μεταξύ των παγκόσμιων ηγετών της ναυτιλίας για τη διαχείριση των κινδύνων που ενέχει η αυξανόμενη πολιτική αστάθεια και μια σειρά αλληπάλληλων απειλών για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Η δημοσίευση της έκθεσης έθεσε το πλαίσιο των συζητήσεων στη Σύνοδο Κορυφής «Shaping the Future of Shipping Summit» στην Αθήνα, που διοργανώθηκε από το ICS, το ελληνικό Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.

Η τέταρτη έκδοση της έκθεσης βασίζεται σε ολοκληρωμένα δεδομένα, προκειμένου να προσδιορίσει τους βασικούς κινδύνους που διαμορφώνουν τις στρατηγικές προτεραιότητες των ηγετών σε επίπεδο C-suite, πλοιοκτητών και διαχειριστών. Τα φετινά αποτελέσματα αναδεικνύουν ένα όλο και πιο ασταθές γεωπολιτικό περιβάλλον, με την πολιτική αστάθεια να αποτελεί την πιο σημαντική πρόκληση σε ολόκληρο τον κλάδο για τρίτη συνεχή χρονιά από την έκθεση 2022-2023.

Οι κανονισμοί βρίσκονται στην κορυφή της λίστας των παραγόντων με τις μεγαλύτερες επιπτώσεις όσον αφορά την



αποανθρακοποίηση, τα καύσιμα και τις εκπομπές. Ενώ η ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται στην πρώτη γραμμή της πράσινης μετάβασης, όπως τονίζεται στη σχετική ανακοίνωση, το ρυθμιστικό τοπίο συνεχίζει να εξελίσσεται με ταχείς ρυθμούς, με τις αποφάσεις του Οκτωβρίου να κρίνονται ως ζωτικής σημασίας.

Η έκθεση υποδεικνύει μια ευρύτερη τάση: κατά τη διάρκεια τεσσάρων ετών δεδομένων, παρατηρείται συνεχής μείωση της εμπιστοσύνης των ηγετών της ναυτιλίας στη διαχείριση των γεωπολιτικών και ρυθμιστικών προκλήσεων. Η ανησυχία αυτή επιτείνεται από την αβεβαιότητα σχετικά με τα μελλοντικά καύσιμα και τις υποδομές, με πολλούς ερωτηθέντες να εκφράζουν την επιθυμία για πιο σαφή πλαίσια για την υποστήριξη της αποανθρακοποίησης.

Η ασφάλεια στον κυβερνοχώρο έχει επίσης αυξηθεί σε σημαντικό βαθμό και έχει πλέον καθιερωθεί ως κορυφαίος κίνδυνος. Οι ηγέτες της βιομηχανίας αναφέρουν αυξανόμενη ανησυχία για τα τρωτά σημεία που δημιουργούνται από την ψηφιακή ολοκλήρωση και τις αναδυόμενες τεχνολογίες, ιδίως στο πλαίσιο της νέας γεωπολιτικής πραγματικότητας.

Δεξαμενόπλοια: Η διελκυστίνδα παραδόσεων- ανακυκλώσεων και ο παράγοντας «ηλικία»

Μεταβολές μεγάλης κλίμακας στο ηλικιακό προφίλ του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων θα λάβουν χώρα με ορίζοντα το 2029.

Παρά την αύξηση του orderbook με στόχο την ανανέωση, η ανάπτυξη του στόλου που απαρτίζεται από μεγαλύτερα σε ηλικία δεξαμενόπλοια φαίνεται να αναδιαμορφώνει το ηλικιακό προφίλ.

Είναι χαρακτηριστικό ότι, με βάση τα τωρινά δεδομένα, ο στόλος δεξαμενόπλοιων αριθμεί 7.735 πλοία, εκ των οποίων τα 1.366 είναι ηλικίας μεγαλύτερης των 21 ετών. Πρόκειται για ποσοστό 17,6%. Τα αντίστοιχα ποσοστά για τα Handy/MR1 είναι 34% (279 πλοία από τα 829), ενώ για τα μικρότερα δεξαμενόπλοια είναι 19%, καθώς 1.878 τέτοια πλοία είναι άνω των 21 ετών. Τα MR2 είναι σχετικά νεότερα πλοία, με μόλις 11% αυτών να είναι άνω των 21 ετών. Για τα

Panamax/LR1, Aframax/LR2, Suezmax και VLCC/ULCC, τα ποσοστά διαμορφώνονται σε ένα εύρος 16% με 17%.

Έως το 2029, ο στόλος των δεξαμενόπλοιων αναμένεται να αυξηθεί στα 8.948 πλοία, ωστόσο ο αριθμός αυτών που θα είναι άνω των 21 ετών θα υπερδιπλασιαστεί σε 3.023, αντιπροσωπεύοντας σχεδόν το 34% του στόλου. Το 56% των Handy/MR1 θα είναι άνω των 21 ετών, σημειώνοντας σημαντική αύξηση 22 ποσοστιαίων μονάδων σε σχέση με το 2025. Τα μικρότερα δεξαμενόπλοια αντιμετωπίζουν επίσης σημαντικές πιέσεις ανόδου της ηλικίας τους, με το ποσοστό των πλοίων ηλικίας άνω των 21 ετών να αυξάνεται στο 37%. Το ποσοστό για τα MR2 θα είναι 27% και 46% για τα Panamax/LR1, με ορίζοντα το 2029. Τα segments Aframax/LR2, Suezmax και VLCC/ULCC θα παρουσιάσουν επίσης αύξηση της ηλικίας τους, με το 31%, το 25% και το 26% αντίστοιχα να υπερβαίνουν τα 21 έτη.

Παρά το σημαντικό orderbook που αποτελείται από 1.213 πλοία με προγραμματισμένη παράδοση έως το 2029, η ταχεία αύξηση του «γηρασμένου» τόνάζ αναδεικνύει την επιτακτική ανάγκη οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων να συμβαδίζουν και με την επιταχυνόμενη ανακύκλωση των παλαιότερων πλοίων. Οποιαδήποτε αναντιστοιχία μεταξύ ανακυκλώσεων και παραδόσεων θα μπορούσε να οδηγήσει σε πιέσεις από την πλευρά της προσφοράς, οι οποίες θα επιδεινωθούν περαιτέρω από την αυστηροποίηση των περιβαλλοντικών κανονισμών που μπορεί να επιταχύνουν τη σταδιακή απόσυρση παλαιότερων, λιγότερο αποδοτικών πλοίων.

Ασφάλεια bulk carriers: Πρόοδος αλλά και έκκληση για επαγρύπνηση

Ενθαρρυντική πρόοδος σε ό,τι αφορά την ασφάλεια των bulk carriers, με τις απώλειες πλοίων και ανθρώπινων ζωών να μειώνονται την τελευταία δεκαετία, καταγράφει η INTERCARGO στην έκθεση *Bulk Carrier Casualty Report 2025*.

Ωστόσο, όπως χαρακτηριστικά σημειώνεται στην ανακοίνωση, σοβαρές απειλές για τη ναυτική ασφάλεια το 2024

Credit: EPA/FRANCIS R. MALASIG





Α-Δ: Ο κ. Χαράλαμπος Φαφαλιός και ο κ. Κωνσταντίνος Αμαραντίδης.
Credit: Ναυτικά Χρονικά

απαιτούν άμεση διεθνή δράση για την προστασία των ναυτικών και την ελευθερία της ναυσιπλοΐας.

Σύμφωνα με τα ευρήματα της έκθεσης, μεταξύ 2015 και 2024 καταγράφηκαν 20 απώλειες bulk carriers (χωρητικότητα μεγαλύτερης των 10.000 dwt), με αποτέλεσμα 89 ναυτικοί να χάσουν τη ζωή τους. Οι προσαράξεις παραμένουν η κορυφαία αιτία απωλειών bulk carriers, υπεύθυνες για το 45% των περιστατικών, ενώ η υγροποίηση φορτίου συνεχίζει να αποτελεί τον μεγαλύτερο κίνδυνο για τις απώλειες ζωών. Λόγω της υγροποίησης φορτίου, χάθηκαν 55 ανθρώπινες ζωές ή το 60% των συνολικών απωλειών.

Το 2024 σηματοδεύτηκε από τρεις ξεχωριστές επιθέσεις σε πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου στην Ερυθρά Θάλασσα –«Rubymar», «True Confidence» και «Tutor»– με τη συμμετοχή πυραύλων, μη επανδρωμένων αεροσκαφών και μη επανδρωμένων σκαφών επιφανείας. Τα περιστατικά αυτά, τα οποία είχαν ως αποτέλεσμα τον θάνατο τεσσάρων ναυτικών, καταγράφονται χωριστά από τη στατιστική ανάλυση, αλλά υπογραμμίζουν τους κινδύνους στη θάλασσα.

Ο κ. Γιάννης Ξυλάς, Πρόεδρος της INTERCARGO, σχολίασε: «Ο τομέας των

bulk carriers θα πρέπει να είναι υπερήφανος για τις βελτιωμένες επιδόσεις στον τομέα της ασφάλειας που αντικατοπτρίζονται στη φετινή έκθεση. Όμως, οι απaráδεκτες επιθέσεις σε εμπορικά πλοία το 2024 μας υπενθύμισαν ότι η ασφάλεια σήμερα εκτείνεται πέρα από τη ναυτοσύνη και τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς – πρόκειται βασικά για την προστασία της ανθρώπινης ζωής. Οι ναυτικοί δεν πρέπει ποτέ να τίθενται σε κίνδυνο επειδή απλώς κάνουν τη δουλειά τους».

Η έκθεση δείχνει επίσης ότι οι απώλειες των πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου είναι πλέον κατά μέσο όρο μόλις δύο ετησίως, με αξιοσημείωτη μείωση του μέσου όρου των θανάτων. Η συγκεκριμένη πρόοδος αποδίδεται στη βελτίωση του σχεδιασμού των πλοίων, στην καλύτερη εκπαίδευση των πληρωμάτων και σε ισχυρότερα κανονιστικά πλαίσια. Παρ' όλα αυτά, η INTERCARGO τονίζει ότι εξακολουθούν να υφίστανται σημαντικοί κίνδυνοι, ιδίως εκείνοι που σχετίζονται με ακατάλληλα δηλωμένα φορτία, αστοχίες στη ναυσιπλοΐα και καθυστερήσεις στην υποβολή εκθέσεων διερεύνησης ατυχημάτων από τα κράτη σημαίας.

Με περισσότερα από 12.500 bulk carriers να επιχειρούν παγκοσμίως και με τη

ζήτηση για το εμπόριο ξηρού φορτίου να συνεχίζει να αυξάνεται, η INTERCARGO επαναλαμβάνει την έκκλησή της για συλλογική δέσμευση του κλάδου για την επίτευξη μηδενικών απωλειών ζωών.

Committee: Σκέψεις και παραινέσεις για την ελληνική και την παγκόσμια ναυτιλία

Την Πέμπτη 12 Ιουνίου πραγματοποιήθηκε η ετήσια γενική συνέλευση των μελών του Greek Shipping Co-operation Committee (γνωστού ως Committee), στο Λονδίνο παρουσία –διά ζώσης και διαδικτυακά– σημαντικών προσωπικοτήτων της ελληνικής ναυτιλίας.

Από το 1930 μέχρι και σήμερα, το Committee αποτελεί σημαντικό φόρουμ συνεύρεσης αλλά και ενδυνάμωσης των ελληνικών ναυτιλιακών γραφείων στην παγκόσμια μητρόπολη της ναυτιλίας, το Λονδίνο.

Στην εκτενή ομιλία του, ο κ. Χαράλαμπος Φαφαλιός, Πρόεδρος του Committee, εστίαστηκε στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει σήμερα ο κλάδος και μετασχηματίζουν το σύγχρονο ναυτιλιακό επιχειρείν.

Η γεωπολιτική στο επίκεντρο

Ειδικότερα, οι πρόσφατες εξάρσεις των πολεμικών εντάσεων σε Ουκρανία και Μέση Ανατολή, η δασμολογική πολιτική των ΗΠΑ και ο αναδυόμενος εμπορικός πόλεμος, αποτελούν σημαντικά εμπόδια στην προσπάθεια ανάπτυξης του κλάδου. Υπό αυτό το πρίσμα, οι όποιες προσπάθειες πρόβλεψης των μελλοντικών τάσεων στις ναυλαγορές, στις χρηματοοικονομικές συναλλαγές και στο εμπόριο, φαντάζουν εξαιρετικά δύσκολες, επισήμανε μεταξύ άλλων.

Οι Έλληνες στην πρώτη γραμμή των ναυτιλιακών επενδύσεων

Παρ' όλα αυτά, υπογράμμισε ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες, γαλουχημένοι από τις διαρκείς αναταραχές από το 1930 και έπειτα, επενδύουν αδιάλειπτα σε πλοία υψηλής τεχνολογίας και απόδοσης, ούτως ώστε να προσαρμοστούν στη νέα πραγματικότητα. Ως απότοκο, ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος διατηρεί τα «σκήπτρα» του ως ο μεγαλύτερος του κόσμου. «Οι σταθερές αγορές σύγχρονων second-hand πλοίων και το orderbook νέων παραγγελιών καθι-



Committed to service excellence

Ionic Tankers (Mgt) Inc.

93 Poseidonos Avenue
Glyfada 16674, Athens
Greece
Tel: +30 210 4282818
info@ionictankers.com



Ionic Bulk Carriers (Mgt) Inc.

93 Poseidonos Avenue
Glyfada 16674, Athens
Greece
Tel: +30 210 4282818
info@ionicbulkcarriers.com

Ionic (UK) Shipping Agencies Ltd.

36, Upper Brook Street,
London, W1K 7QJ
United Kingdom
Tel: +44 203 0965150
london@ionicship.com



Ionic (Manila) Manning Inc.

7th Floor, Suntime Tower, 13 Meralco Ave.,
Ortigas Center, Pasig City,
Metro Manila, Philippines 1600
Tel: +63 2 8804 0170
crewing@ionicmanila.com

στούν τον ελληνόκτητο στόλο νεότερο, ενεργειακά αποδοτικότερο και εν τέλει ηγετική δύναμη σε όλους τους τύπους πλοίων», τόνισε χαρακτηριστικά ο κ. Φαφαλιός.

«Η ΜΕΡC να σκεφτεί το καρότο και όχι μόνο το μαστίγιο»

Στο περιβαλλοντικό μέτωπο, ανέφερε ότι είναι αναγκαίο η ναυτιλιακή κοινότητα να υποστηρίξει τις αποφάσεις του ΙΜΟ, δεδομένου ότι περιφερειακές αποφάσεις δημιουργούν στρεβλώσεις σε παγκόσμια ζητήματα. «Ο ΙΜΟ πρέπει, ωστόσο, να υιοθετηθεί μια πρακτική και ισορροπημένη στάση σε όλη την περιβαλλοντική νομοθεσία και να λάβει υπόψη τις ανησυχίες της ναυτιλιακής κοινότητας».

Ο Πρόεδρος του Committee υπογράμμισε ότι υπάρχουν αρκετές διαθέσιμες επιλογές για την επίτευξη των στόχων αποανθρακοποίησης. Η συνεργασία ναυπηγείων, κατασκευαστών μηχανών, πλοιοκτητών και γενικά των stakeholders του κλάδου είναι ζωτικής σημασίας προκειμένου ο κλάδος να ενισχυθεί με τεχνολογικά προηγμένα πλοία. Αναφορικά με τις τελευταίες νομοθεσίες του IMO, ο κ. Φαφαλιός σχολίασε ότι «δεν είναι παραγωγικό να φορολογείται μόνο η ναυτιλιακή βιομηχανία όταν δεν υπάρχουν άμεσα διαθέσιμα καύσιμα μηδενικού άνθρακα και δεν θα υπάρχουν στο άμεσο μέλλον. Ομοίως, όλες οι υπάρχουσες εναλλακτικές λύσεις για τα καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο δεν είναι, μακροπρόθεσμα, ούτε κατά διάνοια απαλλαγμένες από τον άνθρακα. Αντί να δοθούν κίνητρα στους προμηθευτές ενέργειας για την παραγωγή ασφαλών, μηδενικού άνθρακα καυσίμων, η φορολόγηση των πλοίων δεν θα επιφέρει την αποανθρακοποίηση. Η MEPC θα πρέπει να σκεφτεί το καρότο και όχι μόνο το μαστίγιο».

«Επιτυχές lobbying για τα ενισχυμένα πρότυπα ασφαλείας»

Ο Πρόεδρος εξήρθε και την αγαστή συνεργασία του Committee με την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, με αποτέλεσμα ένα ισχυρό lobbying σε διεθνή fora. Όπως επισήμανε, «οι ισχυρές τεχνικές ικανότητες και η μεγάλη εμπειρία των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών οδήγησαν στο επιτυχές lobbying για τα ενισχυμένα πρό-

τυπα ασφαλείας που υπάρχουν σήμερα (στον κλάδο)».

Ο κ. Φαφαλιός αναφέρθηκε επίσης στην επιτυχή διατήρηση ενός ανοικτού διαλόγου με κορυφαίους ναυτιλιακούς οργανισμούς και φορείς, όπως ο IMO, η INTERCARGO, η INTERTANKO, ο IACS, η BIMCO κ.ά.

Πώς θα καταστεί ανταγωνιστικό το ελληνικό νηολόγιο

Παράλληλα, δεν διάτασε να αναφερθεί και στο ζήτημα της συρρίκνωσης του ελληνικού νηολογίου, που αδιαμφισβήτητα αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις της ελληνικής ναυτιλίας. Δίχως να επιθυμεί να υπονομεύσει τις προσπάθειες προόδου μέσω της ψηφιοποίησης, τόνισε πως η ελκυστικότητα της ελληνικής σημαίας δεν θα ενισχυθεί, «αν προηγουμένως δεν μειωθεί σημαντικά η γραφειοκρατία». Γι' αυτόν τον λόγο, κάλεσε το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής να μειώσει δραστικά τα γραφειοκρατικά εμπόδια που επιβαρύνουν τα πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία.

«Η ελληνική ναυτιλία έχει ανάγκη τη νέα γενιά καλά καταρτισμένων αξιωματικών ΕΝ»

Κλείνοντας, έδωσε ιδιαίτερο βάρος στον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης και στις ανάγκες βελτιστοποίησης της τρέχουσας εκπαιδευτικής κατάρτισης. Όπως υπογράμμισε, η ελληνική ναυτιλία έχει ανάγκη τη νέα γενιά καλά καταρτισμένων αξιωματικών ΕΝ, που προτιθενται να στελεχώσουν τα ολοένα και πιο εξελιγμένα πλοία του ελληνόκτητου στόλου. Φυσικά, για να καταστεί αυτό δυνατό, χρειάζονται αφενός περισσότερες θέσεις σε κρατικές και ιδιωτικές σχολές και αφετέρου καλύτερα αμειβόμενο και περισσότερο διδακτικό προσωπικό, με την ταυτόχρονη αναβάθμιση των ήδη υπαρχουσών σχολών.

Στο «ναδίρ» οι παραγγελίες πλοίων τουλάχιστον μέχρι το 2027

Οι νέες παραγγελίες κατέγραψαν αισθητή μείωση τους πρώτους μήνες του 2025, φτάνοντας σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα, καθώς οι πλοιοκτήτες αποφεύγουν τις μακροπρόθεσμες επενδυτικές αποφάσεις. Η υποτονική δραστηριότητα





παραγγελιών θα συνεχιστεί τουλάχιστον μέχρι τον Οκτώβριο του 2025, σύμφωνα με την Drewry.

Το κλίμα αβεβαιότητας που επικρατεί καλύπτει, ελέω των γεωπολιτικών αναταραχών και του εν εξελίξει εμπορικού πολέμου. Οι εν λόγω συνθήκες, σε συνδυασμό με τις νέες εξελίξεις στο παγκόσμιο κανονιστικό περιβάλλον (Net Zero Framework), δυσχεραίνουν το τοπίο. Είναι προφανές ότι οι πλοιοκτήτες ανησυχούν για τις μελλοντικές απαιτήσεις συμμόρφωσης, αναφορικά με τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς. Η προγραμματισμένη συνεδρίαση

του IMO για το Net Zero Framework, τον Οκτώβριο του 2025, δύναται ίσως να προκαλέσει κάποια ψήγματα ανόδου στις παραγγελίες.

Ωστόσο, η ουσιαστική ανάκαμψη των νέων παραγγελιών είναι πιθανό να πραγματοποιηθεί από το 2028 και έπειτα. Το συγκεκριμένο έτος, όπως αναφέρει η Drewry, ο IMO θα θεσπίσει σαφή κίνητρα για πλοία που χρησιμοποιούν καύσιμα και τεχνολογίες μηδενικών ή σχεδόν μηδενικών εκπομπών αέριων ρύπων.

Κ. Μητσοτάκης: «Ξεκινά η νομική διαδικασία για τη δημιουργία δύο νέων εθνικών θαλάσσιων πάρκων»

«Η Ελλάδα είναι ένα σπουδαίο ναυτικό έθνος με τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο και χιλιάδες νησιά και έχει μία από τις μεγαλύτερες ακτογραμμές, ενώ η σύνδεση με τη θάλασσα διαμορφώνει όχι μόνο την οικονομία μας στον τρόπο ζωής μας, αλλά και την ταυτότητά μας», τόνισε ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης, μιλώντας την Κυριακή 9 Ιουνίου στην Ολομέλεια της 3ης Διάσκεψης του ΟΗΕ για τους Ωκεανούς, στη Νίκαια της Γαλλίας.

Ο Πρωθυπουργός έστειλε και ένα σαφές μήνυμα, λέγοντας ότι η χώρα μας ως προεδρεύουσα του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ, προωθεί τη σταθερότητα και την ασφάλεια στη θάλασσα και στις θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίες, όπως είπε, εξασφαλίζουν την ευημερία και τη σταθερότητα.

Επιπροσθέτως, επισήμανε ότι η ελληνική κυβέρνηση έχει έναν πολύ συγκεκριμένο στόχο μπροστά της, μια σημαντική διόρθωση της Συμφωνίας για τη Θαλάσσια Βιοποικιλότητα Περιοχών πέρα από την Εθνική Δικαιοδοσία (BBMJ), ώστε να τεθεί σε ισχύ. Όπως είπε, αυτή η συμφωνία είναι ένα ιστορικό βήμα για τη διατήρηση της βιοποικιλότητας και η διεθνής κοινότητα πρέπει να προωθήσει τους απαραίτητους περιορισμούς το συντομότερο δυνατό. Τόνισε επίσης ότι έχει διορθωθεί η συμφωνία και η χώρα μας θα καταθέσει το έγγραφο επικύρωσής της σήμερα, ενώ είπε ότι ακολουθούν περισσότερα.

«Είμαι στην ευχάριστη θέση να σας ανακοινώσω ότι η Ελλάδα έχει κάνει ένα πολύ σημαντικό βήμα για την προστασία της θάλασσας σε εθνικό επίπεδο. Πριν από το τέλος αυτού του μήνα θα ξεκινήσουμε τη



Α-Δ: Ο κ. Γιώργος Λάιος, ο κ. Χάρης Βαφειάς και ο κ. Γιώργος Γιουρούκος.
Credit: Ναυτικά Χρονικά

νομική διαδικασία για τη δημιουργία δύο νέων εθνικών θαλάσσιων πάρκων, το ένα στο Ιόνιο και το άλλο στο Αιγαίο», τόνισε ο Πρωθυπουργός.

Ο κ. Μητσοτάκης ανέφερε ότι η κυβέρνηση θα αυξήσει εκθετικά τις θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές μας και, μόλις οριστικοποιηθούν αυτά τα τμήματα, «θα ξεπεράσουμε σημαντικά το όριο του 30%» πριν από το καταληκτικό έτος. Προσέθεσε ότι η χώρα μας λαμβάνει μέτρα για την αποκατάσταση, την ανάκαμψη και την ανθεκτικότητα της ποικιλομορφίας, δημιουργώντας ζώνες ζωής γύρω από τα νησιά, «ένα ασφαλές καταφύγιο για τη θαλάσσια ζωή».

Ο Πρωθυπουργός αναφέρθηκε και στην ανάγκη απεξάρτησης της ναυτιλίας από τον άνθρακα και υπογράμμισε ότι η ναυτιλία πρέπει να επιταχύνει τα βήματά της, ενώ ταυτόχρονα θα πρέπει να συντονιστεί παγκοσμίως αυτή η ενέργεια για να είναι αποτελεσματική και γι' αυτό η Ελλάδα έχει ενταχθεί στην πρωτοβουλία ICS με στόχο την καθαρή ενέργεια.

Ο Κυριάκος Μητσοτάκης μίλησε και για τη θαλάσσια ασφάλεια, λέγοντας ότι πρέπει να γίνεται σεβαστή από όλους, ώστε να προάγεται η παγκόσμια πολιτική σταθερότητα, η οικονομική ικανότητα, η ασφάλεια, ο εφοδιασμός και η βιώσιμη ανάπτυξη. Κατέληξε λέγοντας ότι για την ευημερία όλων των ανθρώπων «πρέπει να κάνουμε περισσότερα ως διεθνής κοινότητα».

Newbuildings ή second-hand; Οι Χ. Βαφειάς και Γ. Γιουρούκος απαντούν

Τις στρατηγικές ενίσχυσης των στόλων τους με τις υφιστάμενες συνθήκες της ναυλαγοράς αλλά και την κατάσταση στα διεθνή ναυπηγεία ανέλυσαν, στο περιθώριο του 9ου Ναυτιλιακού Συνεδρίου της Ναυτεμπορικής, οι πλοιοκτήτες κ. Χάρης Βαφειάς και Γιώργος Γιουρούκος. Συντονιστής της συζήτησης ήταν ο κ. Γιώργος Λάιος, CEO του Intermodal Group.

«Να επενδύει κανείς όταν τα πλοία είναι φτηνά...»

Στο σχετικό δίλημμα για νεότευκτα ή second-hand πλοία, ο κ. Βαφειάς τόνισε ότι, δεδομένων των πολύ υψηλών τιμών νεότευκτων, οι εταιρείες του ομίλου που ηγείται είναι ιδιαίτερα δραστήριες στα second-hand τα τελευταία δύο χρόνια, κυρίως στα bulk carriers. «Προσπαθούμε να μην αγοράζουμε στο peak της αγοράς και πριν ανέβουν πολύ οι τιμές προλάβουμε και παραγγείλαμε 11 νεότευκτα. Εν συνεχεία, οι τιμές αυξήθηκαν σε όλα τα segments, στους τομείς που εμείς δραστηριοποιούμαστε. Επειδή οι τιμές των δεξαμενόπλοιων και των υγραεριοφόρων είναι πολύ υψηλές, αγοράσαμε πολλά second-hand φορτηγά πλοία αποκλειστικά ιαπωνικής κατασκευής», πρόσθεσε.

«Έχω μια απλή συνταγή ότι πρέπει κανείς να επενδύει όταν τα πλοία είναι

φτηνά. [...] Όταν η αγορά έχει μεγάλο πρόβλημα, προσπαθώ και αγοράζω όσο πιο πολλά πλοία μπορώ», ανέφερε χαρακτηριστικά ο κ. Γιουρούκος. Πρόσθεσε μάλιστα ότι αποφεύγει σήμερα τις παραγγελίες νεότευκτων λόγω των υψηλών τιμών «εκτός αν υπάρχει κάποιο deal με κάποιο ναύλο».

Ισχνός ο αντίκτυπος των λιμενικών τελών στα κινεζικά ναυπηγεία

Η συζήτηση εστιάστηκε και στον αντίκτυπο των λιμενικών τελών των ΗΠΑ στη δραστηριότητα των κινεζικών ναυπηγείων και κατ' επέκταση του κινεζικού leasing.

Στη συγκεκριμένη ερώτηση, ο κ. Βαφειάς απάντησε ότι απέχει από τα κινεζικά ναυπηγεία από το 2009, ενώ εξέφρασε την αμφιβολία του για το κατά πόσο οι εξαγγελίες Τραμπ για τα λιμενικά τέλη, τελικά, θα εφαρμοστούν στην πράξη. Ανέφερε πάντως ότι τα κινεζικά ναυπηγεία έχουν εξασφαλίσει ένα σημαντικό μερίδιο αγοράς έναντι ναυπηγείων άλλων κρατών.

Ο κ. Γιουρούκος εξέφρασε τη βεβαιότητα ότι η Κίνα θα συνεχίσει την έντονη δραστηριότητα στις ναυπηγήσεις παρά τα τέλη. «Αυτό που ίσως συμβεί είναι να μειωθούν οι τιμές, εξέλιξη που θα είναι θετική για όλους τους συναδέλφους». Ο επικεφαλής της Technomar πρόσθεσε ακόμα ότι τα κινεζικά πλοία πάντα θα υπολείπονται σε τεχνικά χαρακτηριστικά σε σχέση με τα κορεατικά και τα ιαπωνικά, ενώ, αναφερόμενος στο κινεζικό leasing, υποστήριξε ότι «το κυνηγούν αλλά στο μέλλον δεν θα έχει πρόβλημα».

Ινδία και ΗΠΑ στις ναυπηγήσεις: Μια νέα πραγματικότητα;

Ο κ. Βαφειάς, μετά από σχετική ερώτηση, απέκλεισε το ενδεχόμενο τα αμερικανικά ναυπηγεία να καταστούν ανταγωνιστικά στις ναυπηγήσεις εμπορικών πλοίων σε αντίθεση με τα ινδικά. «Δεν έχουν μεγάλη ιστορία στις κατασκευές, αλλά έχουν φτηνό εργατικό δυναμικό. Δεν αναμένω ότι τα πρώτα πλοία ινδικής κατασκευής θα είναι τα καλύτερα».

Με την τελευταία αυτή επισήμανση συμφώνησε ο έτερος συνομιλητής του πάνελ. Ο κ. Γιουρούκος σημείωσε ότι «οι Ινδοί είναι πολύ έξυπνοι άνθρωποι, αλλά δεν είναι και οι πλέον εργατικοί».



Your trusted Ship Repair Yard in the Mediterranean

 Vathi Avlidas-Evia 34100-Greece

 (+30)22210-33300

 info@chalkis-shipyards.gr

 www.chalkis-shipyards.gr

Ο αριθμός των θαλάσσιων ατυχημάτων κατέγραψε αύξηση 42% την περίοδο 2018-2024, την ίδια στιγμή που ο παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε μόλις κατά 10%.

Δεν ξέρω αν θα μπορέσουν ποτέ να φτάσουν την εργατικότητα των Κορεατών ή των Κινέζων ή των Ιαπώνων. Θα μπορούσαν να σχεδιάσουν καταπληκτικά πράγματα, καθώς είναι από τους πιο έξυπνους ανθρώπους στον πλανήτη, δεν είμαι βέβαιος όμως για την ποιότητα εκτέλεσης».

Ρήτρα της BIMCO ενόψει των αμερικανικών τελών σε κινεζικά πλοία

Την ανάπτυξη μιας τυποποιημένης ρήτρας, με στόχο την αντιμετώπιση συμβατικών αβεβαιοτήτων που απορρέουν από την πρόσφατη απόφαση των ΗΠΑ για επιβολή λιμενικών τελών στα κινεζικά πλοία, εκκίνησε η BIMCO.

«Όταν εφαρμοστούν, τα μέτρα θα αυξήσουν σημαντικά το κόστος των θαλάσσιων μεταφορών από και προς τις ΗΠΑ. Επιπλέον, αυτή η κίνηση συνεπάγεται σύνθετες συμβατικές προκλήσεις για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, η οποία είναι υπεύθυνη για τη μεταφορά περίπου του 90% του παγκόσμιου εμπορίου», αναφέρει ο David Loosley, Γενικός Γραμματέας και Διευθύνων Σύμβουλος της BIMCO.

Αναγνωρίζοντας την πολυπλοκότητα, η Επιτροπή Εγγράφων της BIMCO αποφάσισε να δώσει προτεραιότητα στη σύνταξη ρητρών για την υποστήριξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας στο νέο κανονιστικό περιβάλλον.

Όπως σημειώνει η Stinne Taiger Ivø, Deputy Secretary General & Director of Contracts της BIMCO, η ρήτρα αναμένεται να δημοσιευθεί το προσεχές διάστημα.

DNV: Τα υπερήλικα πλοία, παράγοντας X για τα θαλάσσια ατυχήματα

Σύμφωνα με την τελευταία έκθεση του νορβηγικού νηογνώμονα (DNV), ο αριθμός των θαλάσσιων ατυχημάτων κατέγραψε αύξηση 42% την περίοδο 2018-2024, την ίδια στιγμή που ο παγκόσμιος στόλος αυξήθηκε μόλις κατά 10%. Συμπερασματικά, τα ευρήματα του νηογνώμονα δείχνουν σαφή συσχέτιση μεταξύ της εμπορικής διαχείρισης μεγαλύτερων σε ηλικία πλοίων και της πιθανότητας πρόκλησης ενός ατυχήματος στη θάλασσα. Η μελέτη, η οποία εξέτασε δεδομένα της Lloyd's List Intelligence σχετικά με τα καταγεγραμμένα ατυχήματα των

τελευταίων δέκα ετών, αποκαλύπτει ότι το 41% των ατυχημάτων ασφαλείας το 2024 αφορούσαν πλοία ηλικίας άνω των 25 ετών. Το 2014, το ποσοστό αυτό ανερχόταν στο 32% των αναφερόμενων περιπτώσεων.

Ο Knut Ørbeck-Nilssen, Διευθύνων Σύμβουλος της DNV Maritime, δήλωσε ότι, καθώς οι ναύλοι κατέγραψαν άνοδο, πολλοί πλοιοκτήτες ανέβαλαν την απόσυρση παλαιότερων πλοίων, γεγονός που έθεσε τους ναυτικούς, τα φορτία και το περιβάλλον σε μεγαλύτερο κίνδυνο. Πρόσθεσε δε ότι «ο κλάδος πρέπει να δράσει αποφασιστικά για να βελτιώσει τα πρότυπα ασφαλείας εν μέσω ενός μεγάλου σε ηλικία στόλου».

Ωστόσο, ο ίδιος τόνισε ότι, ενώ τα συμβάντα συνολικά αυξάνονται, τα πιο σοβαρά ατυχήματα, όπως η προσάραξη ή η βύθιση, τα οποία είναι πιο πιθανό να οδηγήσουν σε θανάτους, μειώνονται.

Η έκθεση δείχνει μείωση κατά 26% σε τέτοια ατυχήματα μεταξύ 2014 και 2024, η οποία αποδίδεται στις τεχνολογικές εξελίξεις, συμπεριλαμβανομένων των βελτιώσεων στα συστήματα πλοήγησης και των ψηφιακών μηχανισμών ασφαλείας.

Ρεκόρ διελεύσεων containerships από τη Διώρυγα του Παναμά

Σε ιστορικό υψηλό ανήλθαν, τους πρώτους πέντε μήνες του 2025, οι διελεύσεις πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από τη Διώρυγα του Παναμά.

Ειδικότερα, από τα locks και στις δύο κατευθύνσεις καταγράφηκαν 1.200 διελεύσεις containerships, αριθμός που συνιστά ετήσια άνοδο 10,2%. Το αμέσως προηγούμενο ρεκόρ του 2022 ήταν σε κατά 4,1% χαμηλότερα επίπεδα έναντι του νέου ρεκόρ.

Οδηγός αυτής της εξέλιξης ήταν ο στόλος των Neo Sub-Panamax containerships, μεταφορικής ικανότητας 7.500-10.000 TEUs. Οι διελεύσεις των συγκεκριμένων πλοίων αντιπροσώπευσαν το ένα τέταρτο των συνολικών διελεύσεων containerships φέτος από τη Διώρυγα του Παναμά, ενώ κατέγραψαν και άνοδο 30,2% συγκριτικά με τους πρώτους πέντε μήνες του 2024.

Τέλος, οι διελεύσεις containerships μεταφορικής ικανότητας μεγαλύτερης των 4.000 TEUs από τη Διώρυγα του Σουέζ εξακολουθούν να είναι σπάνιες και φέτος.



M.T.M. SHIP MANAGEMENT

High quality real ship management with an owner's approach



With over 35 years of experience and a reputation for operational excellence, M.T.M. Ship Management provides an integrated, full-service platform to owners and financial institutions covering Ship Management, Crewing and Training, as well as ancillary Technical and Corporate Services.



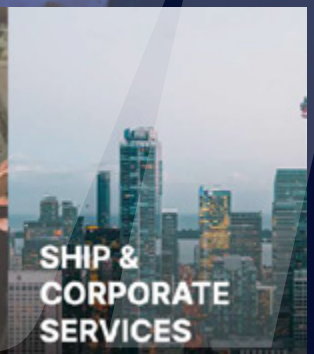
**SHIP
MANAGEMENT**



**CREW
MANAGEMENT**



**PROJECT
MANAGEMENT**



**SHIP &
CORPORATE
SERVICES**

78 Shenton Way, # 13-01, Singapore 079120

Telephone: +65 6304 1770 | Fax: +65 6220 7988 | Email: singapore@mtmsm.com





Η ευημερία των πληρωμάτων είναι επένδυση στην ασφάλεια των πλοίων

Συνέντευξη του **Ανδρέα Χατζηπέτρου**,
Chief Commercial Officer
του Columbia Group και Managing Director
της Columbia Shipmanagement,
στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Σε μια εποχή όπου η ναυτιλία βρίσκεται αντιμέτωπη με προκλήσεις πρωτοφανούς κλίμακας –από τη γεωπολιτική αστάθεια και την ψηφιοποίηση έως τις απαιτήσεις για βιώσιμη μετάβαση και την ευημερία των ναυτικών– η στρατηγική καθοδήγηση και η ανθρωποκεντρική προσέγγιση καθίστανται κρίσιμες. Ο κ. Ανδρέας Χατζηπέτρου μιλά στα *Ναυτικά Χρονικά* για την ανάγκη διαρκούς εκπαίδευσης των ναυτικών, τη δυναμική της τεχνολογίας και της τεχνητής νοημοσύνης, τη σημασία της διαφορετικότητας και της ένταξης για μια βιώσιμη ναυτιλία, αλλά και τον ρεαλισμό που απαιτεί η πορεία προς την αποανθρακοποίηση.

Ποιες είναι οι βασικές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν σήμερα οι ναυτικοί και πώς ανταποκρίνεται η Columbia Shipmanagement στις ανάγκες τους;

Οι σημερινοί ναυτικοί αντιμετωπίζουν ένα πολύπλοκο περιβάλλον – παλαιότερα πλοία, μικρότερη στελέχωση, νέους κανονισμούς, περιορισμένες άδειες εξόδου στη στεριά και το συναισθηματικό βάρος των παρατεταμένων περιόδων μακριά από την οικογένεια. Η αποσύνδεση μεταξύ της εκπαίδευσης στις αίθουσες διδασκαλίας και των πραγματικών προκλήσεων επί του πλοίου συνεχίζει να διευρύνεται. Δεν πρόκειται απλώς για θέματα ευημερίας, αλλά για επιχειρησιακές πραγματικότητες που επηρεάζουν άμεσα την ασφάλεια και την απόδοση των πλοίων. Στην Columbia, ανταποκρινόμαστε στις προκλήσεις αυτές με μια πρακτική, ανθρωποκεντρική νοοτροπία. Το παγκόσμιο δίκτυο στελέχωσης των πλοίων μας εξασφαλίζει στενή υποστήριξη και τοπική παρουσία. Επικεντρωνόμαστε στην ασφαλή στελέχωση, στην αξιόπιστη συντήρηση και στην προσβάσιμη επικοινωνία, καθώς και στις πρωτοβουλίες ευημερίας και στον μακροπρόθεσμο σχεδιασμό της σταδιοδρομίας, ώστε να διασφαλίσουμε ότι κάθε ναυτικός αισθάνεται ότι υποστηρίζεται τόσο επαγγελματικά όσο και προσωπικά. Είναι σημαντικό επίσης το ότι χρησιμοποιούμε σύγχρονα τεχνολογικά εργαλεία στην εκπαίδευση, συμπεριλαμβανομένων των προσομοιώσεων και των ασκήσεων βάσει σεναρίων μέσω του POOR (Performance and Optimisation Control Room), για την καλύτερη προετοιμασία των πληρωμάτων για την καθημερινή πραγματικότητα.

Τι πρωτοβουλίες έχετε αναλάβει για την ευημερία, την ψυχική υγεία και τη συνεχή εκπαίδευση των πληρωμάτων σας;

Βλέπουμε την ευημερία του πληρώματος ως επένδυση στην ασφάλεια, στην απόδοση και στην αφοσίωση. Η φιλοσοφία iCare μάς καθοδηγεί στη δημιουργία μιας εργασιακής κουλτούρας που βασίζεται στον σεβασμό, στην επικοινωνία και στην προσωπική ανάπτυξη. Στον Όμιλο Columbia, η ευημερία του πληρώματος προσεγγίζεται ολιστικά μέσω της λειτουργίας Maritime HR. Μέσα από τη συνεργασία μας με την OneCare Group, προσφέρουμε υποστήριξη ψυχικής υγείας και εργαλεία ευεξίας 24/7.

Η εκπαίδευση είναι συνεχής και στοχευμένη, από τη δόκιμη εκπαίδευση έως την ανάπτυξη αξιωματικών, και εμπλουτίζεται μέσω της ψηφιακής μάθησης και των ετήσιων συνεδρίων. Υποστηρίζουμε επίσης τους ναυτικούς μας με ενισχυμένα και δομημένα πακέτα αποδοχών, τα οποία αντικατοπτρίζουν την αφοσίωση και την απόδοση με την πάροδο του χρόνου, καθώς και με την παροχή δωρεάν διαδικτύου μέσω της δορυφορικής υπηρεσίας Starlink. Στόχος μας είναι να διατηρούμε τα ταλέντα, όχι απλώς να τα προσλαμβάνουμε.

Ποιες πρωτοβουλίες και δράσεις αναλαμβάνετε για τη διαφορετικότητα και τη συμπερίληψη τόσο στα γραφεία όσο και στα πλοία;

Η ποικιλομορφία είναι μία από τις επτά βασικές μας αξίες στον Όμιλο Columbia και την προωθούμε ουσιαστικά. Υλοποιούμε ειδικές πρωτοβουλίες, όπως το Female Cadetship Programme, και αναπτύσσουμε μια δομημένη εκπαίδευση σε θέματα ποικιλομορφίας, ισότητας



και συμπερίληψης (DEI). Αξίζει να τονιστεί επίσης ότι απασχολούμε πάνω από 45+ εθνικότητες στα γραφεία μας στη στεριά και πάνω από 85+ στα πλοία που διαχειριζόμαστε. Οι υπηρεσίες μας ψυχικής υγείας είναι χωρίς αποκλεισμούς, συμπεριλαμβανομένης της ειδικής υποστήριξης για τους LGBTQ+ ναυτικούς.

Είμαστε υπερήφανοι που πέντε γυναίκες από την Columbia έχουν ανακηρυχθεί στις «100 κορυφαίες γυναίκες στη ναυτιλία» της All About Shipping, συμπεριλαμβανομένης της Διευθύντριας μας για τη Διαφορετικότητα και την Ένταξη. Είμαστε υπερήφανοι που έχουμε μια γυναίκα στο C-Suite μας που ηγείται του Maritime HR και πιστεύουμε ότι, χωρίς ποικιλομορφία, ο κλάδος μας κινδυνεύει με στασιμότητα. Γι' αυτό οικοδομούμε μια κουλτούρα ανοικτής συμμετοχής και μακροπρόθεσμων ευκαιριών σε κάθε επίπεδο, στη στεριά και στη θάλασσα.

Πώς αξιοποιεί η Columbia Shipmanagement τις νέες τεχνολογίες και την ψηφιοποίηση για την ενίσχυση της ασφάλειας και της αποδοτικότητας στη διαχείριση στόλου;

Η τεχνολογία στην Columbia αποτελεί μοχλό προόδου. Το POCR μας, μέλος του OneLink Performance, επιτρέπει την παρακολούθηση σε πραγματικό χρόνο των επιδόσεων, της προληπτικής συντήρησης και των εκπομπών, βοηθώντας μας να λαμβάνουμε ταχύτερες και ασφαλέστερες αποφάσεις. Αλλά πάμε και πέρα από αυτό. Η συνεργασία μας με τη SmartSea πρόκειται να φέρει επανάσταση στις ψηφιακές υποδομές του κλάδου της ναυτιλίας. Αναμένουμε ότι θα φέρει πλήρη συνδεσιμότητα σε όλη την αλυσίδα εφοδιασμού, θα βελτιώσει τις λειτουργίες και θα ενσωματώσει δεδομένα από το πλοίο στην ξηρά. Αυτά τα εργαλεία δεν αφορούν μόνο την αυτοματοποίηση – δίνουν στους ανθρώπους μας τις πληροφορίες που χρειάζονται για να εργάζονται πιο έξυπνα. Συνεχίζουμε να εκπαιδεύουμε τα πληρώματά μας και το προσωπικό ξηράς, ώστε η τεχνολογία να παραμείνει ένας παράγοντας ενεργοποίησης και όχι ένα εμπόδιο.

Ποιες θα είναι οι αλλαγές που θα φέρει η τεχνητή νοημοσύνη στη διαχείριση πλοίων;

Η τεχνητή νοημοσύνη θα αναδιαμορφώσει σημαντικά το μέλλον της ναυτιλίας. Στην Columbia, έχουμε ήδη εισαγάγει μια πολιτική τεχνητής νοημοσύνης σε επίπεδο ομίλου και εφαρμόζουμε AI εργαλεία σε τομείς όπως η προγνωστική συντήρηση, ο προγραμματισμός του πληρώματος, η συμμόρφωση και η διοικητική βελτιστοποίηση. Ταυτόχρονα, πιστεύουμε ότι η τεχνητή νοημοσύνη είναι ένα εργαλείο για την υποστήριξη των ανθρώπων μας και όχι για την αντικατάστασή τους. Τα συστήματα αυτά βελτιώνουν την παραγωγικότητα και επιτρέπουν στις ομάδες μας να επικεντρωθούν σε καθήκοντα υψηλής αξίας. Είμαστε θετικοί για το τι μπορεί να φέρει η τεχνητή νοημοσύνη, όχι μόνο στην αποτελεσματικότητα αλλά και στην ασφάλεια και στη λήψη αποφάσεων. Πιστεύουμε ότι η τεχνητή νοημοσύνη θα διαδραματίσει κεντρικό ρόλο στις μελλοντικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις και επενδύουμε στην ανάπτυξή της με υπευθυνότητα και στρατηγική.



MARITIME CYPRUS 2025 CONFERENCE

UNLOCKIN

THE FUTURE... OF SHIPPING



06-08 OCT
Limassol
🌐 maritimecyprus.org

Ρυθμιστικά πλαίσια μπορούν να βοηθήσουν στην αποανθρακοποίηση της ναυτιλίας, αλλά η εφαρμογή τους πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις οικονομικές πραγματικότητες του κλάδου μας.

Πόσο ρεαλιστική θεωρείτε τη φιλοδοξία της πλήρους απαλλαγής της ναυτιλίας από τον άνθρακα έως το 2050;

Θεωρητικά, αυτό είναι εφικτό, αλλά στην πράξη οι οικονομικές και διαρθρωτικές προκλήσεις είναι σημαντικές. Η αποανθρακοποίηση απαιτεί νέα καύσιμα, υποδομές και μοντέλα χρηματοδότησης. Πολλοί πλοιοκτήτες θα δυσκολευτούν να συμβαδίσουν, ιδίως σε ένα περιβάλλον χαμηλού περιθωρίου κέρδους. Στην Columbia, υποστηρίζουμε ρεαλιστικές και κλιμακούμενες λύσεις: σχεδιασμός πλοίων με διαφοροποίηση στα καύσιμα, αρθρωτές μετασκευές, στρατηγικές ενοποίησης φορτίου, συγκέντρωση και ψηφιακά εργαλεία για τη μείωση των εκπομπών. Ρυθμιστικά πλαίσια όπως το FuelEU Maritime μπορούν να βοηθήσουν, αλλά η εφαρμογή πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις οικονομικές πραγματικότητες του κλάδου μας. Υποστηρίζουμε την πρόοδο, αλλά η πορεία προς τα εμπρός πρέπει να είναι ρεαλιστική.

Πώς επηρεάζουν οι πρόσφατες γεωπολιτικές εντάσεις (π.χ. Ερυθρά Θάλασσα, Ουκρανία, σχέσεις ΗΠΑ-Κίνας) τον στρατηγικό σχεδιασμό και τη διαχείριση κινδύνου της εταιρείας σας;

Η ναυτιλία λειτουργεί πάντα υπό μεταβαλλόμενες παγκόσμιες συνθήκες. Οι εντάσεις στην Ερυθρά Θάλασσα, στη Μαύρη Θάλασσα ή οι εμπορικές σχέσεις μεταξύ μεγάλων οικονομιών επηρεάζουν τα λειτουργικά κόστη, τη δρομολόγηση των πλοίων και τους όρους στα ναυλοσύμφωνα. Στην Columbia, διατηρούμε ένα ευέλικτο πλαίσιο κινδύνου, επανεξετάζοντας συνεχώς τις περιφερειακές εξελίξεις και την επιχειρησιακή έκθεση. Το πιο σημαντικό είναι ότι είμαστε προσαρμοστικοί στις αλλαγές με βάση και τις ανάγκες συγκεκριμένων πελατών. Η προσέγγισή μας εξισορροπεί την προσοχή με τη μακροπρόθεσμη δέσμευση. Συνεργαζόμαστε στενά με τους πελάτες για να διασφαλίσουμε ότι οι επιχειρήσεις παραμένουν σταθερές, συμβατές και εμπορικά βιώσιμες, παρά την αβεβαιότητα.

Πώς αξιολογείτε λύσεις όπως τα εναλκτικά καύσιμα (π.χ. LNG, μεθανόλη, αμμωνία) και οι τεχνολογίες καθαρής ενέργειας;

Διαχειριζόμαστε ήδη πλοία κατανάλωσης LNG και προετοιμαζόμαστε ενεργά για τα καύσιμα μεθανόλης και αμμωνίας. Αυτά τα καύσιμα απαιτούν νέες δεξιότητες και αυστηρά πρωτόκολλα ασφαλείας, γι' αυτό επενδύουμε σημαντικά στην εκπαίδευση. Όλα τα νεότευκτα πλοία της Schoeller Holdings είναι διπλού καυσίμου, γεγονός που δείχνει την ετοιμότητά μας για το μέλλον. Η Columbia συμμετέχει επίσης σε ερευνητικές πρωτοβουλίες που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ, όπως οι NH3CRAFT και BLUEBARGE, οι οποίες επικεντρώνονται στον σχεδιασμό πλοίων αμμωνίας και στις πλωτές υποδομές υδρογόνου. Ενώ αυτές οι τεχνολογίες είναι πολλά υποσχόμενες, παραμένουμε επιφυλακτικοί αναφορικά με την εμπορική υιοθέτησή τους μέχρι να ξεκαθαρίσουν οι οικονομικές λεπτομέρειες και οι κανονιστικές συνθήκες. Η καινοτομία πρέπει να συμβαδίζει με την ασφάλεια, το κόστος και την πρακτικότητα.

Empowering Every Business with Seamless, Secure Global Connectivity

Our Partners:  inmarsat  iridium  **SES**
your satellite company **STARLINK**

GEO (Geostationary Earth Orbit)

Providing extensive coverage for long-range communications, ideal for global maritime operations.

LEO (Low Earth Orbit)

Delivering high-speed, low-latency connectivity that is perfect for real-time data transfer and industrial IoT applications.

4G / 5G Terrestrial Networks

Providing fast, cost-effective communication for businesses in both urban and rural environments.

Secure Communications

Our advanced cyber security features protect your critical business data with robust encryption, firewalls, and real-time monitoring.





Μέσα από τη ζωγραφική μου, μπορώ να βιώσω την πραγματική ελευθερία

Η Μαρία Φιλοπούλου είναι μία από τις πλέον αναγνωρίσιμες εκπροσώπους της σύγχρονης ελληνικής ζωγραφικής. Με έργα που ξεχωρίζουν για την αμεσότητά τους και αποτυπώνουν τη δύναμη της φύσης, η ζωγράφος μάς καλεί σε έναν κόσμο προσωπικής απελευθέρωσης και αισθητικής γαλήνης. Με αφορμή τα εγκαίνια της έκθεσης με τίτλο «Ελευθερία» στο Παράρτημα Ναυπλίου της Εθνικής Πινακοθήκης, στις 24 Μαΐου, τα *Ναυτικά Χρονικά* συνομίλησαν μαζί της για τη σχέση της με τη φύση, την τέχνη και την έννοια της ελευθερίας – μια έννοια που διατρέχει όλη την καλλιτεχνική της πορεία. Η κ. Φιλοπούλου μοιράζεται επίσης τις σκέψεις της για το αύριο των νέων καλλιτεχνών στη χώρα μας και τη συμβολή της ναυτιλιακής κοινότητας για την προώθηση του πολιτισμού.

Συνέντευξη της **Μαρίας Φιλοπούλου**
στον Παναγιώτη Κόρακα

Πρόσφατα εγκαινιάστηκε στην Εθνική Πινακοθήκη – Παράρτημα Ναυπλίου η έκθεσή σας με τίτλο «Ελευθερία». Τι σημαίνει η λέξη «ελευθερία» για σας, ιδιαίτερα σε σχέση με το υδάτινο στοιχείο;

Παρατηρώντας τα έργα που εκθέτω στο Παράρτημα της Εθνικής Πινακοθήκης στο Ναύπλιο, πραγματικά αισθάνθηκα ότι ο τίτλος «Ελευθερία» συνδέει όλη μου την πορεία. Η ελευθερία είναι αναπνοή για μένα. Μέσα από τη ζωγραφική μου μπορώ να βιώσω την πραγματική ελευθερία, την οποία προσπαθώ να εκφράσω στα έργα μου δημιουργώντας φωλιές, προστατευμένους χώρους όπου ο καθένας μπορεί να αισθανθεί απόλυτα ελεύθερος.

Θα έλεγα ότι εγώ η ίδια αισθάνομαι ελεύθερη και καλώ και τον θεατή να βιώσει την ίδια ελευθερία μακριά από κοινωνικές συμβάσεις. Από τότε που ήμουν μικρό παιδί και έκανα διακοπές δίπλα στο νερό

έως σήμερα, από τη θάλασσα αντλώ ενέργεια, ανατροφοδοτούμαι, γαληνεύω και ηρεμώ. Το υδάτινο στοιχείο, όπως λέει και ο Ευριπίδης στην *Ιφιγένεια εν Ταύροις*, «ξεπλένει όλα τα κακά των ανθρώπων».

Υπήρξε κάποια εφελτήρια σκέψη για να διοργανώσετε αυτή την έκθεση στο Ναύπλιο, έναν τόπο που είναι και κοντά στη θάλασσα και έχει και πλούσια ιστορία;

Είναι μεγάλη τιμή για μένα που μου δίνεται η ευκαιρία να παρουσιάσω έργα από όλη την πορεία της δουλειάς μου στο καταπληκτικό νεοκλασικό κτίριο του παραρτήματος της Εθνικής Πινακοθήκης στο Ναύπλιο, με την οργάνωση της διευθύντριας της Εθνικής Πινακοθήκης Συραγώς Τσιάρα και με την επιμέλεια της δραστήριας Λαμπρινής Καρακούρη-Ορφανοπούλου, υπεύθυνης του Παραρτήματος του Ναυπλίου και επιμελήτρια της Εθνικής Πινακοθήκης.



Στο πλοίο, 2020. Λάδι σε καμβά, 95 x 125 εκ. Ιδιωτική συλλογή

Το Ναύπλιο είναι ένας πολύ σημαντικός τόπος για μένα. Πέραν της ιστορίας του, περιτριγυρίζεται από θάλασσα και ανήκει στον νομό Αργολίδας, από όπου είναι η μισή καταγωγή μου, από την πλευρά της μητέρας μου. Στην Αργολίδα έχω περάσει όλες μου τις διακοπές ως παιδί και μέχρι σήμερα ένα μέρος των διακοπών μου το περνάω εκεί.

Το υδάτινο στοιχείο, ο άνθρωπος-κοιμητής, είναι στοιχεία που κυριαρχούν συνολικά στο έργο σας. Πώς βλέπετε τη σχέση του ανθρώπου με τη φύση σήμερα;

Θεωρώ ότι η σχέση του ανθρώπου με το νερό και τη φύση, ειδικά σήμερα, είναι θεραπευτική. Στον «χαμένο παράδεισο», ο πολιτισμένος άνθρωπος μπορεί να βρει την πληρότητα και τη γαλήνη. Εγώ τουλάχιστον στη φύση, ειδικά στο νερό, συναντώ την ευτυχία, την ηρεμία, την ελευθερία, την κάθαρση, και αυτή την αίσθηση θέλω να μεταφέρω στα έργα μου, σαν αντίδοτο σε μια τόσο ρευστή εποχή, βοηθώντας να παραμείνω αφυπνισμένη. **Υπάρχει κάποιο τοπίο ή εμπειρία που αποτέλεσε πηγή έμπνευσης γι' αυτή τη**

νέα ενότητα έργων;

Σε όλη μου τη δουλειά ζωγραφίζω τους προσωπικούς, βιωμένους παραδείσους, είναι τόποι όπου πηγαίνω ξανά και ξανά, όπου βρίσκω την ελευθερία μου και τη χαρά μου· αυτό θέλω να μεταφέρω και στους θεατές. Έχω εμπνευστεί από το Πόρτο Χέλι στην Αργολίδα, όπου πήγαινα τα καλοκαίρια μου, τις Κυκλάδες που αγαπώ πολύ, τη Μήλο και το Κλέφτικο, που είναι μέρος πειρατών, την Πολύαιγο, τη Σέριφο, τη Σαμοθράκη, την Αρχαία Ιεράπολη στην Τουρκία και πολλά άλλα μέρη.

Είστε μια διεθνώς αναγνωρισμένη καλλιτέχνίδα, με έργα σας να φιλοξενοούνται σε εκθέσεις και μουσεία σε όλο τον κόσμο. Η σχέση των Ελλήνων με τη θάλασσα είναι γνωστή, αλλά ποια είναι η σχέση των άλλων λαών μαζί της; Διακρίνετε διαφορές;

Διαφορές υπάρχουν πολλές σίγουρα. Θα ήθελα να σταθώ στο κομμάτι της επικοινωνίας. Έχω την τύχη να επικοινωνώ με αρκετό κόσμο στο εξωτερικό, ακριβώς γιατί το υδάτινο στοιχείο ενώνει όλους τους λαούς, οπότε δημιουργείται μια «συνενοχή» με τους θεατές από όλο τον

κόσμο και μπορούν να απολαύσουν το έργο μου.

Είστε αισιόδοξη για την τέχνη στη χώρα μας; Θεωρείτε ότι σήμερα δίνεται η ευκαιρία σε νέους καλλιτέχνες να αναδειχθούν και να προβάλουν το έργο τους;

Είμαι αισιόδοξη διότι, από την εποχή που ξεκίνησα εγώ, τη δεκαετία του '90, μέχρι σήμερα, υπάρχει μεγάλη διαφορά. Βλέπω ότι το εικαστικό κοινό, ο κόσμος που ενδιαφέρεται για τις τέχνες, έχει πολλαπλασιαστεί. Παράλληλα, υπάρχουν πολλά καλλιτεχνικά δρώμενα (εκθέσεις, θέατρα, συναυλίες, κ.λπ.) και ο κόσμος ενδιαφέρεται πάρα πολύ, αν αναλογιστεί κανείς ότι όλα είναι γεμάτα.

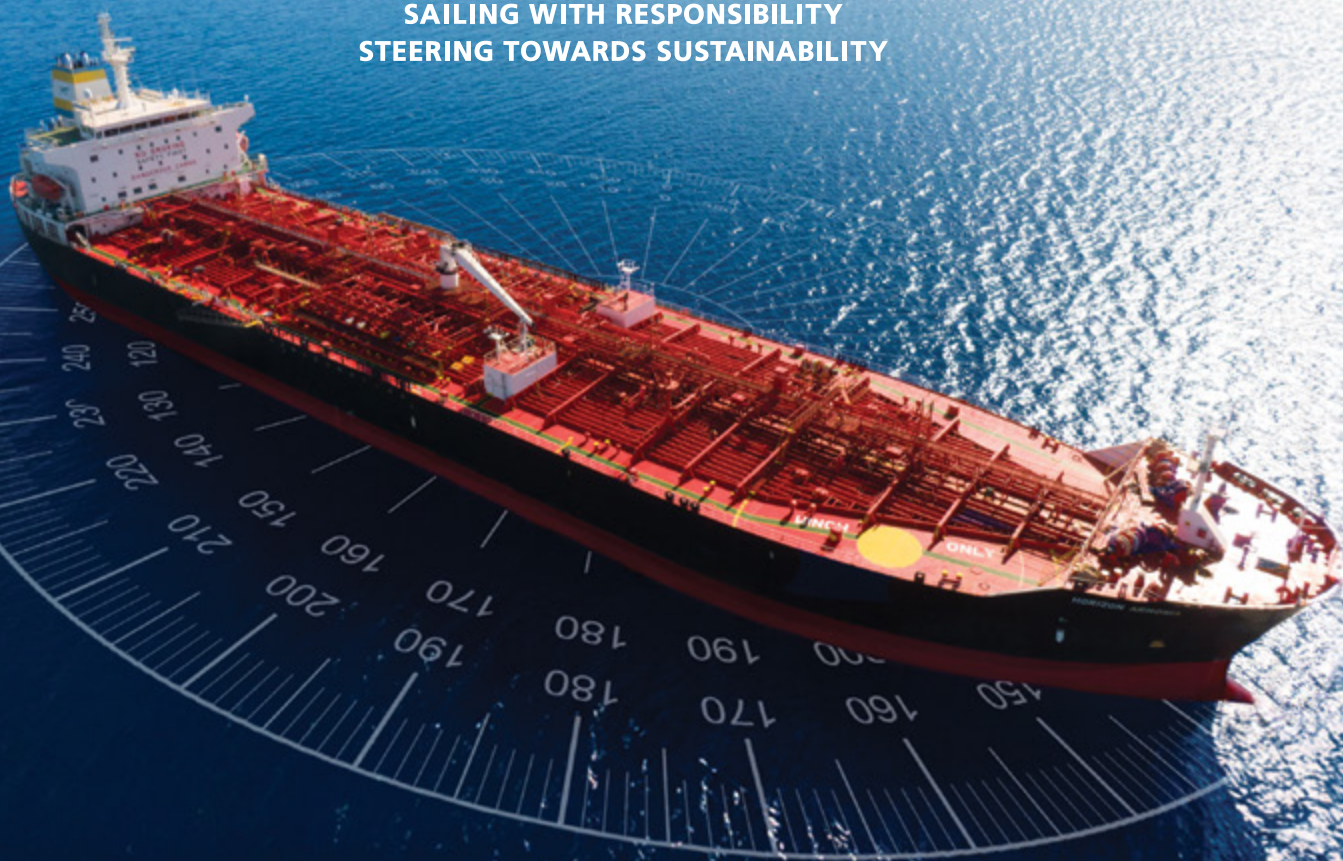
Όσον αφορά τα νέα παιδιά, θεωρώ ότι σήμερα έχουν πολλές δυνατότητες, διότι υπάρχουν πολλές γκαλερί, πολλά μουσεία προκειμένου να ανοίξουν τους ορίζοντές τους και να λάβουν τα απαραίτητα ερεθίσματα. Εκτός από την Εθνική Πινακοθήκη, το Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης φέρνει καλλιτέχνες από το εξωτερικό και προωθεί και τους δικούς μας νέους καλλιτέχνες. Σημαντική είναι επίσης η συμβολή του Μουσείου Γουλανδρή, του Μουσείου Μπενάκη, του Μουσείου



TARGET GROUP

TARGETING QUALITY

SAILING WITH RESPONSIBILITY
STEERING TOWARDS SUSTAINABILITY



**A.E.
C** Anthony
E. Comminos
foundation

OUR COMMITMENT TO
CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY



TARGET MARINE S.A.



HORIZON TANKERS LIMITED S.A.



Ηλιοβασίλεμα, 2000. Λάδι σε πανί, 110 x 200 εκ. Ιδιωτική συλλογή



Κολυμβητές κάτω από το νερό, 2024-25. Λάδι σε καμβά, 160 x 400 εκ. Ιδιωτική συλλογή

Κυκλαδικής Τέχνης, της Στέγης Γραμμάτων και Τεχνών, του Ιδρύματος Νιάρχος, του Ιδρύματος «Η άλλη Αρκαδία» και άλλων πολλών που λειτουργούν ως φάροι πολιτισμού. Την εποχή που ξεκίνησα εγώ, δεν υπήρχαν αυτές οι δυνατότητες. Είμαι, συνεπώς, πολύ αισιόδοξη. Δεν λέω ότι τα πράγματα είναι εύκολα, αλλά σίγουρα υπάρχει πρόοδος.

Η έκθεσή σας στο Ναύπλιο υποστηρίζεται από το Ίδρυμα Αντώνιος Ε. Κομνηνός. Γενικότερα, τα ιδρύματα με μια ναυτιλιακή πυξίδα στέκονται αρωγοί σε αναγνωρισμένους αλλά και σύγχρονους καλλιτέχνες εντός και εκτός συνό-

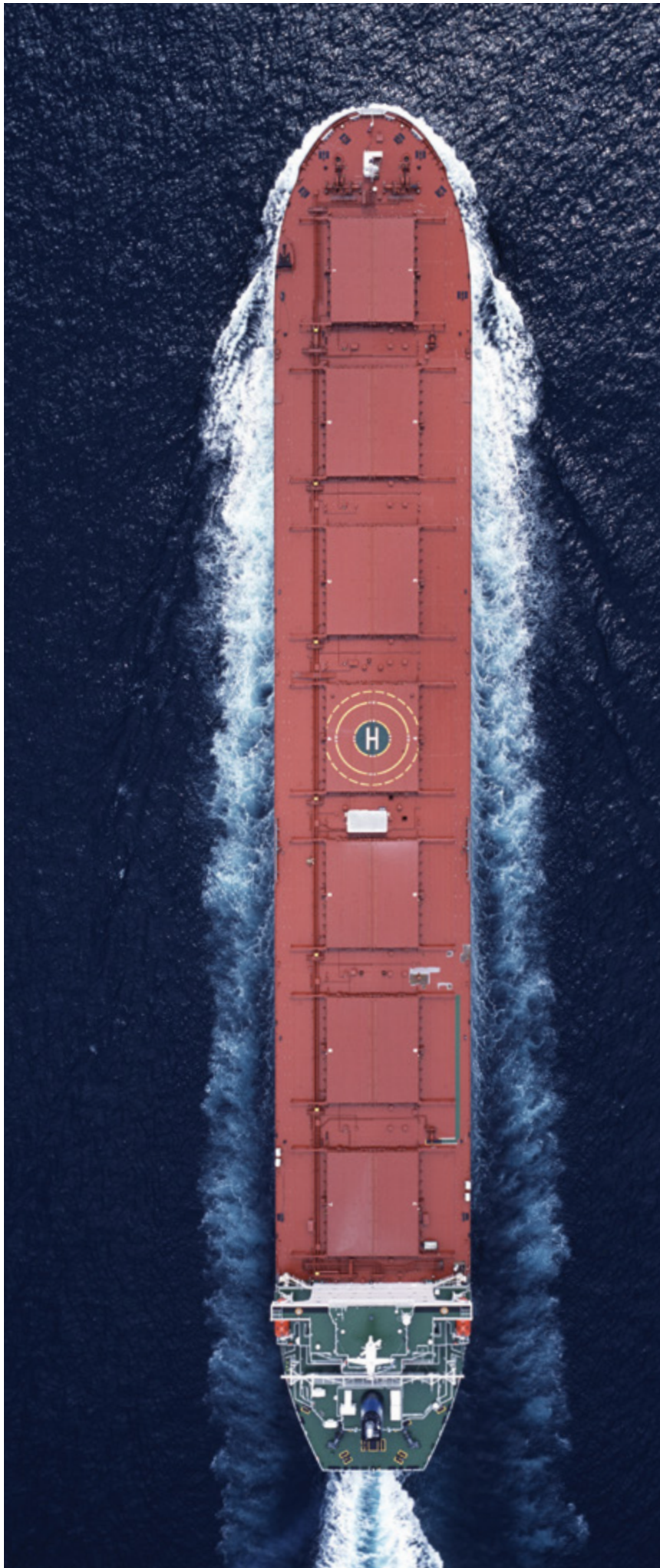
ρων. Θεωρείτε ότι η σημασία των συγκεκριμένων δράσεων ευποιίας έχει αναγνωριστεί ή αναγνωρίζεται επαρκώς από το ευρύτερο κοινωνικό σύνολο;

Είμαι βαθιά ευγνώμων στο Ίδρυμα Αντώνιος Ε. Κομνηνός για την υποστήριξή του στην έκθεσή μου. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι το συγκεκριμένο ίδρυμα υποστηρίζει ευρύτερα την Εθνική Πινακοθήκη. Είναι καθοριστική η βοήθεια της ναυτιλιακής κοινότητας στις τέχνες και θεωρώ ότι οι ιδιώτες χορηγοί διαδραματίζουν τεράστιο ρόλο για τον πολιτισμό στη χώρα μας. Δυστυχώς το κράτος δεν μπορεί να υποστηρίξει τα πάντα. Θεωρώ ότι η συνεισφορά των ναυτιλι-

ακών ιδρυμάτων αναγνωρίζεται επαρκώς από το ευρύτερο κοινωνικό σύνολο. Όσο καλύτερη πληροφόρηση υπάρχει για τις δωρεές και την υποστήριξη που παρέχουν τα ιδρύματα με μια ναυτιλιακή πυξίδα, τόσο μεγαλύτερη θα είναι η αναγνώριση από το ευρύτερο κοινό.

Υπάρχει ενδιαφέρον από τη νέα γενιά για τις Καλές Τέχνες;

Βλέπω μεγάλο ενδιαφέρον από τον νέο κόσμο. Έχει αλλάξει ο τρόπος αντιμετώπισης της τέχνης γενικότερα. Ο κόσμος έχει συνειδητοποιήσει ότι η τέχνη είναι απαραίτητη, ότι μετατοπίζει τη σκέψη και το βλέμμα, πράγμα πολύτιμο στις μέρες μας.



Tradition of Excellence

Fafalios Shipping SA

Akti Miaouli 35- 39, Piraeus 185 35, Greece

T: +30 210 4292268

F: +30 210 4292271

E: info@fafalios.gr

www.fafalios.com



Δύο χρόνια από την υιοθέτηση του νέου ΚΙΝΔ: αξιολογώντας τη μεταρρύθμιση-σταθμό του ελληνικού ναυτικού δικαίου

Μόλις συμπληρώθηκαν δύο χρόνια από την υιοθέτηση του νέου Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Ν. 5020/2023), ο οποίος ήρθε να καλύψει τα θεσμικά κενά, τις αστοχίες και τις ασυνέπειες του προηγούμενου νομοθετικού πλαισίου. Με προσανατολισμό στον εκσυγχρονισμό, στη διεθνή εναρμόνιση και στην ασφάλεια δικαίου, ο νέος ΚΙΝΔ αναδείχθηκε σε ένα σημαντικό νομικό εργαλείο, που ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας.

Στη συνέντευξη που ακολουθεί, η Καθηγήτρια Εμπορικού Δικαίου στη Νομική Σχολή Αθηνών Λία Αθανασίου και οι δικηγόροι Μανόλης Κωνσταντινίδης, ΔΝ, και Μιχάλης Αντάπασης, LLM, αναλύουν τις βασικές αλλαγές, τις νομοθετικές επιλογές και τα νέα πεδία που ανοίγονται στο ναυτικό δίκαιο και στη θεσμική θωράκιση της ναυτιλίας εν γένει. Βρίσκονται σε εξόχως κατάλληλη θέση για τον σκοπό αυτό: η κα. Αθανασίου υπήρξε Πρόεδρος της Νομοπαρασκευαστικής Επιτροπής, ο κ. Κωνσταντινίδης μέλος αυτής, και οι τρεις δε συγγραφείς της δεύτερης επικαιροποιημένης έκδοσης του *Ναυτικού Δικαίου*. Από την εναρμόνιση με τις διεθνείς συμβάσεις και την ενίσχυση του θεσμικού πλαισίου για την πλοιοδιαχείριση μέχρι τις επιδράσεις της τεχνητής νοημοσύνης στη ναυσιπλοΐα, η συζήτηση φωτίζει το παρόν και το μέλλον του ναυτικού δικαίου στην Ελλάδα και διεθνώς.

Ποια νομοθετικά κενά ή ακόμα και αβλεψίες ή αστοχίες του νομοθέτη του παρελθόντος κάλυψε ο νέος ΚΙΝΔ;

Λία Ι. Αθανασίου: Ο νέος ΚΙΝΔ (Ν. 5020/2023), προϊόν μιας συλλογικής και άκρως εντατικής νομοπαρασκευαστικής προσπάθειας, σηματοδότησε τον εκσυγχρονισμό της ελληνικής ναυτικής νομοθεσίας, θεραπεύοντας τις αστοχίες και τα κενά του προκατόχου του (Ν. 3816/1958). Η αλήθεια είναι πως ο παλιός ΚΙΝΔ έπασχε εξ αρχής από εμφανείς αδυναμίες: αφενός δεν ήταν συντονισμένος με το διεθνές δίκαιο, τη ναυτιλιακή πρακτική (κυρίως αγγλοσαξονική) και τις ανάγκες του ναυτικού εμπορίου, αφετέρου αρκετές ρυθμίσεις του ήταν συγκεχυμένες ή ελλειπτικές. Στις δεκαετίες που ακολούθησαν την υιοθέτησή του, εμφάνισε σταδιακά έντονα σημάδια γήρανσης και απόκλισης από τη ρυθμιστέα ύλη, με αποτέλεσμα περισσότερες από τις μισές διατάξεις του να καταργηθούν σιωπηρώς ή να περιπέσουν σε αχρησία. Η γήρανση οφειλόταν κυρίως στην κύρωση από τη χώρα μας σημαντικού αριθμού διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων. Επιταχύνθηκε επίσης από τις τεχνολογικές και κατ'επέκταση οργανωτικές εξελίξεις του ναυτιλιακού τομέα, που επηρέασαν δραστικά την κατασκευή, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση του πλοίου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η διευρυμένη χρήση των εμπορευματοκιβωτίων και η συνακόλουθη ανάπτυξη της συνδυασμένης μεταφοράς. Η έλλειψη της αναγκαίας ευελιξίας των υφιστάμενων κανόνων, ώστε να καλύψουν υπό τον ρυθμιστικό μανδύα τους τις νέες μορφές ναυτιλιακής δράσης, κατέστησε εμφανή την ανάγκη της νομοθετικής μεταρρύθμισης.

Η εναρμόνιση του ελληνικού ναυτικού δικαίου με τις διεθνείς συμβάσεις που έχει κυρώσει η χώρα μας υπήρξε βασικό ζητούμενο στην όλη προσέγγιση. Σε ποιο βαθμό θεωρείτε ότι υλοποιήσατε αυτή την απαίτηση τόσο της εκτελεστικής όσο και της δικαστικής εξουσίας, αλλά και της ίδιας της επιχειρηματικής αγοράς;

Μανόλης Κωνσταντινίδης: Μία από τις βασικές επιδιώξεις του νέου ΚΙΝΔ,

όπως σωστά λέτε, ήταν η πλήρης εναρμόνιση του Ελληνικού Δικαίου με τους κανόνες (ή την ερμηνεία αυτών) του διεθνώς ομοιόμορφου δικαίου, όποιες φορές αυτό δεν είχε γίνει (π.χ. σε σχέση με την ερμηνεία του άρθρου 4 της Διεθνούς Σύμβασης Περιορισμού 1976/1996) ή είχε γίνει με σχετικά αδόκιμο τρόπο (όπως π.χ. με τους Κανόνες της Χάγης-Βίσμπυ, τους οποίους η χώρα μας κύρωσε το 1992). Παράλληλα, επιδιώχθηκε η συστηματοποίηση αυτής της εναρμόνισης, ώστε όλες οι σχετικές διατάξεις να εντοπίζονται κατ'αρχήν σε ένα νομοθετικό κείμενο, όπως απαιτεί η δημιουργία ενός σύγχρονου νομικού πλαισίου, μέσω της σύνταξης ενός σύγχρονου Κώδικα, εν προκειμένω σε σχέση με το ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο. Επιπλέον, υιοθετήθηκαν οι απαραίτητες διατάξεις, δηλαδή δημιουργήθηκε το πρόσφορο έδαφος, για την ενσωμάτωση σημαντικών διεθνών συμβάσεων, οι οποίες δεν έχουν ακόμη τεθεί διεθνώς σε ισχύ (όπως π.χ. έγινε με τη διεθνή σύμβαση HNS, την κύρωση της οποίας η χώρα μας δεν θα πρέπει να καθυστερήσει). Τέλος, σε όσες περιπτώσεις κρίθηκε απαραίτητο, θεσπίστηκε ενιαία διαδικασία για τη δικονομική επίκληση και άσκηση συγκεκριμένων ουσιαστικών δικαιωμάτων, τα οποία προβλέπονται από διεθνείς συμβάσεις, όπως έγινε επί παραδείγματι με το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης του πλοιοκτήτη και των προσώπων που εξομοιώνονται με αυτόν.

Η εσωτερική πολυνομία αλλά και η δυσκολία ερμηνείας πολυάριθμων και ενίοτε αντικρουόμενων νομοθεσιών αποτελούν συχνό πονοκέφαλο τόσο για τον επιχειρηματία όσο και για τον νομικό του σύμβουλο. Ποιες παραδρομές του παρελθόντος καλύψατε με τη συγκεκριμένη προσπάθεια;

Λία Ι. Αθανασίου: Όπως προανέφερα, σημαντικός αριθμός διατάξεων του παλαιού ΚΙΝΔ έπασχε από συστηματική ασυνέπεια ή ελλειπτικότητα. Αυτό οδήγησε σε εσωτερική πολυνομία. Αρκεί να σας θυμίσω ότι, ενώ ο παλιός ΚΙΝΔ είχε ρυθμίσει τη ναυτική υποθήκη, χρειάστηκε –λίγους μήνες μετά τη θέση του σε ισχύ– να υιοθετηθεί ξεχωριστό νομοθετικό διάταγμα (ΝΔ 3899/1958) για την

Η έλλειψη της αναγκαίας ευελιξίας των υφιστάμενων κανόνων, ώστε να καλύψουν υπό τον ρυθμιστικό μανδύα τους τις νέες μορφές ναυτιλιακής δράσης, κατέστησε εμφανή την ανάγκη της νομοθετικής μεταρρύθμισης.

προτιμώμενη ναυτική υποθήκη προκειμένου να διευκολυνθεί η χρηματοδότηση των μεγαλύτερων πλοίων. Ακόμα χειρότερα έγιναν τα πράγματα μετά την κύρωση των Κανόνων Χάγης-Βίσμπυ το 1992. Ο τίτλος του π. ΚΙΝΔ περί ναύλωσης εν ευρεία εννοία συρρικνώθηκε και εφαρμοζόταν (εκ του αποτελέσματος) μόνο στην κατά κυριολεξία ναύλωση, ενώ η θαλάσσια μεταφορά αποσχίστηκε για να υπαχθεί –κατά το μεγαλύτερο μέρος της– στη διεθνή σύμβαση. Έτσι, οι αναγκαστικοί κανόνες του ΚΙΝΔ έμειναν να ρυθμίζουν έναν τομέα που κατεχοχύν διέπεται από τη συμβατική ελευθερία! Παρόμοιος δυϊσμός υπήρξε και στον τομέα της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, με τη συνύπαρξη ΔΣ Αθηνών, ελάχιστων διατάξεων ΚΙΝΔ και Αστικού Κώδικα. Σημειώνω, τέλος, ότι και το ενωσιακό δίκαιο έχει επέμβει σε διάφορους τομείς του ναυτικού δικαίου και πρέπει να συνεκτιμάται σε ζητήματα όπως η προστασία των επιβατών (Κανονισμός 392/2009), η υποχρεωτική ασφάλιση αστικής ευθύνης, η δικαιοδοσία και η αναγνώριση αποφάσεων κ.ά. Για τους λόγους αυτούς, μεταξύ των στόχων της μεταρρύθμισης ήταν η ενίσχυση της ασφάλειας δικαίου, κυρίως μέσω της

σαφούς οριοθέτησης των εφαρμοστέων διατάξεων και του συντονισμού ρυθμίσεων διεθνούς, ενωσιακής και εθνικής προέλευσης, εν ολίγοις, η αποκατάσταση της συνοχής της ναυτικής μας νομοθεσίας.

Ποιος ήταν ο βασικότερος λόγος για τη διεύρυνση της έννοιας του πλοίου και τη συγκεκριμενοποίηση εννοιών όπως τα στατικά ναυπηγήματα;

Λία Ι. Αθανασίου: Ο ορισμός του πλοίου στον παλαιό ΚΙΝΔ δεν συντονιζόταν ούτε με τις εξελίξεις στον χώρο της ναυπηγικής ούτε με τις εννοιολογικές προσεγγίσεις διεθνών συμβάσεων και αλλοδαπών εννόμων τάξεων. Ο ορισμός αυτός ήταν εξαιρετικά στενός, δημιουργούσε γκρίζες ζώνες και κατέλειπε εκτός του ρυθμιστικού πλαισίου που προέβλεπε για τα πλοία, αριθμό ναυπηγημάτων που έπρεπε να αντιμετωπίζονται νομικώς ως πλοία (π.χ. τα ρυμουλκά). Με τη νέα οριοθέτηση επιτυγχάνεται η μεγαλύτερη δυνατή σύγκλιση νομικής και τεχνικής έννοιας του πλοίου, διότι αφαιρείται η προϋπόθεση της ελάχιστης καθαρής χωρητικότητας και η προϋπόθεση του κοίλου σώματος (σκάφους).

Εξίσου σημαντική, αν όχι σημαντικότερη, είναι η θετική πλέον οριοθέτηση των «στατικών» (παλαιότερα «πλωτών») ναυπηγημάτων. Στον π. ΚΙΝΔ, αυτά οριοθετούνταν αρνητικώς, εξ αντιδιαστολής προς τα πλοία, ενώ, στη συνέχεια, είχε υιοθετηθεί σειρά αποσπασματικών νομοθετημάτων που ρύθμιζαν το καθεστώς για συγκεκριμένες κατηγορίες εξ αυτών. Εκτιμώντας τον διαρκώς αυξανόμενο αριθμό και το οικονομικό, επιχειρηματικό και εθνικό ενδιαφέρον που εμφανίζουν τα στατικά ναυπηγήματα, ο ισχύων ΚΙΝΔ τα ρύθμιζε κατά τρόπο θετικό, αυτόνομο και οριζόντιο, ενισχύοντας τη δημοσιότητα και την ομοιομορφία και συντονίζοντας σε μεγάλο βαθμό το καθεστώς τους με αυτό του πλοίου.

Τι ακριβώς άλλαξε με το καθεστώς της εμπράγματης ασφάλειας επί πλοίου;

Λία Ι. Αθανασίου: Κατ' αρχάς, ο νέος ΚΙΝΔ κατήργησε την καταπιστευτική μεταβίβαση κυριότητας πλοίου, καθώς πλέον δεν εξυπηρετούσε τη συναλλακτική πρακτική για τη χρηματοδότηση πλοίου και εφαρμοζόταν μόνο σε πλοία που δεν ήταν δεκτικά ναυτικής υποθήκης, εν ολίγοις είχε περιπέσει σε αχρησία. Απαγόρευσε επίσης ρητά τη σύσταση συμβατικού ενεχύρου σε πλοίο και στατικό ναυπήγημα. Κατέστη λοιπόν σαφές ότι, στο δικαίό μας, οι δύο βασικοί θεσμοί εξασφάλισης της ναυτικής πίστης είναι η ναυτική υποθήκη, απλή και προτιμώμενη, και το ναυτικό προνόμιο.

Με στόχο την ασφάλεια του δικαίου, η ρύθμιση των εμπράγματων εξασφαλίσεων ενοποιήθηκε στο Μέρος Δεύτερο του νέου ΚΙΝΔ. Το ΝΔ 3899/1958, που ρύθμιζε υπό το προϊσχύσαν καθεστώς τον θεσμό της προτιμώμενης υποθήκης, καταργήθηκε και το σύνολο των σχετικών κανόνων συστηματοποιήθηκε στο Α' Κεφάλαιο του Δεύτερου Μέρους (άρθ. 17 επ.) με επιμέρους εκσυγχρονισμούς και αποσαφηνίσεις, όπως ότι ο χρηματοδότης-προτιμώμενος ενυπόθηκος δανειστής που αναλαμβάνει την εκμετάλλευση του πλοίου καθίσταται εφοπλιστής. Η ρύθμιση των ναυτικών προνομίων, αν και δεν απέχει ουσιαστικά από το προηγούμενο καθεστώς (π.χ. οργάνωση ανά τάξεις, σειρά κατάταξης), ενσωμάτωσε επίσης αναγκαίες βελτιώσεις, ουσιαστικού και δικονομικού



Steadfast **QUALITY**

Unmatched **SERVICE**

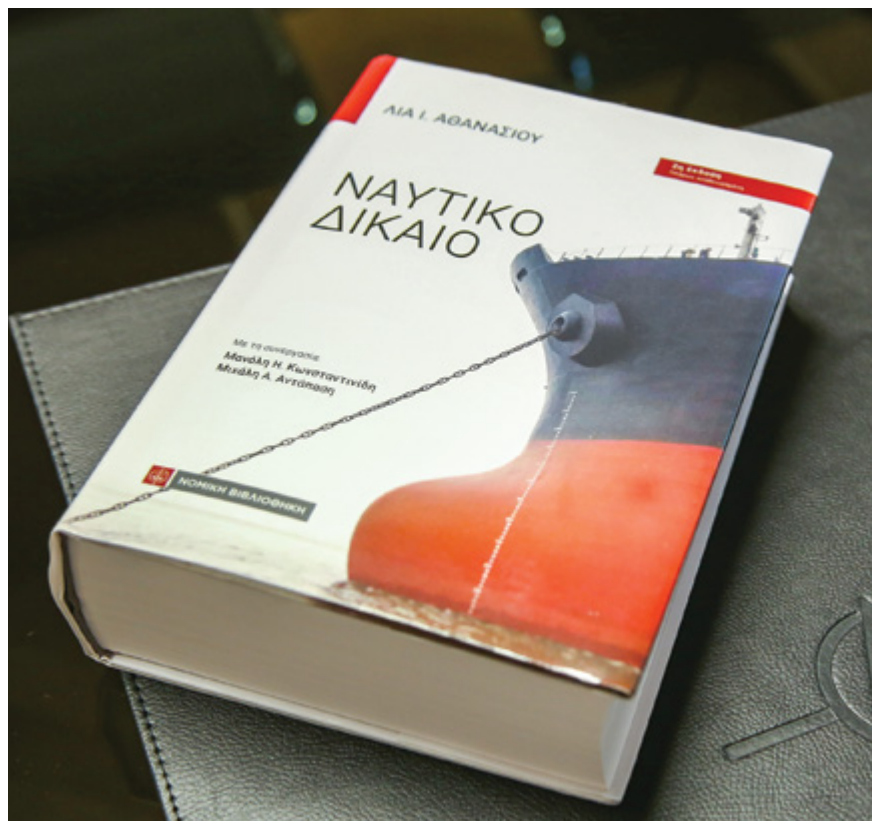
Navigate into
the future with
**The Marshall
Islands Registry**



piraeus@register-iri.com
www.register-iri.com

International Registries, Inc.
in affiliation with the Marshall Islands
Maritime & Corporate Administrators





χαρακτήρα. Ως παράδειγμα των πρώτων, αναφέρω τη συγκέντρωση όλων των σχετικών με τη ναυτεργασία απαιτήσεων στη δεύτερη τάξη, όπως και την κατάργηση του ναυτικού προνομίου επί του ναύλου· στις δεύτερες συγκαταλέγεται η προαφαίρεση των δαπανών του επισπεύσαντος τον πλειστηριασμό από το προς διανομή εκπλειστηρίασμα. Να επισημάνω τέλος και τη ρητή αναγνώριση της χρηματοδοτικής μίσθωσης πλοίου (και στατικού ναυπηγήματος), έτσι ώστε η θετική ουσιαστική ρύθμιση να συναντά την αντίστοιχη φορολογική.

Ένας από τους βασικούς άξονες του νέου ΚΙΝΔ είναι η επικέντρωση σε θέματα σύγχρονων αρμοδιοτήτων και υποχρεώσεων εταιρειών διαχείρισης πλοίων. Ποια είναι τα νέα φυσικά πρόσωπα που υπάγονται στις ρυθμίσεις του ΚΙΝΔ; Πώς οριοθετείται πλέον η ευθύνη του κυρίου του πλοίου για απαιτήσεις εκ του εφοπλισμού; Οι παραπάνω τροποποιήσεις στη νομοθεσία πιστεύετε ότι θα δώσουν νέα πνοή στο ship management στην Ελλάδα, αυξάνοντας το αποτύπωμα της χώρας μας διεθνώς;

Μιχάλης Αντάπας: Είναι παγκοίνας γνωστό ότι η διαχείριση πλοίων είναι η κορωνίδα των δορυφορικών ναυτιλιακών υπηρεσιών, με τεράστια οργανωτική, οικονομική και αντίστοιχα νομική σημασία για την ελληνική ναυτιλία. Αντιστρόφως ανάλογη ήταν η σημασία που της είχε επιφυλάξει ο π. ΚΙΝΔ, με την έννοια του παντελούς ρυθμιστικού κενού. Γι' αυτόν τον λόγο, ο Έλληνας νομοθέτης έκρινε απαραίτητο να δώσει νομοθετική στέγη στην πλοιοδιαχείριση, ρυθμίζοντας κυρίως ζητήματα υποχρεώσεων και ευθύνης, σε ευθυγράμμιση με τη θεωρία και τη νομολογία. Οι διατάξεις αυτές (ιδιωτικού δικαίου), που αποσαφηνίζουν τους ρόλους των μερών στις μεταξύ τους σχέσεις αλλά και έναντι τρίτων, ενισχύουν την ασφάλεια δικαίου και δρουν συμπληρωματικά προς το ήδη ευνοϊκό καθεστώς που διέπει την εγκατάσταση των αλλοδαπών διαχειριστριών εταιρειών στην Ελλάδα. Το πρόσημο λοιπόν δεν μπορεί παρά να είναι θετικό.

Όσον αφορά την ευθύνη του κυρίου του πλοίου, ο νέος ΚΙΝΔ διατήρησε τον κανόνα ότι απαιτήσεις που απορρέουν από τον εφοπλισμό πλοίου ασκούνται και κατά του κυρίου αυτού (με εξαίρεση τις απαιτήσεις από σύμβαση μεταφοράς

πραγμάτων)· προέβλεψε δε τη δυνατότητα ποσοτικού περιορισμού της ευθύνης ανάλογα με τη φύση της απαίτησης. Επιτρέψτε μου μια ιδιαίτερη μνεία στη νέα διάταξη του άρθ. 50 ΚΙΝΔ, η οποία προστατεύει πλέον ρητώς τον αποκτώντα την κυριότητα πλοίου από τους δανειστές του προηγούμενου πλοιοκτήτη που στρέφονταν εναντίον του με το «εργαλείο» της ΑΚ 479. Τίθεται εφεξής φραγή σε αυτή την πρακτική, που δημιουργούσε συνθήκες αβεβαιότητας και λειτουργούσε αποτρεπτικά για την ελληνική σημαία, χωρίς προφανώς να θίγονται οι επιδεδειγμένες προστασίες προνομιούχου δανειστής.

Ποια είναι η μέχρι στιγμής αντίδραση της ακαδημαϊκής, δικαστικής αλλά και νομικής κοινότητας στις νέες διατάξεις του ΚΙΝΔ;

Λία Ι. Αθανασίου: Η αλήθεια είναι πως ολόκληρη η νομική κοινότητα ανέμενε την αναμόρφωση του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου της χώρας επί πολλές δεκαετίες. Αυτό επιβεβαιώνεται αφενός από τις προηγούμενες προσπάθειες αναμόρφωσης του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου, οι οποίες απέβησαν άκαρπες, αφετέρου από τη σημαντική συμμετοχή στο στάδιο της επεξεργασίας των βασικών κοινωνικών εταίρων (πλοιοκτησίας και ναυτεργασίας), αλλά και της μετέπειτα δημόσιας διαβούλευσης του ΚΙΝΔ. Η Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή κατέβαλε μια συλλογική και άκρως εντατική προσπάθεια, που διήρκεσε σχεδόν μία διετία. Αντιλαμβάνομαι ότι έγινε δεκτό ως ένα σύγχρονο νομοθέτημα με σαφή διεθνή προσανατολισμό, που ενισχύει την ασφάλεια δικαίου, καθιστά ελκυστικότερο και φιλικότερο προς τους συναλλασσόμενους το ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο και συμβάλλει στην ενδυνάμωση της ελληνικής σημαίας. Είναι ενδεικτικό ότι, μέχρι σήμερα, έχει λάβει χώρα ένας σημαντικός αριθμός επιστημονικών εκδηλώσεων με θέμα τις αλλαγές που έφερε ο Ν. 5020/2023 στη ναυτική μας νομοθεσία. Παράλληλα, νέα συγγράμματα έχουν (επαν)εκδοθεί, μεταξύ των οποίων και η δεύτερη, πλήρως αναθεωρημένη έκδοση του δικού μας *Ναυτικού Δικαίου*, ενώ άρθρα και μελέτες εκπονούνται στα ελληνικά, στα αγγλικά και στα γαλλικά, με ερμηνεία των νέων ρυθμίσεων του ΚΙΝΔ. Η διδασκαλία ανακαινίσθηκε αντιστοίχως στα αμφιθέατρα των πανεπιστημίων μας, τόσο σε προπτυ-

**ONASSIS
GROUP**



**OLYMPIC SHIPPING
AND MANAGEMENT S.A.**



onassis.org

**FROM
SHIPPING
TO
PUBLIC BENEFIT**

True to the vision of Aristotle Onassis, since 1975, Olympic Shipping and Management S.A. manages a fleet of 18 vessels, manned mainly by Greek officers. What starts out as a tireless effort across the seas around the globe, returns to the Greek society as investment in healthcare, culture and education, through the work of the Onassis Foundation.

**APPLY FOR DECK AND
ENGINE OFFICER POSITIONS HERE:**
apply.smartcv.co/onassis-shipping

Η ύπαρξη σύγχρονου και πρωτοποριακού νομικού πλαισίου στον χώρο του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου οπωσδήποτε αφαιρεί πολεμοφόδια από αυτούς που δεν θα ήθελαν να εδραιωθεί ο θεσμός της ναυτικής διαιτησίας στην Ελλάδα.

χιακό όσο και σε μεταπτυχιακό επίπεδο. Τέλος, ο ρόλος της νομολογίας παραμένει κρίσιμος για την ορθή ερμηνεία των διατάξεων και την άρση τυχόν αντιγνωμιών στα πρώτα βήματα. Είναι λοιπόν καλός οίωνός το ότι τα Πειραιϊκά Δικαστήρια αρχίζουν να εκδίδουν τις πρώτες αποφάσεις εφαρμογής, και μάλιστα σε θέματα που ρυθμίζονται για πρώτη φορά (όπως η ευθύνη του πραγματικού μεταφορέα).

Πιστεύετε ότι η αναμόρφωση του ΚΙΝΔ θα ενθαρρύνει την πραγματοποίηση μεγαλύτερου αριθμού διαιτησιών στη χώρα μας;

Μανόλης Κωνσταντινίδης: Η απάντηση σε αυτό το σημαντικό ερώτημα δεν είναι εύκολη και δεν είναι μονοσήμαντη, αφού δεν σχετίζεται μόνο με την υιοθέτηση του νέου ΚΙΝΔ. Θα προσπαθήσω να απαντήσω αντίστροφα: Η ύπαρξη σύγχρονου και πρωτοποριακού νομικού πλαισίου στον χώρο του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου οπωσδήποτε αφαιρεί πολεμοφόδια, ή «άλλοθι» εάν το προτιμάτε, από αυτούς που δεν θα ήθελαν να εδραιωθεί ο θεσμός της ναυτικής διαιτησίας στην Ελλάδα (π.χ. ανταγωνιστικά arbitration fora). Το λέω αυτό διότι πολύ συχνά αναφέρεται σε συζητήσεις ότι ο λόγος που δεν επιλέγεται η Ελλάδα, δηλαδή ο Πειραιϊάς, ως forum για τη διεξαγωγή

διαιτησίας επί ναυτικών διαφορών είναι ότι το ελληνικό νομικό πλαίσιο για το ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο είναι παρωχημένο και ασαφές. Αυτό το επιχείρημα, με τη θέση σε ισχύ του νέου ΚΙΝΔ, ακόμα και εάν ήταν βάσιμο κάποτε (κάτι για το οποίο έχω αρκετές επιφυλάξεις), οπωσδήποτε δεν ισχύει πλέον.

Ωστόσο, είναι επίσης βέβαιο ότι δεν αρκούν η ύπαρξη και η εφαρμογή του νέου ΚΙΝΔ προκειμένου να εδραιωθεί στην Ελλάδα η διαιτησία ως τρόπος επίλυσης των ναυτικών διαφορών. Η βασικότερη προϋπόθεση για την εδραίωση της διαιτησίας, τουλάχιστον κατά τη δική μου εμπειρία, είναι η ύπαρξη εμπιστοσύνης μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών (διαδίκων και των δικηγόρων τους, διαιτητών, εμπειρογνομόνων και Δικαστηρίου, το οποίο «εποπτεύει» το διαιτητικό Δικαστήριο). Όσο αυτή δεν υφίσταται, για πολλούς λόγους που δεν σχετίζονται με τον νέο ΚΙΝΔ, δεν είμαι αισιόδοξος. Να το θέσω διαφορετικά: απαιτούνται πολλές αλλαγές σε όλα τα επίπεδα, και όχι μόνο το νομοθετικό, ώστε να επιτευχθεί αυτή η στόχευση.

Ενδεχομένως μια καλή αρχή, ακόμα και ως δοκιμή, θα ήταν, σε περιπτώσεις που τα συμβαλλόμενα μέρη, π.χ. ο εκναυλωτής και ο ναυλωτής, σε μια σύμβαση ναύλωσης είναι μόνο ελληνικών συμφε-

ρόντων, να συμφωνείται ρήτρα διαιτησίας με εφαρμοστέο δίκαιο το ελληνικό και με έδρα της διαιτησίας τον Πειραιϊά. Σε σχέση με αυτή την προτροπή, οι Έλληνες ναυλομεσίτες θα μπορούσαν να βοηθήσουν σημαντικά, και για ίδιο όφελος.

Ποια ήταν η στόχευσή σας στη δεύτερη επικαιροποιημένη έκδοση του Ναυτικού Δικαίου και τι ρόλο διαδραμάτισε το νέο νομοθετικό πλαίσιο;

Μανόλης Κωνσταντινίδης: Είναι νομίζω προφανές ότι η υιοθέτηση του νέου ΚΙΝΔ κατέστησε απαραίτητη τη δεύτερη έκδοση του *Ναυτικού Δικαίου*, καθόσον ολόκληρα σημαντικά κεφάλαια της προηγούμενης έκδοσης (π.χ. το κεφάλαιο περί εμπράγματων ασφαλειών, το κεφάλαιο περί ναύλωσης, το κεφάλαιο περί περιορισμού της ευθύνης) αναφέρονταν, μεταξύ άλλων, και στο καθεστώς του προϊσχύσαντος ΚΙΝΔ.

Επιπλέον, όμως, στη δεύτερη έκδοση εντάχθηκαν και νέα κεφάλαια, που δεν υπήρχαν στην πρώτη, όπως π.χ. το κεφάλαιο περί ναυτεργασίας, έτσι ώστε η δεύτερη έκδοση να είναι πληρέστερη.

Η στόχευση είναι η δεύτερη έκδοση του *Ναυτικού Δικαίου* να αναλύει με πληρότητα όλα τα σημαντικά ζητήματα του ιδιωτικού ναυτικού δικαίου και να αποτελεί βιβλίο αναφοράς για όλους όσοι επαγγελματικά σχετίζονται με αυτό. Προφανώς για τους νομικούς, δικηγόρους και δικαστές, αλλά και για όλους τους υπόλοιπους επαγγελματίες του χώρου: ασφαλιστές, ναυλομεσίτες, πλοιοκτήτες, ναυλωτές, παραγγελιοδόχους μεταφοράς με θαλάσσιο σκέλος, φορτοεκφορτωτές, διάφορους βοηθούς εκπλήρωσης ναυτιλιακών εργασιών, κ.λπ.

Λία Ι. Αθανασίου: Πολύ σωστά όσα αναφέρει ο Μανόλης. Επιτρέψτε μου μόνο να προσθέσω ότι το σύγγραμμα ενημερώθηκε πλήρως με τη νεότερη βιβλιογραφία και τη νομολογία που έλαβε χώρα από την πρώτη έκδοση έως τον Ιανουάριο του 2025, που κυκλοφόρησε η δεύτερη έκδοση. Η ενημέρωση αυτή είναι οριζόντια, δηλαδή καταλαμβάνει όλες τις θεματικές ενότητες και επιμέρους κεφάλαια του συγγράμματος. Η νεότερη βιβλιογραφία και νομολογία συνεκτιμήθηκε και αξιοποιήθηκε με βάση τις διατάξεις και τις ερμηνευτικές αρχές του νέου ΚΙΝΔ. Επίσης, το σύγγραμμα ενημερώθηκε και ως προς τις εξελίξεις σε επίπεδο



διεθνών ναυτικών συμβάσεων και ενωσιακών κανόνων. Περαιτέρω, εμπλουτίστηκε με δύο νέες ενότητες, αφενός για τη θαλάσσια αρωγή, αφετέρου για τη ναυτική εργασία. Ειδικά ως προς τη δεύτερη, είχα την ευκαιρία να αξιοποιήσω σε μεγάλο βαθμό την εμπειρία και την τεχνογνωσία που έχω αποκομίσει από τη δεκαετή έως σήμερα συμμετοχή μου στην Επιτροπή Εμπειρογνομώνων της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO). Πλέον το σύγγραμμα καλύπτει όλο το φάσμα του Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, ώστε να συνιστά «οδηγό πλοήγησης» για τους νομικούς που ασχολούνται και έλκονται από τη γοητεία του ναυτικού δικαίου.

Η περαιτέρω χρήση της τεχνητής νοημοσύνης αλλά και της αυτοματοποίησης του σύγχρονου εμπορικού πλοίου θεωρείτε ότι θα αποτελέσει σημείο ενδιαφέροντος για τους νομικούς κύκλους τα επόμενα χρόνια;

Μανόλης Κωνσταντινίδης/Μιχάλης Αντάπας: Η ερώτησή σας είναι εύστοχη και εξαιρετικά επίκαιρη. Η απάντηση είναι θετική χωρίς κάποια επιφύλαξη. Η πιθανότητα, ή ορθότερα η βεβαιότητα, χρήσης της τεχνητής νοημοσύνης, η οποία ήδη γίνεται με ίσως μη φανερούς

ή αναμενόμενους τρόπους, π.χ. σε σχέση με την πρόβλεψη των καιρικών συνθηκών που πιθανότατα θα αντιμετωπίσει το πλοίο σε επικείμενο ταξίδι του, η οποία επηρεάζει άμεσα και τη ναυσιπλοΐα του πλοίου (πρβλ. επί παραδείγματι το «passage planning», η ορθότητα του οποίου αποτελεί προϋπόθεση αξιοπλοΐας του πλοίου), και η περαιτέρω αυτοματοποίηση του πλοίου θα δημιουργήσουν σημαντικά διλήμματα στην ερμηνεία και στην εφαρμογή του «κλασικού» ναυτικού δικαίου. Η άποψή μου είναι ότι, αφού κατ' ανάγκη η νομοθέτηση έπεται της τεχνολογίας, ή, με διαφορετική διατύπωση, η εξέλιξη της τεχνολογίας είναι πολύ ταχύτερη από την εξέλιξη των νομοθετικών κειμένων, η ερμηνεία των επίμαχων διατάξεων, και μάλιστα η συστηματική και η τελεολογική ερμηνεία τους, θα αποκτήσει ακόμα μεγαλύτερη σημασία. Αξίζει, πάντως, να προστεθεί ότι αυτή η διαδικασία δεν είναι άγνωστη στους νομικούς: πάντοτε η τεχνολογία και οι εξελίξεις που αυτή προκαλεί κινούνται ταχύτερα από τον εφαρμοστή του δικαίου. Γι' αυτό, η γνώση των κανόνων ερμηνείας των κανόνων δικαίου είναι πάντοτε επίκαιρη και σημαντική.

Ας αναφέρω κάποια προφανή παραδείγματα: Το προσωπικό στη στεριά, το οποίο

θα «χειρίζεται» το πλοίο, θα αποτελεί πλήρωμά του ή, γενικότερα, «πλήρωμα» ώστε να εφαρμόζονται οι διάφορες προστατευτικές διατάξεις και ιδίως η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC); Θα εξακολουθεί να υπάρχει πλήρωμα με την κλασική έννοια; Οι τεχνικοί Η/Υ, οι οποίοι θα ρυθμίζουν τα προγράμματα του πλοίου και θα τα ενημερώνουν με πληροφορίες και άλλα δεδομένα, θα θεωρούνται πλήρωμα αυτού; Σε περίπτωση λάθους, ποια θα είναι η κατανομή της ευθύνης; Ποιος θα είναι ο πλοίαρχος; Υφίσταται, από νομική άποψη, η δυνατότητα να μην υπάρχει πλοίαρχος στο πλοίο; Η φορτοεκφόρτωση του πλοίου θα ελέγχεται από μακριά ή εκ του σύνεγγυς; Σε περίπτωση λάθους και σε αυτή την περίπτωση, ποια θα είναι η κατανομή της ευθύνης; Γενικότερα, η κρίσιμη κάθε φορά υπαιτιότητα σε ποιου το πρόσωπο θα κρίνεται; Η πλοήγηση του πλοίου, όταν ή εάν γίνεται από τη στεριά, θα υπάγεται στους διεθνείς κανόνες περί αποφυγής σύγκρουσης στη θάλασσα;

Τα παραπάνω αποδεικνύουν ότι πράγματι η περαιτέρω εδραίωση της τεχνολογίας αιχμής, όπως η τεχνητή νοημοσύνη, μεταξύ άλλων, στη ναυτιλία, θα δημιουργήσει καινούργια ερωτήματα σε αυτούς που υπηρετούν το ιδιωτικό ναυτικό δίκαιο.



Group of companies
GENERAL



**TURBO
GENERAL**

Worldwide Service • Spares • Repairs

Worldwide Network
Flying Team Engineers
Complete Turbochargers Solutions
Extensive Stock of Genuine, Reconditioned, OEM

www.turbogeneral.com

Holistic Solutions for:

Engine Spares & Auxiliary Equipment
General Ship Repairs - Drydocking - Shipyards
Workshops - Metal Constructions - Representations
Consulting & Claims Handling - Flying Teams of Engineers

www.get.com.gr



GET

Workshop • Spares • Repairs
Flying Teams • Representations



**GREEN
MARINE**

NAVIGATING A GREENER FUTURE

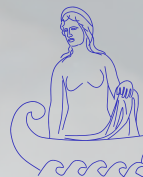
New innovative technologies
dedicated to green shipping
& ESG solutions

Representations

www.green-marine.gr

Asian & European
Workshop's Representations
Technical Consulting & Troubleshooting

www.thoe-marine.com



**THOE
MARINE**

Civil & Marine Representations & Services

www.ageneralgroup.com

23, Voriou Ellados Str. & 5-7, Ifestou Str., Skaramangas,
Chaidari, 124 62 Athens, Greece / Hellas E.U.

T.:(+30) 210 557 5051



More than a **trader**.
More than a **repairer**.
More than a **consultant**.



GET

Workshop • Spares • Repairs
Flying Teams • Representations



Member of:
www.ageneralgroup.com



www.get.com.gr

Holistic Solutions for

Engine Spares & Auxiliary Equipment
General Ship Repairs - Drydocking - Shipyards
Workshops - Metal Constructions - Representations
Consulting & Claims Handling - Flying Teams of Engineers

Representations:



Circular use of oil
Oil filtration



Marine Firefighting Equipments:
Water, Foam, Dry Powder and Gas



Tube Seals, Bulkheadseal,
Water Lubrication Bearings



BLUESOUL

Cargo Containment System (CCS) / LNG
Hydrogen (Bastion IMO Type-B Tank)
Exhaust Gas Cleaning System
(EGCS) (Scrubbers)



Air Operated Diaphragm Pumps (AODD)
Sprayers, Greasers, Airless



Marine Boilers, Burners,
Heat Exchangers, Boiler Auxiliaries



Marine Fender Systems
Marine Airbag Systems



Energy Storage System (ESS)



Water ballast treatment
systems (BWMS)



Cosmos
Nautical Training Centre



VSLJOIN
1ST SEAPEN COMMUNITY



SHIPSERV
TradeNet ID 306946

5-7, Ifestou Str. & 23, Voriou Ellados Str., Skaramangas
Chaidari, Athens, 124 62 • Greece/Hellas, E.U.

T.: (+30) 210 43 19 233
info@get.com.gr

42 - 44 Mikalis Str., Piraeus
185 40, Greece/Hellas, E.U.

Σύμβαση Χονγκ Κονγκ: Ο



Οι ανακυκλώσεις πλοίων σε νέα εποχή



Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Η έναρξη ισχύος της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ στις 26 Ιουνίου σηματοδοτεί μια νέα εποχή για τις ανακυκλώσεις πλοίων. Αν και η σύμβαση υπόσχεται να θέσει αυστηρότερα πρότυπα για την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια των εργαζομένων στις εγκαταστάσεις ανακύκλωσης, η συνύπαρξή της με τη Σύμβαση της Βασιλείας δημιουργεί σημαντικά νομικά και τεχνικά ζητήματα για το διεθνές ναυτιλιακό επιχειρείν.

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, στις σελίδες που ακολουθούν, ειδικοί του κλάδου αναλύουν τις επιπτώσεις αυτής της νομικής συνύπαρξης, τις προκλήσεις που θα αντιμετωπίσουν οι ναυτιλιακές εταιρείες και τις ευκαιρίες που προκύπτουν για την ανάπτυξη βιώσιμων και ασφαλών μεθόδων ανακύκλωσης.

Το αφιέρωμα φιλοδοξεί να ρίξει φως στο τι φέρνει η Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την επόμενη μέρα στον δρόμο προς ένα πιο βιώσιμο μέλλον.

Ανακυκλώσεις πλοίων: Σημαντική η πρόοδος, παρά τη νομική αβεβαιότητα

Οι ανακυκλώσεις πλοίων έχουν καταστεί ένα ιδιαίτερα πολιτικοποιημένο θέμα, με κανονισμούς που προβλέπονται από δύο επικαλυπτόμενες και αντικρουόμενες συμβάσεις των Ηνωμένων Εθνών και δύο κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θέτουν ορισμένες διαφορετικές απαιτήσεις για τα πλοία νηολογημένα σε κράτη σημαίας της ΕΕ και αυτά που δεν φέρουν σημαία της ΕΕ τα οποία αναχωρούν για ανακύκλωση από λιμένες της ΕΕ.



του Δρος Νίκου Μικέλη,
Προέδρου της BIMCO Ship Recycling Alliance
& Μη Εκτελεστικού Διευθυντή της GMS

Πώς φτάσαμε σε αυτή την κατάσταση; Τη δεκαετία του 1990 εκφράστηκαν ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια και το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των ανακυκλώσεων πλοίων ή διαλύσεων πλοίων, όπως ονομάζονταν τότε. Οι περισσότερες δραστηριότητες ανακύκλωσης πλοίων πραγματοποιούνταν σε αναπτυσσόμενες χώρες, με πολύ περιορισμένη, αν όχι καθόλου, εποπτεία. Υπήρχαν πολλές αναφορές για ατυχήματα που οδήγησαν σε τραυματισμούς και θανάτους, καθώς και για περιβαλλοντικές καταστροφές που προέκυψαν από μη ασφαλείς συνθήκες εργασίας και από τον χειρισμό και τη διάθεση επικίνδυνων υλικών.

Στο σημείο αυτό αξίζει να γίνει μια επεξηγηματική παρένθεση. Για πολλά χρόνια, περισσότερο από το 90% της παγκόσμιας χωρητικότητας ανακύκλωσης στην Ινδία, στο Μπανγκλαντές και στο Πακιστάν (όλες αναπτυσσόμενες και χώρες εκτός ΟΟΣΑ), ενώ κάποια χωρητικότητα ανακύκλωσης στην Τουρκία (ανεπτυγμένη χώρα και χώρα του ΟΟΣΑ). Η επιτυχία της ανακύκλωσης πλοίων στη Νότια Ασία αποδίδεται στο χαμηλό εργατικό κόστος και στο χαμηλό κόστος συμμόρφωσης με κανονιστικές διατάξεις. Επίσης, στη Νότια Ασία οι

ανακυκλωτές πλοίων έχουν επιπλέον εισοδήματα από την πώληση μηχανημάτων, ανταλλακτικών και επίπλων στις ακμάζουσες αγορές μεταχειρισμένων που περιβάλλουν τα κέντρα ανακύκλωσης πλοίων. Στις ανεπτυγμένες χώρες, πολλά από αυτά τα αντικείμενα θα κατέληγαν σε χωματερές. Από την άλλη πλευρά, η σχετική επιτυχία της Τουρκίας μπορεί να αποδοθεί στο μέτριο εργατικό κόστος της και στη μεγάλη όρεξη της για scrap steel που προορίζεται για τη μεγάλη χαλυβουργία της (η Τουρκία είναι ο μεγαλύτερος εισαγωγέας scrap steel στον κόσμο).

Οι περιβαλλοντικές ανησυχίες που προέκυψαν από την ανακύκλωση πλοίων οδήγησαν το διοικητικό όργανο της Σύμβασης της Βασιλείας (Basel Convention – BC) του Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον (UNEP) να εξετάσει κατά πόσο η εν λόγω σύμβαση θα έπρεπε να χρησιμοποιηθεί για τη ρύθμιση της ανακύκλωσης πλοίων (ή της διάλυσης πλοίων στη γλώσσα του UNEP).

Η Σύμβαση της Βασιλείας είχε υιοθετηθεί το 1989 και έχει τεθεί σε ισχύ από το 1992. Σήμερα αριθμεί 191 συμβαλλόμενα κράτη. Σκοπός της BC είναι να ρυθμίσει τη διασυνοριακή διακίνηση επικίνδυνων αποβλήτων. Το 1994, η BC



υιοθέτησε επίσης την «τροποποίηση απαγόρευσης», απαγορεύοντας πλήρως την εξαγωγή επικίνδυνων αποβλήτων από χώρες του ΟΟΣΑ σε χώρες εκτός ΟΟΣΑ. Η τροποποίηση τέθηκε σε ισχύ τον Δεκέμβριο του 2019 και σήμερα αριθμεί 104 συμβαλλόμενα μέρη.

Έπειτα, κοντά στην αλλαγή της χιλιετίας, καταβλήθηκαν προσπάθειες για την εφαρμογή της Σύμβασης της Βασιλείας και στα πλοία. Κατά συνέπεια, όταν ένας πλοιοκτήτης αποφασίζει να ανακυκλώσει ένα πλοίο, αυτό θεωρείται «απόβλητο» που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της BC. Η χώρα στην οποία βρίσκεται το πλοίο εκείνη τη στιγμή γίνεται το «κράτος εξαγωγής». Σύμφωνα με την BC, η εξαγωγή δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί μέχρι να δοθεί η έγκριση των Υπουργείων Περιβάλλοντος του κράτους εξαγωγής, του κράτους εισαγωγής (του κράτους ανακύκλωσης) και τυχόν κρατών διέλευσης, όπου το πλοίο μπορεί να κάνει στάση για ανεφοδιασμό καυσίμων, για αλλαγές πληρωμάτων, κ.λπ. Αυτό είναι γνωστό ως «προηγούμενη συναίνεση μετά από ενημέρωση» (Prior Informed Consent) και δημιουργεί σοβαρές καθυστερήσεις. Ένα πλοίο μπορεί να παραμείνει στο λιμάνι για αρκετές εβδομάδες, περιμένοντας

την προηγούμενη συναίνεση μετά από ενημέρωση. Εν τω μεταξύ, επιβαρύνεται με έξοδα και, ανάλογα με το κράτος εξαγωγής, το πλοίο μπορεί ακόμα και να του απαγορευτεί ο απόπλους, εάν το κράτος αυτό είναι χώρα του ΟΟΣΑ που έχει επικυρώσει την τροποποίηση της απαγόρευσης της Σύμβασης της Βασιλείας, η οποία απαγορεύει την εξαγωγή επικίνδυνων αποβλήτων από τον ΟΟΣΑ σε κράτη εκτός ΟΟΣΑ.

Ακόμα χειρότερα, η BC δεν προβλέπει τεχνικές προδιαγραφές για τις εγκαταστάσεις ανακύκλωσης πλοίων και δεν περιέχει στους όρους της την έννοια του κράτους σημαίας. Δεν υπάρχουν απαιτήσεις για την ασφάλεια των εργαζομένων, ούτε έλεγχοι στα διαλυτήρια. Η BC δεν σχεδιάστηκε ποτέ με γνώμονα τα πλοία. Η λέξη «πλοίο» δεν εμφανίζεται στη Σύμβαση, η οποία εφαρμόζεται, και προοριζόταν να εφαρμοστεί, για τη διακίνηση τοξικών και άλλων αποβλήτων. Αποτελεί συνεπώς μια γραφειοκρατική διαδικασία, με τα Υπουργεία Περιβάλλοντος να σφραγίζουν (ή να μη σφραγίζουν) την τεκμηρίωση της συναίνεσης μετά από ενημέρωση. Ως εκ τούτου, δεν συνιστά ένα πλαίσιο ασφαλείας.

Το 2004, η έβδομη Διάσκεψη των Συμβαλλόμενων Μερών της Σύμβασης της



Μονάδα ανακύκλωσης πλοίων στο Μπανγκλαντές το 2008.



Η ίδια μονάδα ανακύκλωσης πλοίων στο Μπανγκλαντές μετά την εθελοντική της αναδιάρθρωση για τη συμμόρφωση με την ΗΚΚ.

Βασιλείας (COP-7) συνειδητοποίησε τα προβλήματα στην εφαρμογή της BC στα πλοία και συμφώνησε να ζητήσει από τον IMO να παρέμβει και να δημιουργήσει ένα σύστημα προσαρμοσμένο στα πλοία.

Εντάχθηκε στη Γραμματεία του IMO στις αρχές του 2006, με κύριο καθήκον να επιβλέπω την ανάπτυξη μιας νέας διεθνούς σύμβασης για την ανακύκλωση των πλοίων. Εκείνη την περίοδο ξεκινήσαμε σχεδόν από το μηδέν (η Νορβηγία υπέβαλε έναν πρώτο σκελετό κειμένου). Μετά από τριάντι χρόνια εντατικής εργασίας, η Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ (ΗΚΚ) εγκρίθηκε το 2009.

Η ΗΚΚ αντιμετώπισε όλα τα προβλήματα που προέκυψαν με την BC. Η ΗΚΚ αναθέτει ευθύνες στον πλοιοκτήτη, στο κράτος σημαίας, στον ανακυκλωτή και στο κράτος ανακύκλωσης και θέτει εφαρμόσιμα πρότυπα. Η απόφαση σχετικά με το αν το πλοίο μπορεί να προχωρήσει στον προβλεπόμενο τελικό προορισμό του λαμβάνεται από το κράτος σημαίας του και τις αρμόδιες αρχές του κράτους ανακύκλωσης.

Η ΗΚΚ αναθέτει στον πλοιοκτήτη την ευθύνη για την κατάλληλη προετοιμασία του πλοίου και απαιτεί από αυτόν να ανακυκλώνει το πλοίο σε εγκεκριμένο διαλυτήριο. Επιβάλλει επίσης στον ανακυκλωτή την ευθύνη να χειρίζεται το πλοίο με τρόπο που να προστατεύει τόσο τους εργαζομένους όσο και το περιβάλλον, απαιτώντας: την εκπαίδευση των εργαζομένων, τη χρήση κατάλληλων μέσων ατομικής προστασίας (ΜΑΠ), την ασφαλή διαχείριση του αμιάντου, των PCB, των ελαίων και άλλων επικίνδυνων υλικών, τον περιορισμό των διαρροών και τη σωστή τεκμηρίωση.

Έχει συχνά σχολιαστεί ότι τα δεκαέξι χρόνια που χρειάστηκαν από την έγκριση της ΗΚΚ μέχρι την επικείμενη έναρξη ισχύος της αποδεικνύουν ένα είδος αποτυχίας του IMO και των κρατών-μελών του. Αυτό είναι λάθος: Κατ' αρχάς, για να τεθεί σε ισχύ η νέα σύμβαση, σύμφωνα με το άρθρο 17, που ορίζει τις προϋποθέσεις έναρξης ισχύος της, η ΗΚΚ χρειαζόταν την επικύρωση από τρία από τα τέσσερα κύρια κράτη ανακύκλωσης. Η προϋπόθεση αυτή ικανοποιήθηκε στις 26 Ιουνίου 2023 με την επικύρωση από το Μπανγκλαντές. Η σύμβαση τελικά θα τεθεί σε ισχύ 24 μήνες αργότερα. Πάνω απ' όλα, απαιτούνταν χρόνος προκειμένου να αλλάξει η νοοτροπία των ανακυκλωτών πλοίων, οι οποίοι στη συνέχεια θα εφαρμόζαν τις λεπτομερείς απαιτήσεις της σύμβασης. Η συγκεκριμένη αλλαγή νοοτροπίας συνέβη αργά αλλά σταθερά. Ορισμένοι ανακυκλωτές στην Ινδία, με την

Mitigating marine biosecurity risks

Biofouling can lead to the spread of invasive aquatic species, negatively affecting biodiversity. Jotun Hull Skating Solutions combine cutting-edge inspection and proactive hull cleaning technology with state of the art antifouling and digital services – enabling you to combat early-stage fouling before it becomes a problem.

Clean shipping commitment



Jotun Hull Skating Solutions utilises proactive cleaning to combat early-stage fouling and maintain an always-clean hull, even in the most challenging operations. A clean hull significantly reduces fuel costs, greenhouse gas emissions and the spread of invasive species.



HULL PERFORMANCE

Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι, μετά την έναρξη ισχύος της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ (ΗΚΚ), σχεδόν κάθε πλοίο που πηγαίνει για ανακύκλωση, είτε φέρει σημαία συμβαλλόμενου μέρους της ΗΚΚ είτε όχι, δεν θα έχει άλλη επιλογή από το να ανακυκλώνεται σύμφωνα με τα πρότυπα της ΗΚΚ. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι και τα τέσσερα κύρια κράτη ανακύκλωσης, τα οποία ανακυκλώνουν σταθερά το 95% έως 98% της παγκόσμιας χωρητικότητας, είναι συμβαλλόμενα μέρη της ΗΚΚ.

σμιες ανάγκες. Επί του παρόντος, όλα τα ναυπηγεία ανακύκλωσης της Τουρκίας και της Ινδίας συμμορφώνονται με την ΗΚΚ. Επίσης, ένας αυξανόμενος αριθμός ναυπηγείων στο Μπανγκλαντές συμμορφώνεται επίσης με την ΗΚΚ. Καθώς ο όγκος της ανακύκλωσης πλοίων είναι σήμερα χαμηλός, φαίνεται ότι το διαθέσιμο capacity επαρκεί για τις παγκόσμιες ανάγκες ανακύκλωσης πλοίων.

Ενώ η έναρξη ισχύος της ΗΚΚ στις 26 Ιουνίου 2025 θα έπρεπε να σηματοδοτεί το ευτυχές τέλος 19 ετών ανάπτυξης, δυστυχώς θα σηματοδοτήσει την αρχή της νομικής αβεβαιότητας για τους ιδιοκτήτες πλοίων τα οποία βρίσκονται στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το διοικητικό όργανο της Σύμβασης της Βασιλείας δεν έχει ακόμη συμφωνήσει ότι η ΗΚΚ είναι «ισοδύναμη» με την ΒΚ και, κατά συνέπεια, τα πλοία στο τέλος του κύκλου ζωής τους θα εξακολουθήσουν να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της. Το αποτέλεσμα είναι ότι οι χώρες θα είναι ελεύθερες να επιλέξουν αν θα εφαρμόσουν τις διατάξεις της ΒΚ στα πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια τους. Και μετά τις 26 Ιουνίου, ένα πλοίο στο τέλος του κύκλου ζωής του που φέρει τη σημαία συμβαλλόμενου μέρους της ΗΚΚ συμμορφώνεται πλήρως με τις απαιτήσεις της ΗΚΚ και διαθέτει έγκυρο Διεθνές Πιστοποιητικό Ετοιμότητας για Ανακύκλωση (IRRC), το οποίο να αποδεικνύει ότι το διαλυτήριο που θα ανακυκλώσει το πλοίο είναι εξουσιοδοτημένο σύμφωνα με την ΗΚΚ, ότι η ανακύκλωση του συγκεκριμένου πλοίου θα γίνει σύμφωνα με το προβλεπόμενο σχέδιο και ότι αυτό έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή του κράτους ανακύκλωσης.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι, μετά την έναρξη ισχύος της ΗΚΚ, σχεδόν κάθε πλοίο που πηγαίνει για ανακύκλωση, είτε φέρει σημαία συμβαλλόμενου μέρους της ΗΚΚ είτε όχι, δεν θα έχει άλλη επιλογή από το να ανακυκλώνεται σύμφωνα με τα πρότυπα της ΗΚΚ. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι και τα τέσσερα κύρια κράτη ανακύκλωσης, τα οποία ανακυκλώνουν σταθερά το 95% έως 98% της παγκόσμιας χωρητικότητας, είναι συμβαλλόμενα μέρη της ΗΚΚ. Συνεπώς, τίθεται το ερώτημα αν θα υπάρχει αρκετό capacity ανακύκλωσης σύμφωνα με την ΗΚΚ για να καλυφθούν οι παγκό-

ενθάρρυνση κάποιων ναυτιλιακών εταιρειών, και αφού προχώρησαν σε σημαντικές επενδύσεις, μεταμόρφωσαν τα διαλυτήριά τους μέσω βελτιώσεων στις υποδομές και στις συνθήκες εργασίας. Άλλοι ανακυκλωτές ακολούθησαν αργά, μη θέλοντας να μείνουν πίσω σε έναν κλάδο που έβλεπαν να μεταμορφώνεται. Χρειάστηκαν τα απαραίτητα χρόνια για να επιτευχθεί ένας αξιοσημείωτος μετασχηματισμός.

Η ΗΚΚ είναι καλά σχεδιασμένη ως προς την ισόρροπη κατανομή των καθηκόντων του πλοιοκτήτη και του ανακυκλωτή πλοίων. Μπορεί αυτό να μην είναι προφανές για τον απλό παρατηρητή, αλλά γίνεται εμφανές αν αναλογιστεί κανείς ότι, ακόμα και πολύ πριν από την έναρξη ισχύος της, πολλά διαλυτήρια θεώρησαν εμπορικά επωφελές να συμμορφωθούν με την ΗΚΚ.

Με ποιες αλλαγές είναι αντιμέτωποι οι πλοιοκτήτες μετά τον Ιούνιο του 2025; Όλα τα νεότευκτα πρέπει να φέρουν έγκυρο και πιστοποιημένο κατάλογο επικίνδυνων υλικών (IHM). Τα υπάρχοντα πλοία θα πρέπει να συμμορφωθούν με την απαίτηση IHM το αργότερο πέντε έτη μετά την έναρξη ισχύος της ΗΚΚ ή

πριν από την ανακύκλωση, εάν αυτή είναι νωρίτερα. Κάθε πλοίο στο τέλος του κύκλου ζωής του, νηολογημένο σε χώρα-συμβαλλόμενο μέρος της ΗΚΚ, πρέπει να φέρει έγκυρο Διεθνές Πιστοποιητικό Ετοιμότητας για Ανακύκλωση (IRRC), το οποίο να αποδεικνύει ότι το διαλυτήριο που θα ανακυκλώσει το πλοίο είναι εξουσιοδοτημένο σύμφωνα με την ΗΚΚ, ότι η ανακύκλωση του συγκεκριμένου πλοίου θα γίνει σύμφωνα με το προβλεπόμενο σχέδιο και ότι αυτό έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή του κράτους ανακύκλωσης.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι, μετά την έναρξη ισχύος της ΗΚΚ, σχεδόν κάθε πλοίο που πηγαίνει για ανακύκλωση, είτε φέρει σημαία συμβαλλόμενου μέρους της ΗΚΚ είτε όχι, δεν θα έχει άλλη επιλογή από το να ανακυκλώνεται σύμφωνα με τα πρότυπα της ΗΚΚ. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι και τα τέσσερα κύρια κράτη ανακύκλωσης, τα οποία ανακυκλώνουν σταθερά το 95% έως 98% της παγκόσμιας χωρητικότητας, είναι συμβαλλόμενα μέρη της ΗΚΚ. Συνεπώς, τίθεται το ερώτημα αν θα υπάρχει αρκετό capacity ανακύκλωσης σύμφωνα με την ΗΚΚ για να καλυφθούν οι παγκό-

Έχοντας ζητήσει από τον IMO να αναπτύξει μια ειδική σύμβαση για την ανακύκλωση πλοίων, η COP-10 της BC εξέτασε το 2011 κατά πόσον η HKC μπορεί να θεωρηθεί ισοδύναμη με την BC (η ισοδυναμία είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την αποδοχή της HKC από τα μέρη της BC). Παρακολούθησα την COP-10 και έγινα μάρτυρας της αδιάκοπης πίεσης που άσκησε η NGO Platform. Έπεισαν δύο χώρες (μία από την Καραϊβική και μία από τη Δυτική Αφρική) να υποστηρίξουν την αντίθεσή τους στην HKC, και έτσι αυτά τα δύο μέλη της BC αρνήθηκαν να αποδεχτούν την ισοδυναμία της HKC. Η ολομέλεια της COP-10 επικεντρώθηκε σε άλλο θέμα και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το λιγότερο φλέγον τότε ζήτημα της ισοδυναμίας της HKC με την BC δεν μπορούσε να συμφωνηθεί εκείνη τη στιγμή. Από το 2011 έως σήμερα, το συγκεκριμένο ζήτημα δεν έχει συζητηθεί από την BC. Αντ' αυτού, η MEPC 81 του IMO συζήτησε το 2024 τα πιθανά νομικά ζητήματα που προκύπτουν από την αλληλεπίδραση μεταξύ των δύο συμβάσεων και τον κίν-

δυνο ότι, μετά την έναρξη ισχύος της HKC, πλοία που συμμορφώνονται πλήρως με την HKC θα μπορούσαν να κρατούνται σε λιμένες για παραβίαση της BC. Στην MEPC 82 κατατέθηκε σχέδιο οδηγιών από τη Γραμματεία του IMO με βάση την ιδέα ότι ένα κράτος που είναι συμβαλλόμενο μέρος και στις δύο συμβάσεις, «σύμφωνα με το άρθρο 11 της BC, θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο να κοινοποιήσει στη Γραμματεία της BC ότι θα εφαρμόσει τις απαιτήσεις της HKC όσον αφορά τις διασυνοριακές μετακινήσεις πλοίων...». Οφείλω να είμαι ειλικρινής και να δηλώσω ότι η προτεινόμενη λύση δεν μπορεί να λειτουργήσει για διάφορους λόγους. Αρκεί να πω ότι το αποτέλεσμα αυτής της προτεινόμενης λύσης είναι ότι κάθε συμβαλλόμενο μέρος της BC θα είναι ελεύθερο να αποφασίζει μόνο του! Πού είναι λοιπόν το όφελος από την ύπαρξη μιας διεθνούς σύμβασης για τη ρύθμιση της ανακύκλωσης πλοίων; Η COP-17 της BC τον Μάιο του 2025 δεν εξέτασε το ζήτημα της ισοδυναμίας των δύο συμβάσεων. Αντ' αυτού, έστειλε το Provisional Guidance του IMO ώστε να

συζητηθεί από το Open-ended Working Group (OEWG) της BC το 2026, προτού επανέλθει στην COP-18 της BC το 2027. Η αναβολή συνεπάγεται δύο χαμένα χρόνια αβεβαιότητας και νομικού κινδύνου για τα συμμορφούμενα πλοία. Επιπλέον, δεδομένου ότι το Provisional Guidance του IMO είναι, κατά την άποψή μου, μη εφαρμόσιμο και αναποτελεσματικό, θα χρειαστούν τουλάχιστον δύο επιπλέον χρόνια προτού ελπίσουμε ότι θα έχουμε λύση σε αυτό το νομικό χάος. Έχουμε σημειώσει πραγματική πρόοδο στην ανακύκλωση πλοίων. Τα ναυπηγεία έχουν επενδύσει και αναβαθμιστεί και η HKC τίθεται σε ισχύ. Ωστόσο, η νομική σύγκρουση με τη Σύμβαση της Βασιλείας την καθυστερεί και την υποσκάπτει. Είναι οι ίδιες κυβερνήσεις που υιοθέτησαν αυτές τις δύο συμβάσεις και που συμμετέχουν τακτικά στις συνεδριάσεις και των δύο συμβάσεων. Απλώς οι αντιπρόσωποι σε αυτές τις συνεδριάσεις αποστέλλονται από διαφορετικά υπουργεία! Σίγουρα, η κοινωνία μας θα πρέπει να έχει μεγαλύτερες απαιτήσεις από τον νομοθέτη.



LALIZAS
LifeSaving

Foam Systems PFOS/PFOA-free

Effective January 1, 2026, the IMO's MSC 532(107) resolution will prohibit PFOS in fixed and portable foam fire-extinguishing systems, while the EU's PFOA ban comes into effect in July 2025.

LALIZAS provides a **comprehensive service package** to support the maritime industry with these adjustments.

- ✓ Foam Content Analysis
- ✓ Tank Draining
- ✓ Certified Disposal
- ✓ System Cleaning
- ✓ Rinse Water Testing
- ✓ Fluorine-Free Foam Supply
- ✓ Detailed Documentation

**IMO Compliance & Green Shipping
Through Tailored Fleet Solutions**

Contact us at fsr@lalizas.com

www.lalizas.com

Η σύμβαση έχει τη δυνατότητα να αλλάξει το πρόσωπο της βιομηχανίας ανακύκλωσης πλοίων

Στις 26 Ιουνίου τίθεται τελικά σε ισχύ η Διεθνής Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση των πλοίων (ΗΚC), δεκαέξι χρόνια μετά την υιοθέτησή της. Νωρίτερα, περίπου 115 από τις 130 μονάδες ανακύκλωσης πλοίων της Ινδίας είχαν συμμορφωθεί ήδη με τις προδιαγραφές της ΗΚC μετά από εκτεταμένες αναβαθμίσεις και επενδύσεις. Καθώς η σύμβαση τίθεται σε ισχύ, αυτά τα ναυπηγεία δεν πρέπει πλέον να αγνοούνται από τους καταλόγους της ΕΕ, ούτε στη δημόσια συζήτηση: αυτά τα ναυπηγεία είναι η εικόνα της ασφαλούς και βιώσιμης ανακύκλωσης πλοίων.



της **Gudrun Janssens**,
BIMCO Regional & Regulatory Manager,
Intergovernmental Engagement

Για δεκαετίες, η βιομηχανία ανακύκλωσης πλοίων θεωρούνταν ευρέως μια βιομηχανία που συνδέεται με τη ρύπανση και τις επικίνδυνες συνθήκες για τους εργαζομένους, και δικαίως. Και ενώ υπάρχουν ακόμη πολλά που πρέπει να γίνουν σε όλα τα ναυπηγεία της Νοτιοανατολικής Ασίας, η έναρξη ισχύος της ΗΚC έχει τη δυνατότητα να αλλάξει το πρόσωπο της ανακύκλωσης πλοίων. Κατά την επόμενη δεκαετία, η BIMCO έχει υπολογίσει ότι πάνω από 15.000 πλοία θα πρέπει να ανακυκλωθούν. Πρόκειται για αριθμό υπερδιπλάσιο σε σχέση με την προηγούμενη δεκαετία. Καθώς η ΗΚC τίθεται σε ισχύ, για να αξιοποιήσει πλήρως τις δυνατότητές της, πρέπει να επιλυθούν οι «συγκρούσεις» μεταξύ της ΗΚC και της Σύμβασης της Βασιλείας (BC). Απαιτείται πολύ μεγαλύτερη δυναμικότητα που να συμμορφώνεται με την ΗΚC και προθυμία από την πλευρά των πλοιοκτητών να χρησι-

μοποιούν ναυπηγεία που συμμορφώνονται με την ΗΚC για να υποστηρίξουν και να τροφοδοτήσουν βιώσιμες πρακτικές.

Η Σύμβαση της Βασιλείας δεν προορίζεται για την ανακύκλωση πλοίων

Η Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ καθορίζει παγκόσμια πρότυπα για τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να αποσυναρμολογούνται τα πλοία στο τέλος του κύκλου ζωής τους και το πεδίο εφαρμογής της εκτείνεται πέρα από περιβαλλοντικά ζητήματα. Η σύμβαση περιλαμβάνει την ασφάλεια των εργαζομένων –τομέας που δεν αντιμετωπίζεται από την BC– και αναγνωρίζει τη συνεχή ιδιοκτησία των πλοίων καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους. Η έναρξη ισχύος της αντιπροσωπεύει τη μεταμόρφωση ενός κλάδου που αντιμετωπίζει τις μεγαλύτερες ευκαιρίες στην ιστορία της ανακύκλωσης πλοίων.

Η υφιστάμενη σύγκρουση μεταξύ της ΗΚΚ και της ΒΚ είναι μια τέτοια δοκιμασία. Οι ευκαιρίες είναι πολλές.

Ξεκινώντας με ορισμένα από τα ζητήματα που θα δοκιμάσουν πόσο γρήγορα μπορεί να επιτευχθεί πρόοδος, η ναυτιλιακή βιομηχανία και η βιομηχανία ανακύκλωσης πλοίων ήλπιζαν ότι ορισμένες από τις συγκρούσεις μεταξύ των δύο συμβάσεων θα επιλύονταν στην πρόσφατη Διάσκεψη της Βασιλείας.

Δεδομένου ότι αυτό απέτυχε, είμαστε τώρα αντιμέτωποι με άλλα δύο χρόνια που επιτρέπουν στα κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη της ΒΚ να αποδεχτούν τη συνύπαρξη των δύο συμβάσεων. Αυτό συμβαίνει παρά το γεγονός ότι η ΗΚΚ βρίσκεται στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων από το 2009 και θα έπρεπε να έχει δώσει αρκετό χρόνο για να προετοιμαστεί η έναρξη ισχύος της σύμβασης.

Στη Σύνοδο της Βασιλείας επισημάνθηκαν και πάλι ορισμένες από τις προκλήσεις και τις δοκιμασίες που βρίσκονται μπροστά μας. Πρώτον, τα κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη της ΒΚ ανα-

γνώρισαν ότι η ΒΚ δεν λειτουργεί –και δεν έχει λειτουργήσει– για την ανακύκλωση των πλοίων.

Δεύτερον, επισημάνθηκε για άλλη μια φορά πως ορισμένα κράτη και παρατηρητές στη Βασιλεία είναι πεπεισμένοι ότι ένα πλοίο μπορεί να θεωρηθεί ταυτόχρονα «πλοίο» και «απόβλητο». Στην πράξη, αυτό δεν είναι δυνατόν. Μια τέτοια υπόθεση αποτελεί πρόβλημα, διότι, αν ένα πλοίο είναι «απόβλητο» από τη στιγμή που προορίζεται για ανακύκλωση και πρέπει να εφαρμοστεί η ΒΚ, το πλοίο δεν μπορεί πλέον να κάνει trade και να ενεργεί ως πλοίο. Η ερμηνεία αυτή έρχεται σε αντίθεση με την ΗΚΚ, που υιοθετεί μια προσέγγιση με βάση τον κύκλο ζωής του πλοίου. Παρόμοιες ερμηνείες δεν υπάρχουν στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας ή της αεροδιαστημικής για σοβαρούς λόγους.

Τρίτον, αποτελεί πρόβλημα το γεγονός ότι η συζήτηση στη Διάσκεψη της Βασιλείας διεξάγεται από εκπροσώπους κρατών που έχουν μεγάλη εμπειρία στα απόβλητα, αλλά καμία στη ναυτιλία. Επιπλέον, υπάρχει έλλειψη λογοδοσίας

στις περιπτώσεις που κράτη ή παρατηρητές χρησιμοποιούν ξεπερασμένα ή πραγματικά λανθασμένα επιχειρήματα. Ενώ είχαμε κάποια ελπίδα ότι στη Διάσκεψη της Βασιλείας θα υπάρξει μια απόφαση σχετικά με το αν η ΗΚΚ ή η ΒΚ θα είχε προτεραιότητα, τελικά δεν υπήρξε ομοφωνία.

Αυτό συμβαίνει παρά τις πολυετείς αποδείξεις ότι η ΒΚ δεν έχει επιτύχει την απαγόρευση της ανακύκλωσης πλοίων που δεν πληρούν τα πρότυπα ή δεν έχει θετικό αντίκτυπο στη ναυτιλία και στη βιομηχανία ανακύκλωσης πλοίων. Από την άλλη πλευρά, η ΗΚΚ είχε ήδη θετικό αντίκτυπο, ακόμα και πριν από την έναρξη ισχύος της.

Επιπλέον, καθώς η ΗΚΚ τίθεται σε ισχύ, τα πλοία στο τέλος του κύκλου ζωής τους που συμμορφώνονται πλήρως με την ΗΚΚ κινδυνεύουν να κρατηθούν στα λιμάνια για παραβίαση της ΒΚ. Τέτοιες νομικές συγκρούσεις κινδυνεύουν να επιβραδύνουν την πρόοδο των ναυπηγείων που έχουν δεσμευτεί να παρέχουν ασφαλείς θέσεις εργασίας και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση των πλοίων.

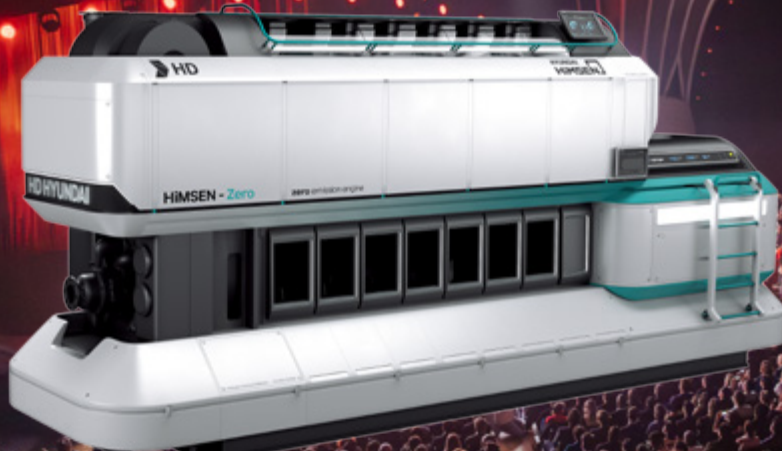


HiMSEN-Zero Concept Engine



iF Design Award 2025 Winner

Journey toward zero-emission eco-friendly engine development.



For more
information :



Power Creator, Innovative Leader

ECO MOBILITY DYNAMICS

www.hyundai-engine.com

Οι νομικές συγκρούσεις μεταξύ της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ και της Σύμβασης της Βασιλείας κινδυνεύουν να επιβραδύνουν την πρόοδο των ναυπηγείων που έχουν δεσμευτεί να παρέχουν ασφαλείς θέσεις εργασίας και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση των πλοίων.

θυνση, διαπιστώσαμε ότι ο κλάδος της ανακύκλωσης πλοίων εργαζόταν όλο και περισσότερο προς τους ίδιους στόχους, οπότε αποφασίσαμε να ιδρύσουμε την BIMCO Ship Recycling Alliance στα τέλη του περασμένου έτους.

Στόχος της συμμαχίας είναι να τροφοδοτήσει την αλλαγή με τον συντονισμό των φωνών του κλάδου της ανακύκλωσης πλοίων και της ναυτιλιακής βιομηχανίας και να συμβάλει στη διευκόλυνση της παγκόσμιας εφαρμογής της ΗΚΚ. Τα μέλη της συμμαχίας περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων εκπροσώπους ναυτιλιακών εταιρειών, νηογνωμόνων, ενώσεων ανακύκλωσης πλοίων, εγκαταστάσεων και cash buyers.

Τα πλοία δεν είναι απόβλητα, είναι πόρος

Καθώς πλησιάζει η ημερομηνία έναρξης ισχύος της ΗΚΚ, πιστεύουμε ότι οι μονάδες ανακύκλωσης που εστιάζουν στην αναβάθμιση και στην επένδυση στην ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση πλοίων αξίζουν μια θέση στον κατάλογο ανακύκλωσης πλοίων της ΕΕ και στη δημόσια συζήτηση. Πιστεύουμε επίσης ότι, καθώς όλο και περισσότερα πλοία κατευθύνονται προς ανακύκλωση σύμφωνα με την ΗΚΚ, είναι καιρός να τα θεωρήσουμε όχι απόβλητα αλλά πόρους. Οι δυνατότητες προσθήκης στην κυκλική οικονομία είναι τεράστιες, αλλά η ανακύκλωση πρέπει να γίνεται με υπευθυνότητα.

Θα χρειαστούν τεράστιες προσπάθειες για να αυξηθεί το επίπεδο των ναυπηγείων σε ολόκληρη την περιοχή της Νοτιοανατολικής Ασίας, αλλά υπάρχουν πολλοί ενδιαφερόμενοι που μοιράζονται τους ίδιους στόχους και πολλά κράτη που επικύρωσαν την ΗΚΚ.

Στην BIMCO πιστεύουμε ότι είναι καιρός να αρχίσουμε να κοιτάμε μπροστά. Η ΗΚΚ έχει τη δυνατότητα να αλλάξει το πρόσωπο της ανακύκλωσης πλοίων, να υποστηρίξει την κυκλική οικονομία και να προσφέρει ασφαλείς θέσεις εργασίας στους ανθρώπους που τις χρειάζονται. Πιστεύουμε ότι τώρα είναι η ώρα να κάνουμε αυτό για το οποίο όλοι έχουμε υπογράψει και ότι αυτός ο κλάδος δεν πρέπει ποτέ να επιστρέψει στην υποβαθμισμένη ανακύκλωση που άνθισε υπό την ΒΚ. Η λύση είναι εδώ και πρόκειται να τεθεί σε ισχύ.

Συντονισμός των προσπαθειών της ναυτιλίας και της βιομηχανίας ανακύκλωσης πλοίων

Στην BIMCO έχουμε υπερασπιστεί τις προσπάθειες για την επίτευξη μεγαλύτερης νομικής σαφήνειας όσον αφορά την αλληλεπίδραση μεταξύ των δύο συμβάσεων. Πιστεύουμε ότι είναι απαραίτητο οι κυβερνήσεις να επανεκτιμήσουν τις θέσεις τους και να σταθμίσουν τα πλεονεκτήματα κάθε σύμβασης, όχι ως ανταγωνιστικών οντοτήτων αλλά ως συμπληρωματικών μέσων. Μαζί, οι δύο συμβάσεις μπορούν να εξυπηρετήσουν τους ευρύτερους στόχους της προστασίας του περιβάλλοντος και της βιώσιμης ανακύκλωσης πλοίων, και έχουμε ήδη δει τη βελτίωση των προτύπων από την ΗΚΚ. Από τη σκοπιά της BIMCO, η ΗΚΚ συμβάλλει καθοριστικά στην ευθυγράμμιση των διεθνών προτύπων με την πολυπλοκότητα της παγκόσμιας ναυτιλίας και της βιομηχανίας ανακύκλωσης πλοίων. Η ΗΚΚ είναι καθοριστικής σημασίας για τη διασφάλιση της βιώσιμης ανακύκλωσης πλοίων, την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και την παροχή ασφαλών θέσεων εργασίας. Εργαζόμενοι προς αυτή την κατεύ-

DESTINATION: MALTA



**your Trusted Environmental Partner
through Green Ports Malta**

Provision of
CERTIFIED MARPOL DELIVERY
WASTE RECEIPT

**GREEN
PORTS**
MALTA

- ▲ Port Reception Facilities
- ▲ Collection and Treatment of all types of ship generated oily waste
- ▲ Operations in Off Port Limits and Outside Territorial Waters
- ▲ Debunkering



GREEN GREEN GREEN
PORTS PORTS PORTS
GIBRALTAR HAMBURG GREECE

Ένα ορόσημο για τις βιώσιμες ανακυκλώσεις πλοίων

Η έναρξη ισχύος της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ και τι σημαίνει για τους Ευρωπαίους εφοπλιστές

Στις 26 Ιουνίου 2025, η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία θα γίνει μάρτυρας ενός σημαντικού ρυθμιστικού ορόσημου: της έναρξης ισχύος της Διεθνούς Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση των πλοίων (HKC). Η European Shipowners | ECSA (ES|ECSA) χαιρετίζει αυτό το σημαντικό βήμα.



της **Anaëlle Boudry**,
Senior Policy Advisor
for Climate & Environment,
European Shipowners | ECSA

Η HKC θεσπίζει ένα παγκοσμίως δεσμευτικό πρότυπο για να διασφαλιστεί ότι τα πλοία στο τέλος του κύκλου ζωής τους αποσυναρμολογούνται και ανακυκλώνονται υπεύθυνα, προστατεύοντας τόσο την ανθρώπινη υγεία όσο και το περιβάλλον. Πρόκειται για ένα διαχρονικό αίτημα του κλάδου: ένα ισότιμο πεδίο ανταγωνισμού με εναρμονισμένα πρότυπα ασφαλείας και περιβαλλοντικές προδιαγραφές.

Αρχής γενομένης από τον Ιούνιο, όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία των συμβαλλόμενων μερών της HKC πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις της και όλες οι εγκαταστάσεις ανακύκλωσης πλοίων στα συμβαλλόμενα μέρη της HKC πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις της σύμβασης. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες, οι οποίοι έχουν από καιρό υποστηρίξει την υιοθέτηση παγκόσμιων προτύπων. Ως εκ τούτου, ζητάμε κανονιστική σαφήνεια και διαφάνεια, με την HKC να αναγνωρίζεται ως η πρωταρχική διεθνής σύμβαση για την ανακύκλωση πλοίων.

Αν και η έναρξη ισχύος της HKC σηματοδοτεί ένα σημαντικό επίτευγμα, δεν συνιστά το τέλος του ταξιδιού. Δεκαέξι χρόνια μετά την υιοθέτησή της, η εφαρμογή της HKC θα αντιμετωπίσει σίγουρα ορισμένες προκλήσεις. Οι εμπειρίες κατά τη φάση της εφαρμογής θα είναι ζωτικής σημασίας για τον εντοπισμό πιθανών κενών και προκλήσεων που πρέπει να αντιμετωπιστούν σε μελλοντικές τροποποιήσεις της HKC.

Υποστηρίζουμε μια ενισχυμένη σύμβαση προκειμένου να διασφαλιστεί ότι είναι κατάλληλη για τον σκοπό της, χρησιμοποιώντας ενδεχομένως τον ευρωπαϊκό κανονισμό περί ανακύκλωσης πλοίων (EU SRR) ως σημείο αναφοράς. Οι αναθεωρήσεις θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν την ευθυγράμμιση του καταλόγου επικίνδυνων υλικών της HKC με τον ευρύτερο κατάλογο του EU SRR. Η HKC μπορεί να αντιμετωπίσει την ιατρική περίθαλψη και τις εγκαταστάσεις με σαφέστερο τρόπο. Το θέμα αυτό θα πρέπει επίσης να αντιμετωπιστεί στο πλαίσιο της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας (ΔΟΕ) για τα



Credit: EPA/ADI WEDA

ναυπηγεία ανακύκλωσης που βρίσκονται σε χώρες εκτός ΕΕ, όπου οι αναβαθμίσεις θα διευκόλυναν τη συμμόρφωσή τους με τα πρότυπα του EU SRR.

Παρά το γεγονός ότι σχεδόν το 98% της ανακύκλωσης πλοίων πραγματοποιείται σε τέσσερις μόνο χώρες –στο Μπανγκλαντές, στην Ινδία, στο Πακιστάν και στην Τουρκία–, οι οποίες είναι πλέον συμβαλλόμενα μέρη της ΗΚΚ, ο παγκόσμιος χαρακτήρας της ΗΚΚ διασφαλίζει ισότιμους διεθνείς όρους ανταγωνισμού. Το EU SRR, η ευρωπαϊκή νομοθεσία για την ανακύκλωση πλοίων, έχει συμβάλει στο παρελθόν στη νομική αβεβαιότητα για τα πλοία με σημαία ΕΕ. Στόχος του EU SRR ήταν να διευκολύνει την επικύρωση της ΗΚΚ στην ΕΕ, εφαρμόζοντας ελέγχους στα πλοία και στις εγκαταστάσεις ανακύκλωσης πλοίων βάσει αυτού. Τώρα που τίθεται σε ισχύ η ΗΚΚ, χρειαζόμαστε αλληλεπικαλυπτόμενα κανονιστικά πλαίσια για τα πλοία στο τέλος του κύκλου ζωής τους; Ο κανονισμός της ΕΕ περί ανακύκλωσης πλοίων συμπίπτει σε πολλά σημεία με την ΗΚΚ, αλλά δεν προσφέρει τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού που απαιτούνται σε διεθνές επίπεδο. Αντί να εισαγάγουμε νέες απαιτήσεις μέσω της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, παροτρύνουμε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να υποστηρίξει την αναβάθμιση των προτύπων του ΗΚΚ.

Επιστρέφοντας στο διεθνές επίπεδο, βασικό μέλημα της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας είναι η αλληλεπίδραση μεταξύ της ΗΚΚ και της Σύμβασης της Βασιλείας για τον έλεγχο των διασυνοριακών μεταφορών επικινδυνών αποβλήτων και της διάθεσής τους (BC). Η BC περιέχει την τροποποίηση της απαγόρευσης από το 1995, η οποία απαγορεύει την εξαγωγή επικινδυνών αποβλήτων από χώρες του ΟΟΣΑ σε χώρες εκτός ΟΟΣΑ. Το ζήτημα που προκύπτει στο πλαίσιο της BC είναι ότι δεν αναφέρει πουθενά την έννοια του κράτους σημαίας, η οποία είναι κεντρική στην UNCLOS και σε άλλες διεθνείς συμβάσεις που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Αυτό δημιουργεί θέματα επικοινωνίας και λειτουργίας μεταξύ των κρατών εξαγωγής και εισαγωγής, συμπεριλαμβανομένων των πιθανών κρατών διαμετακόμισης, τα οποία οδηγούν σε διοικητικό φόρτο και κυρίως σε νομικά ζητήματα για τους πλοιοκτήτες και τις εγκαταστάσεις ανακύκλωσης.

Για τους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες, η έναρξη ισχύος της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ προσφέρει σαφήνεια, συνέπεια και ισότιμους όρους ανταγωνισμού σε διεθνή κλίμακα. Με την ενίσχυση των διεθνών προτύπων, μπορούμε να διασφαλίσουμε ότι η ανακύκλωση πλοίων δεν είναι μόνο ασφαλής και περιβαλλοντικά ορθή, αλλά και διαφανής, εναρμονισμένη και αποτελεσματική.

Η συνύπαρξη αυτών των δύο συμβάσεων όσον αφορά την ανακύκλωση πλοίων κινδυνεύει να υπονομεύσει τη νομική σαφήνεια και την επιχειρησιακή τους αποτελεσματικότητα. Σύμφωνα με την αρχή *lex specialis*, η ΗΚΚ θα πρέπει να υπερισχύει της ΒΚ για την ανακύκλωση πλοίων, δεδομένου ότι έχει σχεδιαστεί ειδικά για να αντιμετωπίσει τα μοναδικά τεχνικά και υλικοτεχνικά ζητήματα του τομέα καθώς και ζητήματα ασφάλειας. Η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώθηκε κατά τη διάρκεια πρόσφατων συζητήσεων στην Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του IMO (MEPC 82). Στο πλαίσιο αυτό, οι οδηγίες που εξέδωσε η Γραμματεία του IMO (HKSRC.2/Circ.1, Νοέμβριος 2024) διευκρινίζουν ότι η ΗΚΚ θα πρέπει να υπερισχύει υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Μελλοντικά, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να διαδραματίσει προληπτικό ρόλο στην επισημοποίηση αυτής της κατανόησης μέσω της συνεργασίας με τη Γραμματεία της Βασιλείας και της περαιτέρω δέσμευσης στην MEPC και στην COP της Βασιλείας. Ένας άλλος σημαντικός περιορισμός που δεν πρέπει να παραβλέπουν οι Ευρωπαίοι

πλοιοκτήτες είναι η περιορισμένη δυναμικότητα των ναυπηγείων ανακύκλωσης που περιλαμβάνονται στον εγκεκριμένο από την ΕΕ κατάλογο, δεδομένου ότι τα πλοία με σημαία ΕΕ πρέπει να διαλύονται μόνο σε αυτά. Παρά την αύξηση των καταγεγραμμένων εγκαταστάσεων, εξακολουθεί να υπάρχει έλλειμμα, ιδίως για τα μεγάλα ποντοπόρα πλοία. Η συμπερίληψη, στον κατάλογο της ΕΕ, ναυπηγείων ανακύκλωσης εκτός ΟΟΣΑ είναι απαραίτητη, ιδίως σε κράτη που έχουν καταβάλει σημαντικές προσπάθειες και έχουν επιδείξει πρόοδο στην εκπλήρωση των απαιτήσεων του EU SRR.

Η Ινδία, για παράδειγμα, έχει υποβάλει 32 αιτήσεις για εισαγωγή στον κατάλογο της ΕΕ από το 2016, καμία από τις οποίες δεν έχει ακόμη εγκριθεί. Οι πόροι και ο χρόνος για την αξιολόγηση και την επιθεώρηση αυτών των ναυπηγείων εκτός ΟΟΣΑ πρέπει να ενισχυθούν. Αυτά τα βήματα είναι ζωτικής σημασίας για την αύξηση της παγκόσμιας δυναμικότητας ανακύκλωσης με παράλληλη διατήρηση υψηλών παγκόσμιων προτύπων ασφάλειας με σεβασμό στο περιβάλλον.

Η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται σε μια φάση έντονων προσπάθειών αποανθρακοποίησης, όπου τα καθαρά καύσιμα και οι απαιτήσεις ενεργειακής απόδοσης οδηγούν τον αριθμό των πλοίων που πρόκειται να αποσυρθούν και να ανακυκλωθούν σε ιστορικά υψηλά επίπεδα. Χωρίς επαρκή δυναμικότητα, τα γηρασμένα πλοία θα παραμείνουν λειτουργικά για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, καθυστερώντας την ανανέωση του στόλου και την πρόοδο της αποανθρακοποίησης. Συνεπώς, η ΗΚΚ δεν είναι μόνο ένα πρότυπο ανακύκλωσης, αλλά και ένας στρατηγικός παράγοντας για την πράσινη μετάβαση της ευρωπαϊκής και παγκόσμιας ναυτιλίας.

Συμπερασματικά, η έναρξη ισχύος της ΗΚΚ αποτελεί ορόσημο για τις ανακυκλώσεις πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο. Για τους Ευρωπαίους πλοιοκτήτες, προσφέρει σαφήνεια, συνέπεια και ισότιμους όρους ανταγωνισμού σε διεθνή κλίμακα, στοιχεία απαραίτητα για τον κλάδο. Με την ενίσχυση των διεθνών προτύπων, μπορούμε να διασφαλίσουμε ότι η ανακύκλωση πλοίων δεν είναι μόνο ασφαλής και περιβαλλοντικά ορθή, αλλά και διαφανής, εναρμονισμένη και αποτελεσματική.



Whether on board or ashore,
Let us handle it.



A forward thinking company, with a great background.

Engines, Spare Parts
Repairs and Services
Deck and Safety Equipment
Provisions and Stores
Environmental Services

www.seascope.cy • info@seascope.gr

Οι νέες υποχρεώσεις πλοιοκτητών και διαλυτηρίων

Στις 26 Ιουνίου 2025, το Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships (HKC) τίθεται επίσημα σε ισχύ. Το HKC, που υιοθετήθηκε από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) το 2009, στοχεύει στη θέσπιση ενός παγκοσμίως συνεκτικού και νομικά δεσμευτικού πλαισίου για την ανακύκλωση πλοίων, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια και στην προστασία του περιβάλλοντος.



του Γιάννη Κουρκούλη,
Vice President – S&P,
Best Oasis Limited

Πρόκειται για μια σημαντική καμπή για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς εισάγει διεθνή πρότυπα σε έναν τομέα που ιστορικά λειτουργούσε υπό αποσπασματικές ή μη δεσμευτικές ρυθμίσεις. Για χρόνια, η διαδικασία διάλυσης των πλοίων αποτελούσε αντικείμενο έντονης κριτικής λόγω των συνθηκών εργασίας, της ανεπαρκούς εποπτείας και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Το HKC επιδιώκει να αντιστρέψει αυτή την εικόνα, απαιτώντας τόσο οι πλοιοκτήτες όσο και οι μονάδες ανακύκλωσης να συμμορφώνονται με ελάχιστα λειτουργικά και τεχνικά πρότυπα ασφαλείας πριν από την έναρξη αλλά και κατά τη διάρκεια της διάλυσης.

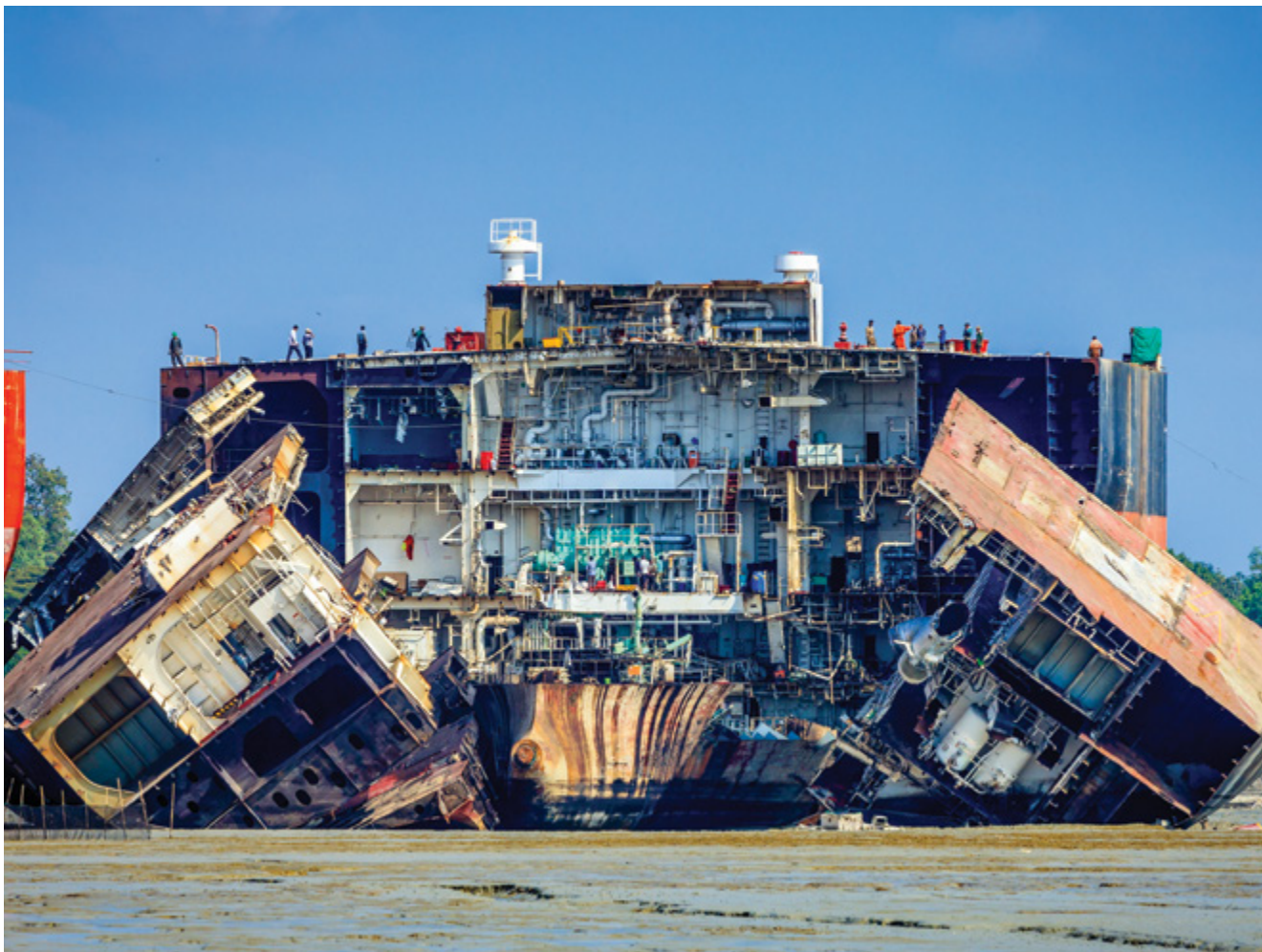
Παρόλο που το HKC συνιστά ένα σημαντικό βήμα, η ναυτιλιακή κοινότητα εξακολουθεί να βρίσκεται αντιμέτωπη με αβεβαιότητες – ειδικότερα όσον αφορά την αλληλεπίδραση των υποχρεώσεων του HKC με άλλους κανονισμούς, όπως το EU Ship Recycling Regulation (EU SRR) και το Basel Convention on the

Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes. Ο κλάδος προετοιμάζεται για μια νέα εποχή συμμόρφωσης, αν και ακόμη επικρατεί κανονιστική ασάφεια.

Τι προβλέπει το HKC

Το HKC θεσπίζει σαφείς και δεσμευτικές υποχρεώσεις για δύο βασικούς πυλώνες: τους πλοιοκτήτες και τα διαλυτήρια. Και οι δύο οντότητες καλούνται να πληρούν συγκεκριμένα κριτήρια, με πιστοποίηση, συνεχή έλεγχο και επιθεωρήσεις.

Για να δεχτεί ένα διαλυτήριο κάποιο πλοίο σύμφωνα με το HKC, πρέπει να έχει πιστοποιηθεί από τις αρμόδιες εθνικές αρχές της χώρας του όπως έχουν οριστεί από την κυβέρνησή τους. Αν και δεν απαιτείται από το HKC, τα περισσότερα διαλυτήρια υποβάλλονται επίσης σε εθελοντική επιθεώρηση από αναγνωρισμένο νηογνώμονα, που παρέχει σχετική πιστοποίηση ώστε να τεκμηριώνεται η συμμόρφωσή τους. Για να λάβουν τα διαλυτήρια την πιστοποίηση, πρέπει να υποβάλουν



αναλυτικό Ship Recycling Facility Plan (SRFP), το οποίο περιλαμβάνει:

- Εκπαίδευση προσωπικού σε θέματα ασφάλειας.
- Διαδικασίες ετοιμότητας και απόκρισης σε επείγοντα περιστατικά.
- Περιβαλλοντικά μέτρα προστασίας.
- Σαφείς ρόλους και αρμοδιότητες του προσωπικού.
- Μηχανισμούς παρακολούθησης, αναφοράς και τήρησης αρχείων, σύμφωνα με τις οδηγίες του IMO.

Επιπλέον, πριν από οποιαδήποτε διάλυση, το διαλυτήριο πρέπει να υποβάλει Ship Specific Recycling Plan (SSRP) ειδικά διαμορφωμένο για κάθε πλοίο. Το σχέδιο αυτό πρέπει να αντανakλά τα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου, τα υλικά του καθώς και τη δομή του Inventory of Hazardous Materials (IHM). Η ακολουθία και οι μέθοδοι διάλυσης πρέπει να διαμορφώνονται με τρόπο που να ελαχιστο-

ποιεί τον περιβαλλοντικό κίνδυνο και να διασφαλίζει την ασφάλεια των εργαζομένων. Οι εθνικές αρχές είναι υπεύθυνες για την εποπτεία αυτών των εγκαταστάσεων και την επιβολή διοικητικών κυρώσεων σε περιπτώσεις παραβάσεων.

Από πλευράς πλοιοκτητών, η βασική υποχρέωση είναι η κατάρτιση και η συνεχής επικαιροποίηση του Inventory of Hazardous Materials (IHM). Το έγγραφο αυτό πρέπει να ετοιμάζεται με βάση τις κατευθυντήριες οδηγίες του IMO και να επαληθεύεται από ειδικά εγκεκριμένους επιθεωρητές. Κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής του πλοίου, απαιτούνται περιοδικοί έλεγχοι, ενώ πριν το πλοίο οδηγηθεί στο διαλυτήριο διενεργείται τελική επιθεώρηση και στη συνέχεια εκδίδεται το International Ready for Recycling Certificate (IRRC), με ισχύ έως τρεις μήνες.

Αν και αυτές οι απαιτήσεις δημιουργούν ένα ελάχιστο επίπεδο συμμόρφωσης, δεν εξαλείφουν πλήρως τον νομικό κίνδυνο για τους πλοιοκτήτες.

Παρόλο που το ΗΚΚ συνιστά ένα σημαντικό βήμα, η ναυτιλιακή κοινότητα εξακολουθεί να βρίσκεται αντιμέτωπη με αβεβαιότητες – ειδικότερα όσον αφορά την αλληλεπίδραση των υποχρεώσεων του ΗΚΚ με άλλους κανονισμούς, όπως το EU Ship Recycling Regulation (EU SRR) και το Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes. Ο κλάδος προετοιμάζεται για μια νέα εποχή συμμόρφωσης, αν και ακόμη επικρατεί κανονιστική ασάφεια.

Κανονιστικά κενά και νομικές ασυμβατότητες

Παρά την πληρότητα του τεχνικού πλαισίου, το ΗΚΚ δεν παύει να αλληλεπικαλύπτεται με άλλες νομικές διατάξεις – ιδίως το Basel Convention και το EU SRR. Αυτές οι αλληλεπικαλύψεις δημιουργούν ασάφεια και, ενίοτε, νομική έκθεση για τους πλοιοκτήτες.

Το Basel Convention αντιμετωπίζει τα πλοία προς ανακύκλωση ως επικίνδυνα απόβλητα, ιδίως όταν αυτά μετακινούνται διασυνοριακά. Ωστόσο, δεδομένου ότι περίπου το 94-97% των υλικών ενός πλοίου μπορούν να ανακυκλωθούν και να επαναχρησιμοποιηθούν, ο χαρακτηρισμός ολόκληρου του πλοίου ως «επικίνδυνο απόβλητο» δεν αποδίδει σωστά την πραγματική του αξία. Αυτό σημαίνει ότι οι πλοιοκτήτες ενδέχεται να απαιτείται να λάβουν προηγούμενη συγκατάθεση από τη χώρα υποδοχής και να ακολουθήσουν επιπλέον διαδικασίες. Ακόμα και αν όλοι οι κανονισμοί του ΗΚΚ έχουν ακολουθηθεί κατά γράμμα, μπορεί το πλοίο να εμπίπτει στους περιορισμούς του Basel, εκθέτοντας τον πλοιοκτήτη σε ποινικές ευθύνες, πρόστιμα ή ακόμα και σε κατάσχεση του πλοίου.

Ο IMO εξέδωσε το Circular HKSRC.2/ Circ.1 τον Οκτώβριο του 2024, παρέχοντας προσωρινές κατευθύνσεις για τη συνύπαρξη ΗΚΚ και Basel. Ωστόσο, το έγγραφο επισημαίνει ότι απαιτείται

επιπλέον συνεργασία και συντονισμός με τη Γραμματεία του Basel Convention. Εξίσου λανθασμένη είναι η εντύπωση ότι το ΗΚΚ υπερισχύει του EU SRR. Ο κανονισμός της ΕΕ, σε ισχύ από το 2013, εφαρμόζεται κανονικά για όλα τα πλοία με σημαία κράτους-μέλους. Αυτά επιτρέπεται να ανακυκλώνονται μόνο σε εγκαταστάσεις που περιλαμβάνονται στον εγκεκριμένο κατάλογο της ΕΕ.

Ο κατάλογος σήμερα περιλαμβάνει 43 ναυπηγεία: 31 στην Ευρώπη (συμπεριλαμβανομένων της ΕΕ, της Νορβηγίας και του Ηνωμένου Βασιλείου), 11 στην Τουρκία και ένα στις ΗΠΑ. Αυτά προσφέρουν αρκετά χαμηλότερες τιμές από τις ΗΚΚ-πιστοποιημένες γιάρδες της Ινδίας και του Μπανγκλαντές. Παρότι αρκετά διαλυτήρια υποστηρίζουν ότι πληρούν τα κριτήρια της ΕΕ, καμία δεν έχει ακόμη εγκριθεί. Οι σχετικές διαβουλεύσεις και επιθεωρήσεις βρίσκονται σε εξέλιξη.

Το EU SRR επιβάλλει και πρόσθετες απαιτήσεις σε σχέση με το ΗΚΚ, όπως η περαιτέρω διαχείριση των αποβλήτων των πλοίων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν έχει δείξει πρόθεση να εναρμονίσει ή να χαλαρώσει αυτόν τον κανονισμό μετά την έναρξη ισχύος της ΗΚΚ.

Αυτό σημαίνει ότι οι πλοιοκτήτες με πλοία ευρωπαϊκής σημαίας πρέπει να διασφαλίσουν διπλή συμμόρφωση – τόσο με το ΗΚΚ όσο και με τις πιο απαιτητικές προδιαγραφές της ΕΕ, ακόμα κι

όταν υπάρχουν αποκλίσεις στους ορισμούς και στις διαδικασίες. Η μη συμμόρφωση ενέχει κίνδυνο διοικητικών κυρώσεων και καθυστερήσεων.

Η πρόκληση της εφαρμογής

Η έναρξη ισχύος του ΗΚΚ συνιστά ένα ορόσημο για τη θεσμική αναβάθμιση της παγκόσμιας ανακύκλωσης πλοίων. Καθιερώνει ένα κοινό πλαίσιο υποχρεώσεων για πλοιοκτήτες και διαλυτήρια, ενισχύοντας τη διαφάνεια, την ασφάλεια και την περιβαλλοντική υπευθυνότητα. Πάνω απ' όλα, καθιστά σαφές ότι η ασφαλής διάλυση των πλοίων δεν είναι πλέον προαιρετική, αλλά υποχρεωτική, σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς.

Ωστόσο, η αποτελεσματικότητα του ΗΚΚ θα κριθεί από την αντιμετώπιση των ρυθμιστικών ασυμβατοτήτων. Η μη ευθυγράμμιση με την Basel και η ανάγκη για ταυτόχρονη συμμόρφωση με την EU SRR δημιουργούν μεγάλη αβεβαιότητα για τους πλοιοκτήτες. Αν και ο IMO έχει δώσει κάποιες οδηγίες, πρέπει να δοθεί μια ξεκάθαρη θέση διεθνώς.

Πέρα από τα νομικά ζητήματα, προκύπτει και πρόβλημα διαθέσιμης χωρητικότητας σε ΗΚΚ certified διαλυτήρια. Η Ινδία, το Μπανγκλαντές και το Πακιστάν παραμένουν έως και σήμερα οι βασικές χώρες διάλυσης πλοίων, αλλά η συμμόρφωση με το ΗΚΚ θα περιορίσει σημαντικά τις διαθέσιμες επιλογές. Στην Ινδία, από περίπου 120 ενεργά ναυπηγεία, τα 90 είναι ΗΚΚ certified. Στο Μπανγκλαντές, λειτουργούν σήμερα μόλις οκτώ πιστοποιημένα ναυπηγεία, ενώ το Πακιστάν δεν διαθέτει κανένα διαλυτήριο με πιστοποίηση ΗΚΚ. Η μείωση αυτή προκαλεί πιθανά αδιέξοδα για πλοιοκτήτες που αναζητούν συμμόρφωση χωρίς καθυστερήσεις.

Με την 26η Ιουνίου να πλησιάζει, πλοιοκτήτες και όλοι οι εμπλεκόμενοι πρέπει να κινηθούν άμεσα – όχι μόνο για τεχνική ετοιμότητα, αλλά και για πλήρη κατανόηση του πολυεπίπεδου νομικού τοπίου. Η μετάβαση αυτή απαιτεί προσοχή, συμμόρφωση και επικοινωνία μεταξύ των αρχών, των cash buyers, των πλοιοκτητών και όλων των άλλων εμπλεκόμενων φορέων.

Το ΗΚΚ παρέχει τη δομή, αλλά η σαφήνεια θα έρθει μόνο μέσα από πρακτικό συντονισμό, συνεπή επιβολή και παγκόσμια εναρμόνιση των κανονισμών.



danaos

**Technology
is our
advantage
Ecology
is our
pride**

Danaos Corporation
www.danaos.com

A Hub of Marine and Offshore Equipment Systems



S&SYS was established as a spin-off company from the Machinery & Electric System team of Samsung Heavy Industries on September 1, 2017.

Based on technologies and knowhow accumulated over 28 years in the shipbuilding and marine business, S&SYS has developed key equipment such as Ballast Water Treatment System, Ship Automation System, Marine Switchboard, Fuel Gas Supply System and Energy Storage System.

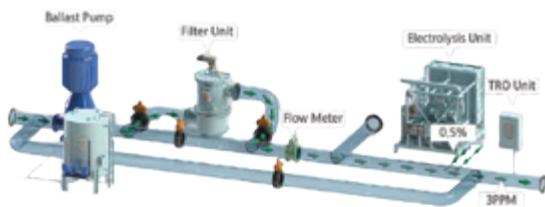
Products

Ballast system / Automation system / Switchboard / FGSS / ESS

The company has continuously researched and developed **ECO friendly** new technologies since it was founded in 1994, with a promise to provide the best quality and worldwide after-sales service.

PURIMAR™, Ballast Water Treatment System

- Filter + Indirect Electrochlorination
- Less power consumption, Less neutralizer consumption
- No holding time in sea water & brackish water



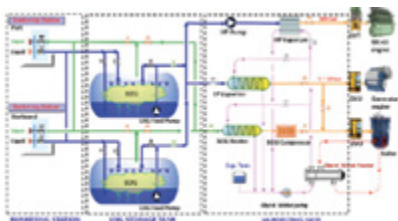
Energy Storage System

- DNV type approval in 2019, KR type approval in 2021 respectively
- Two products (2.5C, 1C) available acc. to ship's configuration
- ESS installation retrofit based on each ship's electric load analysis
- ECO ship supply package including ship's design, installation and supervision



PURIGAS™, Fuel Gas Storage & Supply System

- Total Package Service for Engineering & Supply
- Engineering support with proven technology and eoperating experience for various ship types
- Much engineering data for ship design relevant to FGSS



SSAS Master – Integrated Automation System

- Specialized for LNG control
- Cargo & Machinery control for LNG Carrier
- Control for Fuel Gas Supply System
- Proven performance through various experiences more than 2,000 vessels



S&SYS Co., LTD.

Website: www.snsys.net

Contact: Jeff Lee, Senior Sales Manager

Email: jeff74.lee@snsys.net

Tel: +82-31-229-1127

Fax: +82-31-229-1269

Website: www.dcsi.gr

Representative in Greece

Digital Control Systems International

Email: dcsi@dcsi.gr

Tel: +30 2104181833

REMONTOWA
SHIPREPAIR YARD

**MEMBER OF
REMONTOWA
HOLDING S.A.**



www.remontowa.com.pl

SHIP REPAIRS
SHIP CONVERSIONS
OFFSHORE PROJECTS



Διεθνή

Ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα

Το joint venture των Hafnia και Cargill «ανοίγει φτερά»

Την εκκίνηση των επίσημων λειτουργιών της Seascale Energy ανακοίνωσε η Hafnia τη Δευτέρα 19 Μαΐου. Πρόκειται για μια κοινοπραξία που συνδυάζει την τεχνογνωσία των δύο εταιρειών στην τροφοδοσία ναυτιλιακών καυσίμων. Στόχος της κοινοπραξίας είναι να θέσει νέα πρότυπα για την προμήθεια ναυτιλιακών καυσίμων, με σημαντική αποδοτικότητα κόστους, διαφάνεια και πρόσβαση σε βιώσιμες καινοτομίες καυσίμων. Με την ενοποίηση ουσιαστικά της ζήτησης ναυτιλιακών καυσίμων, η Seascale Energy θα εξασφαλίσει ακόμα πιο ανταγωνιστικές τιμές και, συνεπώς, εξατομικευμένες λύσεις προμηθειών για την κάλυψη των ποικίλων αναγκών των πελατών της.

Επένδυση της Norden στα λιμενικά logistics της Αυστραλίας και στο βάθος το iron ore

Η Norden υπέγραψε το πρώτο της έργο λιμενικής εφοδιαστικής στην Αυστραλία με την αυστραλιανή εταιρεία ανάπτυξης και εκμετάλλευσης έργων εξόρυξης

σιδηρομεταλλεύματος Kimberley Metals Group (KMG), επεκτείνοντας περαιτέρω τη συνεργασία τους.

Με το νέο έργο –που βρίσκεται στο λιμάνι του Wyndham στη δυτική Αυστραλία– η Norden θα παράσχει πρόσθετα περιουσιακά στοιχεία για την υφιστάμενη επιχείρηση μεταφόρτωσης, φορτώνοντας σιδηρομετάλλευμα από το λιμάνι σε φορτηγίδες και στη συνέχεια στα ποντοπόρα πλοία.

«Είμαστε ενθουσιασμένοι που συνεχίζουμε την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων εφοδιαστικής της Norden με τη σύναψη συμφωνίας με την KMG, συνδυάζοντας τις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών με την τεχνογνωσία μας στον τομέα της εφοδιαστικής για τη βελτιστοποίηση ολόκληρης της αλυσίδας εφοδιασμού της KMG από λιμάνι σε λιμάνι», τονίζει η Anne Jensen, COO της Norden.

Στην MSC το πλειοψηφικό πακέτο της Wilson Sons

Η Ocean Wilsons Holdings Limited, επενδυτική εταιρεία χαρτοφυλακίου με έδρα τις Βερμούδες, ανακοίνωσε ότι ολοκλήρωσε όλες τις απαραίτητες συνθήκες



ύδατα

Επιμέλεια:
Γιάννης Θεοδωρόπουλος,
Μάνος Χαρίτος



Credit: Hafnia

Το 56% της Wilson Sons S.A. μεταβιβάστηκε στη SAS Shipping Agencies Services Sarl, θυγατρική της MSC.

για την πώληση του 56% της Wilson Sons S.A. στην SAS Shipping Agencies Services Sarl, θυγατρική της MSC. Υπενθυμίζεται ότι η πώληση του πλειοψηφικού πακέτου της Wilson Sons ανακοινώθηκε πρώτη φορά στις 21 Οκτωβρίου 2021. Η Wilson Sons, εισηγμένη στη χρηματιστηριακή αγορά B3 Brazilian, αποτελεί έναν από τους κορυφαίους παρόχους ναυτιλιακών υπηρεσιών της Βραζιλίας, με δραστηριότητες που περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων ρυμουλκήσεις και διαχείριση τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων.

Τέλος η επένδυση της BW LPG σε τερματικό LPG στην Ινδία

Την παύση της επένδυσής της στον σχεδιαζόμενο χερσαίο τερματικό σταθμό εισαγωγής υγραερίου στο Jawaharlal Nehru Port Authority (JNPA) στο Navi Mumbai της Ινδίας ανακοίνωσε η BW LPG.

Το έργο, το οποίο ξεκίνησε μέσω συμφωνίας με την BW Confidence Enterprise Private Limited – μια κοινοπραξία που η BW LPG συνήψε με την Confidence Petroleum India Ltd. και την Ganesh Benzoplast Limited–, είχε ως στόχο την ανάπτυξη μιας κρυογονικής εγκατάστασης αποθήκευσης υγραερίου στο JNPA μέσω επένδυσης της BW LPG ύψους περίπου \$10 εκατ.

Υπό το πρίσμα των συνεχιζόμενων και αυξημένων αβεβαιοτήτων της αγοράς, που επηρεάζουν το παγκόσμιο επιχειρηματικό τοπίο, η διοίκηση της BW LPG αποφάσισε να ενισχύσει τη στρατηγική της εστίαση στους βασικούς άξονες της

ναυτιλίας και του εμπορίου, σημειώνεται στην ανακοίνωση. Κατά συνέπεια, η εταιρεία θα μειώσει την έκθεσή της στον τομέα των υποδομών, προκειμένου να διασφαλίσει τη βέλτιστη κατανομή των πόρων και να διατηρήσει τη λειτουργική της ευελιξία. Ως αποτέλεσμα, η εταιρεία έλαβε τη στρατηγική απόφαση να σταματήσει την επένδυση στον χερσαίο τερματικό σταθμό εισαγωγής υγραερίου στο JNPA και να διακόψει τη συμμετοχή της στην ανάπτυξη του έργου.

Γεγονός ο πρώτος λιμενικός σταθμός διαχείρισης αυτοκινήτων του Ομίλου Neptune

Τη δημιουργία του «NLS Port-La-Nouvelle», του πρώτου λιμενικού σταθμού διαχείρισης αυτοκινήτων του Ομίλου Neptune, που θα λειτουργήσει στο λιμάνι του Port-La-Nouvelle, στη Νότια Γαλλία, ανακοίνωσε ο Όμιλος με επικεφαλής την κ. Μελίνα Τραυλού. Η επένδυση αυτή εντάσσεται στο στρατηγικό πλάνο ανάπτυξης και στο όραμα του Ομίλου Neptune να παρέχει, με ταχύτητα και ευελιξία, ολοκληρωμένες και αξιόπιστες υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, στον τομέα των automotive logistics.

Ο λιμενικός σταθμός διαχείρισης αυτοκινήτων «NLS Port-La-Nouvelle», τον οποίο διαχειρίζεται η Neptune Land Services (NLS), μέλος του Ομίλου Neptune, αναμένεται να αποτελέσει σημείο αναφοράς στη Δυτική Μεσόγειο για τη μεταφορά οχημάτων, λειτουργώντας ως βασικός κόμβος στο συνεχές αναπτυσσόμενο δίκτυο της NLS.

Μέσω της στρατηγικής του θέσης, διασυνδέεται οδικώς, σιδηροδρομικώς και μέσω θαλάσσης με τις κύριες ευρωπαϊκές αγορές, προσφέροντας ταχύτερες και πιο αποδοτικές λύσεις για τη μεταφορά οχημάτων. Η έκταση του terminal φτάνει τα 250.000 τ.μ. και οι εγκαταστάσεις περιλαμβάνουν χώρο για 12.000 οχήματα και δύο θέσεις ελλιμενισμού οχηματαγωγών πλοίων, δίνοντας τη δυνατότητα διαχείρισης έως και 200.000 οχημάτων ετησίως.

Το «NLS Port-La-Nouvelle» αναμένεται να λειτουργήσει το πρώτο τρίμηνο του 2026. Το νέο terminal θα διαθέτει ειδικό κέντρο τεχνικών υπηρεσιών προετοιμασίας παράδοσης αυτοκινήτων (PDI) και διπλή σιδηροδρομική πρόσβαση, εξασφαλίζοντας λειτουργική αποτελεσματικότητα με μειωμένο περιβαλλοντικό αποτύπωμα, σύμφωνα πάντα με τις υψηλές προδιαγραφές του Ομίλου Neptune για βιώσιμες και αποδοτικές λύσεις logistics.

Η Μελίνα Τραυλού, Πρόεδρος του Ομίλου Neptune, ανέφερε: «Με πίστη στη δέσμευσή μας για ανάπτυξη και εξέλιξη, αυτή η επένδυση είναι η πρώτη του Ομίλου σε αυτόν τον στρατηγικό τομέα, στον οποίο είμαστε αποφασισμένοι να συνεχίσουμε δυναμικά. Ο σταθμός “NLS Port La Nouvelle”, πλήρως εναρμονισμένος με την εταιρική μας φιλοσοφία για βιώσιμη καινοτομία, υπογραμμίζει επίσης τη διαχρονική σημασία της αγοράς της Γαλλίας για τον Όμιλο Neptune».

Η BlackRock «καλοβλέπει» τα LPG carriers

Σε συμφωνία για τη σύσταση κοινοπραξίας που θα πρωταγωνιστήσει στη θαλάσσια μεταφορά υγροποιημένου αερίου κατέληξαν οι Solvang ASA και ένα fund που διαχειρίζεται η Global Infrastructure Partners (GIP) της BlackRock.

Η Solvang Gas Carriers θα είναι αρχικά ιδιοκτήτρια του σύγχρονου στόλου της Solvang, ο οποίος αποτελείται από 13 Very Large Gas Carriers (VLGCs), ειδικά σχεδιασμένα για τη μεταφορά υγροποιημένου αερίου (LPG) και αμμωνίας, και θα επιδιώξει την ανάπτυξή της στη μεταφορά LPG, αμμωνίας, αιθανίου και διοξειδίου του άνθρακα (CO₂).



Transparency, Ethics and Excellent Service



General Consulate of Panama in Greece

📍 1-3 Filellinon & Akti Miaouli 185 36 Piraeus Greece

☎ +30 210 4286 441

✉ info@panamaconsulate.gr

www.panamaconsulate.gr



Γεωπολιτική

Κυρώσεις ΕΕ στη Ρωσία: Τι περιλαμβάνουν το 17ο και το 18ο πακέτο

Η Ευρωπαϊκή Ένωση ενέκρινε το 17ο πακέτο κυρώσεων κατά της Ρωσίας, που θέτει ως στόχο τα νέα δεξαμενόπλοια-φαντάσματα του «σκιδώδους» στόλου της Ρωσίας, τα οποία βοηθούν τη Μόσχα να παρακάμπτει τις κυρώσεις που πλήττουν τις εξαγωγές ρωσικού πετρελαίου, ανακοίνωσε η επικεφαλής της ευρωπαϊκής διπλωματίας, Κάγια Κάλας, στις 20 Μαΐου.

«Η Ευρωπαϊκή Ένωση ενέκρινε το 17ο πακέτο κυρώσεων κατά της Ρωσίας, που αφορά 200 πλοία του “σκιδώδους” στόλου της», έγραψε στο «X» η Κάγια Κάλας, στο περιθώριο της συνόδου των Υπουργών Άμυνας της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις Βρυξέλλες. «Και άλλες κυρώσεις κατά της Ρωσίας προετοιμάζονται. Όσο η Ρωσία θα συνεχίζει τον πόλεμο, τόσο η απάντησή μας θα είναι δριμύεια», πρόσθεσε.

Από την πλευρά της, η Πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν, ανακοίνωσε πως, μολονότι οι «27» μόλις υιοθέτησαν τη 17η δέσμη κυρώσεων σε βάρος της Ρωσίας, ετοιμάζεται ήδη το 18ο πακέτο, που θα περιλαμβάνει περαιτέρω σκληρά μέτρα. «Ήρθε η ώρα να εντείνουμε την πίεση στη Ρωσία για να επιτευχθεί κατάπαυση του πυρός στην Ουκρανία», ανέφερε σε ανάρτησή της στην πλατφόρμα «X», μετά την τηλεφωνική επικοινωνία που είχε με τον Ουκρανό Πρόεδρο Βολοντίμιρ Ζελένσκι.

Το 18ο πακέτο κυρώσεων που συζητείται προβλέπει ειδικότερα κυρώσεις κατά των Nord Stream 1 και Nord Stream 2, δήλωσε πρόσφατα η Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν.

«Συνεχίζουμε να επεξεργαζόμαστε το επόμενο πακέτο κυρώσεων για να αυξήσουμε την πίεση επί της Ρωσίας»,



εξήγησε η Κάγια Κάλας. Αυτό αφορά «την επιβολή πλαφόν στις τιμές του πετρελαίου, στην ενέργεια και στον τραπεζικό τομέα», διευκρίνισε.

Πηγή: ΑΠΕ-ΜΠΕ

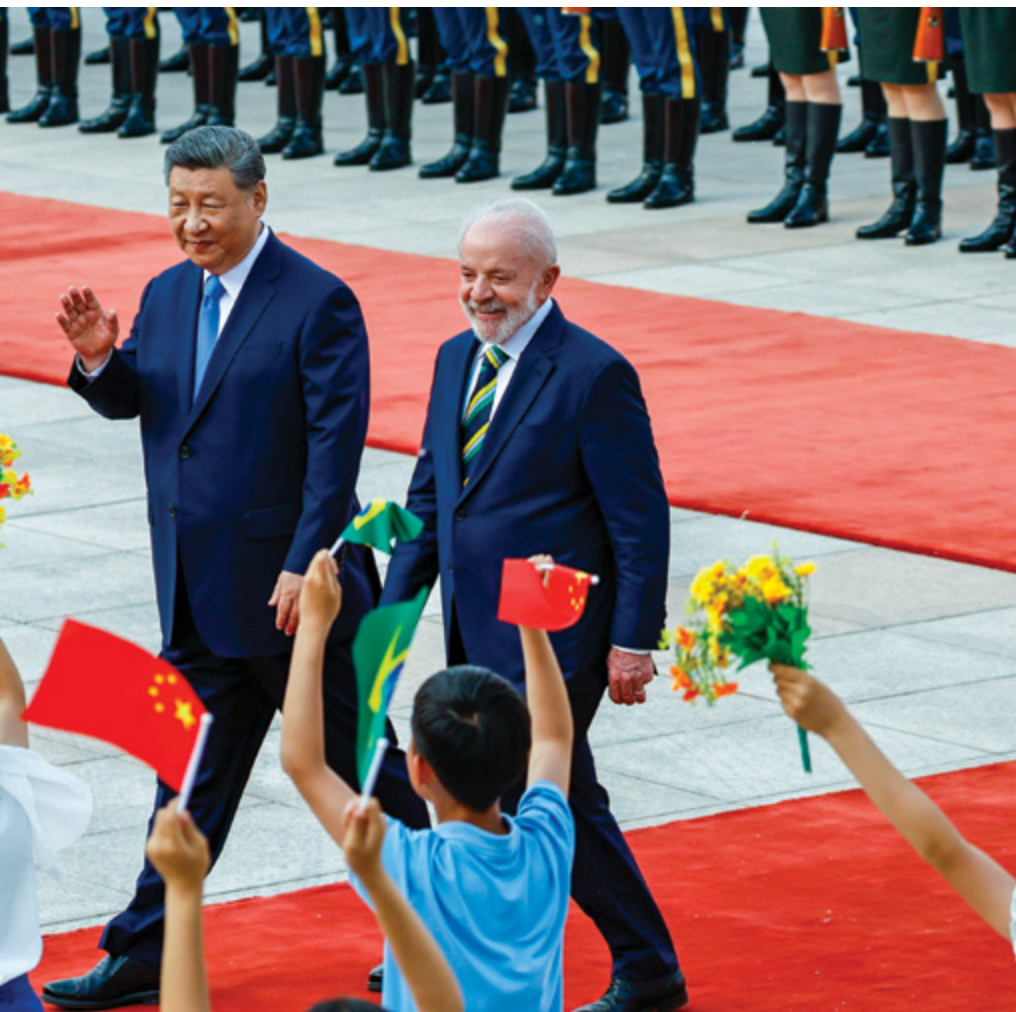
Credit: EPA/TINGSHU WANG / POOL

\$440 δισ. για επενδύσεις στις ΗΠΑ, η υπόσχεση των ΗΑΕ

Ιδιαίτερα καρποφόρο φάνηκε το ταξίδι του Αμερικανού Προέδρου Ντόναλντ Τραμπ στη Μέση Ανατολή. Ειδικότερα, σύμφωνα με δημοσίευμα του Reuters, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα δεσμεύτηκαν να αυξήσουν τις ενεργειακές επενδύσεις τους στις ΗΠΑ στα \$440 δισ. έως και το 2035.

Σε σχετική ανάρτηση στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, ο κολοσσός ADNOC ανακοίνωσε την υπογραφή τριών συμφωνιών με αμερικανικές εταιρείες ενέργειας, οι οποίες θα οδηγήσουν, πιθανώς, σε αμερικανικές επενδύσεις ύψους \$60 δισ. σε projects των ΗΑΕ.

Την ίδια ώρα, οι ΗΠΑ δεσμεύονται να



παρέχουν στα ΗΑΕ πρόσβαση σε ιδιαίτερα τεχνολογικά προηγμένα μικροκυκλώματα. Το γεγονός αυτό αναμένεται να αποτελέσει μεγάλο πλεονέκτημα για τα ΗΑΕ, τα οποία έχουν θέσει στόχο να καταστούν κόμβος τεχνητής νοημοσύνης παγκόσμιας κλίμακας.

Καμπανάκι της ΕΚΤ για τις επιπτώσεις του εμπορικού προστατευτισμού

Σε τεντωμένο σχοινί «ακροβατεί» η παγκόσμια οικονομία, καθώς οι αυξανόμενες εμπορικές εντάσεις εξελίσσονται σε απειλή για το παγκόσμιο χρηματοπιστωτικό σύστημα και την ευμάρεια των εθνικών οικονομιών. Υπό αυτό το πρίσμα, η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (ΕΚΤ) κρούει τον κώδωνα του κινδύνου με νέα έκθεση που δημοσίευσε την Τρίτη 21 Μαΐου.

Σύμφωνα με όσα αναφέρει η έκθεση, οι εμπορικές εντάσεις και η αβεβαιότητα γύρω από την εμπορική πολιτική

των κρατών θα μπορούσαν να επιβραδύνουν την οικονομική ανάπτυξη και να θέσουν σε κίνδυνο τη σταθερότητα του παγκόσμιου χρηματοπιστωτικού συστήματος. Ένα τέτοιο σενάριο θα επηρέαζε αρνητικά τα περιουσιακά στοιχεία που χρηματοδοτούν οι τράπεζες, τα δάνεια, καθώς και την κερδοφορία τους.

Όπως υπογραμμίζει η ΕΚΤ, η κλιμάκωση των εμπορικών τριβών, ειδικά μεταξύ των ΗΠΑ και των εμπορικών εταίρων τους, αποτελεί πηγή ανησυχίας τόσο για τις επιχειρήσεις όσο και για τους υπευθύνους χάραξης πολιτικής. Ως εκ τούτου, εντείνεται το αίσθημα αβεβαιότητας που ενδέχεται να προκαλέσει αναδιάρθρωση των εμπορικών ροών, αναδιαμόρφωση των αλυσίδων αξίας και συρρίκνωση των επενδύσεων. Μια τέτοια εξέλιξη θα μπορούσε να επιφέρει ισχυρό πλήγμα στην παγκόσμια οικονομία και εν τέλει να επιβραδύνει σημαντικά την οικονομική ανάπτυξη.

Βραζιλία και Κίνα ενώνουν δυνάμεις σε ενέργεια και τεχνολογία

Στην περαιτέρω ενδυνάμωση της πολύπλευρης συνεργασίας τους στοχεύουν Μπραζιλία και Πεκίνο, καθώς η βραζιλιάνικη κυβέρνηση ανακοίνωσε δύο σημαντικές συνεργασίες με κινεζικές εταιρείες. Η πρώτη αφορά τον κλάδο των αερομεταφορών, όπου η κινεζική Envision Energy δεσμεύτηκε να επενδύσει \$1 δισ. για την παραγωγή βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων (SAF) από ζαχαροκάλαμα στη Βραζιλία. Παράλληλα, η κρατική εταιρεία της Κίνας, Windey Energy Technology, και το βραζιλιάνικο πανεπιστήμιο Senai Cimatec θα συνεργαστούν στον τομέα των ΑΠΕ και της αποθήκευσης ενέργειας.

Πρόκειται για συνεργασίες που οριστικοποιήθηκαν στο πλαίσιο της πρόσφατης επίσκεψης του Προέδρου της Βραζιλίας, Luiz Inácio Lula da Silva, στην Κίνα, σηματοδοτώντας μια νέα περίοδο εμβάθυνσης των διμερών σχέσεων.

Τέλος, η κυβέρνηση της Βραζιλίας επιδιώκει επίσης να εξασφαλίσει κινεζικές επενδύσεις σε εγχώρια κέντρα δεδομένων. Στο σημείο αυτό, αξίζει να αναφερθεί ότι η ByteDance –μητρική του TikTok– εξετάζει επενδύσεις ύψους \$8,82 δισ. για την εγκατάσταση κέντρων δεδομένων στο λιμάνι Pecem της Βραζιλίας.

Γαλάζια οικονομία

Η θαλάσσια οικονομία, πυλώνας στρατηγικών συνεργειών για Ελλάδα και Γαλλία

Με την ευκαιρία της έλευσης γαλλικής επιχειρηματικής αποστολής στον κλάδο της ναυτιλίας, η Πρέσβειρα της Γαλλίας στην Ελλάδα, κ. Laurence Auer, και το Εμπορικό Τμήμα της Γαλλικής Πρεσβείας παρέθεσαν δεξίωση την Τρίτη 20 Μαΐου στην Πρεσβευτική Κατοικία της Γαλλίας στην Αθήνα, στο ιστορικό κτίριο της Βασιλίσσης Σοφίας.

Στην υφιστάμενη συνεργασία Ελλάδας και Γαλλίας σε όλους τους τομείς της θαλάσσιας οικονομίας, η οποία ενδέχεται να ενισχυθεί, λαμβάνοντας υπόψη τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις του διεθνούς νομοθέτη, που αναδιαμορφώνουν τις στρατηγικές των Ελλήνων πλοιοκτητών, αναφέρθηκε η Πρέσβειρα της Γαλλίας στην Ελλάδα, κ. Laurence Auer. Όπως εξήγησε, η δυναμική των γαλλικών εταιρειών σε υποδομές και τεχνολογία (drones, AI) είναι υψηλή και στο πλαίσιο αυτό ανοίγεται ένα παράθυρο ευκαιρίας για την ελληνογαλλική συνεργασία στη θάλασσα, που επεκτείνεται πέραν της άμυνας.

Από τη μεριά του, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Βασίλης Κικίλιας, ευχαρίστησε τη Γαλλίδα πρέσβειρα για τη συνεισφορά της Γαλλίας και προσωπικά του Προέδρου Μακρόν για την αντιμετώπιση των μεγάλων πυρκαγιών του 2023, όταν ο κ. Κικίλιας ήταν Υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας. Παράλληλα, υπογράμμισε τον σημαντικό ρόλο της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία. «Αν ανατρέξει κανείς στην ιστορία, από την εποχή του Ηρόδοτου έως σήμερα, κατανοεί ότι οι πόλεις με λιμάνι και θάλασσα έχουν ένα στρα-

τηγικό πλεονέκτημα σε όρους εμπορίου, ενέργειας και γεωπολιτικής». Ο κ. Κικίλιας κατέληξε λέγοντας ότι η αποστολή γαλλικών επιχειρήσεων του κλάδου της γαλάζιας οικονομίας αποτελεί μια πρώτης τάξεως ευκαιρία για εμβάθυνση των συνεργασιών και αύξηση των επενδύσεων με στόχο την κοινωνική ευημερία.

Μετά το πέρας των εναρκτήριων τοποθετήσεων, Έλληνες εκπρόσωποι από το ευρύτερο ναυτιλιακό cluster είχαν την ευκαιρία να συνομιλήσουν με εκπροσώπους των γαλλικών εταιρειών που παρευρέθηκαν στην Αθήνα. Κοινή διαπίστωση είναι ότι οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλία σε κανονιστικό, οικονομικό και γεωπολιτικό επίπεδο αποτελούν ταυτόχρονα ευκαιρία για συνέργειες.

Η Ελλάδα στην κορυφή της παγκόσμιας αγοράς ναύλωσης πολυτελών σκαφών

Η Ελλάδα εδραιώνει τη θέση της ως κορυφαίος προορισμός στη διεθνή αγορά ναύλωσης πολυτελών σκαφών αναψυχής, κατακτώντας την πρώτη θέση παγκοσμίως για το 2024. Σύμφωνα με τα στοιχεία της RIGINOS Yachts, η χώρα μας διατηρεί σταθερά το ηγετικό της μερίδιο στην αγορά, αγγίζοντας το 26% των συνολικών ναυλώσεων, ποσοστό αντίστοιχο με εκείνο του 2023. Ακολουθούν η Γαλλία με μερίδιο που αγγίζει το 18%, η Ιταλία με μερίδιο 14% και η Κροατία με μερίδιο 13%.

Κυριαρχία Ελλάδας και Γαλλίας το 2024

Μετά από μια ιδιαίτερα ισχυρή καλοκαιρινή σεζόν το 2023, η καλοκαιρινή περίοδος του 2024 παρουσίασε μικρή επιβράδυνση στη δραστηριότητα των κρατήσεων σε σύγκριση με προηγούμενα έτη. Συγκεκριμένα, οι κρατήσεις για τους μήνες από τον Μάιο έως τον Οκτώβριο του 2024 διαμορφώθηκαν στο 87% των αντίστοιχων κρατήσεων του 2023, υποδεικνύοντας επιστροφή σε σταθερά, προκορονοϊού επίπεδα. Ωστόσο, η Ελλάδα και η Γαλλία διατήρησαν την ηγετική τους θέση και παρέμειναν στην κορυφή των προτιμήσεων των ναυλωτών, αποτελώντας τους δύο πιο δημοφιλείς καλοκαιρινούς προορισμούς. Από κοινού, οι δύο χώρες συγκέντρωσαν πάνω από το 50% των συνολικών ναυλώσεων για την καλοκαιρινή περίοδο του 2024.

PREFERRED SHIPYARD, DELIVERING SUSTAINABLE SOLUTIONS



**QATAR
SHIPYARD**
TECHNOLOGY SOLUTIONS
أحواض قطر للحلول التقنية



SERVICES:



**SHIP REPAIR
& CONVERSION**



**OFFSHORE STRUCTURES
CONSTRUCTION & REPAIR**



**GAS & GREEN
SHIPPING SOLUTIONS**



**AFLOAT
REPAIR SQUAD**

GLOBAL PARTNERSHIP FOR VALUE ADDED SOLUTIONS -

- Re-chroming solutions
- After sales service station for Ballast Water Management Systems
- Supply & repair of stern tube seals
- Installation of Air Lubrication Systems



commercial@qatarshipyard.qa
www.qatarshipyard.qa



Η Ελλάδα στην κορυφή των παγκόσμιων προτιμήσεων για ναύλωση σκαφών αναψυχής και το 2025

Οι προκρατήσεις για το καλοκαίρι του 2025 δείχνουν ήδη θεαματική άνοδο, με το ενδιαφέρον να συνεχίζει να επεκτείνεται στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου. Βάσει των στοιχείων που παραθέτει η RIGINOS Yachts, η Ελλάδα ενισχύει περαιτέρω την κυρίαρχη θέση της στην παγκόσμια αγορά ναύλωσης πολυτελών σκαφών για το 2025, συγκεντρώνοντας ήδη το 40% των συνολικών κρατήσεων για τη θερινή περίοδο. Το ποσοστό αυτό αντικατοπτρίζει σημαντική άνοδο από το 30% του προηγούμενου έτους, επιβεβαιώνοντας τη διαρκώς αυξανόμενη διεθνή ζήτηση για ελληνικούς προορισμούς. Η Ανατολική Μεσόγειος, με την Ελλάδα (40%), την Κροατία (22%) και την Τουρκία (7%), παραμένει το επίκεντρο του θαλάσσιου τουρισμού και διατηρεί την πρωτοκαθεδρία της σε παγκόσμιο επίπεδο, καταγράφοντας το 69% των κρατήσεων για το 2025.

Πλωτές μεταφορές και λιμάνια, το δυνατό χαρτί για την ανταγωνιστικότητα της ΕΕ

Οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές και τα λιμάνια αποτελούν πυλώνα ανταγω-

νιστικότητας, βιωσιμότητας και ανθεκτικότητας για την ΕΕ, όπως προέκυψε και από τα ευρήματα της έκθεσης Ντράγκι. Στο πλαίσιο αυτό, οργανισμοί και ενώσεις από τους τομείς των πλωτών μεταφορών και των λιμένων προχώρησαν σε μια κοινή διακήρυξη. Τη διακήρυξη προσυπογράφουν οι Inland Navigation Europe, European Barge Union (EBU), EFIP (European Federation of Inland Ports), WaterborneTP, European Inland Waterway Transport Platform, European Skipper's Organisation, Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart και το project PLATINA4Action.

Τα κυριότερα σημεία της διακήρυξης αφορούν την αποανθρακοποίηση του κλάδου μέσω μιας πράσινης μετάβασης, την ψηφιοποίησή του, την ανθεκτικότητα και την υιοθέτηση ενός πιο ανθρωποκεντρικού χαρακτήρα.

Ακολουθώντας, διατυπώνονται ξεκάθαρα ορισμένες προτεραιότητες, όπως η ενίσχυση της καινοτομίας σε όλο το μήκος της αλυσίδας αξίας. Επιπλέον, η διακήρυξη χαρακτηρίζει ως καίρια την καθιέρωση ενός σταθερού θεσμικού πλαισίου, το οποίο θα καλύπτει και ζητήματα που αφορούν τη χρηματοδότηση και τις επενδύσεις στον κλάδο των υδάτινων μεταφορών. Το εν λόγω θεσμικό πλαι-

σιο θα πρέπει να είναι δομημένο ώστε να είναι απτό και προσβάσιμο από όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς, και ιδιαίτερα από τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις.

Γαλάζια Σημαία: Δεύτερη θέση παγκοσμίως για την Ελλάδα

Με 623 βραβευμένες ακτές, η Ελλάδα διατηρεί τη δεύτερη θέση παγκοσμίως ανάμεσα σε 52 χώρες. Αξίζει να σημειωθεί ότι στη χώρα μας παρατηρείται σταθερή ανοδική τάση με αύξηση των βραβευμένων σημείων κάθε χρόνο, με τις βραβεύσεις να ξεπερνούν και πάλι τις 600, και στο σύνολο των 52 χωρών που συμμετέχουν στο Πρόγραμμα η Ελλάδα να κατέχει το 15% των βραβευμένων διεθνώς ακτών.

Πρώτος νομός στην Ελλάδα αναδείχθηκε ο νομός Χαλκιδικής, με 93 σημαίες, ενώ η Περιφέρεια της Κρήτης διατηρεί την πρώτη θέση με 153 σημαίες. Η Διεθνής Επιτροπή βράβευσε 4.302 ακτές, 736 μαρίνες και 158 τουριστικά σκάφη σε όλο τον κόσμο.

Η ετήσια αναγγελία των βραβευμένων με τη Γαλάζια Σημαία ακτών, μαρινών και τουριστικών σκαφών της χώρας μας πραγματοποιήθηκε, παρουσία του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας Σταύρου Παπασταύρου, από την Ελληνική Εταιρία Προστασίας της Φύσης (ΕΕΠΦ), Εθνικό Χειριστή του Διεθνούς Προγράμματος «Γαλάζια Σημαία» στη χώρα μας, την Πέμπτη 15 Μαΐου 2025 στην Αττική. Την εκδήλωση άνοιξαν ο Πρόεδρος της Ελληνικής Εταιρίας Προστασίας της Φύσης και Αντιπρόεδρος του ΔΣ του Ιδρύματος για την Περιβαλλοντική Εκπαίδευση (Foundation for Environmental Education – FEE), κ. Νίκος Πέτρου, και ο Δήμαρχος Γλυφάδας, κ. Γιώργος Παπανικολάου.

Η «Γαλάζια Σημαία» είναι το πλέον αναγνωρίσιμο και διαδεδομένο διεθνώς οικολογικό σύμβολο ποιότητας στον κόσμο. Απονέμεται από το 1987 σε ακτές και μαρίνες οι οποίες πληρούν τις αυστηρές προϋποθέσεις βράβευσης. Απαραίτητη προϋπόθεση για τη βράβευση μιας ακτής με τη «Γαλάζια Σημαία» είναι η ποιότητα υδάτων σε αυτή να είναι «Εξαιρετική». Καμία άλλη διαβάθμιση της ποιότητας, ακόμα και «Καλή», δεν είναι αποδεκτή από το πρόγραμμα. Η βράβευση έχει διάρκεια ενός έτους.

*Expert Insight.
Trusted Guidance.
Meet the Leaders in Yachting.*

VANOS

Your trusted partner.



VANOS MARINE SOLUTIONS Store

*223, Dimokratias Av., 188 63,
Perama, Hellas*



JOTUN'S Performance Coatings Store

*221, Dimokratias Av., 188 63,
Perama, Hellas*

*Contact us
to learn more*



www.vanos.gr

Επιβατηγός ναυτιλία

Αύξηση 30% του στόλου κρουαζιερόπλοιων με ορίζοντα το 2033

Ο παγκόσμιος στόλος κρουαζιερόπλοιων πρόκειται να προσθέσει πάνω από 70 νέα πλοία που θα αρχίσουν να δρομολογούνται από το 2025 έως το 2033, αυξάνοντας τον στόλο σε πάνω από 500 κρουαζιερόπλοια, εξαιρουμένων των πιθανών ανακυκλώσεων, σύμφωνα με την ετήσια έκθεση 2025 Cruise Industry News Annual Report.

Για το 2025, η μεταφορική ικανότητα επιβατών προβλέπεται να αυξηθεί κατά 6,5% και 6% το 2026, ενώ το 2027 θα πέσει στο 4%. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης από το 2025 έως το 2033 εκτιμάται σε περίπου 3% ετησίως.

Σε πραγματικούς αριθμούς, η μεταφορική ικανότητα των κρουαζιερόπλοιων προβλέπεται να αυξηθεί από 34 εκατ. επιβάτες στις αρχές του τρέχοντος έτους σε σχεδόν 44 εκατ. μέχρι το τέλος του 2033.

Σύντομα το ντεμπούτο του «Star of the Seas»

Ακόμα ένα μεγαθήριο της Royal Caribbean βρίσκεται προ των πυλών,

καθώς το «Star of the Seas» αναχώρησε από το ναυπηγείο Meyer Turku. Ειδικότερα, σύμφωνα με σχετική ανάρτηση στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, το πλοίο αναχώρησε το πρωί της Δευτέρας 19 Μαΐου από το ναυπηγείο για να πραγματοποιήσει τις θαλάσσιες δοκιμές του.

Πρόκειται για το δεύτερο πολυτελές κρουαζιερόπλοιο που κατασκευάζει το εν λόγω ναυπηγείο για τη Royal Caribbean. Το πρώτο ήταν το «Icon of the Seas», το οποίο παραδόθηκε τον Δεκέμβριο του 2023. Το τρίτο αναμένεται να παραδοθεί το 2026. Τα συγκεκριμένα κρουαζιερόπλοια διαθέτουν χωρητικότητα 250.800 GT και μεταφορική ικανότητα 5.610 επιβατών.

Παραγγελία της MSC Cruises για ακόμα δύο πλοία

Σε παραγγελία δύο νέων κρουαζιερόπλοιων της σειράς World Class προχωρά η MSC Cruises, μετά την υπογραφή σχετικής συμφωνίας με το γαλλικό ναυπηγείο Chantiers de l'Atlantique.

Με τη νέα συμφωνία, ο συνολικός αριθμός κρουαζιερόπλοιων της συγκεκριμένης σειράς ανεβαίνει στα έξι, καθι-

Credit: EPA/Sem van der Wal



στώντας την τη μεγαλύτερη σειρά κρουαζιερόπλοιων της MSC Cruises. Τα πλοία World Class 5 και 6 θα είναι ορισμένα από τα πιο ενεργειακά αποδοτικά πλοία στον κόσμο και πρόκειται να παραδοθούν στον στόλο της MSC Cruises το 2029 και το 2030.

Ηλεκτρικά πλοία, το εισιτήριο ενεργειακής μετάβασης των επιβατικών μεταφορών της Δανίας;

Το νέο ferry «Nerthus» της Molslinjen είναι πλήρως ηλεκτρικό, εξασφαλίζοντας μηδενικές εκπομπές ρύπων κατά τη διάρκεια λειτουργίας του. Το πλοίο, το οποίο σχεδίασε η OSK-ShipTech A/S, ναυπηγήθηκε από το Cemre Shipyard στην Τουρκία.

Το «Nerthus», μήκους 116,8 μ. και πλάτους 18,2 μ., τροφοδοτείται αποκλειστικά από μπαταρίες, για να εξασφαλίζει την ενέργεια που απαιτείται για τα καθημερινά του δρομολόγια. Διαθέτει τέσσερις κατευθυνόμενους προωθητήρες (steerable thrusters), οι οποίοι κινούνται από ηλεκτρικούς κινητήρες μόνιμου μαγνήτη. Το σύστημα αυτό παρέχει υψηλή απόδοση,

μεγάλη ευελιξία και εξαιρετικά χαμηλό περιβαλλοντικό αποτύπωμα.

Η καινοτομία του «Nerthus» επεκτείνεται επίσης στην αυτόνομη λειτουργικότητά του, με τεχνολογίες auto-crossing και auto-docking. Αυτές οι λειτουργίες επιτρέπουν στο πλοίο να πραγματοποιεί αυτόματα τη διαδρομή του καθώς και τη διαδικασία πρόσδεσης στο λιμάνι, προσφέροντας βελτιστοποίηση των λειτουργιών και αυξημένη ενεργειακή αποδοτικότητα.

Επιπρόσθετα, το «Nerthus» διαθέτει τέσσερις εφεδρικές γεννήτριες ισχύος 493 kW η καθεμία, οι οποίες λειτουργούν με υδρογονοκατεργασμένο φυτικό έλαιο (HVO), ένα οικολογικό και ανανεώσιμο καύσιμο. Αυτές οι γεννήτριες παρέχουν ενέργεια σε έκτακτες συνθήκες ή σε περίπτωση αστοχίας του βασικού συστήματος μπαταριών.

Πέρα από την τεχνολογία, το «Nerthus» έχει τη δυνατότητα μεταφοράς 600 επιβατών και έως 188 οχημάτων. Το πλοίο αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία στη γραμμή μεταξύ Ballen και Kalundborg της Δανίας.

Η Κέρκυρα, «προορισμός πρώτης γραμμής» στην κρουαζιέρα

Εντυπωσιακό είναι το ξεκίνημα του 2025 στον κλάδο της κρουαζιέρας για το λιμάνι της Κέρκυρας, σύμφωνα με τα συγκεντρωτικά στοιχεία του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας (Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε.) για το διάστημα Ιανουαρίου-Απριλίου. Το λιμάνι της Κέρκυρας παραμένει σταθερά ανάμεσα στους δημοφιλέστερους προορισμούς της Ανατολικής Μεσογείου, με προσεγγίσεις όλους τους μήνες του έτους και με αυξημένο ενδιαφέρον από διεθνείς ναυτιλιακές εταιρείες για ένταξη της Κέρκυρας σε νέες διαδρομές. Η επέκταση της τουριστικής περιόδου και η στόχευση σε ποιοτικό τουρισμό αποτελούν κεντρικούς άξονες της στρατηγικής του Ο.Λ.ΚΕ. Α.Ε. για το 2025.

Ως εκ τούτου, το πρώτο τετράμηνο του 2025 καταγράφηκαν 64 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι της Κέρκυρας, ενώ πέρυσι το ίδιο χρονικό διάστημα είχαν πραγματοποιηθεί 36, με την επιβατική κίνηση να ακολουθεί αντίστοιχη ανοδική πορεία, με 89.000 επιβάτες συνολικά να αποβιβάζονται στο νησί έναντι 49.667 πέρυσι το ίδιο διάστημα – αύξηση που ξεπερνά το 79%.



Οι εξελίξεις στα ναυτιλιακά καύσιμα απαιτούν συνέργειες και ανοικτό διάλογο

Είχα τη χαρά να συμμετάσχω στο 9ο Bunker Conference στην Κωνσταντινούπολη, στο Çırağan Palace Kempinski, το οποίο έλαβε χώρα από τις 26 έως τις 27 Μαΐου και διοργανώθηκε από την Turkish Bunker Association. Η International Bunker Industry Association (IBIA), στην οποία είμαι Πρόεδρος, ήταν ο στρατηγικός εταίρος του συνεδρίου.



του **Κωνσταντίνου Καπετανάκη**,
Προέδρου της IBIA και Bunker Director
της Star Bulk

Είχα την τιμή να εκφωνήσω την εναρκτήρια ομιλία, κατά την οποία περιέγραψα τον κομβικό ρόλο της IBIA στη βιομηχανία θαλάσσιας ενέργειας, τα έργα μας, τις φιλοδοξίες μας, αλλά και τις ανησυχίες μας. Μέσω της στρατηγικής μας εταιρικής σχέσης με το Bunker Conference, αποδείξαμε τους ισχυρούς δεσμούς μας με την τουρκική βιομηχανία ναυτιλιακών καυσίμων και την Turkish Bunker Association.

Από το πρόγραμμα του συνεδρίου και τους περίπου 300 συμμετέχοντες, κατέστη σαφές ότι υπήρχε τεράστιο υπόβαθρο και εμπειρογνώμοσύνη. Αυτό είναι που επαναλαμβάνω από τότε που εξελέγην πρόεδρος της IBIA: ότι είμαστε σχετικοί με όλες τις πτυχές της ναυτιλίας και της βιομηχανίας ναυτιλιακών καυσίμων, με όλα τα στοιχεία της θαλάσσιας ενέργειας, παντού, συνεργαζόμενοι με ενώσεις που μοιράζονται το όραμα και τις αρχές μας. Η IBIA υποστηρίζει την πλήρη διαφάνεια, τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού και τις βέλτιστες πρακτικές, έχοντας υιοθετήσει έναν δίκαιο κώδικα δεοντολογίας για όλα τα μέλη μας και για το διοικητικό μας συμβούλιο, καθώς αυτό είναι ζωτικής σημασίας για

τον τομέα των καυσίμων, ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι διαφορές και να εκλείψει ο σκεπτικισμός.

Είχα την ευκαιρία να περιγράψω τον ρόλο της IBIA ως παγκόσμιου υποστηρικτή της βιομηχανίας θαλάσσιας ενέργειας, με περισσότερα από 530 μέλη από περίπου 70 χώρες, που περιλαμβάνουν όλους τους κρίκους της ναυτιλιακής αλυσίδας: πλοιοκτήτες, ναυλωτές, παραγωγούς καυσίμων, μεγάλες εταιρείες ενέργειας, προμηθευτές καυσίμων, νηογνώμονες, τεχνικούς εμπειρογνώμονες, δικηγόρους (όπως εγώ). Με συμβουλευτικό ρόλο για πάνω από είκοσι χρόνια στον IMO, όπου πρόσφατα αποφασίστηκαν μνημειώδεις πολιτικές και μέτρα, οι ουσιαστικές παρεμβάσεις μας συμβάλλουν στη διαμόρφωση των κανονισμών και της στρατηγικής για την πράσινη μετάβαση.

Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η δομή της IBIA είναι διεθνής, μέσω του διαφοροποιημένου Παγκόσμιου Συμβουλίου μας, των Περιφερειακών Συμβουλίων μας στην Ασία, στην Αμερική, στη Μέση Ανατολή, στην Αφρική και στην Ευρώπη και μέσω των ομάδων εργασίας που καθοδηγούνται από τα μέλη μας, για τα

μελλοντικά καύσιμα, όπου επίσης προεδρεύω την ψηφιοποίηση, τα MFM, τα τεχνικά πρότυπα και την ποιότητα καυσίμων. Επιπλέον, υπογράμμισα την εστίασή μας στην κατάρτιση μέσω αναγνωρισμένων εκπαιδευτικών μαθημάτων, όπως για παράδειγμα με τη Ναυτιλιακή και Λιμενική Αρχή (ΜΡΑ) της Σιγκαπούρης ή στην περιοχή Άμστερνταμ-Ρότερνταμ-Αμβέρσα, και την υποστήριξή μας σε φοιτητές πανεπιστημίων, μέσω των υποτροφιών μας. Τέλος, παρουσίασα τις εκδηλώσεις μας, όπως το ετήσιο δείπνο μας στο Λονδίνο αλλά και στη Σιγκαπούρη και αλλού, τις διαδικτυακές συναντήσεις των μελών μας, το ετήσιο συνέδριό μας, το οποίο τον Νοέμβριο θα πραγματοποιηθεί στο Χονγκ Κονγκ. Τα βασικά θέματα που συζητήθηκαν κατά τη διάρκεια του συνεδρίου ήταν ποικίλα, μέσω ειδικών πάνελ και ομιλητών που εκπροσωπούσαν την αναπτυσσόμενη τουρκική αλλά και διεθνή βιομηχανία ναυτιλιακών καυσίμων, την Ένωση Τούρκων Εφοπιστών μέσω της Προέδρου της, το Πανεπιστήμιο της Κωνσταντινούπολης και άλλους βασικούς stakeholders.

Στις συζητήσεις ακούστηκαν ενδιαφέρουσες και ουσιαστικές επισημάνσεις επί βασικών θεμάτων. Ενδεικτικά:

- Η άποψη των προμηθευτών και των πλοιοκτητών σχετικά με τη Μεσογειακή ECA. Το νέο αυτό μέτρο, που τέθηκε σε ισχύ από την 1η Μαΐου, έχει ήδη δημιουργήσει νέους τύπους ζήτησης, αύξηση για LSMGO και ULSFO, μείωση για VLSFO και σταθερή ζήτηση για HSFO για στόλους εξοπλισμένους με scrubber. Η περιφερειακή βιομηχανία καυσίμων φαίνεται επαρκώς προετοιμασμένη να καλύψει τις προβλεπόμενες ανάγκες και αυτό στο οποίο επίσης επικεντρώθηκε το συνέδριο είναι η συνεχής εξέλιξη των εμπορικών τάσεων (trading pattern) στη Μεσόγειο. Οι ανησυχίες σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων εξακολουθούν φυσικά να υφίστανται, όπως και η αναπόφευκτη αύξηση του κόστους για το LSMGO.

- Τα βιοκαύσιμα και τα νέα καύσιμα και ο κανονισμός EU ETS: Αναλύθηκαν λεπτομερώς οι διάφοροι τύποι βιοκαυσίμων, καθώς και οι εναλλακτικές μέθοδοι συμμόρφωσης με τους κανονισμούς της ΕΕ. Έμφαση δόθηκε σαφώς στο ότι η ζήτηση δεν έχει ακόμη αυξηθεί και ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη ο ανταγωνισμός από άλλους κλάδους, όπως οι αερομεταφορές και οι οδικές μεταφορές.
- Τεχνική ανάλυση των νέων καυσίμων και βιοκαυσίμων: Έμφαση δόθηκε στις προοπτικές των νέων τύπων βιοκαυσίμων, αλλά και στην απορρόφηση του e-LNG ή της αμμωνίας, υπογραμμίζοντας όχι μόνο τις πτυχές και τις προκλήσεις της παραγωγής, της ασφάλειας και της επεκτασιμότητας, αλλά και την ανάγκη για σαφήνεια στους επερχόμενους κανονισμούς του IMO.
- Ο ρόλος της IBIA στις μετα-

ΑΡΧΕΙΟ ΕΡΕΥΝΩΝ

Η αποτύπωση μιας σύνθετης
βιομηχανίας σε αριθμούς



naftikachronika.gr/researches





βαλλόμενες αγορές καυσίμων: Συμμετείχε ένα πλήρες πάνελ της IBIA, με συντονιστή τον Εκτελεστικό Διευθυντή της IBIA, κ. Αλέξανδρο Προκοπάκη, και εμένα ως μέλος του πάνελ, μαζί με τους κ. Nigel Draffin, Ufuc Erinç και Mustafa Aslan, όλοι μέλη του διοικητικού συμβουλίου της IBIA. Αναλύσαμε τι φέρνει η IBIA στο τραπέζι της συζήτησης για τη θαλάσσια ενέργεια και τι μας ώθησε να εμπλακούμε στον ενεργειακό διάλογο που διαμορφώνει σήμερα το τοπίο των καυσίμων.

Οι βασικές επιδιώξεις του συνεδρίου αναφορικά με τις αναδυόμενες τάσεις στην αγορά ναυτιλιακών καυσίμων ήταν πλήρως εναρμονισμένες με αυτά στα οποία όλοι προσβλέπουμε κάθε φορά που συμμετέχουμε σε έγκριτα και πολυσυζητημένα περιφερειακά και διεθνή συνέδρια: να μοιραστούμε τις τρέχουσες γνώσεις, να διερευνήσουμε τις δυνατότητες συνεργασίας με στόχο την επίτευξη ισότιμων όρων ανταγωνισμού, να

αξιολογήσουμε τις ρεαλιστικές και όχι ουτοπικές προοπτικές της αποανθρακοποίησης.

Ο στόχος παραμένει ο ίδιος, αλλά οι προκλήσεις είναι τεράστιες και πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι τα ορυκτά καύσιμα δεν θα αντικατασταθούν από τη μια μέρα στην άλλη. Η συνύπαρξη με νέα καύσιμα είναι αναπόφευκτη, μέχρι να επιτευχθούν επαρκή επίπεδα παραγωγής, χρήσης, λογικής τιμολόγησης, μεταξύ άλλων παραμέτρων. Επιπλέον, δεν πρέπει να ξεχνάμε τη σημασία των νέων τεχνολογιών, όπως η αιολική και η ηλιακή ενέργεια ή η δέσμευση του άνθρακα. Όλες αυτές οι τεχνολογίες και τα νέα καύσιμα θα διαδραματίσουν καίριο ρόλο για το αύριο του κλάδου.

Όσον αφορά το αγαπημένο ερώτημα πολλών, ποιο είναι το προτιμώμενο καύσιμο, η απάντηση είναι πλέον προφανής και επαναλήφθηκε και στην Κωνσταντινούπολη: οι επιλογές καυσίμων είναι πολλές. Ωστόσο, το γεγονός ότι τα εναλλακτικά/πράσινα καύσιμα δεν υπάρχουν σε τέτοια ποσότητα, διαθεσιμότητα και ανταγωνιστικά κόστη δεν επιτρέπει σημαντικές συμφωνίες. Δεν επιθυμώ,

επί του παρόντος, να αξιολογήσω τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα κάθε επιλογής καυσίμου. Αρκεί να πω ότι στην IBIA εστιάζουμε στην πλήρη ενημέρωση αναφορικά με τις τάσεις στα ναυτιλιακά καύσιμα, κάτι που γίνεται μέσω των εξειδικευμένων ομάδων εργασίας μας. Είναι χαρακτηριστικό ότι μία από αυτές τις ομάδες, η Ομάδα Εργασίας για τα Μελλοντικά Καύσιμα, ετοιμάζει FAQs για όλες τις σημαντικές επιλογές καυσίμων.

Η ναυτιλία μπορεί να είναι ένας ανταγωνιστικός κλάδος, αλλά δεν υπάρχει περιθώριο απομόνωσης και πρέπει να αφήσουμε πίσω μας τις ξεπερασμένες πρακτικές. Οι βασικές πτυχές είναι η συνεργασία, οι συνέργειες, η ανταλλαγή γνώσεων, η συνειδητοποίηση του τι σημαίνει να μη συμμορφώνεσαι. Τα θέματα αυτά συζητήθηκαν διεξοδικά στην Κωνσταντινούπολη.

Πέραν του συνεδρίου, η IBIA είχε την τιμή να γίνει επίσημα δεκτή από το Τουρκικό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο, όπου φιλοξενήθηκε επίσης το εκπαιδευτικό μας σεμινάριο για τα εναλλακτικά καύσιμα. Είχα την τιμή να συναντηθώ, μαζί με την προαναφερθείσα αντιπροσωπεία της IBIA, με τον Πρόεδρο του Επιμελητηρίου, κ. Tamer Kiran, τον κ. Salıhoğlu, Γενικό Γραμματέα, τον κ. Kahya, Αναπληρωτή Γενικό Γραμματέα, τον κ. Görgün, τον κ. Bozkurt και τον κ. Serhat Baris Turkmen, μέλη του διοικητικού συμβουλίου, για μια πολύτιμη ανταλλαγή απόψεων σχετικά με τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες στους τομείς της ναυτιλίας και του bunkering. Συζητήσαμε διεξοδικά το περίπλοκο ρυθμιστικό τοπίο και την αξιοσημείωτη δύναμη και δομή της τουρκικής αγοράς ναυτιλιακών καυσίμων.

Εν κατακλείδι, το 9ο Bunker Conference στην Κωνσταντινούπολη, η συζήτησή μας στο Τουρκικό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο καθώς και οι άφθονες επιτόπιες συναντήσεις ανέδειξαν, κατά τη γνώμη μου, δύο πράγματα: τον κεντρικό ρόλο της IBIA στην παγκόσμια σκηνή της θαλάσσιας ενέργειας και την αδιαμφισβήτητη ανάγκη για ανοικτό διάλογο, σαφήνεια, συνεργασία και συνέργειες. Οι εξελίξεις στο ενεργειακό τοπίο το επιβάλλουν και είναι στόχος μου και κοινό μας όραμα να εργαστούμε σκληρά γι' αυτές τις βασικές αρχές.

80+ YEARS

IN THE MARINE INDUSTRY

SERVICES FOR THE LIFETIME OF YOUR ENGINE
SPECIALIZING IN 12 MARINE SEGMENTS



OFFSHORE SERVICE



TUG & SALVAGE



GOVERNMENTAL



YACHTING



INLAND WATERWAY



FISHING



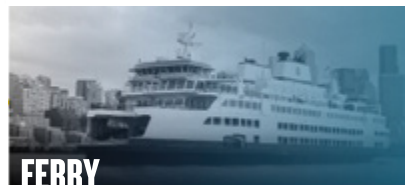
CARGO



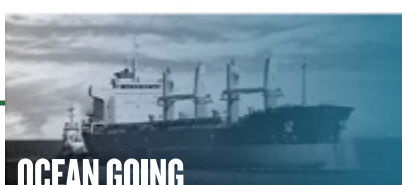
CRUISE



DREDGE



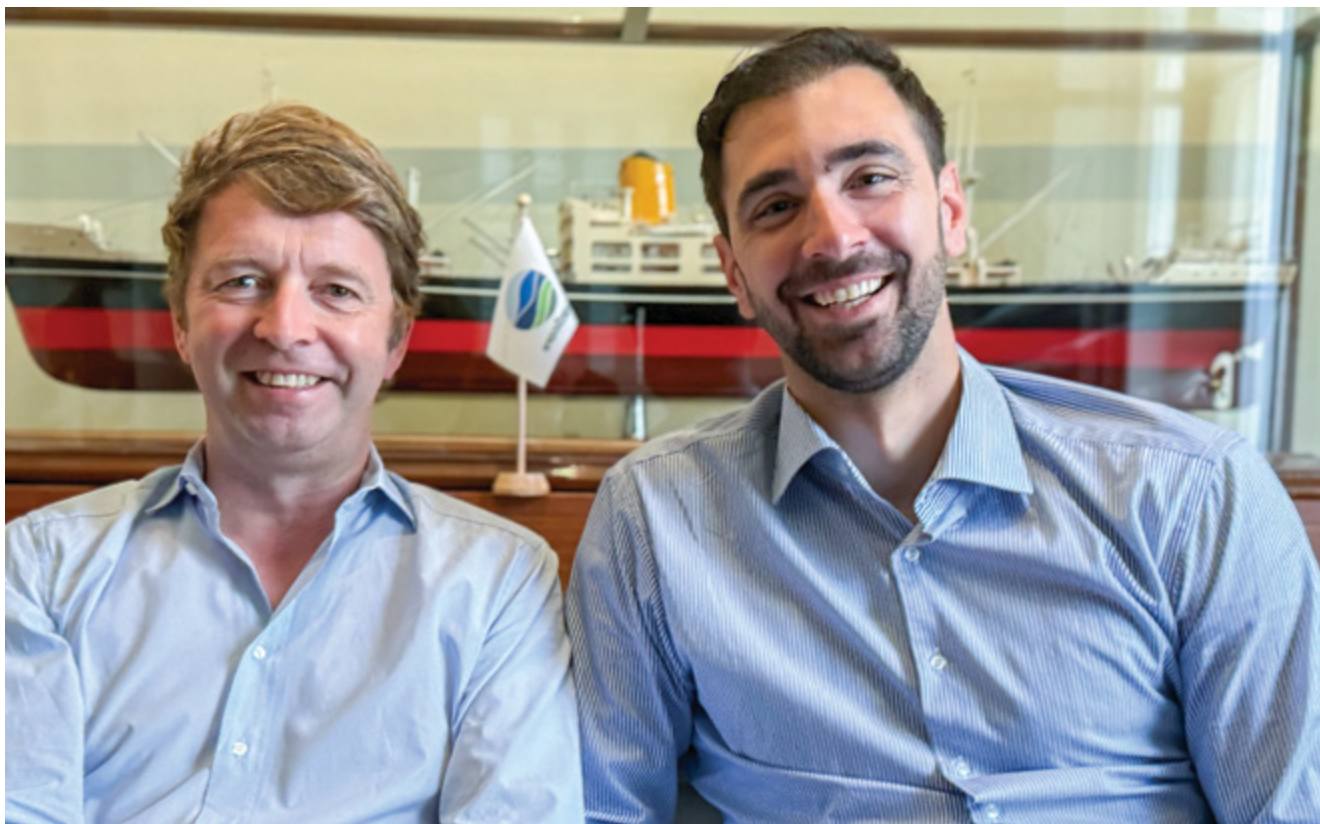
FERRY



OCEAN GOING



WORKBOAT



Α-Δ: Albrecht Grell & Ορέστης Νικολόπουλος

Η OceanScore απλοποιεί το FuelEU και το EU ETS για να υποστηρίξει την ελληνική ναυτιλία

Συνέντευξη με τους **Albrecht Grell**, Managing Director της OceanScore, και **Ορέστη Νικολόπουλο**, Director, Head of Greece and Eastern Mediterranean της OceanScore

Ποια είναι η φιλοσοφία της OceanScore πίσω από την απλοποίηση του EU ETS και του FuelEU και πώς αυτή αντικατοπτρίζεται στις λύσεις σας;

Albrecht Grell: Η φιλοσοφία μας είναι απλή: η συμμόρφωση θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο αυτοματοποιημένη και αβίαστη, επιτρέποντας στην ανθρώπινη τεχνογνωσία να εστιάζει μόνο εκεί που απαιτούνται κρίσιμες αποφάσεις. Σχεδιάζουμε τις λύσεις μας έτσι ώστε να αυτοματοποιούμε τις ροές δεδομένων και τα βήματα της διαδικασίας από άκρη σε άκρη, ελαχιστοποιώντας τη χειροκίνητη παρέμβαση και μειώνοντας σημαντικά τον κίνδυνο δαπανηρών σφαλμάτων.

Τα συστήματά μας παρακολουθούν συνεχώς όλες τις ροές δεδομένων και τις ανοικτές εμπορικές θέσεις μεταξύ ναυλωτών, ιδιοκτητών και διαχειριστών, επισημαίνοντας αυτόματα τυχόν προβλήματα που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε οικονομική έκθεση. Όλες αυτές οι πληροφορίες ενοποιούνται σε διαισθητικούς, φιλικούς προς τον χρήστη, πίνακες ελέγχου. Για παράδειγμα, υπάρχει ένας ενιαίος πίνακας ελέγχου που παρέχει μια ολοκληρωμένη επισκόπηση σε πραγματικό χρόνο όλων των σχετικών δεδομένων και ροών εργασίας σε ολόκληρο τον στόλο –ανά πλοίο– σε μία μόνο σελίδα. Πλήρως αυτοματοποιημένο.

Το αποτέλεσμα είναι μετασχηματιστικό: αυτό που προηγουμένως απαιτούσε αρκετές ημέρες χειροκίνητης προσπάθειας μπορεί τώρα να πραγματοποιηθεί σε λίγες μόνο ώρες. Και επειδή το σύστημα εντοπίζει τα λάθη από τα πρώτα στάδια, όχι μόνο εξοικονομεί χρόνο αλλά και προστατεύει από οικονομικούς κινδύνους. Έτσι, μετατρέπουμε τη συμμόρφωση από βάρος σε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

Για ποιους λόγους θεωρείτε ότι οι κανονισμοί FuelEU Maritime και ETS ανατρέπουν τα μέχρι στιγμής δεδομένα για τη ναυτιλία και πώς πρέπει να τους προσεγγίσουν οι εταιρείες;

Albrecht Grell: Μέχρι τώρα, οι περισσότεροι κανονισμοί ήταν κάτι περισσότερο από ένα διοικητικό βάρος. Το EU ETS και το FuelEU είναι διαφορετικά – κοστίζουν χρήματα, ενδεχομένως πολλά. Ήδη σήμερα κάθε τόνος καυσίμου που καταναλώνεται στην ΕΕ φέρει πρόσθετες εισφορές περίπου 250 ευρώ κατά μέσο όρο λόγω αυτών των δύο κανονισμών. Και αυτό πρόκειται να αυξηθεί. Αν συνυπολογίσουμε αυτό που ανακοίνωσε ο IMO τον Απρίλιο, το κόστος θα μπορούσε να αυξηθεί σε 1.000 ευρώ ανά τόνο μέχρι το 2035. Λάθος χειρισμοί θα μπορούσαν να αποδειχθούν καταστροφικοί για ορισμένες επιχειρήσεις. Πρόκειται για ένα εντελώς νέο έδαφος. Η πρόκληση είναι σημαντική, αλλά ο δρόμος είναι σαφής:

- Κατανοήστε τους κανόνες και τα μαθηματικά: Γνωρίστε τους κανονισμούς και τις οικονομικές επιπτώσεις τους.
- Καθορίστε την κατάλληλη στρατηγική: Προσαρμόστε τη στην εταιρεία σας – οι στρατηγικές αυτές θα διαφέρουν σημαντικά μεταξύ ιδιοκτητών, διαχειριστών και rools. Βεβαιωθείτε ότι υπάρχουν οι σωστές συμβατικές ρήτρες.
- Καθορίστε τις σωστές διαδικασίες και αρμοδιότητες: Αυτό θα διατρέχει όλα τα τμήματα, οπότε η σαφής ανάληψη ευθύνης είναι ζωτικής σημασίας. Επενδύστε σε μια επαγγελματική λύση για την αποτελεσματική διαχείριση των διαδικασιών.

- Παραμείνετε στην κορυφή των δεδομένων: Παρακολουθήστε στενά τα δεδομένα σας, επανεξετάστε τακτικά τη στρατηγική σας για να βρείτε την πιο αποδοτική, από πλευράς κόστους, πορεία συμμόρφωσης και διασφαλίστε ότι τα δεδομένα, οι θέσεις με τους ναυλωτές, τους ιδιοκτήτες και τους διαχειριστές είναι πλήρως υπό έλεγχο.

Από την εμπειρία σας μιλώντας απευθείας με Έλληνες πλοιοκτήτες και διαχειριστές, ποιες είναι οι μεγαλύτερες ανησυχίες τους σχετικά με αυτούς τους κανονισμούς;

Ορέστης Νικολόπουλος: Η κύρια ανησυχία τους σχετικά με το EU ETS είναι η ακριβής εκτίμηση και η συλλογή του απαιτούμενου αριθμού EUAs από τους πελάτες τους. Σε ορισμένες περιπτώσεις, δεν έχουν συλλεχθεί ακόμη όλα τα EUAs, γεγονός που δημιουργεί οικονομική έκθεση και εσωτερική πίεση – παρόλο που, κατ' αρχήν, ισχύει η έννοια «ο ρυπαίνων πληρώνει».

Όσον αφορά το FuelEU Maritime, η μεγαλύτερη ανησυχία είναι η αβεβαιότητα γύρω από τον προσδιορισμό της πιο αποδοτικής στρατηγικής συμμόρφωσης. Υπάρχει συνεχής συζήτηση μεταξύ της χρήσης βιοκαυσίμων και της συμμετοχής σε rool συμμόρφωσης, καθώς η καταβολή του προστίμου παραμένει η πιο δαπανηρή επιλογή. Επιπλέον, πολλές εταιρείες εξακολουθούν να παλεύουν με άλλες πτυχές: οι ρήτρες FuelEU μπορεί να μην έχουν ακόμη συμφωνηθεί ή να έχουν συμφωνηθεί αλλά οι ασυνέπειες μεταξύ των διαφόρων ναυλοσυμφώνων καθιστούν τον καταμερισμό του κόστους στον ναυλωτή περίπλοκο και λειτουργικά δύσκολο.

Ποια στοιχεία διαφοροποιούν την OceanScore από άλλους παρόχους λύσεων συμμόρφωσης ή βιωσιμότητας στη ναυτιλιακή αγορά;

Ορέστης Νικολόπουλος: Η βασική διαφορά της OceanScore έγκειται στην εμπορική μας προσέγγιση στους περιβαλλοντικούς κανονισμούς. Η ναυαρχίδα των λύσεων που προσφέρουμε, το Compliance Manager, είναι ένα εργαλείο στρατηγικής διαχείρισης – όχι

απλώς μία ακόμα πλατφόρμα βελτιστοποίησης πλοίων. Με βάση τα ναυλοσύμφωνα και τις ρήτρες Shipman, οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές μπορούν να δημιουργούν αυτόματα τιμολόγια για τους πελάτες τους. Μέσω αυτής της διαδικασίας τιμολόγησης και του πίνακα ελέγχου μας, ο οποίος υποδεικνύει με σαφήνεια ποιες θέσεις είναι ανοικτές και ποιες κλειστές, βοηθάμε τους πελάτες μας να ελαχιστοποιήσουν την οικονομική έκθεση και τους λειτουργικούς κινδύνους.

Αυτή είναι η θεμελιώδης διαφορά: δεν επικεντρωνόμαστε στην παρακολούθηση των επιδόσεων και των εκπομπών των πλοίων, αλλά στη δυνατότητα αποτελεσματικής κατανομής του κόστους περιβαλλοντικής συμμόρφωσης χωρίς πρόσθετη εσωτερική προσπάθεια.

Και πώς διαφέρει το Compliance Manager από τα συμβατικά εργαλεία αναφοράς;

Albrecht Grell: Το Compliance Manager διαφέρει από τα συμβατικά εργαλεία αναφοράς με τρεις τρόπους:

- **Ροές εργασίας:** Επικεντρώνεται στη διαχείριση των εμπορικών διαδικασιών όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικά – αυτόματη δημιουργία τιμολογίων για τους πελάτες και τους ναυλωτές (και για τους ιδιοκτήτες εάν εμπλέκεται διαχειριστής τρίτου μέρους) και αποστολή ενδιάμεσων καταστάσεων για σκοπούς ενημέρωσης.
- **Εμπορική εστίαση:** Αντιστοιχίζει τα αναφερόμενα τεχνικά δεδομένα με τις ρήτρες Charter Party και Shipman. Σκέφτεται με όρους εμπορικών ταξιδιών, όχι ταξιδιών MRV, και σε δολάρια και όχι μόνο σε μετρήσεις CO₂. Οι κύριοι χρήστες μας είναι συχνά οικονομικοί διευθυντές, όχι εκπρόσωποι τεχνικών ομάδων.
- **Χαρακτηριστικά προστιθέμενης αξίας:** Έχουμε ενσωματώσει εργαλεία όπως ο προγνώστης και ο βελτιστοποιητής μας, μια λύση εμπορίας EUA και την κορυφαία στον κλάδο πλατφόρμα FuelEU Pooling.

Δεν επικεντρωνόμαστε στην παρακολούθηση των επιδόσεων και των εκπομπών των πλοίων, αλλά στη δυνατότητα αποτελεσματικής κατανομής του κόστους περιβαλλοντικής συμμόρφωσης χωρίς πρόσθετη εσωτερική προσπάθεια.

Ορέστης Νικολόπουλος: Το μήνυμά μας είναι απλό: είμαστε ένα τηλεφώνημα μακριά. Με το νέο μας γραφείο στον Πειραιά, είμαστε εδώ, έτοιμοι να υποστηρίξουμε την ελληνική ναυτιλία καθώς πλοηγείται σε αυτούς τους εξελισσόμενους περιβαλλοντικούς κανονισμούς. Είτε πρόκειται για το EU ETS, το FuelEU Maritime, είτε για τις επερχόμενες προκλήσεις συμμόρφωσης –όπως τα νέα μέτρα του IMO που θα αποφασιστούν τους επόμενους μήνες–, είμαστε εδώ για να βοηθήσουμε. Δεν προσφέρουμε απλώς λογισμικό· παρέχουμε πρακτική καθοδήγηση και μια ομάδα που κατανοεί πραγματικά τόσο τις εμπορικές όσο και τις κανονιστικές πραγματικότητες του κλάδου.

Τι επιφυλάσσει η επόμενη μέρα για την OceanScore;

Albrecht Grell: Θεωρούσαμε το FuelEU έναν πολύπλοκο κανονισμό, αλλά η πρόταση του IMO για το Net Zero Framework το φέρνει σε ένα εντελώς νέο επίπεδο. Συν τοις άλλοις, το UK ETS είναι προ των πυλών και άλλα ρυθμιστικά καθεστώτα βρίσκονται ήδη υπό συζήτηση. Ενισχύουμε συνεχώς τις ομάδες προϊόντων και ανάπτυξης για να παρέχουμε υποστήριξη αιχμής στους πελάτες μας – ό,τι κι αν έρθει, ό,τι κι αν χρειαστεί.

Τούτου λεχθέντος, πολλά παραμένουν αβέβαια. Θα καταλήξει ο IMO σε συμφωνία τον Οκτώβριο ή όχι; Πώς θα αντιδράσει η ΕΕ; Το Ηνωμένο Βασίλειο; Άλλες περιοχές; Αυτό που είναι σαφές είναι ότι πρέπει να είμαστε έτοιμοι – και θα είμαστε έτοιμοι. Στόχος μας είναι να διασφαλίσουμε ότι το Compliance Manager παραμένει ένα πραγματικό «one-stop shop» για τη διαχείριση του κόστους αυτών των εξελισσόμενων κανονισμών.

Τα τελευταία δύο χρόνια ήταν μια περίοδος αξιοσημείωτης ανάπτυξης. Ανοίξαμε νέα γραφεία στην Ελλάδα, στη Σιγκαπούρη και στην Πορτογαλία και θα συνεχίσουμε να επενδύουμε σημαντικά σε αυτές τις περιοχές για να προσφέρουμε ακόμα καλύτερη τοπική υποστήριξη στους συνεργάτες μας. Θα ακολουθήσουν και άλλοι κόμβοι – ανάλογα, σε κάποιο βαθμό, με την κατεύθυνση του IMO και άλλων ρυθμιστικών αρχών.

Πώς υποστηρίζει η OceanScore τους πελάτες της καθημερινά, ειδικά σε ένα πολύπλοκο και εξελισσόμενο ρυθμιστικό περιβάλλον;

Ορέστης Νικολόπουλος: Η δύναμή μας έγκειται στους ανθρώπους μας – ιδιαίτερα στην αφοσιωμένη ομάδα Customer Success. Σε ένα ταχέως εξελισσόμενο ρυθμιστικό περιβάλλον, δεν αρκεί να παρέχουμε απλώς μια πλατφόρμα. Οι πελάτες μας χρειάζονται έναν πραγματικό συνεργάτη, που μπορεί να τους βοηθήσει να περιηγηθούν στις προκλήσεις συμμόρφωσης, να ερμηνεύσουν τις ενημερώσεις των κανονιστικών ρυθμίσεων και να εφαρμόσουν αποτελεσματικά τα εργαλεία μας για να ελαχιστοποιήσουν την έκθεση. Ενεργούμε ως προέκταση των εσωτερικών τους ομάδων, παρέχοντας τόσο τεχνική υποστήριξη όσο και εμπορικές γνώσεις. Αυτή η πρακτική, ευέλικτη προσέγγιση είναι αυτό που μας κάνει να ξεχωρίζουμε και διασφαλίζει ότι οι πελάτες μας αισθάνονται σίγουροι και υποστηρίζονται πλήρως σε κάθε στάδιο.

Ποια είναι η ανταπόκριση από τις ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες μέχρι στιγμής;

Ορέστης Νικολόπουλος: Η ανταπόκριση των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών

είναι θετική και όλο και πιο ενεργή. Η ψηφιοποίηση δεν είναι κάτι καινούργιο γι' αυτές – οι περισσότερες έχουν ήδη επενδύσει σε εργαλεία παρακολούθησης και πλατφόρμες δεδομένων. Αυτό που βλέπουμε τώρα είναι μια μετατόπιση της εστίασης: από την απλή παρακολούθηση των εκπομπών στην ενεργή διαχείριση των εμπορικών και οικονομικών κινδύνων της συμμόρφωσης.

Αυτό είναι το σημείο στο οποίο η OceanScore έχει πραγματική απήχηση. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες και διαχειριστές εκτιμούν ότι δεν προσφέρουμε απλώς ένα ακόμα σύστημα αναφοράς, αλλά ένα εμπορικό εργαλείο που τους βοηθά να αυτοματοποιήσουν την τιμολόγηση, να ανακτήσουν το κόστος και να ελαχιστοποιήσουν την έκθεση στο πλαίσιο των κανονισμών EU ETS και FuelEU Maritime. Το ενδιαφέρον είναι ιδιαίτερα μεγάλο μεταξύ εκείνων που επιθυμούν να μείνουν μπροστά από τις κανονιστικές αλλαγές και να διασφαλίσουν την πλήρη ανάκτηση του κόστους από τους ναυλωτές.

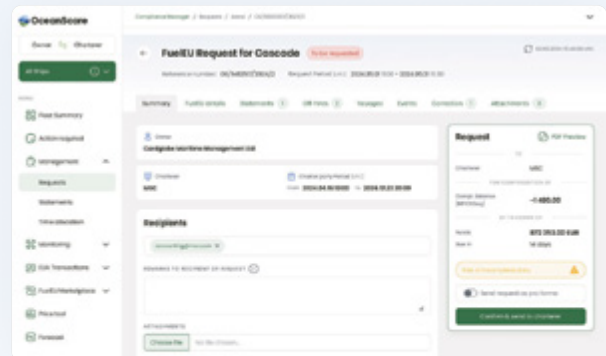
Ποιο είναι το μήνυμά σας προς τους Έλληνες πλοιοκτήτες που εξακολουθούν να αισθάνονται αβέβαιοι σχετικά με τις υποχρεώσεις συμμόρφωσής τους;

Simplifying FuelEU and EU ETS to Support Greek Shipping

Power your compliance strategy with these 3 distinct solutions:

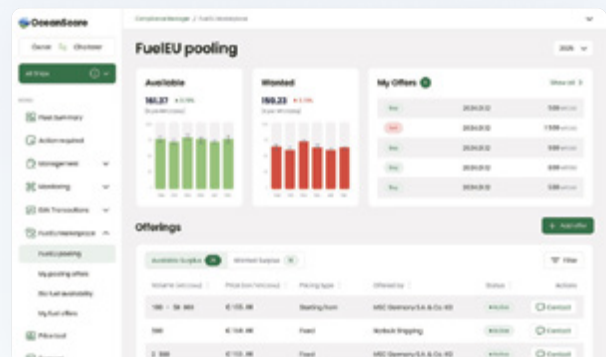
Compliance Manager

- Manage ETS and Fuel EU modules together in one place
- Automate invoicing based on charter party details
- Utilise advanced forecasting for voyage planning and yearly overview



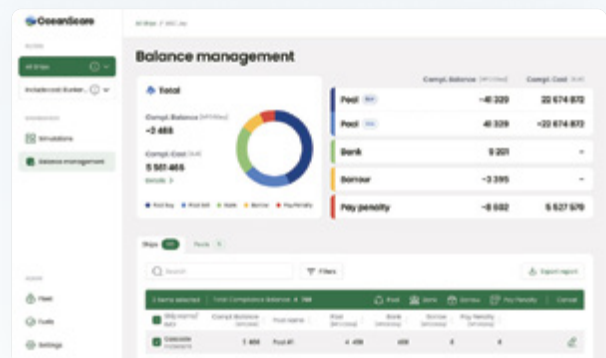
FuelEU Marketplace

- Instantly find and connect with reliable pooling partners
- No onboarding fee, no share of the pooled value. Just a small annual fee
- Get access to a streamlined contract template



FuelEU Planner

- Simulate different scenarios and reduce your costs
- View comprehensive costs including bunker, FuelEU, and EU ETS expenses
- Optimise the flexibility mechanisms of FuelEU maritime – pooling, banking and borrowing



About OceanScore

OceanScore is a global maritime tech company that helps ship owners, managers, and operators streamline commercial processes to comply with new emissions regulations.



Τα Βαλκάνια αποτελούσαν ανέκαθεν πεδίο κοινωνικών και πολιτισμικών ζυμώσεων, αλλά και γεωπολιτικού ενδιαφέροντος, κυρίως λόγω της ιδιαίτερης γεωγραφίας τους: μια κυρίως ορεινή χερσόνησος, πεδίο συνάντησης Ανατολής και Δύσης, καθώς και Βορρά και Νότου, σμιλευμένη από τη μοναδική κλωρίδα και πανίδα της Μεσογείου. Μια χερσόνησος όπου το εμπόριο και οι μεταφορές έπαιξαν και εξακολουθούν να διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο, ούσα θαλασσινό και οδικό σταυροδρόμι στρατηγικής σημασίας για όλες τις σύγχρονες υπερδυνάμεις της Ασίας και της Αμερικής. Η σχέση των βαλκανικών λαών είναι επίσης ιδιαίτερης σημασίας και η ναυτοσύνη όλων των παράλιων κοινοτήτων σημαντική και καθοριστική για τα κράτη που ξεπήδησαν μετά την πτώση όχι μόνο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, αλλά πολύ περισσότερο μετά τη λήξη του ψυχρού πολέμου.



Πρώτος σταθμός η Σλοβενία

Ταξίδια στα θαλασσινά Βαλκάνια

του Ηλία Γ. Μπίσια

Φωτ.: Ναυτικά Χρονικά



Η Ελλάδα δεν είναι η μόνη χώρα με ναυτική παράδοση στα Βαλκάνια. Όλοι οι λαοί της Βαλκανικής χερσονήσου είχαν μια ιδιαίτερη σχέση με τη θάλασσα και κυρίως με τη ναυτιλία. Τα μεγάλα λιμάνια τόσο στη Μαύρη Θάλασσα όσο και στην Αδριατική, εδώ και πολλούς αιώνες, καθόρισαν την εξωστρέφεια όπως και την εμπορική και πολιτισμική ανάπτυξη των κοινοτήτων τους, και επέτρεψαν, ως κυψέλες, την ευημερία της θαλασσινής επιχειρηματικότητας. Ναυτικοί, караβοκүρηδες, ναυπηγοί ή πράκτορες και μεσίτες συγκεντρώθηκαν σε λιμένες των Βαλκανίων και έκτοτε διαδραμάτισαν ουσιαστικό ρόλο στην ανασύσταση της εθνικής ταυτότητας πολλών γειτονικών μας κρατών τον τελευταίο αιώνα.

Ποια είναι όμως η εικόνα της ναυτιλιακής βιομηχανίας στα βαλκανικά κράτη; Κατά πόσο γνωρίζουν οι λαοί στις γειτονικές μας χώρες τη σημασία της ναυτιλίας για την εθνική τους οικονομία και ανεξαρτησία; Με το παρόν κείμενο, τα *Ναυτικά Χρονικά* εγκαινιάζουν ένα αφιέρωμα στα βαλκανικά κράτη, αποτυπώνοντας τις σκέψεις σημαντικών πρωταγωνιστών σε θέματα εκπαίδευσης, προσέλευσης και κατάρτισης νέων στα ναυτικά επαγγέλματα, αλλά και επίδρασης στην εθνική ναυτιλιακή

πολιτική σκηνή. Κύριος γνώμονας είναι η ανίχνευση του παρόντος και του μέλλοντος των νέων σε τόπους όπου κάποτε δέσποζε η ναυτιλιακή δραστηριότητα, σε μια ήπειρο που σήμερα γερνάει ηλικιακά και συρρικνώνεται πληθυσμιακά.

Ένα κράτος με ακτογραμμή μόλις 36 χλμ. θα ήταν, ίσως, οξύμωρο να χαρακτηριζόταν σήμερα ναυτιλιακό έθνος. Εντούτοις η Σλοβενία, μια λιλιπούτεια χώρα που «αναδημιουργήθηκε» μετά τη διάλυση της Γιουγκοσλαβίας και μέσα σε λίγα χρόνια από την κατάρρευση του υπαρκτού σοσιαλισμού εντάχθηκε στην ΕΕ, συνιστά ένα ιδιόμορφο παράδειγμα ιστορικού «θαλασσινού» έθνους. Αν και η μεγαλύτερη έκταση δεσπόζει κάτω από τις Ιουλιανές Άλπεις και απολαμβάνει το εύφορο κλίμα στις πεδιάδες κάτω από τον ορεινό όγκο της γειτονικής Αυστρίας, αποτελεί ένα σταυροδρόμι της Μεσογείου για την κεντρική Ευρώπη. Τα λίγα χιλιόμετρα του παραλιακού μετώπου της χώρας, αν και πανέμορφα, στριμώχνουν έναν μεγάλο λιμένα, τέσσερις σημαντικές παραθαλάσσιες πόλεις-θέρετρα, μερικές μαρίνες για μικρά σκάφη αναψυχής, καθώς και βιομηχανίες παραγωγής, συσκευασίας και εμπορίας θαλασσινού αλατιού. Από το Κόπερ μέχρι το Πορτορόζ, η ακτογραμμή



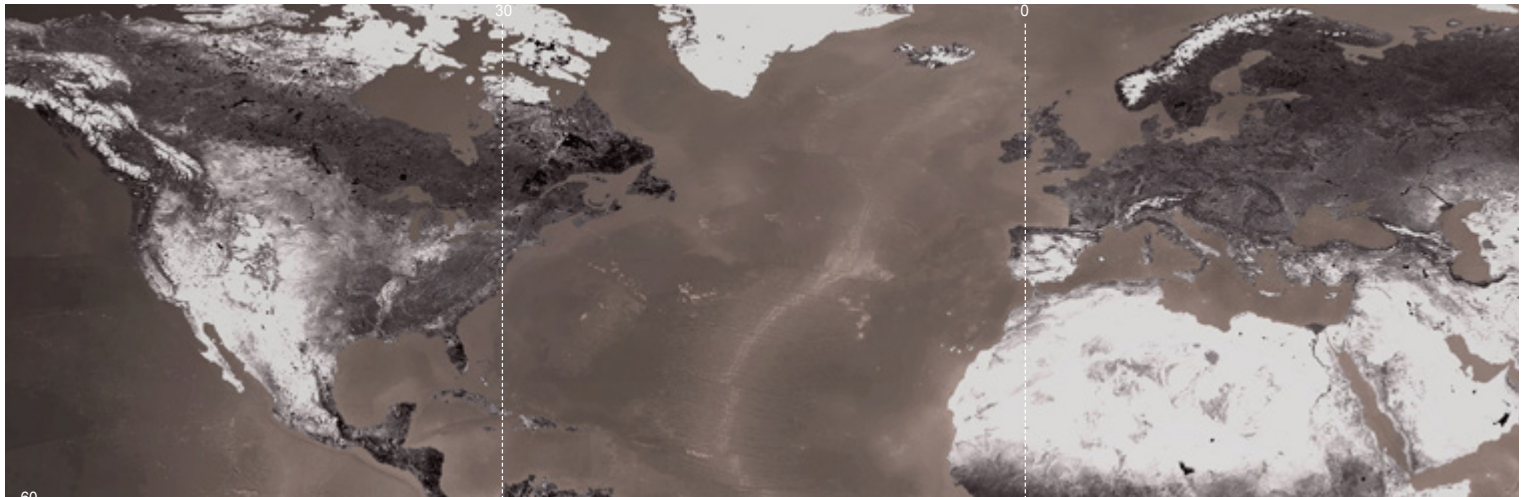
της Σλοβενίας συγκεντρώνει όλες τις παραθαλάσσιες δραστηριότητες που συμβάλλουν στην καλύτερη «επικοινωνία» του νεοσύστατου κράτους με τον υπόλοιπο κόσμο. Αυτή η μικρή ακτογραμμή επιτρέπει στη Σλοβενία να μην είναι ένα περικλειστο κράτος και άρα να εξαρτάται, όπως τα γειτονικά κράτη της Βοσνίας, της Ουγγαρίας, της Αυστρίας και της Σλοβακίας, από τις συνδυασμένες μεταφορές όμορων κρατών.

Σημείο αναφοράς για τη Σλοβενία είναι ο

λιμένας του Κόπερ, το μόνο και σημαντικό λιμάνι της χώρας. Το Κόπερ (πάλαι ποτέ *Carpo d'Istria*) έχει ιδιαίτερη αξία για εμάς τους Έλληνες, αφού είναι ο τόπος καταγωγής της οικογένειας του Ιωάννη Καποδίστρια. Σήμερα, το ιστορικό κέντρο της πόλης περιφρουρεί τη σημαντική ναυτική παράδοση αιώνων του λιμένα, τον οποίο καλόβλεπαν όλοι οι αυτοκρατορικοί οίκοι της ανατολικής Ευρώπης, ωστόσο η ανάπτυξη σημαντικών οδικών και –σύντομα– σιδηροδρομικών αρτηριών έχει οδηγήσει στη μετεξέλιξη του χαρακτήρα της πόλης. Κατά κύριο λόγο, το Κόπερ είναι ένας λιμένας με έντονη κινητικότητα στην εξυπηρέτηση πλοίων μεταφοράς *containers*, αλλά και *Ro-Ro*, ξεπερνώντας την ετήσια διακίνηση 1 εκατ. TEUs και 800.000 οχημάτων, που προορίζονται κυρίως για τις αγορές της κεντρικής Ευρώπης. Από το 2013 έως σήμερα, η κίνηση στον λιμένα έχει αυξηθεί κατά 23% σε όρους όγκου φορτίου, ενώ ο λιμένας δημιουργεί άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας σε μια μικρή πόλη 25.000 κατοίκων, που ειδάλλως θα είχε μαραζώσει οικονομικά. Βασικός «ανταγωνιστής» είναι ο γειτονικός λιμένας της Τεργέστης, ωστόσο οι σύγχρονες υποδομές, η τεχνογνωσία των χειριστών στον λιμένα και η απρόσκοπτη σύνδεση του άψογου, σύγχρονου οδικού δικτύου της χώρας με την Κροατία, την Αυστρία και την Ουγγαρία επιτρέπουν τη μεταφόρτωση, τη διακίνηση και την παράδοση των εμπορικών αγαθών σε λίγες ώρες. Εξάλλου, οι Σλοβένοι, κατά πολλούς, έχουν τον εργατικό, πειθαρχημένο και εγκρατή χαρακτήρα των Αυστριακών και είναι λιγότερο... επαναστατικοί σε σχέση τους γείτονες Ιταλούς. Διόλου τυχαίο μάλιστα ότι, από όλα τα κράτη της ανατολικής Ευρώπης, η Σλοβενία έκανε τεράστια άλματα και σε λίγα χρόνια όχι μόνο εντάχθηκε στην ΕΕ, στο Σένγκεν και στο ευρώ, αλλά επιπλέον παρουσιάζει αξιοθαύμαστη οικονομική ανάπτυξη και κοινωνική ευημερία.

Η Σλοβενία δεν διαθέτει εμπορικά πλοία μεγάλης χωρητικότητας και δεν υπάρχει καμία ακτοπλοϊκή ή εταιρεία διαχείρισης ποντοπόρων πλοίων στην επικράτειά της. Ωστόσο, η ναυτική παράδοση φαίνεται να ενδιαφέρει αρκετά τους κατοίκους στις παράλιες πόλεις της. Ο λιμένας του Κόπερ συγκεντρώνει την απόλυτη προσοχή της «άναντης» πρωτεύουσας Λιουμπλιάνα, όχι μόνο λόγω των σημαντικών





COSTAMARE INC.

One of the world's leading owners and providers of containerships

CMRE
LISTED
NYSE





συναλλαγματικών εισροών για τη χώρα, αλλά και χάρη στη μετεξέλιξη όλης της επικράτειας σε κόμβο μεταφορών και διαμετακόμισης για την κεντρική Ευρώπη και τα Βαλκάνια. Το πνευματικό όμως κέντρο, όπου η θαλασσινή παράδοση καλά κρατεί, εντοπίζεται λίγα χιλιόμετρα παρακάτω, στις μικρότερες πόλεις, όπως το Πιράν, το Πορτορόζ και η Ίζολα. Αν και οι τρεις πόλεις αποτελούν σήμερα σημαντικά παραλιακά θέρετρα με λίγες μαρίνες εξυπηρέτησης μικρών σκαφών, το Ναυτικό Μουσείο στο Πιράν και τα παραρτήματα αυτού στο Πορτορόζ και στη Λουτσία υπενθυμίζουν ότι η περιοχή υπήρξε σημαντικό κέντρο θαλάσσιου εμπορίου και ναυπηγοεπισκευής, ειδικά τον 19ο αιώνα, υπό τη διοίκηση των Αψβούργων. Μια επίσκεψη στο Ναυτικό Μουσείο στο Πιράν, στο ευφάνταστο μουσείο παραγωγής αλατιού, κυριολεκτικά πάνω στα σύνορα με την Κροατία, καθώς και στα ιστορικά καρνάγια των προηγούμενων αιώνων στο Πορτορόζ αναδεικνύει περίτρανα ότι η περιοχή κάποτε ευδοκίμωσε λόγω της θάλασσας.

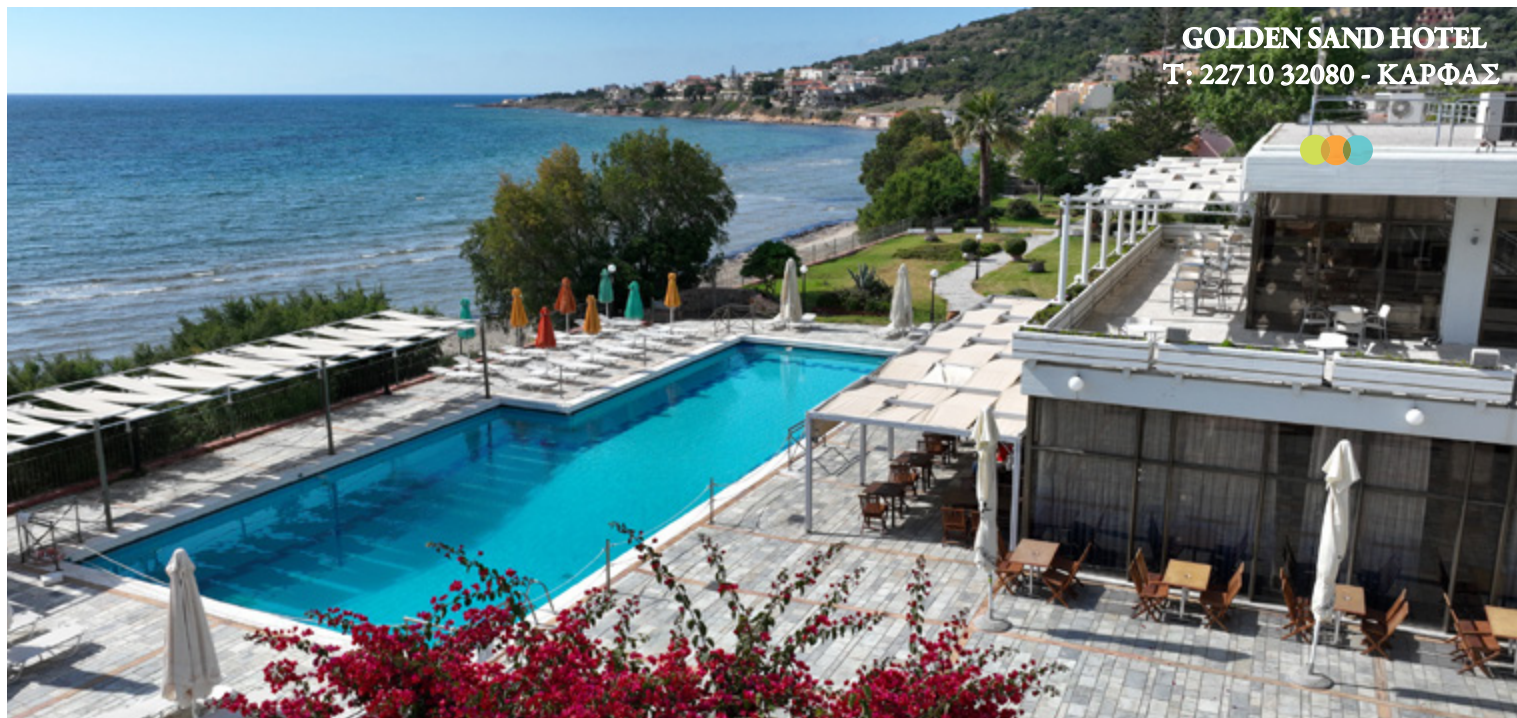
Ιδιαίτερη αξία για τη συνέχιση της ιστορικής αλλά συρρικνωμένης πλέον ναυτικής παράδοσης της χώρας έχει η Σχολή Ναυτιλιακών Σπουδών και Μεταφορών του Πανεπιστημίου της Λιουμπλιάνα, με έδρα το Πορτορόζ. Η σχολή ιδρύθηκε αρχικά

ως Σχολή (Κολέγιο) Εμποροπλοιάρχων το 1960, μετεξελίχθηκε σε Ναυτική Ακαδημία και από το 1995 λειτουργεί ως Σχολή του Πανεπιστημίου της Λιουμπλιάνα. Σήμερα διαθέτει δικές της σύγχρονες εγκαταστάσεις –πρόσφατα ανακαινισμένες, εξαιρετικής καλαισθησίας και λειτουργικότητας, με κρατικά κονδύλια– και συστέγάζεται με το μοναδικό ναυτικό λύκειο. Η σχολή διαθέτει τόσο εξειδικευμένα Τμήματα Πλοιάρχων και Μηχανικών ΕΝ, αλλά και Οικονομίας και Διοίκησης στον χώρο της Ναυτιλίας και των Μεταφορών. Κάθε έτος δηλαδή απονέμονται πτυχία για τρία διαφορετικά τμήματα, ενώ διατίθενται και διετή προγράμματα μεταπτυχιακών σπουδών, όπως και ειδικά προγράμματα διδακτορικών σπουδών στη Ναυτιλία, στις Μεταφορές και στο Εμπόριο. Αν και ο αριθμός των σπουδαστών στα τρία προπτυχιακά προγράμματα σπουδών παραμένει εδώ και μία δεκαετία σχετικά σταθερός (από 20 έως 30 φοιτητές ανά έτος και ανά κατεύθυνση), το ναυτικό λύκειο παρουσιάζει πτώση στον αριθμό των εγγεγραμμένων μαθητών. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η πτώση είναι τόσο ποσοτική όσο και «ποιοτική», αφού συχνά μαθητές με χαμηλές επιδόσεις στα γυμνασιακά χρόνια προτιμούν μια πιο εύκολη φοίτηση (και αποφοίτηση) στο ναυτικό λύκειο της χώρας. Οι φοιτη-

τές, όπως φαίνεται, κατάγονται κυρίως, αλλά όχι αποκλειστικά, από τις παράκτιες περιοχές και διαθέτουν οικογενειακή παράδοση στη ναυτιλία. Δυστυχώς, όμως, επειδή δεν υπάρχει πλέον εφοπλιστική κοινότητα στη χώρα, δυσκολεύονται πολύ στην εξεύρεση εκπαιδευτικού μπάρκου και βασίζονται σε συνεργασίες (και στη διάθεση) αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιρειών. Ο αριθμός των γυναικών στις σχολές είναι περιορισμένος, όμως όχι απογοητευτικός, ενώ ο κανονισμός και το πρόγραμμα σπουδών είναι σχεδιασμένα με κριτήρια 6ης (πανεπιστημιακής) βαθμίδας, χωρίς επίβλεψη από τα Σώματα Ασφαλείας ή τις Ένοπλες Δυνάμεις, όπως γίνεται σε άλλες γειτονικές χώρες. Δεν υπάρχει δηλαδή στρατιωτική ή αυξημένη πειθαρχία όπως συναντάμε σε άλλες σχολές των Βαλκανίων και της κεντρικής Ευρώπης. Ο μικρός αριθμός αποφοίτων μετέπειτα απορροφάται από τον κλάδο των λιμενικών υπηρεσιών στο Κόπερ και μικρό ποσοστό αυτών σταδιοδρομούν στην εμπορική ναυτιλία και στην κρουαζιέρα. Ο μικρός σχετικά αριθμός εγγεγραφών και η στενή σχέση με τους καθηγητές και τους ναυτοδιδασκάλους οδηγούν σε μεγάλο βαθμό στη συνέχιση των σπουδών για τους φοιτητές.

Παρά ταύτα, μετά το υποχρεωτικό εκπαιδευτικό μπάρκο στο τέλος των σπουδών και λόγω της μεγάλης δυσκολίας ναυτολόγησης των φοιτητών εξαιτίας της ανυπαρξίας πλοίων στο εθνικό νηολόγιο, πολλοί εγκαταλείπουν γρήγορα την καριέρα στη θάλασσα. Υπάρχουν όμως και ορισμένοι νέοι, караβολάτρες ή παθιασμένοι με τη θάλασσα, που σταδιοδρομούν σε ποντοπόρα πλοία και σε κρουαζιερόπλοια. Και σε αυτή την περίπτωση διαφαίνεται ότι ο νέος Σλοβένος έχει ως κύριο κριτήριο επιλογής σταδιοδρομίας το προσωπικό του πάθος και όχι τόσο την οικονομική εξασφάλιση. Παρόμοια στοιχεία επισημάνθηκαν και για τους νέους στις ελληνικές ΑΕΝ.

Οι πολιτικοί στη Λιουμπλιάνα, αν και συχνά επισκέπτονται τον λιμένα αλλά και τη σχολή, φαίνεται να μην αντιλαμβάνονται την αξία της ναυτιλίας για την εθνική οικονομία και εστιάζονται πολύ περισσότερο στα άμεσα οικονομικά αποτελέσματα που εξασφαλίζει η γεωργική και βιομηχανική παραγωγή της χώρας, καθώς και ο κλάδος του τουρισμού, που στηρίζει πλέον όλες τις περιφέρειες της Σλοβενίας.



GOLDEN SAND HOTEL
T: 22710 32080 - ΚΑΡΦΑΣ



AEGEAN DREAM HOTEL
T: 22710 33471 - ΚΑΡΦΑΣ



SEA VIEW RESORTS & SPA HOTEL
T: 22710 33354 - ΚΑΡΦΑΣ



KYVELI APARTMENTS HOTEL
T: 22710 94300 - ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ



GRECIAN CASTLE HOTEL
T: 22710 44740 - ΧΙΟΣ



GRECIAN CASTLE STUDIOS
T: 22710 44740 - ΧΙΟΣ



ΕΛΑΙΩΝΑΣ ΕΜΠΟΡΕΙΟΥ
CATERING - T: 22710 32080



Το Ιερό Βασίλειο σε νέες ρότες

Πώς και γιατί η Σαουδική Αραβία ανοίγει νέους θαλάσσιους ορίζοντες

του Γιάννη Θεοδωρόπουλου

Τα τελευταία χρόνια, η Σαουδική Αραβία πραγματοποιεί μια βαθιά γεωοικονομική στροφή, επαναπροσδιορίζοντας τη θέση της όχι μόνο ως παγκόσμια πετρελαϊκή δύναμη αλλά και ως επίδοξος ναυτιλιακός κόμβος στην καρδιά του παγκόσμιου εμπορίου. Η γεωγραφική της θέση –στο σταυροδρόμι Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής– συνδυάζεται πλέον με ένα ευρύ φάσμα επενδύσεων σε λιμενικές υποδομές και στην ευρύτερη εφοδιαστική αλυσίδα, καθώς και με συμμαχίες μέσω στοχευμένων γεωπολιτικών πρωτοβουλιών.

Από την ενεργή εμπλοκή στον φιλόδοξο εμπορικό διάδρομο IMEC μέχρι τις στρατηγικές συνεργασίες με εταιρείες όπως η DP World και την αθόρυβη, αλλά κρίσιμη, παρουσία της στο λιμάνι Άσαμπ της Ερυθράιας, η Σαουδική Αραβία επιδιώκει να καταστεί βασικός παίκτης στο θαλάσσιο εμπόριο.

Vision 2030: Το πετρέλαιο σε δεύτερη μοίρα

Η μεταρρυθμιστική ατζέντα Vision 2030, υπό την αιγίδα του Πρίγκιπα Διαδόχου Mohammed bin Salman, αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της μετάβασης της σαουδαραβικής οικονομίας από την εξάρτηση από τους υδρογονάνθρακες σε μια πιο διαφοροποιημένη και βιώσιμη βάση. Ένας από τους βασικούς πυλώνες του σχεδίου είναι η ανάδειξη της χώρας σε κόμβο logistics παγκόσμιας εμβέλειας.

Προς τούτο, το βασίλειο έχει επενδύσει στον εκσυγχρονισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων, σε συνδέσεις με σιδηρόδρομους, αυτοκινητόδρομους και αερομεταφορές, στη δημιουργία ειδικών οικονομικών ζωνών (SEZs) κοντά σε λιμένες και στην αυτοματοποίηση τελωνειακών και φορτοεκφορτωτικών διαδικασιών.

Το Saudi Logistics Hub αποτελεί εμβληματικό στόχο του Vision 2030: ένα δίκτυο υποδομών που θα καταστήσει τη Σαουδική Αραβία entry gate της διεθνούς εφοδιαστικής αλυσίδας προς Ευρώπη και Αφρική.

Ο Σαουδάραβας Υπουργός Μεταφορών και Υπηρεσιών Εφοδιασμού Saleh bin Nasser Al-Jasser, μιλώντας σε συνέδριο στο Ριάντ τον Οκτώβριο του 2024, ανέφερε ότι η παγκόσμια βιομηχανία εφοδιαστικής βρίσκεται σε κρίσιμη καμπή και ότι «οι σημερινές διαταραχές ανα-





δεικνύουν τις θεμελιώδεις ανάγκες για την ασφάλεια και την προστασία της αλυσίδας εφοδιασμού, όπως και για την απρόσκοπτη λειτουργία της ραχοκοκαλιάς του παγκόσμιου εμπορίου, ώστε οι οικονομίες να ευημερούν, τα αγαθά να παραδίδονται και οι άνθρωποι να συνδέονται».

Ο Διάδρομος IMEC και ο ρόλος της Σαουδικής Αραβίας

Η συμμετοχή της Σαουδικής Αραβίας στον India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC), που παρουσιάστηκε για πρώτη φορά στη Σύνοδο Κορυφής της G20 το 2023, αποτελεί κομβικό στοιχείο του νέου οράματος της χώρας.

Οι χώρες που συμμετέχουν στον IMEC προσβλέπουν σε ένα συνδυασμένο δίκτυο θαλάσσιων και χερσαίων μεταφορών, που θα παρακάμπτει την υφιστάμενη θαλάσσια διαδρομή μέσω της

Διώρυγας του Σουέζ: Ξεκινώντας με θαλάσσιες οδούς που θα συνδέουν τη δυτική Ινδία με τα ΗΑΕ, ένα σιδηροδρομικό δίκτυο που θα συνδέει τα ΗΑΕ, το βασίλειο της Σαουδικής Αραβίας, την Ιορδανία και το Ισραήλ και θα καταλήγει σε μια θαλάσσια διαδρομή από τη Χάιφα προς διάφορα ευρωπαϊκά λιμάνια. Το τμήμα μεταφορών θα κορυφωθεί με καλώδια οπτικών ινών και έναν αγωγό υδρογόνου που θα καλύπτει τη διαδρομή των 5.000 χιλιομέτρων. Επιπλέον, η G20 οραματίζεται τρεις συμπληρωματικούς εμπορο-βιομηχανικούς διαδρόμους προς τον IMEC στους τομείς των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, της επισιτιστικής ασφάλειας και της ψηφιακής οικονομίας.

Η Σαουδική Αραβία βρίσκεται ακριβώς στο γεωγραφικό και γεωπολιτικό κέντρο αυτού του δικτύου, καθιστώντας τη συμμετοχή της καθοριστική τόσο για την επιτυχία όσο και για την ασφάλεια του

Το Κέρας της Αφρικής έχει μετατραπεί σε «θαλάσσια σκακιέρα», όπου η παρουσία και οι κινήσεις της Σαουδικής Αραβίας, των ΗΑΕ, της Τουρκίας και της Κίνας καθορίζουν νέες ισορροπίες ισχύος. Η γεωοικονομική του αξία αυξάνεται όσο ενισχύεται η σημασία της Ερυθράς Θάλασσας για την παγκόσμια ναυτιλία και τις ενεργειακές ροές.

Πέραν αυτού, στο πλαίσιο του mega-project NEOM του βασιλείου, προβλέπεται λιμενική και σιδηροδρομική σύνδεση με τον διάδρομο IMEC, ενώ υπό εξέταση βρίσκεται η δημιουργία διαδρόμου εμπορευμάτων από την ανατολική Σαουδική Αραβία έως τα σύνορα της Ιορδανίας και από εκεί μέσω Ισραήλ σε λιμένες της Μεσογείου.

Το Κέρας της Αφρικής συγκεντρώνει τα βλέμματα

Η λιγότερο γνωστή, αλλά εξίσου στρατηγική, επένδυση της Σαουδικής Αραβίας στο λιμάνι Ασαμπ της Ερυθραίας αποκαλύπτει ένα άλλο σκέλος της γεωστρατηγικής προσέγγισής της. Το Ασαμπ βρίσκεται στις παρυφές του Μπαμπ ελ-Μάντεμπ, στενού από όπου διέρχεται έως και το 10% του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου, καθώς ενώνει την Ερυθρά Θάλασσα με τον Ινδικό Ωκεανό και το Σουέζ.

Η παρουσία της Σαουδικής Αραβίας στον λιμένα της Ερυθραίας προσφέρει πρόσβαση σε εναλλακτική διαδρομή όταν υπάρχουν εντάσεις στην Υεμένη, αλλά και μια βάση για forward logistics operations στην Ανατολική Αφρική.

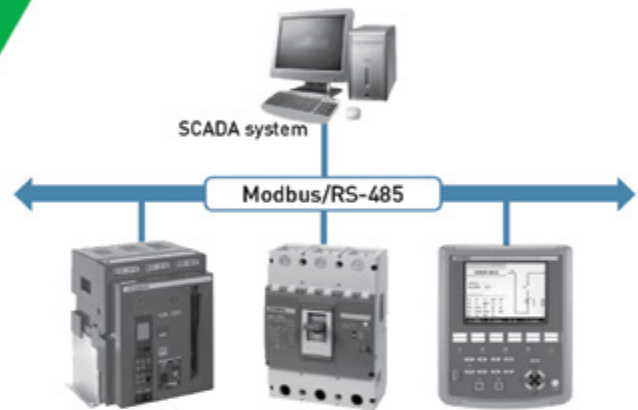
Πέραν των οικονομικών βλέψεων, η Σαουδική Αραβία βλέπει τη συγκεκριμένη επένδυση ως ένα νέο γεωπολιτικό εργαλείο, που θα μπορούσε να επαναπροσδιορίσει τους υφιστάμενους συσχετισμούς στο Κέρας της Αφρικής. Η Σαουδική Αραβία έρχεται να προστεθεί σε μια λίστα ξένων δυνάμεων που επιχειρούν στην Ανατολική Αφρική. Για παράδειγμα, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα έχουν επενδύσει σημαντικά κεφάλαια στην ανάπτυξη του λιμένα Μπερμπέρα στη Σομαλιλάνδη. Η Τουρκία έχει συμβάλει στον εκσυγχρονισμό του λιμένα Μογκαντίσου στη Σομαλία, ενώ διατηρεί στρατιωτική βάση στην αφρικανική χώρα. Η Κίνα δεν αποτελεί εξαίρεση. Ο ασιατικός γίγαντας, στο πλαίσιο του Belt and Road Initiative, έχει ενισχύσει το αποτύπωμά του στο Κέρας της Αφρικής. Η σημαντικότερη επένδυσή της εντοπίζεται στο λιμάνι Ντοραλέχ στο Τζιμπουτί, όπου διατηρεί επίσης στρατιωτική βάση από το 2017. Συμπεραίνεται λοιπόν ότι το Κέρας της Αφρικής έχει μετατραπεί σε «θαλάσσια σκακιέρα», όπου η παρουσία και οι κινήσεις της Σαουδικής Αραβίας, των ΗΑΕ,

διαδρόμου. Η ανάπτυξη λιμένων όπως η Τζέντα και η δημιουργία σιδηροδρομικών δικτύων προς τα σύνορα με την Ιορδανία καθιστούν το βασίλειο σημαντικό κόμβο της «χερσαίας» ραχοκοκαλιάς του IMEC. Ο λιμένας της Τζέντα βρίσκεται στην καρδιά αυτής της νέας διαδρομής. Με ήδη καθοριστικό ρόλο στη γραμμή Ασίας-Μεσογείου, φιλοδοξεί να μετατραπεί σε βασικό κόμβο μεταφόρτωσης containers μεταξύ Ινδίας και Ευρώπης. Πρόσφατα, μάλιστα, η DP World και η Αρχή Λιμένων της Σαουδικής Αραβίας (Mawani) παρουσίασαν τον νέο υπερσύγχρονο South Container Terminal στο λιμάνι της Τζέντα, σηματοδοτώντας ένα σημαντικό ορόσημο στο πρόγραμμα επέκτασης και ανάπτυξης της DP World, ύψους \$800 εκατ., για την αναβάθμιση του τερματικού σταθμού και την ενίσχυση της θέσης της Σαουδικής Αραβίας ως κορυφαίου παγκόσμιου εμπορικού κόμβου. Στόχος είναι ο συγκεκριμένος τερματικός να καταστεί ένας από τους πιο προηγμένους και βιώσιμους τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων της περιοχής.



HD HYUNDAI ELECTRIC

Up to 6300A
A, B, C, D Frame (85-150KA)
Fixed & Draw Out Type
Compliance with International Standards





Στιγμιότυπο από τη συνάντηση του Σαουδάραβα Πρίγκιπα Μοχάμεντ μπιν Σαλμάν με τον προσωρινό Πρόεδρο της Συρίας Αχμέντ αλ Σαράα (Α) στο Ριάντ της Σαουδικής Αραβίας, 2 Φεβρουαρίου 2025.

Credit: EPA/BANDAR ALJALUD / SAUDI ROYAL PALACE HANDOUT

της Τουρκίας και της Κίνας καθορίζουν νέες ισορροπίες ισχύος. Η γεωοικονομική του αξία αυξάνεται όσο ενισχύεται η σημασία της Ερυθράς Θάλασσας για την παγκόσμια ναυτιλία και τις ενεργειακές ροές.

Διπλωματική επαναπροσέγγιση: Πώς η Συρία μοιράζει την τράπουλα

Η επιστροφή της Συρίας στον αραβικό διπλωματικό κύκλο και η αναθέρμανση των σχέσεων με το Ριάντ σηματοδοτούν μια νέα φάση στη μεταπολεμική γεωοικονομική ανασυγκρότηση της περιοχής. Η πρόσφατη επίσκεψη του Προέδρου των ΗΠΑ Ντόναλντ Τραμπ στη Σαουδική Αραβία αποτέλεσε όχι μόνο διπλωματική επιβεβαίωση των σχέσεων Ουάσιγκτον-Ριάντ, αλλά και σημείο εκκίνησης ενός ευρύτερου επαναπροσδιορισμού της Μέσης Ανατολής, στον οποίο η Συρία παίζει κομβικό ρόλο ως εμπορικός κόμβος. Μάλιστα, στους διπλωματικούς κύκλους δεν πέρασε απαρατήρητη η άρση των αμερικανικών κυρώσεων που ανακοίνωσε ο Τραμπ από τη Σαουδική Αραβία.

Για τη Σαουδική Αραβία, η Δαμασκός δεν είναι πλέον μόνο ένα πολιτικό στοιχείο. Είναι ένας κρίκος στη νέα αλυσίδα οδικών και θαλάσσιων μεταφορών,

έναν σταθμός στις περιφερειακές αλυσίδες εφοδιασμού και εν δυνάμει πύλη προς τις αγορές της Ανατολικής Μεσογείου και της Ευρώπης. Η γεωγραφική θέση της Συρίας, με τα σύνορά της να εκτείνονται σε Ιράκ, Ιορδανία, Λίβανο και Τουρκία, προσφέρει στη Σαουδική Αραβία έναν φυσικό χερσαίο εμπορικό διάδρομο προς τη Μεσόγειο. Με την αποκατάσταση των διπλωματικών σχέσεων και τη σταδιακή άρση των κυρώσεων, το Ριάντ προωθεί σχέδια αναβίωσης των οδικών μεταφορών για τη διακίνηση εμπορευμάτων προς τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου. Στο επίκεντρο της στρατηγικής της είναι και ο άξονας Χομς-Δαμασκός-Ντούμα. Στόχος είναι η μείωση της εξάρτησης από τα Στενά του Ορμούζ και τη Διώρυγα του Σουέζ, με την παράλληλη ανάπτυξη ενός εναλλακτικού διαδρόμου για προϊόντα που κινούνται από τον Κόλπο προς την Ευρώπη.

Η πρόσβαση της Συρίας στη Μεσόγειο μέσω των λιμανιών της Λαττάκειας και της Ταρτούς αποτελεί σημαντικό κίνητρο για τις εμπορικές βλέψεις του Ριάντ. Ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι, τον περασμένο Φεβρουάριο, εκκίνησε μια νέα θαλάσσια τακτική γραμμή, η πρώτη ουσιαστικά μεταξύ Σαουδικής Αραβίας και Συρίας. Η υπηρεσία EXS6 θα συνδέει το λιμάνι της Τζέντα με το λιμάνι Ισκεντερούν στην Τουρκία και το λιμάνι της Λαττάκειας στη Συρία. Έντονο είναι το ενδιαφέρον του Ριάντ για την αναβάθμιση των υποδομών στο λιμάνι της Ταρτούς, αν και η ρωσική παρουσία παραμένει κυρίαρχη εκεί.

Τι επιφυλάσσει το μέλλον

Η Σαουδική Αραβία αναδεικνύεται πλέον ως επίδοξος πυλώνας του παγκόσμιου ναυτιλιακού και εμπορικού χάρτη. Με επενδύσεις-κλειδιά, γεωπολιτική ευελιξία και στόχο τη διαφοροποίηση της οικονομίας της, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για να καταστεί όχι μόνο ενεργειακός προμηθευτής, αλλά και παγκόσμιος κόμβος logistics.

Η ικανότητα του Ριάντ να διατηρήσει τη σταθερότητα στις περιοχές επιρροής του, να ανοίξει περαιτέρω τη γεωπολιτική του βεντάλια και να προσελκύσει διεθνείς εταίρους θα καθορίσει την επιτυχία των φιλόδοξων βλέψεων του για το εμπόριο και τις μεταφορές.



Adams Ship Buildings & Repairs FZE



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

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

Η Ινδία, το νέο «El Dorado» της διεθνούς ναυτιλίας

του Παντελή Παϊδούση

Στην καρδιά του Ινδικού Ωκεανού, εκεί όπου διασταυρώνονται κρίσιμες θαλάσσιες οδοί του παγκόσμιου εμπορίου, μια παλιά δύναμη επιστρέφει με νέα πνοή. Η Ινδία, γη εμπορίου από την εποχή των καραβανιών, των μπαχαρικών και του μεταξιού, ξαναγράφει τη δική της ναυτιλιακή ιστορία. Αξιοποιώντας τη γεωγραφική της θέση, αναδύεται ως στρατηγικός κόμβος μεταξύ Ανατολής και Δύσης, αλλά και ως ανερχόμενη δύναμη στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα.

Από τις αρχές του 21ου αιώνα, η Ινδία ενισχύει σταθερά την παρουσία της στη θάλασσα, όχι μόνο ως προορισμός ή σταυροδρόμι, αλλά και ως κινητήριο δύναμη της διεθνούς ναυτιλίας. Από την εκρηκτική ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ινδικών ναυπηγείων μέχρι και την ανερχόμενη δυναμική των εγχώριων ναυτιλιακών εταιρειών, το Νέο Δελχί δείχνει να χαράσσει ρότα υπεργigάντωσης.

Ωστόσο, αυτό δεν προκαλεί έκπληξη. Η Ινδία συνιστά πλέον την πολυπληθέστερη χώρα στον κόσμο, με πληθυσμό άνω των 1,43 δισ., ενώ συγκαταλέγεται μεταξύ των ταχύτερα αναπτυσσόμενων οικονομιών παγκοσμίως, με το ΔΝΤ να εκτιμά ρυθμό ανάπτυξης της τάξεως του 6,2% για το 2025. Παράλληλα, η κατακόρυφη άνοδος της βιομηχανικής δραστηριότητας της Ινδίας εντείνει τη ζήτηση για εισαγωγές πρώτων υλών, όπως πετρέλαιο, άνθρακας και σιδηρομετάλλευμα, και ταυτόχρονα δίνει

ώθηση στις εξαγωγές μεταποιημένων προϊόντων της χώρας. Όλα τα παραπάνω συνθέτουν ένα δυναμικό τοπίο εξέλιξης, που αποτελεί το έναυσμα για περαιτέρω ανάλυση της ναυτιλιακής και λιμενικής πολιτικής που ασκεί το Νέο Δελχί.

Οι λιμένες, «κλειδιά» για την επέκταση στη θάλασσα

Καθώς η Ινδία βρίσκεται σε τροχιά δυναμικής οικονομικής ανόδου, η κατακόρυφη αύξηση της βιομηχανικής δραστηριότητας φαίνεται να λειτουργεί ως καταλύτης για την ενίσχυση του εξωτερικού εμπορίου της χώρας. Ως εκ τούτου, έχει «ανοίξει η όρεξη» του Νέου Δελχί για επενδύσεις σε λιμενικές υποδομές, οι οποίες εξελίσσονται σε ακρογωνιαίους λίθους της στρατηγικής επέκτασης της Ινδίας στη θάλασσα.

Με εκτενή ακτογραμμή 7.500 χλμ., η Ινδία «βλέπει» περίπου το 95% του εμπορίου της (σε όρους όγκου) να διενεργείται διά θαλάσσης. Το γεγονός αυτό καθιστά τις λιμενικές υποδομές





«κλειδιά» των εφοδιαστικών αλυσίδων της χώρας. Ενδεικτικά, σύμφωνα με το Υπουργείο Εμπορίου της Ινδίας, το οικονομικό έτος 2024 (1 Απριλίου 2023 - 31 Μαρτίου 2024) μέσω των λιμένων της χώρας διακινήθηκαν περισσότεροι από 817 εκατ. τόνοι φορτίων, σημειώνοντας ετήσια άνοδο της τάξεως του 4,45%.

Ωστόσο, η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός των ινδικών λιμένων βρίσκονται ψηλά (και) στην ατζέντα διεθνών επενδυτών. Ειδικότερα, οι λιμένες της Ινδίας προσελκύουν αυξανόμενο ενδιαφέρον από κορυφαίες εταιρείες logistics και εταιρείες τακτικών γραμμών. Μεγάλα λιμάνια, όπως της Βομβάης, του Τσενάι, της Καλκούτας και το ανερχόμενο Vadnvan, μετατρέπονται σε πύλες εισόδου για την Ασία και εξασφαλίζουν την εύρυθμη ροή εμπορευμάτων από την Ανατολή στη Δύση.

Βάσει του στρατηγικού σχεδιασμού της ινδικής κυβέρνησης, η χωρητικότητα των λιμένων της χώρας αναμένεται να αυξάνεται κατά 500-550 εκατ. τόνους ετησίως, έως και το οικονομικό έτος 2028. Ο φιλόδοξος αυτός στόχος αντανάκλα τις αυξανόμενες ανάγκες χειρισμού φορτίων πετρελαίου, άνθρακα και κυρίως τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων, η οποία εκτιμάται ότι θα αυξηθεί κατά 4-7% τα προσεχή έτη.

Ωστόσο, οι βλέψεις του Νέου Δελχί δεν περιορίζονται στη διαχείριση φορτίων εισαγωγών και εξαγωγών. Τουναντίον, φιλοδοξεί να καταστήσει τους ινδικούς λιμένες κόμβους μεταφόρτωσης, με στόχο την απόσπαση μεριδίου από λιμένες στη Σρι Λάνκα, στη Σιγκαπούρη και στη Μαλαισία.

Η δυναμική των ινδικών λιμένων ενισχύεται και από την αυξανόμενη ένταξή τους στα routes κορυφαίων liner εταιρειών, που αναγνωρίζουν τον αναδυόμενο ρόλο της Ινδίας στο παγκόσμιο εμπόριο. Στο πλαίσιο αυτό, ο Πρωθυπουργός της Ινδίας, Ναρέντρα Μόντι, επισκέφθηκε πρόσφατα τα κεντρικά γραφεία της CMA CGM στη Μασσαλία, παρουσία του Γάλλου Προέδρου Εμανουέλ Μακρόν. Η εν λόγω επίσκεψη υπογραμμίζει τις ισχυρές διμερείς σχέσεις Ινδίας-Γαλλίας, ενώ ενισχύει τις δεσμεύσεις της liner εταιρείας για περαιτέρω ανάπτυξη στην ασιατική αγορά με εφελτήριο την Ινδία. Από την πλευρά της, η A.P. Moller-Maersk (Maersk) προέβη τον περασμένο

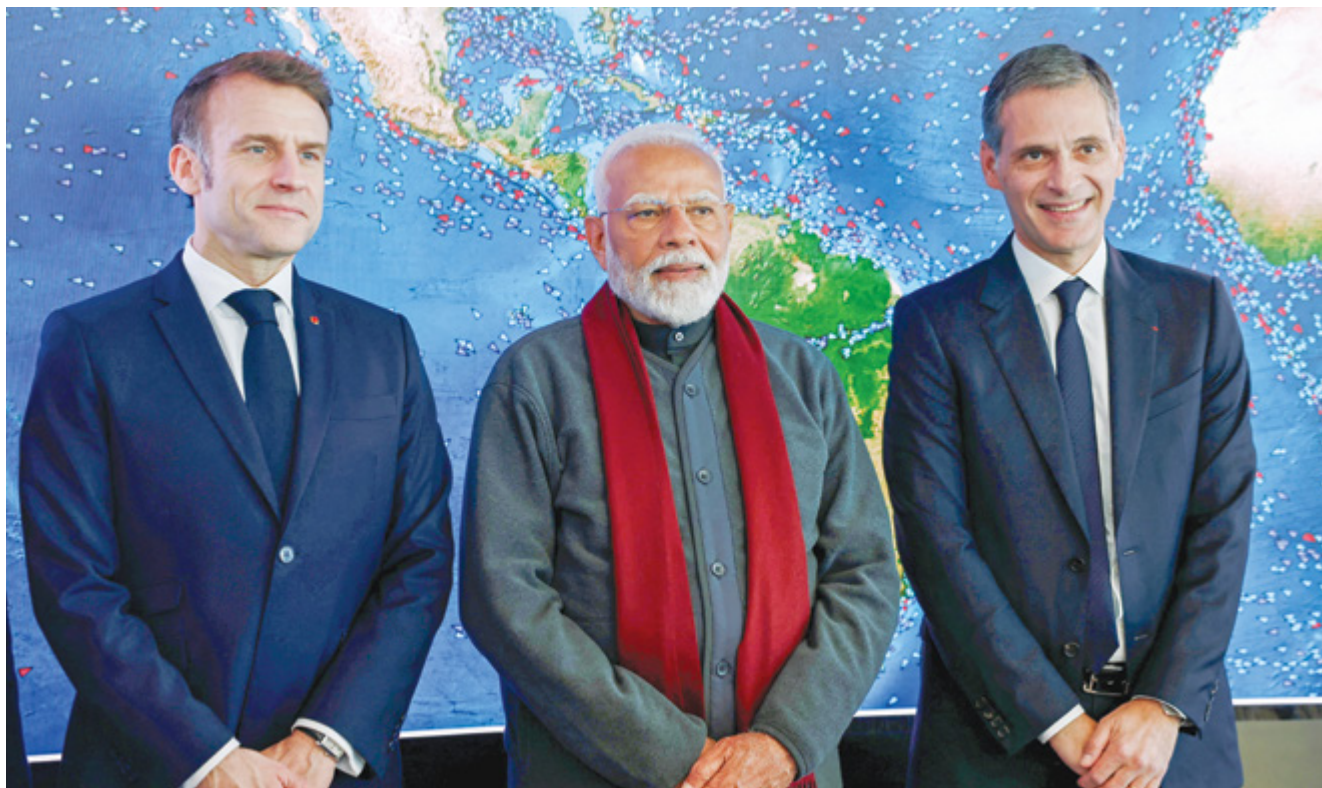
Φεβρουάριο στην υπογραφή μνημονίου κατανόησης (MoU) με το ινδικό ναυπηγείο Cochin Shipyard Limited (CSL). Βάσει της συμφωνίας, οι δύο εταιρείες θα διερευνήσουν ευκαιρίες συνεργασίας στους τομείς των επισκευών, της συντήρησης και της ναυπήγησης πλοίων στην Ινδία. Στα πρώτα της στάδια, η συνεργασία θα εστιάσει στις εν πλω επισκευές containerships μεταφορικής ικανότητας έως 7.000 TEUs και στον δεξαμενισμό containerships μεταφορικής ικανότητας έως 4.000 TEUs.

Παράλληλα, και η MSC ρίχνει γέφυρες στην Ινδία, καθώς ο Διευθύνων Σύμβουλος του ελβετικού κολοσσού, Soren Toft, επισκέφθηκε πρόσφατα τη χώρα. Σκοπός της επίσκεψης ήταν η συνάντηση με τον Υπουργό Εμπορίου και Βιομηχανίας της Ινδίας, Piyush Goyal, κατά τη διάρκεια της οποίας συζητήσαν πληθώρα πιθανών επενδύσεων σε τερματικούς σταθμούς, ναυπηγεία και στην κατασκευή εμπορευματοκιβωτίων.

Από τις διαλύσεις στις... ναυπηγήσεις

Αν και η Ινδία έχει εδραιώσει τη θέση της ως ένας εκ των κορυφαίων προορισμών για διαλύσεις πλοίων, με περίπου το 33% των παγκόσμιων ανακυκλώσεων να λαμβάνει χώρα σε ινδικές γιάρδες, το Νέο Δελχί ποντάρει πλέον και στις ναυπηγήσεις. Ειδικότερα, η Ινδία φιλοδοξεί να εκμεταλλευτεί το κενό που δημιουργείται στην παγκόσμια αγορά, καθώς τα ναυπηγεία των πρωτοπόρων ναυπηγικών χωρών (Κίνα, Νότια Κορέα, Ιαπωνία) είναι ασφυκτικά γεμάτα, λόγω του κύματος παραγγελιών που τοποθετήθηκαν τα προηγούμενα έτη.

Στο πλαίσιο αυτό, τον Φεβρουάριο του 2025, η κυβέρνηση της χώρας ανακοίνωσε τη σύσταση ενός ταμείου \$3 δισ. για την ανάδειξή της σε περιφερειακό κέντρο ναυπηγήσεων και επισκευών πλοίων. Η κυβέρνηση θα συνεισφέρει το 49% του ταμείου και θα συγκεντρώσει το υπόλοιπο 51% από τον ιδιωτικό τομέα, αξιοποιώντας Συμπράξεις Δημόσιου-Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ). Το εν λόγω ταμείο καθώς και τα ινδικά ναυπηγεία εν γένει φαίνεται να έχουν κεντρίσει το ενδιαφέρον εταιρειών-κολοσσών των τακτικών γραμμών, με τις MSC και Maersk να έχουν ήδη δρομολογήσει σημαντικές επενδύσεις.



Ο Πρωθυπουργός της Ινδίας, Ναρέντρα Μόντι (Μ), με τον Γάλλο Πρόεδρο, Εμανουέλ Μακρόν (Α), και τον επικεφαλής της CMA CGM, Rodolphe Saadé (Δ).

Προσφάτως ανακοινώθηκε επίσης η παράταση κατά δέκα έτη της απαλλαγής από τον φόρο εισαγωγής για τις εισροές που απαιτούνται για τη ναυπήγηση και τη διάλυση πλοίων. Πρόκειται για μια έμμεση και συνάμα ουσιαστική επιδότηση της ινδικής κυβέρνησης, που στοχεύει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της εγχώριας ναυπηγίας. Άλλωστε, στόχος της Ινδίας είναι να εισέλθει στην κορυφαία δεκάδα των ναυπηγικών χωρών έως το 2030 και να αναρριχθεί στην κορυφαία πεντάδα έως το 2047, σύμφωνα με τον Υπουργό Λιμένων, Ναυτιλίας και Πλωτών Οδών, Sarbananda Sonowal.

Επί του παρόντος, η Ινδία αριθμεί οκτώ κρατικά ναυπηγεία και είκοσι ναυπηγικές εγκαταστάσεις ιδιωτικών συμφερόντων. Ωστόσο, «τροχοπέδη» για την ανάπτυξη των εν λόγω ναυπηγείων αποτελεί η εστίασή τους στην κατασκευή πολεμικών πλοίων, που συνιστά επιλογή χαμηλού ρίσκου σε σχέση με τη ναυπήγηση εμπορικών πλοίων. Συνεπώς, εφόσον η Ινδία επιθυμεί να διεκδικήσει πρωταγωνιστικό ρόλο στην παγκόσμια ναυπηγική σκηνή, είναι αναγκαίο να εξασφαλίσει παραγγελίες για ναυπηγήσεις μεγαλύτερων εμπορικών πλοίων.

Το «όνειρο» των 1.000 πλοίων

Εν μέσω μιας περιόδου συθέμελων γεωπολιτικών και εμπορικών ανακατατάξεων, η Ινδία επαναπροσδιορίζει δυναμικά τον ρόλο της στον παγκόσμιο χάρτη της ναυτιλίας και του εμπορίου. Όχι πλέον μόνο ως ένας ανερχόμενος παραγωγικός κόμβος, αλλά και ως χώρα με ολοκληρωμένη στρατηγική, που φιλοδοξεί να ελέγχει μεγαλύτερο μερίδιο των δικών της εμπορευματικών ροών.

Ειδικότερα, πέρα από τη μαζική ανάπτυξη των λιμένων και των ναυπηγείων, ο Πρωθυπουργός της χώρας, Ναρέντρα Μόντι, επιχειρεί να μετατρέψει την Ινδία σε ναυτιλιακή δύναμη, επεκτείνοντας σημαντικά τόσο τον εθνικό όσο και τον υπό διαχείριση στόλο της. Η σύσταση της κρατικής εταιρείας τακτικών γραμμών Bharat Container Line (BCL), η οποία θα διαχειρίζεται έναν στόλο περίπου 100 πλοίων, αποτελεί κομβικό σημείο στα φιλόδοξα σχέδια του Μόντι.

Παράλληλα, καθώς οι εισαγωγές πετρελαίου της Ινδίας «καλπάζουν», το Νέο Δελχί δρομολογεί τη δημιουργία ενός κρατικού στόλου δεξαμενόπλοιων. Η ινδική κυβέρνηση προγραμματίζει επενδύσεις \$10 δισ. για την οικοδόμηση ενός στόλου 112 δεξαμενόπλοιων μεταφοράς

αργού έως το 2040. Πρόκειται για μια στρατηγική κίνηση με στόχο την ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας της χώρας και τη μείωση της εξάρτησης από ξένες ναυτιλιακές εταιρείες. Σημαντική παράμετρο του σχεδίου αποτελεί το γεγονός ότι τα συγκεκριμένα πλοία θα πρέπει να είναι «made in India». Η απόφαση αυτή ευθυγραμμίζεται με την επιθυμία της κυβέρνησης να αυξήσει το μερίδιο των πλοίων ινδικής ναυπήγησης στον εθνικό στόλο δεξαμενόπλοιων σε 69% έως το 2047 (επί του παρόντος 5%).

Οι εν λόγω κινήσεις εντάσσονται, όμως, σε ένα ευρύτερο ριζοσπαστικό σχέδιο του Νέου Δελχί. Συγκεκριμένα, στα «θέλω» της ινδικής κυβέρνησης είναι η επέκταση του εθνικού στόλου της χώρας κατά 1.000 πλοία εντός της επόμενης δεκαετίας, με στόχο την τόνωση του εθνικού φρονήματος, την αύξηση των ροών συναλλάγματος και την ενίσχυση της ναυτιλιακής αυτάρκειας.

Σύμφωνα με την Clarksons, επί του παρόντος, η Ινδία αποτελεί τη 19η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη σε όρους πλοιοκτησίας (περίπου 1,5% του παγκόσμιου στόλου), ενώ σε επίπεδο νηολογίου βρίσκεται στην 22η θέση, με μερίδιο μόλις 0,7%. Με το βλέμμα στο μέλλον, λοιπόν, το Νέο Δελχί έχει θέσει ως στόχο την είσοδο στην πρώτη πεντάδα, με στόλο 100 εκατ. gt έως το 2047. Άλλωστε, η σταθερή παρουσία της χώρας στη «λευκή λίστα» του IMO ενισχύει το κύρος της και την καθιστά ελκυστική επιλογή για διεθνείς ναυτιλιακές εταιρείες.

Τέλος, ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται και στο ανθρώπινο δυναμικό, με την Ινδία να καταγράφει ήδη σημαντική υπεροχή. Η χώρα της Ασίας αποτελεί την πέμπτη μεγαλύτερη «δεξαμενή» ναυτικών παγκοσμίως, με περίπου το 12% των ναυτικών παγκοσμίως να προέρχονται από την Ινδία. Παρ' όλα αυτά, η κυβέρνηση Μόντι επιδιώκει να αυξήσει περαιτέρω αυτό το ποσοστό στο 20%.

Η πορεία της Ινδίας προς την καθιέρωσή της ως ναυτιλιακή, ναυπηγική και λιμενική δύναμη δεν αποτελεί απλώς αντανάκλαση της οικονομικής της ανάπτυξης. Τουναντίον, αποτελεί απότοκο μιας ευρύτερης στρατηγικής επαναπροσδιορισμού του ρόλου της στον παγκόσμιο χάρτη. Σε κάθε περίπτωση, η δυναμική που αναπτύσσεται δείχνει πως ένας «γίγαντας» έχει ήδη ξυπνήσει και προχωρά με σταθερά βήματα προς το μέλλον.



**Communications
& Media Services
for the maritime industry**

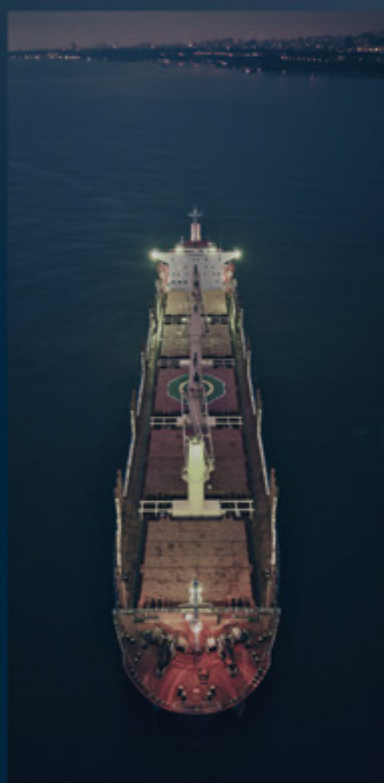
Social Media | Press Office | Events

b2sea.gr

REDUCE EMISSIONS WITH OUR
LED UPGRADE SOLUTIONS

SEABRIGHT

MARINE BRIGHT SOLUTIONS



RIGHTSHIP QUESTIONNAIRE 3.1 QUESTION 14.10

Record a finding if the lamp holder, drip shield, and shade of **portable cargo lights** are not nonconductive, do not isolate the crew from electrical shock hazards, and have a **voltage greater than 50V AC (1-1000Hz) or 120V DC...**



PORTABLE LED FLOODLIGHTS MEETING RIGHTSHIP STANDARD

Product certified with the protocol **EN IEC 60598-1:2020, Class I**

Portable solutions with the protocol **EN IEC 60598-1:2020, Class III** and extra low-voltage (SELV) device **<50V DC** on the floodlight



Seabright already supplied this solution to several shipping companies, who passed successfully the **Rightship inspection.**

Why Upgrade to LED?

At Seabright, we are committed to providing **LED lighting systems** tailored to the specific needs of the maritime industry. Our **solutions** are designed to:



Enhance energy efficiency,
leading to reduced CO₂
emissions



Minimize operating costs



Increase Durability and
Lifespan



Comply with
regulations



Increase energy
savings by 70%



Maintenance
free products



Light Output
Quality



Installation in 4 Simple Steps

Seabright has designed and developed an **Led Upgrade Solution**, consisting of kits for indoor/outdoor use as well as Led Floodlights.

Step 1

Remove the diffuser
from the rest of the
housing.



Step 2

Remove the existing gear
tray and disconnect the
power (LNE).



Step 3

Connect the power (LNE)
of the new gear tray and
replace.



Step 4

Reinstall the diffuser.



+30 210 40 82 208



sales@seabright.gr



www.seabright.gr



51, Vasilikon & Imittou str. 18540, Piraeus, Greece



Contships Management Inc.

40

Container
Feeder Ships

800

Seafarers
Employed

1.7

Million TEU
Carried

5,000

Port Calls
Annually



**The leading provider
of container feederships
between 900-1500 TEU**

45, Vasilissis Sofias Ave., Athens, Greece

+30 210 7267800

contships-management.com

Πλοιοδιαχείριση στην Αττική

2025

Δεδομένα για τον υπό διαχείριση στόλο σε αριθμούς
Άξονες ανάλυσης: Τύπος πλοίου, Ηλικιακή ομάδα, Χώρα ναυπήγησης

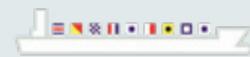
Επιστημονικός Σύμβουλος:
Καθ. Γιάννης Θεοτοκάς,
Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς

Ερευνητική Ομάδα:
Μάνος Χαρίτος
Γιάννης Θεοδωρόπουλος
Παντελής Παϊδούσης

Μια αποκλειστική καταγραφή και ανάλυση
δεδομένων προερχόμενων από το
Greek Shipping Publications.



Με την ευγενική χορηγία



Contships Management Inc.

SEABRIGHT®
MARINE BRIGHT SOLUTIONS



Βασικά συμπεράσματα

Σε Πειραιά και Αθήνα βρίσκονται εγκατεστημένες 572 εταιρείες διαχείρισης εμπορικών πλοίων, οι οποίες αθροιστικά διαχειρίζονται 5.340 πλοία αθροιστικής χωρητικότητας μεγαλύτερης των 447 εκατ. dwt.

Από τις 572 εταιρείες, οι 308 (53,8%) διαχειρίζονται αποκλειστικά bulk carriers και οι 119 (20,8%) αποκλειστικά δεξαμενόπλοια. Συνεπώς, τρεις στις τέσσερις εταιρείες διαχειρίζονται στόλο με εξειδίκευση σε έναν τύπο πλοίου της χύδην φορτηγού ναυτιλίας.

Για ακόμα ένα έτος, καταγράφεται σημαντική μεταβολή του αριθμού εταιρειών διαχείρισης τουλάχιστον δύο διαφορετικών τύπων πλοίων, όπως ενδεικτικά bulk carriers και tankers. Υπάρχουν 94 εταιρείες (16,4% του συνόλου) που εμπίπτουν στη συγκεκριμένη κατηγορία «ειδίκευσης» εταιρειών.

Από τις 572 ναυτιλιακές επιχειρήσεις, το 54% (307) είναι μικρού μεγέθους (στόλος έως 5 πλοία), το 30% (175) είναι μεσαίου μεγέθους (στόλος από 6 έως 15 πλοία) και το 16% (90) είναι μεγάλου μεγέθους (στόλος τουλάχιστον 16 πλοίων).

Η συντριπτική πλειοψηφία των πλοίων που βρίσκονται υπό τη διαχείριση εταιρειών εγκατεστημένων στον Πειραιά και στην Αθήνα είναι πλοία της χύδην φορτηγού ναυτιλίας. Το 50,9% (2.719) των πλοίων είναι bulk carriers και το 29,6% (1.582) είναι δεξαμενόπλοια. Επιπλέον, το 9,8% (525) των πλοίων είναι containerships, το 3,4% (179) είναι LNG carriers, το 2,9% (156) είναι LPG carriers, ενώ το 3,4% (179) είναι άλλου τύπου.

Τα 5.340 πλοία των εταιρειών που βρίσκονται εγκατεστημένες σε Πειραιά και Αθήνα διαθέτουν μέση ηλικία 13,3 ετών. Από αυτά τα πλοία, τα 650 (12%) ανή-

κουν στην ομάδα πλοίων ηλικίας έως πέντε ετών, τα 981 (18%) πλοία ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 6 έως 10 ετών, τα 1.921 (36%) ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 11 έως 15 ετών, τα 1.293 (24%) ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 16 έως 20 ετών, τα 315 (6%) έχουν ηλικία 21 έως 25 ετών, ενώ μόλις 180 (4%) έχουν ηλικία τουλάχιστον 26 ετών.

Η εξέταση του τόπου ναυπήγησης των 5.340 πλοίων του στόλου των εταιρειών που βρίσκονται εγκατεστημένες στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά/Αθήνας επιβεβαιώνει την καταγραφή των τελευταίων χρόνων, σύμφωνα με την οποία εξακολουθούν να είναι τα κύρια κράτη ναυπήγησης. Οι τρεις αυτές χώρες έχουν κατασκευάσει αθροιστικά το 92% του στόλου που διαχειρίζονται εταιρείες εγκατεστημένες στον Πειραιά και στην Αθήνα: Νότια Κορέα – 33%, Κίνα – 32%, Ιαπωνία – 27%.

Εισαγωγή και δομή έρευνας

Η ναυτιλία των Ελλήνων παραμένει ηγέτιδα δύναμη παγκοσμίως, με τον στόλο ελληνικής διαχείρισης να αριθμεί χιλιάδες ποντοπόρα πλοία μεγάλου μεγέθους. Τα ευρήματα διεθνών ερευνών αναδεικνύουν τον πρωταγωνιστικό ρόλο των Ελλήνων πλοιοκτητών στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα.

Σύμφωνα με την πιο πρόσφατη έκθεση της UNCTAD *Review of Maritime Transport*, ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε, στις αρχές του 2024, 4.992 πλοία, χωρητικότητας σχεδόν 395 εκατ. dwt, καταλαμβάνοντας ποσοστό 16,9% επί του παγκόσμιου στόλου σε όρους χωρητικότητας.

Τα δεδομένα της UNCTAD επιβεβαιώνουν την ελληνική πρωτοκαθεδρία, με την Κίνα να διαθέτει μεγαλύτερο στόλο σε αριθμό πλοίων (9.418 πλοία), όμως να έπεται στο χαρακτηριστικό που μετρά την πραγματική ισχύ σε επίπεδο παγκόσμιου εμπορίου, τη χωρητικότητα του στόλου (310 εκατ. dwt).

Παράλληλα, σύμφωνα με την πρόσφατη έκθεση του συλλογικού φορέα εκπροσώπησης της ελληνικής εφοπλιστικής κοινότητας, της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, οι Έλληνες ελέγχουν πάνω από 20% του παγκόσμιου στόλου σε όρους χωρητικό-

τητας. Ο στόλος τους αριθμεί πάνω από 5.500 πλοία, με τη χωρητικότητά του να έχει αυξηθεί κατά περισσότερο από 50% εντός της τελευταίας δεκαετίας.

Πράγματι, η ναυτιλία των Ελλήνων παραμένει διαχρονικά ηγέτιδα δύναμη σε παγκόσμια κλίμακα και «λειτουργεί ως φάρος σταθερότητας και εξέλιξης», όπως χαρακτηριστικά τονίζει η Πρόεδρος της ΕΕΕ, κ. Μελίνα Τραυλού, στην Ετήσια Έκθεση 2024 της ΕΕΕ. Ταυτόχρονα, βρίσκεται στην εμπροσθοφυλακή της ενεργειακής μετάβασης του κλάδου, με επενδύσεις σε καινοτόμα πλοία εξοπλισμένα με σύγχρονα συστήματα περιορισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Η πρόσφατη έκθεση του Greek Shipping Co-operation Committee παρέχει μία ακόμα επιβεβαίωση ότι η ελληνόκτητη ναυτιλία παραμένει πρώτη παγκοσμίως και συνεχίζει να επενδύει για τη διατήρηση της πρωτοκαθεδρίας της και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς της. Σύμφωνα με τα δεδομένα της έκθεσης (Μάρτιος 2025), το ποσοστό orderbook προς στόλο σε όρους χωρητικότητας (dwt) ανέρχεται σε 12,2%.

Η διαχρονικά θετική πορεία της ναυτιλίας των Ελλήνων, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, που οι έντονες γεω-

πολιτικές εξελίξεις διαμορφώνουν περιβάλλον κινδύνου και αβεβαιότητας, αποκτά ακόμα μεγαλύτερη αξία. Στο πλαίσιο αυτό, η επαναλαμβανόμενη ετήσια ερευνητική πρωτοβουλία των *Ναυτικών Χρονικών* παρέχει στοιχεία που επιτρέπουν την καλύτερη κατανόηση του τρόπου με τον οποίο δραστηριοποιήθηκαν την προηγούμενη χρονιά οι εταιρείες διαχείρισης πλοίων που βρίσκονται στον Πειραιά και στην Αθήνα. Τα στοιχεία της έρευνας επιβεβαιώνουν πολλαπλές διεθνείς έρευνες σχετικά με τον σημαντικό ρόλο της Αθήνας και του Πειραιά στη διαχείριση πλοίων της παγκόσμιας ναυτιλίας και αναδεικνύουν τα βασικά χαρακτηριστικά των εταιρειών και των πλοίων που διαχειρίζονται.

Οι Έλληνες πλοιοκτήτες εστιάζουν σε σημαντικό βαθμό στα bulk carriers και στα δεξαμενόπλοια, τα πλοία δηλαδή που μεταφέρουν τα κυριότερα εμπορεύματα και αγαθά, καλύπτοντας τις επισιτιστικές και ενεργειακές ανάγκες παγκοσμίως. Το Λεκανοπέδιο Αττικής αναδύεται ολοένα περισσότερο κάθε έτος ως μείζον διαχειριστικό κέντρο της παγκόσμιας ναυτιλίας των Ελλήνων και, κατ' επέκταση, της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Η ανάλυση που ακολουθεί χωρίζεται στα εξής επίπεδα:

- Εταιρείες διαχείρισης πλοίων: Η κατανομή ειδίκευσης και μεγέθους.
- Στόλος των εταιρειών: Κατανομή ανά τύπο, ηλικιακή ομάδα και χώρα ναυπήγησης.
- Ανάλυση αξόνων: Αναλυτική καταγραφή στοιχείων για τον τύπο πλοίου, την ηλικιακή ομάδα και τη χώρα ναυπήγησης.

Στις σελίδες που ακολουθούν, η φετινή έρευνα θα χαρακτηρίζεται ως «έρευνα Ιουνίου-Ιουλίου 2025» ή ως «έρευνα 2025», προκειμένου να καταστεί εφικτή η σύγκριση με τα ευρήματα προηγούμενων ερευνών, όπως του 2024 και του 2023.

Τα δεδομένα που αξιοποιούνται στην έρευνα προέρχονται από το Greek Shipping Publications και αφορούν την εικόνα των πλοίων που βρίσκονταν υπό τη διαχείριση εταιρειών σε Πειραιά και Αθήνα στα τέλη Απριλίου 2025.

Πρέπει να σημειωθεί ότι οι αλλαγές που έχουν καταγραφεί σε επίπεδο εταιρειών και πλοίων από τη στιγμή συγκέντρωσης των δεδομένων έως και τη δημοσίευση της παρούσας έρευνας θεωρείται ότι έχουν περιορισμένη επίδραση στα δομικά χαρακτηριστικά των εταιρειών και του υπό διαχείριση στόλου.

Δεν λαμβάνονται υπόψη ναυτιλιακοί όμιλοι

Στο σημείο αυτό διευκρινίζεται ότι η ανάλυση αφορά αριθμό εταιρειών και όχι ναυτιλιακών ομίλων, στους οποίους μπορεί να περιλαμβάνονται περισσότερες από μία εταιρείες. Προφανώς, ένας περιορισμένος αριθμός αυτών των εταιρειών ανήκει σε ευρύτερους ομίλους διαχείρισης πλοίων. Παραμένει ωστόσο γεγονός ότι, ακόμα και στην περίπτωση αυτή, δηλαδή των εταιρειών που ανήκουν σε ομίλους, η κάθε εταιρεία διατηρεί την ευθύνη διαχείρισης των πλοίων της, εστιάζοντας στην ανάπτυξη τεχνογνωσίας που ανταποκρίνεται στις ανάγκες του συγκεκριμένου τύπου πλοίων που διαχειρίζεται. Υπάρ-

χουν δηλαδή στον όμιλο κοινές εταιρικές λειτουργίες, τις οποίες μοιράζονται όλες οι εταιρείες του ομίλου και είναι υποστηρικτικές στη διαχείριση πλοίων, όμως η βασική λειτουργία που αναφέρεται σε αυτή καθαυτή τη διαχείριση των πλοίων οργανώνεται, κατά κανόνα, αυτόνομα σε κάθε εταιρεία του ομίλου, με βάση την ειδίκευση των πλοίων που διαχειρίζεται.

Τα κριτήρια μεγέθους που ακολουθούνται στην έρευνα
Με κριτήριο το μέγεθος, οι εταιρείες κατηγοριοποιούνται ως εξής:

Εταιρείες μικρού μεγέθους:

Στόλος έως πέντε πλοία

Εταιρείες μεσαίου μεγέθους:

Στόλος από έξι έως δεκαπέντε πλοία

Εταιρείες μεγάλου μεγέθους:

Στόλος τουλάχιστον δεκαέξι πλοίων

Με κριτήρια τη χωρητικότητά τους σε dwt, τα bulk carriers και τα tankers κατηγοριοποιούνται βάσει της έκθεσης *Review of Maritime Transport* της UNCTAD:

BULK CARRIERS

Handysize	10.000-39.999 dwt
Handymax	40.000-64.999 dwt
Panamax	65.000-99.999 dwt
Capesize	100.000 dwt και άνω

TANKERS

Small Tankers	Έως 25.000 dwt
Handy	25.000-39.999 dwt
MR	40.000-54.999 dwt
Panamax/LR1	55.000-84.999 dwt
Aframax/LR2	85.000-124.999 dwt
Suezmax	125.000-199.999 dwt
VLCC	200.000-319.999 dwt

5.340

πλοία

572

εταιρείες

Μεθοδολογία επεξεργασίας δεδομένων

Τα αρχικά δεδομένα του Greek Shipping Publications περιλάμβαναν 6.659 πλοία και 764 εταιρείες. Το πρώτο βήμα ήταν η αφαίρεση 345 πλοίων που ήταν συνδεδεμένα με εταιρείες που δεν διέθεταν γραφεία στην Ελλάδα. Έτσι, στα δεδομένα παρέμειναν 6.314 πλοία, με τον αριθμό των εταιρειών να μη μεταβάλλεται.

Δεδομένου ότι στόχος της ανάλυσης είναι η καταγραφή των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην ποντοπόρο εμπορική ναυτιλία, έγινε λεπτομε-

ρής εξέταση του συνόλου των επιχειρήσεων, προκειμένου να εντοπιστούν και να εξαιρεθούν εκείνες οι επιχειρήσεις που δεν ικανοποιούν αυτό το κριτήριο. Από το σύνολο του στόλου των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που λειτουργούν στην Αττική, αφαιρέθηκαν 802 επιβατηγά πλοία ή πλοία υποστηρικτικών δραστηριοτήτων. Η αφαίρεση αυτών των πλοίων οδήγησε και στην αφαίρεση 151 εταιρειών που διαχειρίζονται αποκλειστικά πλοία τέτοιων τύπων. Έτσι, συνολικά παρέμειναν 613 εταιρείες με αθροιστικό στόλο 5.514 πλοίων.

Καθώς το ενδιαφέρον επικεντρώνεται στη δυναμική του Πειραιά και της ευρύτερης περιοχής του Λεκανοπεδίου Αττικής ως διεθνούς κέντρου διαχείρισης πλοίων, η έρευνα εστιάζει στις εταιρείες των οποίων τα γραφεία βρίσκονται στην Αττική. Το κριτήριο αυτό οδήγησε στην αφαίρεση 27 εταιρειών και στη συνεπακόλουθη αφαίρεση 60 πλοίων.

Στις 586 εταιρείες συγκαταλέγονται και οι εταιρείες ξένων συμφερόντων και οι ανεξάρτητες εταιρείες διαχείρισης πλοίων (third-party management εταιρείες) που έχουν επιλέξει τον Πειραιά/Αθήνα ως κέντρο διαχείρισης του στόλου τους ή ως τόπο λειτουργίας αντιπροσωπευτικού γραφείου.

Στη συνέχεια, από τα 5.452 πλοία αφαιρέθηκαν 112 πλοία, των οποίων η παράδοση δεν έχει πραγματοποιηθεί, όσα πλοία είχαν μηδενικό κωδικό IMO και όσα πλοία διέθεταν χωρητικότητα μικρότερη των 1.000 gt. Συνεπώς, τα τελικά δεδομένα διαμορφώθηκαν σε 5.340 πλοία, η εμπορική ή/και λειτουργική διαχείριση των οποίων πραγματοποιείται από 572 εταιρείες σε Πειραιά και Αθήνα.

		Αριθμός πλοίων	Αριθμός εταιρειών
1	Σύνολο καταγεγραμμένων πλοίων	6.659	764
2	Πλοία που διαχειρίζονται εταιρείες που έχουν γραφεία στην Ελλάδα	6.314	764
3	Ποντοπόρα πλοία που διαχειρίζονται εταιρείες που έχουν γραφεία στην Ελλάδα	5.512	613
4	Ποντοπόρα πλοία που διαχειρίζονται εταιρείες που έχουν γραφεία σε Αττική	5.452	586
5	Ποντοπόρα εμπορικά πλοία που διαχειρίζονται εταιρείες που έχουν γραφεία σε Πειραιά/Αθήνα, εξαιρουμένων των υπό παραγγελία πλοίων	5.369	586
6	Ποντοπόρα εμπορικά πλοία, που διαθέτουν αριθμό IMO και χωρητικότητα μεγαλύτερη των 1.000 gt, που διαχειρίζονται εταιρείες που έχουν γραφεία σε Πειραιά/Αθήνα	5.340	572



**POLEMBROS
SHIPPING**

IN PURSUIT OF EXCELLENCE



Ειδίκευση και μέγεθος ναυτιλιακών επιχειρήσεων

	2025	2024	2023
Εταιρείες	572 (-0,3%)	574 (+2,5%)	560
Στόλος	5.340 (+2,3%)	5.222 (+0,7%)	5.187

Σε Πειραιά και Αθήνα βρίσκονται εγκατεστημένες 572 εταιρείες διαχείρισης εμπορικών πλοίων, πλην της επιβατηγού, καθένα εκ των οποίων διαθέτει χωρητικότητα τουλάχιστον 1.000 gt. Τα πλοία ανέρχονται σε 5.340, επίπεδα αυξημένα κατά 2,3% έναντι της αντίστοιχης έρευνας του 2024 (5.222 πλοία) και κατά 2,9% έναντι της αντίστοιχης έρευνας του 2023 (5.187 πλοία). Όσον αφορά τον αριθμό των εταιρειών, εκείνος εμφανίζεται μειωμένος κατά 0,3% σε ετήσια βάση (574 εταιρείες)

και αυξημένος κατά 2,1% έναντι του 2023 (560 εταιρείες).

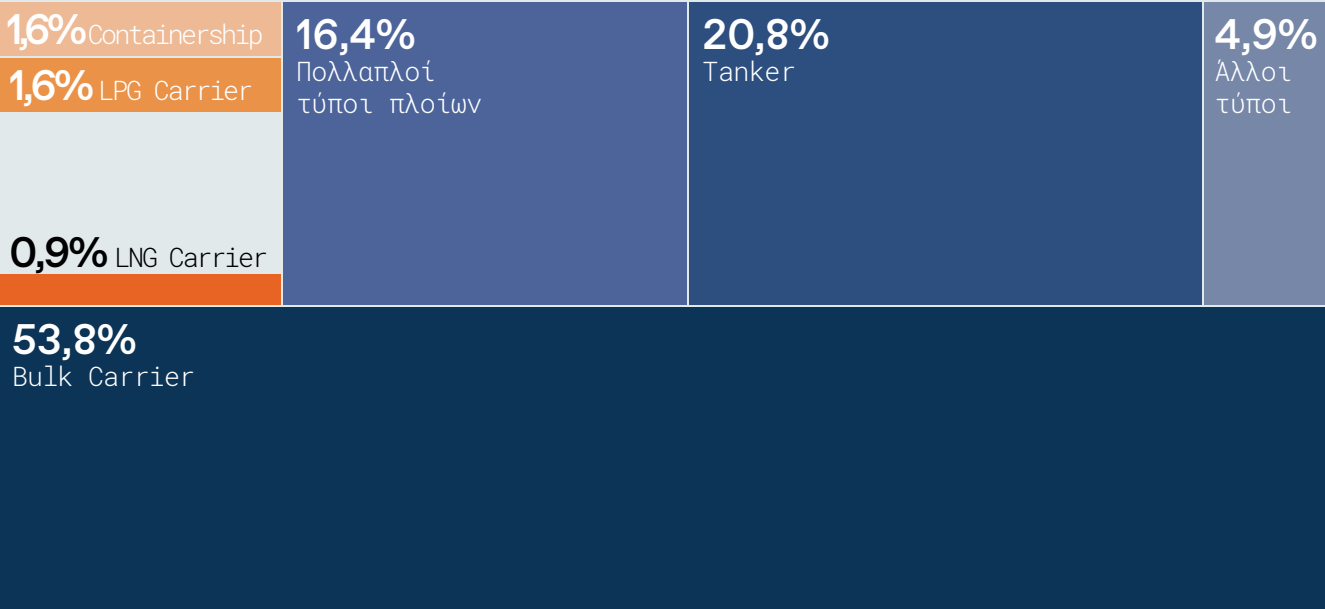
Η ειδίκευση των εταιρειών

Η κατανομή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που βρίσκονται σε Πειραιά και Αθήνα βάσει της ειδίκευσής τους επιβεβαιώνει για ακόμα ένα έτος τον πρωταγωνιστικό ρόλο της χύδην φορτηγού ναυτιλίας. Από τις 572 εταιρείες, οι 308 (53,8%) διαχειρίζονται αποκλειστικά bulk carriers και οι 119 (20,8%) αποκλειστικά δεξαμενόπλοια. Συνεπώς, τρεις στις

τέσσερις εταιρείες διαχειρίζονται στόλο με εξειδίκευση σε έναν τύπο πλοίου της χύδην φορτηγού ναυτιλίας.

Εννέα εταιρείες (1,6%) διαχειρίζονται αποκλειστικά containerships, πέντε εταιρείες (0,9%) αποκλειστικά LNG carriers και εννέα εταιρείες (1,6%) αποκλειστικά LPG carriers, ενώ 28 εταιρείες (4,9%) πλοία άλλων τύπων, τα οποία στην πλειονότητά τους είναι μεταφοράς ασβεστόλιθου (τσιμεντάδικα), γενικού φορτίου, πλοία-ψυγεία, καθώς και πλοία μεταφοράς οχημάτων.

Γράφημα 1 Κατανομή των διαχειριστριών εταιρειών σε Πειραιά/Αθήνα βάσει των τύπων πλοίου που διαχειρίζονται
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications



	2025	2024	2023
Bulk Carriers	308 (+5,8%)	291 (+1%)	288
Tankers	119 (-2,5%)	122 (-1,6%)	124
Πολλαπλών τύπων	94 (-10,5%)	105 (+10,5%)	95

Για ακόμα ένα έτος, καταγράφεται σημαντική μεταβολή του αριθμού εταιρειών διαχείρισης δύο ή περισσότερων τύπων πλοίων. Υπάρχουν 94 εταιρείες που εμπίπτουν στη συγκεκριμένη κατηγορία ειδίκευσης και οι οποίες κυρίως κατά κανόνα διαχειρίζονται bulk carriers και δεξαμενόπλοια ή bulk carriers και containerships. Στην έρευνα του 2024, ο αριθμός τους ήταν 105, ενώ στην έρευνα του 2023 ήταν 95.

Αξιοσημείωτη μεταβολή αποτελεί η σταδιακή άνοδος των εταιρειών αποκλειστικής διαχείρισης bulk carriers, από 288 το 2023 σε 291 το 2024 και σε 308 το 2025. Στην αντίθετη κατεύθυνση, με μικρότερη ένταση ωστόσο, κινήθηκαν οι εταιρείες που διαχειρίζονται αποκλειστικά δεξαμενόπλοια, ο αριθμός των οποίων το 2025 διαμορφώνεται σε 119, έναντι 122 το 2024 και 124 το 2023.

Οι διαφορές στον μέσο αριθμό πλοίων που διαχειρίζονται οι επιχειρήσεις της κάθε κατηγορίας ειδίκευσης είναι σημαντικές. Οι 308 εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης bulk carriers διαθέτουν αθροιστικό στόλο 2.079 πλοίων, με τον μέσο αριθμό πλοίων ανά εταιρεία να ανέρχεται σε 6,8.

Οι 119 εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης δεξαμενόπλοιων διαθέτουν αθροιστικό στόλο 1.186 πλοίων, με τον μέσο αριθμό πλοίων ανά εταιρεία να ανέρχεται σε 9,9. Για τις εταιρείες διαχείρισης πολλαπλών τύπων πλοίων, ο στόλος αριθμεί 1.630 πλοία, με τον μέσο όρο πλοίων ανά εταιρεία να ανέρχεται σε 17,5.

Οι έξι εταιρείες που διαχειρίζονται αποκλειστικά LNG carriers είναι κατά μέσο όρο μεγάλου μεγέθους, δεδομένου ότι ο στόλος τους αγγίζει τα 120 πλοία και ο μέσος αριθμός πλοίων ανά εταιρεία διαμορφώνεται σε 24.

Πίνακας 1 Χαρακτηριστικά εταιρειών και στόλου ανά κατηγορία ειδίκευσης ναυτιλιακής επιχείρησης
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

	Αριθμός εταιρειών	Ποσοστό εταιρειών	Αριθμός πλοίων	Ποσοστό πλοίων	Μέσος όρος πλοίων ανά εταιρεία
Bulk Carrier	308	53,8%	2.079	39%	6,8
Tanker	119	20,8%	1.186	22%	9,9
Containership	9	1,6%	118	2%	13,1
LNG Carrier	5	0,9%	120	2%	24
LPG Carrier	9	1,6%	57	1%	6,3
Άλλοι τύποι	28	4,9%	150	3%	5,4
Πολλαπλοί τύποι πλοίων	94	16,4%	1.630	31%	17,5
Σύνολο	572		5.340		9,3

	2025	2024	2023
Εταιρείες μικρού μεγέθους	54% (307)	56% (321)	57% (319)
Εταιρείες μεσαίου μεγέθους	30% (175)	29% (168)	27% (152)
Εταιρείες μεγάλου μεγέθους	16% (90)	15% (85)	16% (89)

Το μέγεθος των εταιρειών

Η κατανομή των εταιρειών βάσει του μεγέθους τους αναδεικνύει τη σταθερή τάση μείωσης του αριθμού των μικρών επιχειρήσεων και αντίστοιχης αύξησης του αριθμού των επιχειρήσεων με μεσαίο μέγεθος στόλου. Ως εταιρείες μικρού μεγέθους χαρακτηρίζουμε εκείνες που διαθέτουν στόλο έως πέντε πλοία, ως μεσαίου μεγέθους εκείνες με στόλο 6 έως 15 πλοίων και ως μεγάλου μεγέθους εκείνες με στόλο τουλάχιστον 16 πλοίων. Στη φετινή έρευνα, από τις 572 ναυτιλιακές επιχειρήσεις, το 54% (307) είναι μικρού μεγέθους, το 30% (175) είναι μεσαίου μεγέθους και το 16% (90) είναι μεγάλου μεγέθους. Το ποσοστό των εταιρειών μεγάλου μεγέθους καταγράφει περιορισμένες μεταβολές τα τελευταία τρία έτη: και το 2023 το ποσοστό ήταν ίσο με 16%. Αντιθέτως, στην περίπτωση των εταιρειών μικρού μεγέθους, το ποσοστό έχει μειω-

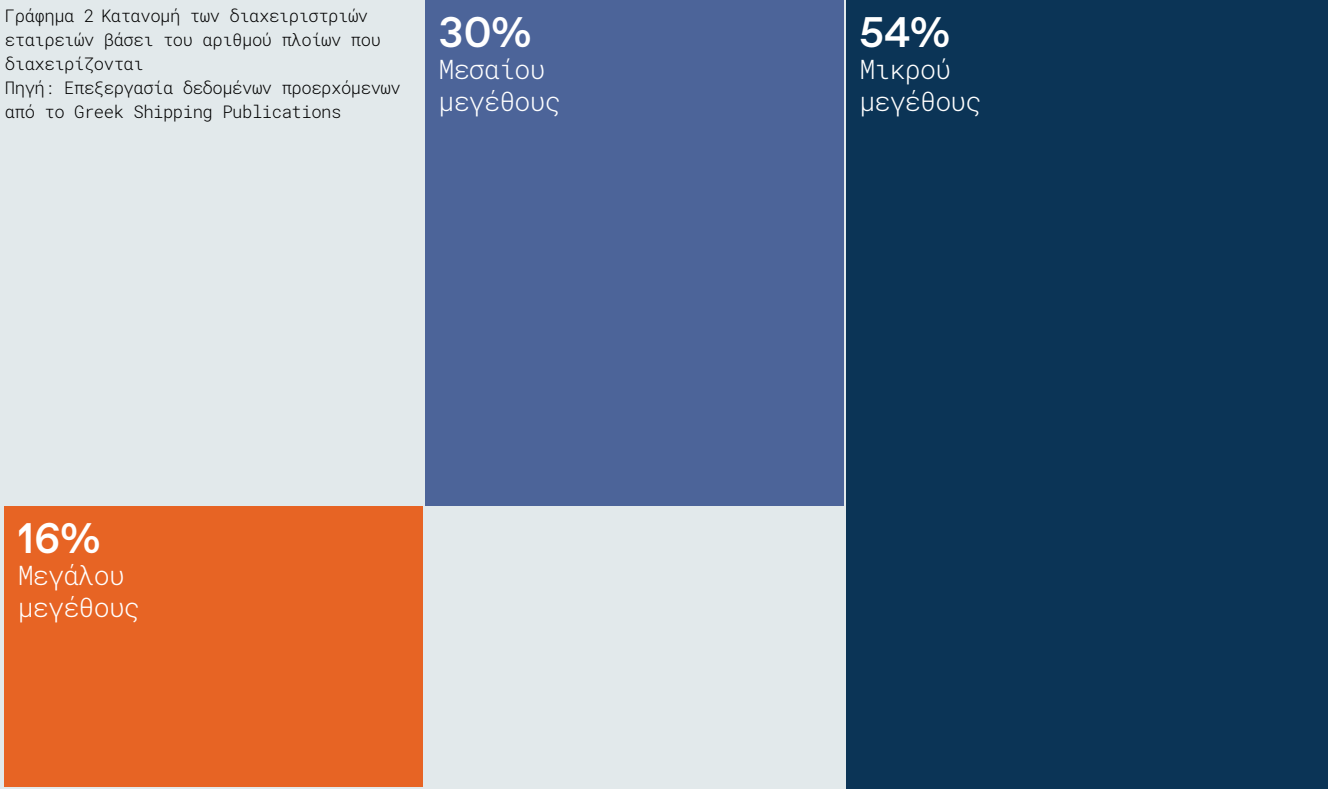
θεί από το 57% το 2023 σε 54% το 2025, με συνεπακόλουθη άνοδο του ποσοστού των εταιρειών μεσαίου μεγέθους από 27% το 2023 σε 30% το 2025.

Εταιρείες μικρού μεγέθους
Στην ευρύτερη περιοχή Πειραιάς/Αθήνα βρίσκονται 307 ναυτιλιακές επιχειρήσεις μικρού μεγέθους (στόλος έως πέντε πλοία). Ο αριθμός τους έχει μειωθεί σε σχέση με την αντίστοιχη έρευνα του 2024, οπότε και ήταν ίσος με 321. Οι 307 ναυτιλιακές εταιρείες φέτος διαχειρίζονται αθροιστικά 815 πλοία (15% του στόλου), με καθεμία από αυτές να διαχειρίζεται συνεπώς κατά μέσο όρο 2,7 πλοία. Από τις 307 εταιρείες, οι 86 διαχειρίζονται μόλις ένα πλοίο (28% των εταιρειών μικρού μεγέθους), οι 68 δύο πλοία (22% των εταιρειών), οι 62 τρία πλοία (20%), οι 48 τέσσερα πλοία (16%) και οι 43 (14%) πέντε πλοία. Σε ετήσια βάση, καταγράφεται μει-

ωση του αριθμού εταιρειών διαχείρισης ενός πλοίου (-5), δύο πλοίων (-11), τεσσάρων πλοίων (-3) και πέντε πλοίων (-2), ενώ σημειώνεται άνοδος του αριθμού εταιρειών διαχείρισης τριών πλοίων (+7).

Εταιρείες μεσαίου μεγέθους
Το 30% των ναυτιλιακών επιχειρήσεων εμπίπτουν στην κατηγορία των εταιρειών μεσαίου μεγέθους, καθώς διαχειρίζονται από 6 έως 15 πλοία. Ο αριθμός τους έχει αυξηθεί ελαφρώς έναντι του 2024, στις 175 από 168. Ο αθροιστικός στόλος των 175 εταιρειών αγγίζει τα 1.646 πλοία. Κατά μέσο όρο, μια ναυτιλιακή επιχείρηση μεσαίου μεγέθους διαχειρίζεται 9,4 πλοία. Από αυτές τις εταιρείες, οι 116 (66% των εταιρειών μεσαίου μεγέθους και συν έξι σε σύγκριση με το 2024) διαχειρίζονται από 6 έως 10 πλοία, ενώ οι 59 (34%) από 11 έως 15 πλοία (συν μία σε σύγκριση με πέρυσι).

Γράφημα 2 Κατανομή των διαχειριστριών εταιρειών βάσει του αριθμού πλοίων που διαχειρίζονται
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications





ENTERPRISES
SHIPPING & TRADING S.A.

***The shipping partner
you can trust !***

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

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



	Αριθμός εταιρειών	Ποσοστό εταιρειών	Αριθμός πλοίων	Μέσος αριθμός πλοίων
Μικρού μεγέθους	307	53,7%	815	2,7
Μεσαίου μεγέθους	175	30,6%	1.646	9,4
Μεγάλου μεγέθους	90	15,7%	2.879	32
Σύνολο	572		5.340	9,3

Πίνακας 2 Χαρακτηριστικά εταιρειών και στόλου ανά κατηγορία μεγέθους ναυτιλιακής επιχείρησης
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

Εταιρείες μεγάλου μεγέθους

Το 16% των εταιρειών διαθέτουν στόλο τουλάχιστον 16 πλοίων και συνεπώς θεωρούνται εταιρείες μεγάλου μεγέθους. Ο αριθμός τους έχει αυξηθεί ελαφρώς έναντι του 2024, από 85 σε 90. Ο αθροιστικός τους στόλος αγγίζει τα 2.879 πλοία και συνεπώς κατά μέσο όρο μια εταιρεία μεγάλου μεγέθους διαχειρίζεται 32 πλοία. Από τις 90 εταιρείες μεγάλου μεγέθους, 52 εταιρείες (57,8% των εταιρειών μεγάλου μεγέθους – ίδιος αριθμός με πέρυσι) διαχειρίζονται από 16 έως 29 πλοία, 25 εταιρείες (27,8% των εταιρειών – συν οκτώ σε σύγκριση με το 2024) από 30 έως 49 πλοία και 13 εταιρείες (14,4% των

εταιρειών – τρεις λιγότερες σε σύγκριση με πέρυσι) τουλάχιστον 50 πλοία. Ο αθροιστικός στόλος των 13 εταιρειών πολύ μεγάλου μεγέθους είναι 846 πλοία, δηλαδή περισσότερα από τον αθροιστικό στόλο των 307 εταιρειών μικρού μεγέθους (815 πλοία).

Εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης bulk carriers
Οι Έλληνες πλοιοκτήτες διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο στην παγκόσμια αγορά ναυτιλίας χύδην ξηρού φορτίου, καθώς, σύμφωνα με την Έτησια Έκθεση της ΕΕΕ, το 25,2% του παγκόσμιου στόλου bulk carriers βρίσκεται υπό ελληνική διαχείριση. Στον Πειραιά και στην Αθήνα

υπάρχουν 308 εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης bulk carriers, καταλαμβάνοντας ποσοστό 53,8% επί του συνόλου των εταιρειών. Ο αριθμός τους έχει αυξηθεί σε σύγκριση με το 2024, οπότε και ανερχόταν σε 291. Ο αθροιστικός τους στόλος φτάνει τα 2.079 πλοία (38,9% του στόλου). Από τις 308 εταιρείες, οι 188 (61%) είναι μικρού μεγέθους, οι 94 (31%) είναι μεσαίου μεγέθους και οι 26 (8%) είναι μεγάλου μεγέθους. Τα ποσοστά διαφοροποιούνται ελαφρώς έναντι του 2024 και του 2023, με το ποσοστό των εταιρειών μικρού μεγέθους να έχει μειωθεί από 64% σε 61% και εκείνο των εταιρειών μεσαίου μεγέθους να έχει αυξηθεί από 28% σε 31%.

Πίνακας 3 Κατανομή των εταιρειών διαχείρισης bulk carriers βάσει του μεγέθους τους, 2023-2024-2025
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

Εταιρείες διαχείρισης bulk carriers	2025	2024	2023
Μικρού μεγέθους	61% (188)	64% (185)	64% (185)
Μεσαίου μεγέθους	31% (94)	28% (83)	28% (80)
Μεγάλου μεγέθους	8% (26)	8% (23)	8% (23)





seanergy

A PROMINENT
PURE-PLAY
CAPESIZE
SHIPPING
COMPANY LISTED
IN THE U.S.
CAPITAL MARKETS



SHIP
NASDAQ
LISTED

Ταυτόχρονα, οι εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης bulk carriers είναι μικρότερες –κατά μέσο όρο– σε μέγεθος. Αυτό αντανακλάται και στο γεγονός ότι το ποσοστό εταιρειών μικρού μεγέθους είναι 61% εφόσον ληφθούν υπόψη μόνο οι εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης bulk carriers, αλλά 54% εάν ληφθούν υπόψη όλες οι εταιρείες του Πειραιά/ Αθήνας.

Από τις 188 εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης bulk carriers μικρού μεγέθους, 46 (24%) διαχειρίζονται μόλις ένα πλοίο, 38 (20%) δύο πλοία, 41 (22%) τρία πλοία, 30 (16%) τέσσερα πλοία και 33 (18%) πέντε πλοία. Η συγκεκριμένη κατανομή δεν παρουσιάζει ουσιαστικές διαφορές έναντι εκείνης επί του συνόλου των εταιρειών.

Εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης δεξαμενόπλοιων
Δεδομένου του πρωταγωνιστικού ρόλου

των Ελλήνων πλοιοκτητών στην παγκόσμια αγορά δεξαμενόπλοιων, ένας σημαντικός αριθμός ναυτιλιακών επιχειρήσεων που είναι εγκατεστημένες στον Πειραιά και στην Αθήνα επικεντρώνονται αποκλειστικά στη διαχείριση δεξαμενόπλοιων.

Εκατόν δεκαεννέα εταιρείες διαχειρίζονται αποκλειστικά δεξαμενόπλοια: οι 60 από αυτές (50%) είναι μικρού μεγέθους, οι 38 (32%) είναι μεσαίου μεγέθους και οι 21 (18%) είναι μεγάλου μεγέθους.

Ο αριθμός τους έχει μειωθεί οριακά έναντι του 2024, οπότε και υπήρχαν 122 αντίστοιχες εταιρείες. Ο αθροιστικός τους στόλος αγγίζει τα 1.186 πλοία και συνεπώς οι εταιρείες αποκλειστικής διαχείρισης tankers διαχειρίζονται κατά μέσο όρο 9,9 πλοία.

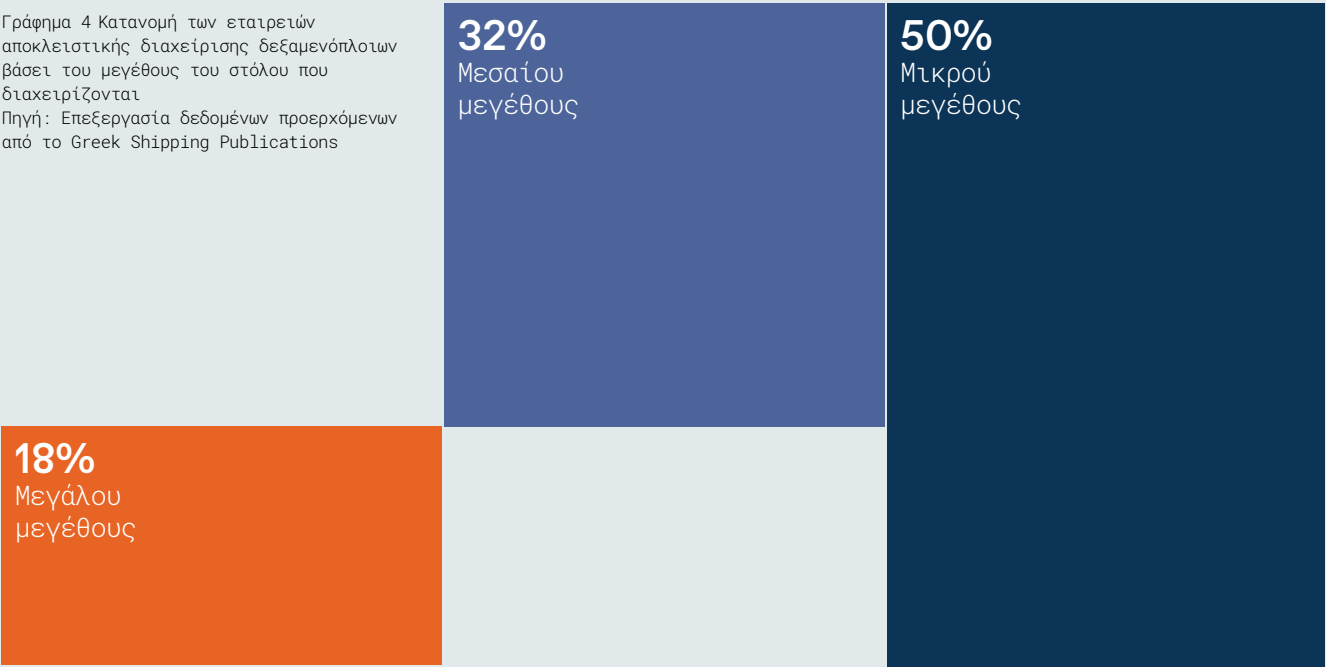
Όσον αφορά την κατανομή μεγέθους, εκείνη παρουσιάζει οριακές διαφορές σε σύγκριση με το 2024, με οριακή πτώση να καταγράφεται στο ποσοστό που κατα-

λαμβάνουν οι εταιρείες μικρού μεγέθους (από 52% πέρυσι σε 50% φέτος). Ταυτόχρονα, έχει αυξηθεί αντίστοιχα το ποσοστό που καταλαμβάνουν οι εταιρείες μεσαίου μεγέθους (από 30% σε 32%).

Από τις εταιρείες διαχείρισης δεξαμενόπλοιων μικρού μεγέθους (60), οι 22 (36,7%) διαχειρίζονται μόλις ένα πλοίο, οι 16 (26,7%) δύο πλοία, οι 10 (16,7%) τρία πλοία, οι οκτώ (13,2%) τέσσερα πλοία και οι τέσσερις (6,7%) πέντε πλοία.

Όσον αφορά συγκεκριμένα τις μονοβάπορες εταιρείες, πρόκειται για 22 δεξαμενόπλοια, εκ των οποίων τα τέσσερα έχουν χωρητικότητα κάτω από 10.000 dwt και τα υπόλοιπα τέσσερα διαθέτουν χωρητικότητα κατά μέσο όρο περίπου 15.000 dwt. Τα οκτώ αυτά tankers ανήκουν στην κατηγορία των Small Tankers, με το μέγεθός τους να είναι ιδιαίτερα μικρό, υποδεικνύοντας ότι δραστηριοποιούνται σε πετρελεύσεις ή ευρύτερα στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων.

Γράφημα 4 Κατανομή των εταιρειών αποκλειστικής διαχείρισης δεξαμενόπλοιων βάσει του μεγέθους του στόλου που διαχειρίζονται
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications



Πίνακας 4 Κατανομή των εταιρειών διαχείρισης δεξαμενόπλοιων βάσει του μεγέθους τους, 2023-2024-2025
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

Εταιρείες διαχείρισης δεξαμενόπλοιων	2025	2024	2023
Μικρού μεγέθους	50% (60)	52% (63)	56% (69)
Μεσαίου μεγέθους	32% (38)	30% (37)	27% (34)
Μεγάλου μεγέθους	18% (21)	18% (22)	17% (21)

Όσον αφορά τη σύγκριση της κατανομής μεγέθους με εκείνη επί του συνόλου των εταιρειών, δεν καταγράφονται σημαντικές μεταβολές.

Εταιρείες διαχείρισης πολλαπλών τύπων πλοίων

Η ναυτιλία θεωρείται βιομηχανία υψηλού κινδύνου, γεγονός που ωθεί πλοιοκτήτες και διαχειριστές πλοίων να αξιοποιούν πληθώρα διαφορετικών στρατηγικών με στόχο τον περιορισμό του ρίσκου. Μία από αυτές τις στρατηγικές είναι η διαχείριση πολλαπλών τύπων πλοίου, η οποία περιορίζει την εξάρτηση της πορείας της εταιρείας από τις εκάστοτε συνθήκες της ναυλαγοράς μονάχα ενός τύπου πλοίου.

Από τις 94 εταιρείες διαχείρισης πολλαπλών τύπων πλοίων, οι 33 (35%) είναι μεγάλου μεγέθους, οι 34 (36%) είναι μεσαίου μεγέθους και οι 27 (29%) είναι μικρού μεγέθους. Το 35% που συγκεντρώνουν οι εταιρείες μεγάλου μεγέθους είναι το υψηλότερο ποσοστό τους τα τελευταία τρία έτη, όμως παραμένει κοντά στο ποσοστό του 2023 (34%).

Σε σύγκριση με το 2024, ο αριθμός των εταιρειών έχει μειωθεί από 105 σε 94. Αθροιστικά, οι εταιρείες αυτές διαχειρίζονται 1.630 πλοία και συνεπώς καθεμία από αυτές κατά μέσο όρο 17,5 πλοία.

Όσον αφορά την ποσοστιαία κατανομή μεγέθους, σημειώνεται άνοδος του ποσοστού που καταλαμβάνουν οι εταιρείες μεγάλου μεγέθους (από 29% το 2024 σε 35% το 2025). Από την άλλη, σημειώνεται μικρή πτώση στο ποσοστό των εταιρειών μεσαίου μεγέθους (από 39% το 2024 σε 36% το 2025) αλλά και των εταιρειών μικρού μεγέθους (από 32% το 2024 σε 29% το 2025).

Από τις εταιρείες διαχείρισης πολλαπλών τύπων πλοίων, μικρού μεγέθους είναι οι 27. Μόλις δύο πλοία διαχειρίζονται οι έξι (22%), τρία πλοία οι επτά (26%), τέσσερα πλοία οι εννέα (33%) και πέντε πλοία οι πέντε (19%).

Συνολικά, υπάρχουν 94 εταιρείες διαχείρισης πολλαπλών τύπων πλοίων. Οι 83 διαχειρίζονται δύο τύπους πλοίων (-10 σε σύγκριση με το 2024), οι οκτώ τρεις τύπους (-2 σε σύγκριση με το 2024), δύο διαχειρίζονται τέσσερις τύπους πλοίων (+1) και μία διαχειρίζεται πέντε τύπους πλοίων (ίδιος αριθμός με το 2024).

Δημοφιλέστεροι συνδυασμοί είναι οι εξής: bulk carriers και δεξαμενόπλοια (36), bulk carriers και containerships (17), tankers και LPG carriers (εννέα), bulk carriers και άλλου τύπου (οκτώ) και bulk carriers, tankers, containerships (πέντε). Οποιοσδήποτε άλλος συνδυασμός συγκεντρώνει κάτω από τέσσερις εταιρείες.

Γράφημα 5 Κατανομή των εταιρειών διαχείρισης πολλαπλών τύπων πλοίων βάσει του μεγέθους του στόλου που διαχειρίζονται
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications



Πίνακας 5 Κατανομή των εταιρειών διαχείρισης πολλαπλών τύπων πλοίων βάσει του μεγέθους τους, 2023-2024-2025
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

Εταιρείες διαχείρισης πολλαπλών τύπων πλοίων	2025	2024	2023
Μικρού μεγέθους	29% (27)	32% (34)	33% (31)
Μεσαίου μεγέθους	36% (34)	39% (41)	33% (31)
Μεγάλου μεγέθους	35% (33)	29% (30)	34% (33)

Ετήσια αποκλειστική έρευνα

Πίνακας 6 Κατανομή των εταιρειών διαχείρισης πολλαπλών τύπων πλοίων βάσει του αριθμού διαφορετικών πλοίων που διαχειρίζονται και των τύπων αυτών καθατούς
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

	BULK CARRIER	TANKER	CONTAINERSHIP	LNG CARRIER	LPG CARRIER	ΑΛΛΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ
2 ΤΥΠΟΙ	●	●					36
	●		●				17
	●				●		2
	●					●	8
		●	●				3
		●		●			2
		●			●		9
		●				●	1
			●			●	1
				●	●		4
3 ΤΥΠΟΙ	●	●	●				5
	●		●		●		1
	●		●			●	2
4 ΤΥΠΟΙ	●	●	●		●		1
	●	●		●	●		1
5 ΤΥΠΟΙ	●		●	●	●	●	1

Πίνακας 7 Κατανομή των διαχειριστριών εταιρειών βάσει του αριθμού πλοίων που διαχειρίζονται, 2023-2024-2025
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

	2025	2024	2023
1 πλοίο	86 (15%)	91 (16%)	85 (15%)
2 πλοία	68 (12%)	79 (14%)	77 (14%)
3 πλοία	62 (11%)	55 (9%)	61 (11%)
4 πλοία	48 (8%)	51 (9%)	45 (8%)
5 πλοία	43 (8%)	45 (8%)	51 (9%)
6-10 πλοία	116 (20%)	110 (19%)	103 (18%)
11-15 πλοία	59 (10%)	58 (10%)	49 (9%)
16-29 πλοία	52 (9%)	52 (9%)	56 (10%)
30-49 πλοία	25 (5%)	17 (3%)	19 (3%)
50 πλοία και άνω	13 (2%)	16 (3%)	14 (3%)
Σύνολο	572	574	560



Evalend Shipping

SINCE 1972



ESSE QUAM VIDERI
To be, rather than to seem

Bulk Carriers



Oil Tankers



LPG carriers



91, Meg. Alexandrou str., 151 24 Maroussi, Greece

Ο στόλος του Πειραιά/Αθήνας

Ο εμπορικός στόλος –εκτός των πλοίων της επιβατηγού ναυτιλίας– ο οποίος βρίσκεται υπό την εμπορική ή/και λειτουργική διαχείριση των εταιρειών που είναι εγκατεστημένες στον Πειραιά και στην Αθήνα απαρτίζεται από 5.340 πλοία. Η αθροιστική χωρητικότητα των συγκεκριμένων πλοίων ανέρχεται σε 447.130.007 dwt, η μέση χωρητικότητα σε 83.732 dwt και η μέση ηλικία σε 13,31 έτη.

Τα συγκεκριμένα πλοία είναι εννέα διαφορετικών τύπων και είναι συνολικά νηολογημένα σε 40 διαφορετικά νηολόγια, ενώ έχουν κατασκευαστεί σε τουλάχιστον 32 διαφορετικές χώρες.

Σε σύγκριση με την έρευνα του 2024, ο αριθμός των πλοίων του στόλου έχει αυξηθεί κατά 2,3%, ενώ η χωρητικότητα του στόλου κατά 1%.

Τύπος πλοίου

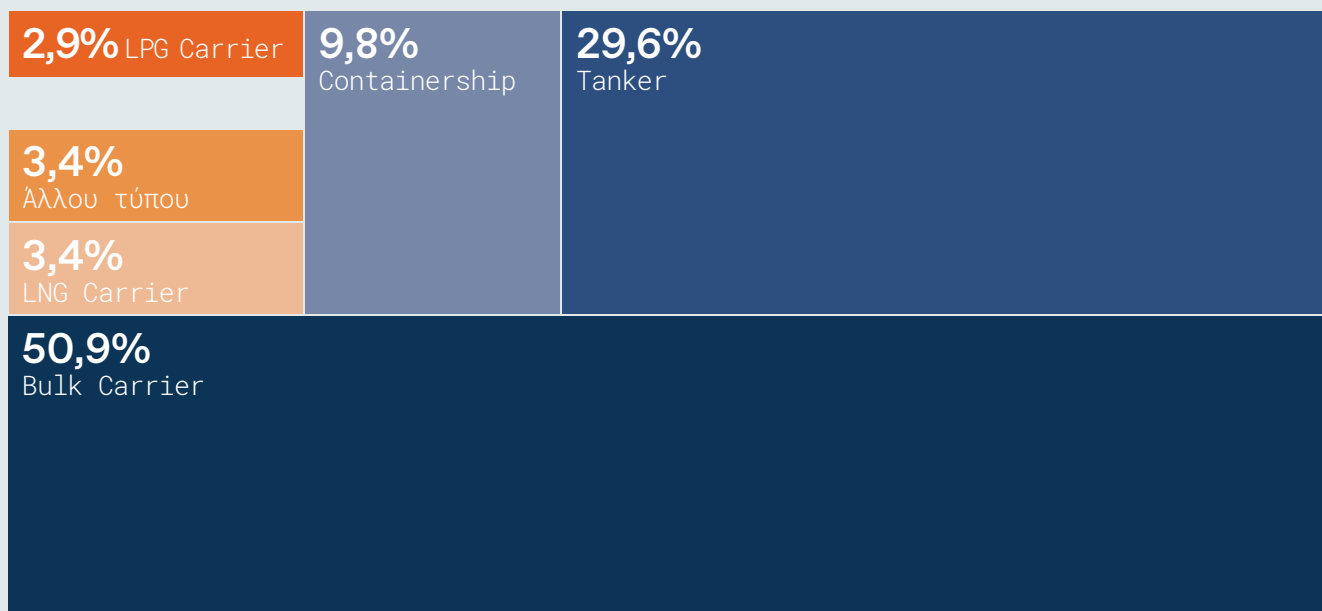
Η συντριπτική πλειοψηφία των πλοίων που βρίσκονται υπό τη διαχείριση εται-

ρειών εγκατεστημένων στον Πειραιά και στην Αθήνα είναι πλοία της χύδην φορτηγού ναυτιλίας. Το 50,9% (2.719) των πλοίων είναι bulk carriers και το 29,6% (1.582) είναι δεξαμενόπλοια.

Επιπλέον, το 9,8% (525) των πλοίων είναι containerships, το 3,4% (179) είναι LNG carriers, το 2,9% (156) είναι LPG carriers, ενώ το 3,4% (179) είναι άλλου τύπου. Τα συγκεκριμένα ποσοστά δεν σημειώνουν κάποια σημαντική μεταβολή έναντι εκείνων του 2024.

Η ποσοστιαία κατανομή παρουσιάζει κάποιες αξιοσημείωτες μεταβολές εφόσον για τον υπολογισμό της ληφθεί υπόψη η χωρητικότητα των πλοίων και όχι ο αριθμός τους. Το ποσοστό των δεξαμενόπλοιων αυξάνεται σε 39,2% έναντι 29,6%, ενώ μειώνονται λίγο τα ποσοστά των containerships (στο 6,7% από 9,8%), των LPG carriers (στο 0,9% από 2,9%) και των πλοίων άλλου τύπου (στο 0,5% από 3,4%).

Γράφημα 6 Κατανομή του στόλου ανά κατηγορία πλοίου
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications



	Αριθμός πλοίων	Ποσοστό επί τον στόλο	Αθροιστική χωρητικότητα (dwt)	Μέση χωρητικότητα (dwt)	Μέση ηλικία
Bulk Carrier	2.719	50,9%	219.887.945	80.871	13,1
Tanker	1.582	29,6%	175.373.177	110.855	12,7
Containership	525	9,8%	29.916.416	58.513	15,2
LNG Carrier	179	3,4%	16.052.506	89.679	7,6
LPG Carrier	156	2,9%	3.870.268	24.809	11,1
Άλλου τύπου	179	3,4%	2.029.695	11.339	24,2
Σύνολο	5.340		447.130.007	83.732	13,3

Πίνακας 8 Χαρακτηριστικά του στόλου
ανά κατηγορία πλοίου
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων
από το Greek Shipping Publications

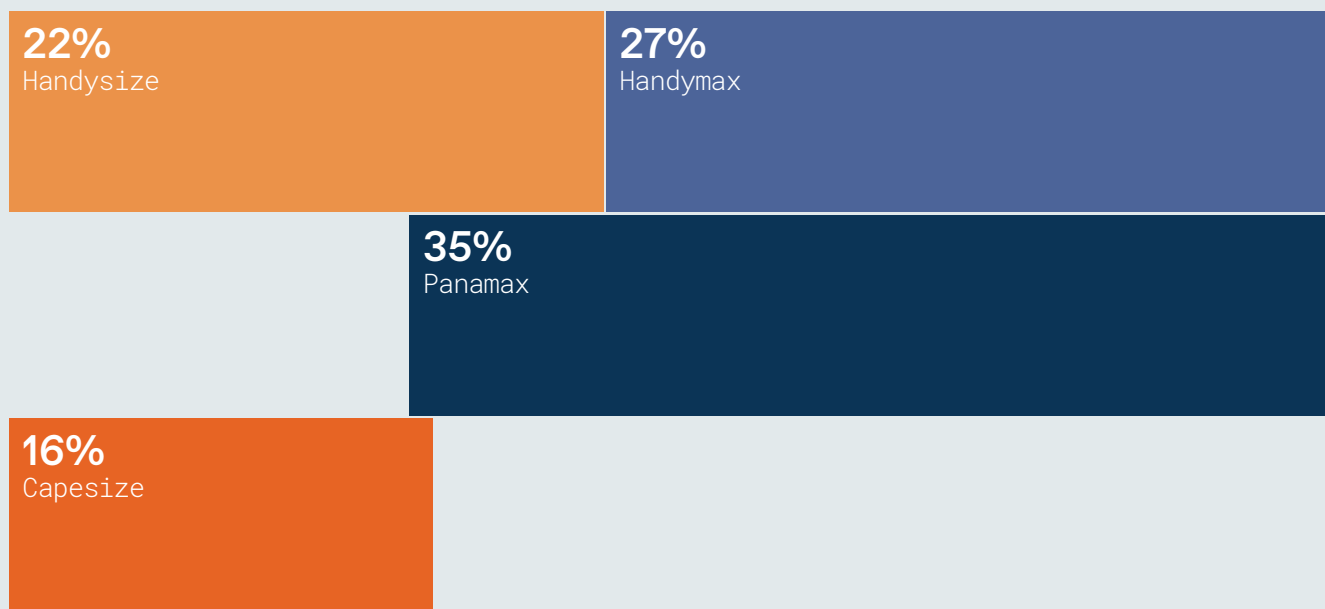
Bulk carriers

Λόγω του μεγέθους του στόλου των bulk carriers (άνω του 50% του συνόλου του στόλου των εταιρειών του Πειραιά/Αθήνας), ακολουθεί αναλυτική κατανομή βάσει του μεγέθους των πλοίων.

Το 22% των bulk carriers (588 από 2.719 πλοία) είναι μεγέθους Handysize, με την αθροιστική τους χωρητικότητα να ανέρχεται σε 19.104.592 dwt, τη μέση χωρητικότητά τους να ανέρχεται σε 32.491 dwt και τη μέση ηλικία τους σε 14,5 έτη. Ο στόλος των Handysize bulk carriers είναι κατά μέσο όρο μεγαλύτερος σε ηλικία έναντι του συνόλου των bulk carriers, δεδομένου ότι η μέση ηλικία των bulk carriers είναι 13,1 έτη.

Το 27% (744) των bulk carriers είναι μεγέθους Handymax. Η αθροιστική χωρητικότητα των Handymax του στόλου αγγίζει τα 43.355.870 dwt, ενώ η μέση χωρητικότητα τα 58.274 dwt και η μέση ηλικία τα 11,9 έτη. Ο στόλος των Handymax bulk carriers είναι ο νεότερος από τους τέσσερις επιμέρους στόλους bulk carriers.

Γράφημα 7 Κατανομή του στόλου
bulk carriers βάσει της χωρητικότητας
των πλοίων
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων
από το Greek Shipping Publications



	Αριθμός πλοίων	Ποσοστό επί τον στόλο	Αθροιστική χωρητικότητα (dwt)	Μέση χωρητικότητα (dwt)	Μέση ηλικία
Handysize	588	22%	19.104.592	32.491	14,5
Handymax	744	27%	43.355.870	58.274	11,9
Panamax	946	35%	76.816.168	81.201	13,1
Capesize	441	16%	80.611.315	182.792	13,2
Σύνολο	2.719		219.887.945	80.871	13,1

Πίνακας 9 Κατανομή στόλου bulk carriers ανά μέγεθος πλοίου και χαρακτηριστικά στόλου ανά κατηγορία μεγέθους
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

Το 35% (946) των bulk carriers είναι μεγέθους Panamax. Η αθροιστική χωρητικότητα των πλοίων αγγίζει τα 76.816.168 dwt, η μέση χωρητικότητα τα 81.201 dwt και η μέση ηλικία τα 13,1 έτη.

Το 16% του στόλου των bulk carriers (441 από 2.719 bulk carriers) είναι μεγέθους Capesize, με την αθροιστική χωρητικότητα των πλοίων να ανέρχεται σε 80.611.315 dwt, τη μέση χωρητικότητα σε 182.792 dwt και τη μέση ηλικία σε 13,2 έτη.

Σε επίπεδο μέσης χωρητικότητας και μέσης ηλικίας, τα Panamax είναι εκείνα που προσεγγίζουν καλύτερα το σύνολο του στόλου των bulk carriers. Η μέση χωρητικότητα του συνόλου των bulk carriers είναι 80.871 dwt, ενώ η μέση ηλικία 13,1 έτη.

Για ακόμα ένα έτος, είναι εμφανές ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες δίνουν έμφαση στα πλοία μεσαίου μεγέθους (27% Handymax και 35% Panamax) έναντι εκείνων μικρού (22% – Handysize) ή μεγάλου μεγέθους (16% – Capesize).

Όσον αφορά τις έρευνες των προηγούμενων ετών, η ποσοστιαία κατανομή του στόλου των bulk carriers ανά μέγεθος πλοίων δεν σημειώνει σημαντικές μεταβολές.

Υπάρχει μικρή άνοδος του ποσοστού των Handysize bulk carriers από 20% το 2023 και το 2024 σε 22% το 2025 και μικρή πτώση του ποσοστού των Handymax bulk carriers από 29% το 2023 σε 28% το 2024 και 27% το 2025.

Πίνακας 10 Κατανομή στόλου bulk carriers ανά μέγεθος πλοίου, 2023-2024-2025
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

	2025	2024	2023
Handysize	22% (588)	20% (525)	20% (510)
Handymax	27% (744)	28% (726)	29% (734)
Panamax	35% (946)	35% (924)	35% (907)
Capesize	16% (441)	17% (432)	16% (416)



ON TIME - ANY TIME
IN A DIGITAL & SUSTAINABLE WORLD

LASKARIDIS SHIPPING CO. Ltd.

Transportation (dry, wet, reefer)
Logistics
Terminal Operations
Fuel Supplies at High Seas
Pelagic Fish Trading



LAVINIA
CORPORATION

+30.2106284200
athens@laskaridis.com
laviniabulk.com

Tankers

Όπως και στην περίπτωση των bulk carriers, το μέγεθος του στόλου των δεξαμενόπλοιων δίνει τη δυνατότητα επιμέρους καταγραφής των χαρακτηριστικών του στόλου βάσει του μεγέθους των πλοίων. Το 30% (1.582) του στόλου είναι δεξαμενόπλοια, με αθροιστική χωρητικότητα 175.373.177 dwt, μέση χωρητικότητα 110.855 dwt και μέση ηλικία 12,7 έτη.

Το 14% των δεξαμενόπλοιων (220 από 1.582) είναι Small Tankers, ενώ το 6% (92) είναι Handy tankers, το 8% (125) είναι Panamax/LR1 tankers, το 22% (351) είναι MR tankers, το 19% (297) είναι Aframax/LR2 tankers, το 18% (284) είναι Suezmax tankers και το 13% (213) είναι VLCCs.

Ο στόλος των Small Tankers αριθμεί 220 (14%) πλοία, αθροιστικής χωρητικότητας 2.160.887 dwt, μέσης χωρητικότητας 9.822 dwt και μέσης ηλικίας 17,6 έτη. Υπάρχει σημαντική διαφορά σε σύγκριση με το σύνολο του στόλου δεξαμενόπλοιων τόσο σε επίπεδο χωρητικότητας όσο και σε επίπεδο ηλικίας.

Τα 92 (6%) Handy tankers του στόλου διαθέτουν αθροιστική χωρητικότητα 3.434.926 dwt, μέση χωρητικότητα 37.336 dwt και μέση ηλικία 15,6 έτη. Και για τον συγκεκριμένο επιμέρους στόλο, μέση χωρητικότητα και μέση ηλικία διαφέρουν αρκετά έναντι των δεδομένων για το σύνολο των δεξαμενόπλοιων.

Τα 351 (22%) MR tankers του παγκόσμιου στόλου διαθέτουν αθροιστική χωρητικότητα 17.072.023 dwt, μέση χωρητικότητα 48.638 dwt και μέση ηλικία 12,8 έτη. Πρόκειται για τον πολυπληθέστερο επιμέρους στόλο δεξαμενόπλοιων και εκείνον που προσεγγίζει περισσότερο το σύνολο των tankers όσον αφορά τη μέση ηλικία.

Ο στόλος των Panamax/LR1 tankers αριθμεί 125 (8%) πλοία, αθροιστικής χωρητικότητας 9.161.588 dwt, μέσης χωρητικότητας 73.293 dwt και μέσης ηλικίας 16,1 έτη. Πρόκειται για τον επιμέρους στόλο με τη δεύτερη μεγαλύτερη μέση ηλικία (μετά τα Small Tankers – 17,6 έτη).

14%
Small Tanker

22%
MR Tanker

8%
Panamax/LR1

19%
Aframax/LR2

18%
Suezmax

13%
VLCC

Πίνακας 11 Κατανομή στόλου δεξαμενόπλοιων ανά μέγεθος πλοίου και χαρακτηριστικά στόλου ανά κατηγορία μεγέθους
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

	Αριθμός πλοίων	Ποσοστό	Αθροιστική χωρητικότητα (dwt)	Μέση χωρητικότητα (dwt)	Μέση ηλικία
Small Tanker	220	14%	2.160.887	9.822	17,6
Handy	92	6%	3.434.926	37.336	15,6
MR Tanker	351	22%	17.072.023	48.638	12,8
Panamax/LR1	125	8%	9.161.588	73.293	16,1
Aframax/LR2	297	19%	33.120.140	111.516	10,5
Suezmax	284	18%	44.722.928	157.475	10,4
VLCC	213	13%	65.700.685	308.454	10,1
Σύνολο	1.582		175.373.177	110.855	12,7

6%
Handy

Γράφημα 8 Κατανομή του στόλου
δεξαμενόπλοιων των εταιρειών βάσει
της χωρητικότητας των πλοίων
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων
από το Greek Shipping Publications

Ο στόλος αριθμεί 297 Aframax/LR2 tankers (19% του στόλου 1.582 δεξαμενόπλοιων). Τα πλοία αυτά διαθέτουν αθροιστική χωρητικότητα 33.120.140 dwt, μέση χωρητικότητα 111.516 dwt και μέση ηλικία 10,5 έτη. Πρόκειται για τον επιμέρους στόλο δεξαμενόπλοιων που προσεγγίζει περισσότερο το σύνολο των tankers σε όρους μέσης χωρητικότητας.

Το 18% (284) του στόλου δεξαμενόπλοιων απαρτίζεται από Suezmax tankers. Τα πλοία αυτά διαθέτουν αθροιστική χωρητικότητα 44.722.928 dwt, μέση χωρητικότητα 157.475 dwt και μέση ηλικία 10,4 έτη. Είναι άξιο αναφοράς ότι η εστίαση των Ελλήνων στα Suezmaxes συνιστά στρατηγική απόφαση. Σύμφωνα με δεδομένα έκθεσης Μαΐου της ναυλομεσιτικής Braemar, ο παγκόσμιος στόλος δεξαμενόπλοιων αριθμεί 5.968 tankers, εκ των οποίων μόλις το 11,2% (670) είναι Suezmaxes.

Όπως υπογραμμίστηκε ήδη, τα Suezmaxes αντιστοιχούν στο 18% του στόλου δεξαμενόπλοιων ελληνικής διαχείρισης, γεγονός που αναδεικνύει τον κεντρικό ρόλο των Ελλήνων στη συγκεκριμένη κατηγορία μεγέθους, αφού ο παγκόσμιος στόλος Suezmaxes αριθμεί 670 πλοία, δηλαδή το 42,4% (284) βρίσκεται υπό ελληνική διαχείριση. Από τα δεξαμενόπλοια ελληνικής διαχείρισης, 213 (13%) είναι VLCCs. Η αθροιστική χωρητικότητα των πλοίων αυτών είναι 65.700.685 dwt, η μέση χωρητικότητα 308.454 dwt και η μέση ηλικία 10,1 έτη.

Είναι άξιο αναφοράς ότι τα Aframax/LR2s, τα Suezmaxes και τα VLCCs είναι κατά μέσο όρο νεότερα σε ηλικία, στοιχείο που συνάδει με το γεγονός ότι τα δεξαμενόπλοια μεγαλύτερου μεγέθους καταγράφουν ταχύτερους ρυθμούς ανανέωσης. Η μέση ηλικία όλων των tankers είναι 12,7 έτη, ενώ των Aframax/LR2s είναι 10,5 έτη, των Suezmaxes είναι 10,4 έτη και των VLCCs είναι 10,1 έτη.

Όσον αφορά την κατανομή του στόλου δεξαμενόπλοιων ανά μέγεθος πλοίου, δεν έχει καταγραφεί καμία σημαντική μεταβολή τα τελευταία τρία έτη.

Πίνακας 12 Κατανομή του στόλου
δεξαμενόπλοιων ανά μέγεθος πλοίου,
2023-2024-2025
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων
από το Greek Shipping Publications

	2025	2024	2023
Small Tankers	14% (220)	14% (221)	13% (215)
Handysize tankers	6% (92)	7% (107)	6% (106)
MR tankers	22% (351)	21% (334)	22% (363)
Panamax/LR1 tankers	8% (125)	8% (130)	9% (145)
Aframax/LR2 tankers	19% (297)	19% (303)	19% (317)
Suezmax tankers	18% (284)	17% (275)	17% (277)
VLCCs	13% (213)	14% (227)	14% (226)

	Αριθμός	Ποσοστό	Αθροιστική χωρητικότητα (dwt)	Μέση χωρητικότητα (dwt)	Μέση ηλικία
0-5 ετών	650	12%	67.521.736	103.880	2,8
6-10 ετών	981	18%	99.599.664	101.529	8,3
11-15 ετών	1.921	36%	163.628.433	85.179	13,3
16-20 ετών	1.293	24%	91.445.696	70.724	17,6
21-25 ετών	315	6%	21.104.980	67.000	22,5
Τουλάχιστον 26 ετών	180	4%	3.829.498	21.275	31,9
Σύνολο	5.340		447.130.007	83.732	13,3

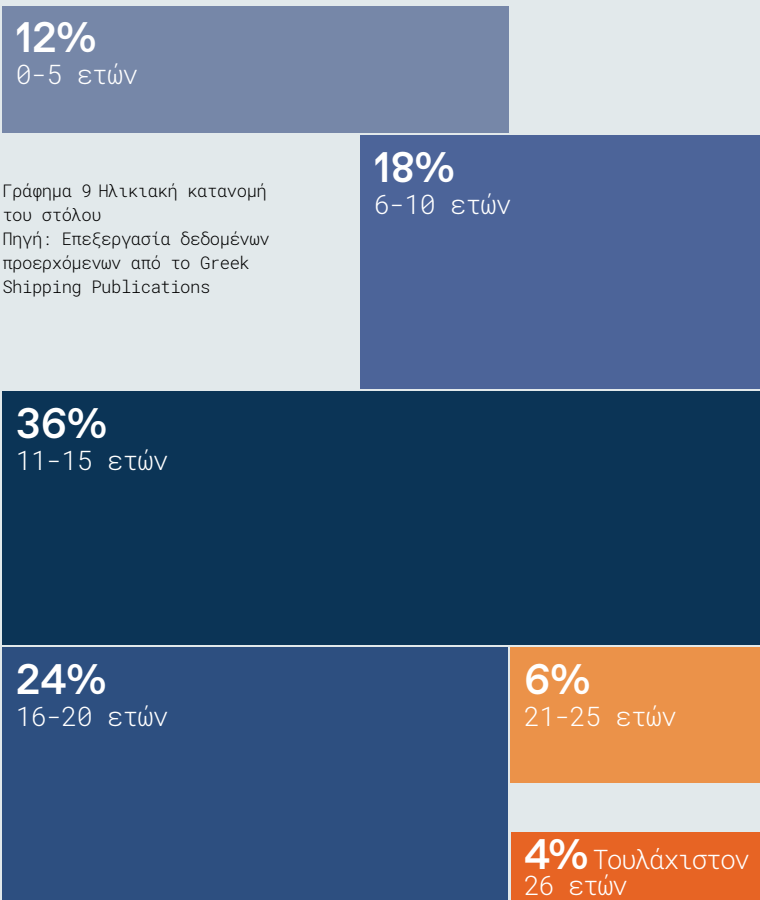
Ηλικιακή ομάδα

Τα 5.340 πλοία των εταιρειών που βρίσκονται εγκατεστημένες σε Πειραιά και Αθήνα διαθέτουν μέση ηλικία 13,3 ετών. Από τα πλοία αυτά, τα 650 (12%) ανήκουν στην ομάδα πλοίων ηλικίας έως πέντε ετών, η μέση ηλικία των οποίων αγγίζει τα 2,8 έτη. Εννιάκόσια ογδόντα ένα (18%) πλοία ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 6 έως 10 ετών και διαθέτουν μέση ηλικία 8,3 ετών, ενώ 1.921 (36%) ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 11 έως 15 ετών με μέση ηλικία 13,3 έτη. Επιπλέον, 1.293 (24%) ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 16 έως 20 ετών και διαθέτουν μέση ηλικία 17,6 ετών. Συνεπώς, έξι στα δέκα πλοία του στόλου ελληνικής διαχείρισης έχουν ηλικία μεταξύ των 11 και των 20 ετών.

Το 6% (315 πλοία) το στόλου έχει ηλικία 21 έως 25 ετών, με τη μέση ηλικία να διαμορφώνεται στα 22,5 έτη, ενώ το 4% (180 πλοία) ηλικία τουλάχιστον 26 ετών, με τη μέση ηλικία να ανέρχεται σε 31,9 έτη. Είναι άξιο αναφοράς ότι τα νεότερα πλοία έχουν κατά μέσο όρο αρκετά υψηλότερη μέση χωρητικότητα, η οποία ξεκινά από 103.880 dwt για τα πλοία ηλικίας έως πέντε ετών, ενώ μειώνεται σημαντικά στα 70.724 dwt για πλοία ηλικίας 16 έως 20 ετών και διαμορφώνεται σε μόλις 21.275 dwt για πλοία ηλικίας τουλάχιστον 26 ετών.

Όσον αφορά την κατανομή ηλικίας το 2025 έναντι εκείνων το 2024 και το 2023, υπάρχει τάση αύξησης της μέσης ηλικίας του στόλου. Το ποσοστό των πλοίων ηλικίας 6 έως 10 ετών έχει μειωθεί από 22% το 2023 σε 18% το 2025, ενώ εκείνο των πλοίων ηλικίας 11 έως 15 ετών από 39% το 2023 σε 36% το 2025. Από την άλλη, το ποσοστό των πλοίων ηλικίας 16 έως 20 ετών έχει αυξηθεί από 19% το 2023 σε 24% το 2025.

Πίνακας 13 Κατανομή στόλου ανά ηλικιακή ομάδα και χαρακτηριστικά των επιμέρους στόλων
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications



Πίνακας 14 Ηλικιακή κατανομή στόλου, 2023-2024-2025
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

	2025	2024	2023
0-5 ετών	12% (650)	12% (644)	13% (680)
6-10 ετών	18% (981)	20% (1.011)	22% (1.129)
11-15 ετών	36% (1.921)	39% (2.042)	39% (2.016)
16-20 ετών	24% (1.293)	21% (1.100)	19% (975)
21-25 ετών	6% (315)	5% (270)	5% (254)
Τουλάχιστον 26 ετών	4% (180)	3% (155)	2% (133)



Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.

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

	Αριθμός πλοίων	Ποσοστό	Αθροιστική χωρητικότητα (dwt)	Μέση χωρητικότητα (dwt)	Μέση ηλικία
Νότια Κορέα	1.760	33%	181.221.251	102.966	12,3
Κίνα	1.722	32%	138.746.928	80.573	12,0
Ιαπωνία	1.427	27%	103.994.835	72.876	14,9
Άλλη	431	8%	23.166.993	53.751	17,4
Σύνολο	5.340		447.130.007	83.732	13,3

Χώρα ναυπήγησης

Τα 5.340 πλοία του στόλου ελληνικής διαχείρισης έχουν κατασκευαστεί κατά κύριο λόγο στη Νότια Κορέα, στην Κίνα και στην Ιαπωνία. Οι τρεις αυτές χώρες έχουν κατασκευάσει αθροιστικά το 92% του στόλου που διαχειρίζονται εταιρείες εγκατεστημένες στον Πειραιά και στην Αθήνα: Νότια Κορέα – 33%, Κίνα – 32%, Ιαπωνία – 27%.

Το 33% (1.760) των πλοίων έχει κατασκευαστεί στη Νότια Κορέα, με την αθροιστική χωρητικότητα να αγγίζει τα 181.221.251 dwt και τη μέση χωρητικότητα τα 102.966 dwt, ενώ η μέση ηλικία ανέρχεται σε 12,3 έτη.

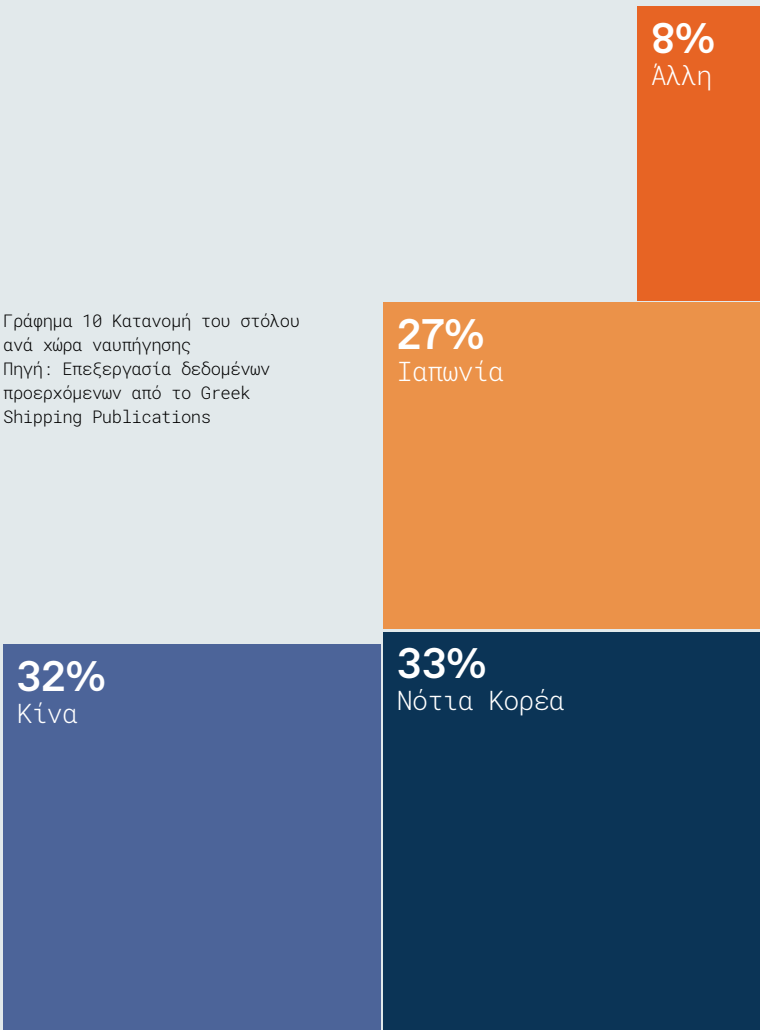
Το 32% (1.722) των πλοίων έχει κατασκευαστεί στην Κίνα, με την αθροιστική χωρητικότητα να αγγίζει τα 138.746.928 dwt και τη μέση χωρητικότητα τα 80.573 dwt, ενώ η μέση ηλικία ανέρχεται σε 12 έτη.

Το 27% (1.427) των πλοίων έχει κατασκευαστεί στην Ιαπωνία, με την αθροιστική χωρητικότητα να αγγίζει τα 103.994.835 dwt και τη μέση χωρητικότητα τα 72.877 dwt, ενώ η μέση ηλικία ανέρχεται σε 14,9 έτη. Επιπλέον, το 8% (431) των πλοίων έχει κατασκευαστεί σε κάποια άλλη χώρα, με την αθροιστική χωρητικότητα αυτών των πλοίων να διαμορφώνεται σε 23.166.993 dwt, τη μέση χωρητικότητα σε 53.752 dwt και τη μέση ηλικία σε 17,4 έτη.

Παρότι Νότια Κορέα και Κίνα έχουν κατασκευάσει περίπου τον ίδιο αριθμό πλοίων, η διαφορά σε όρους αθροιστικής χωρητικότητας ξεπερνά τα 40 εκατ. dwt και σε όρους μέσης χωρητικότητας τα 80.573 dwt. Συνεπώς, η Νότια Κορέα ναυπηγεί κατά μέσο όρο μεγαλύτερα πλοία από ό,τι η Κίνα, γεγονός που συνάδει με την ειδίκευση των ναυπηγείων της εκάστοτε χώρας: η Νότια Κορέα διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στα δεξαμενόπλοια, ενώ η Κίνα στα bulk carriers.

Όσον αφορά την κατανομή του στόλου ανά χώρα ναυπήγησης τα τελευταία τρία έτη, οι διαφορές που καταγράφονται δεν είναι ιδιαίτερα σημαντικές.

Πίνακας 15 Κατανομή του στόλου ανά χώρα ναυπήγησης και χαρακτηριστικά των επιμέρους στόλων
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications



Γράφημα 10 Κατανομή του στόλου ανά χώρα ναυπήγησης
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

Πίνακας 16 Κατανομή στόλου ανά χώρα ναυπήγησης, 2025-2024-2023
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

	2025	2024	2023
Νότια Κορέα	33% (1.722)	31% (1.642)	35% (1.820)
Κίνα	32% (1.760)	33% (1.721)	30% (1.543)
Ιαπωνία	27% (1.427)	27% (1.417)	27% (1.383)
Άλλη	8% (431)	9% (442)	8% (441)

AN UNCOMPROMISING PURSUIT OF QUALITY



M/T STRYMON

115,429 DWT, BUILT 2022, DAEHAN SHIPBUILDING, SOUTH KOREA

SUN ENTERPRISES LTD.

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



S. LIVANOS HELLAS S.A.

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

Βασικό κριτήριο: Τύπος πλοίου

Τύπος πλοίου – Ηλικιακή ομάδα

Το 12% των πλοίων του στόλου έχουν ηλικία έως πέντε έτη, ενώ στην περίπτωση των bulk carriers το ποσοστό αυτό μειώνεται σε 7%. Το γεγονός αυτό αντανakλά τη μικρότερη δραστηριοποίηση των Ελλήνων στη ναυπήγηση bulk carriers έναντι των δεξαμενόπλοιων τα τελευταία έτη. Από την άλλη, το 49% των bulk carriers έχουν ηλικία από 11 έως 15 έτη, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για το σύνολο του στόλου είναι 36%.

Πρόκειται δηλαδή για πλοία τα οποία παραδόθηκαν μεταξύ του 2010 και του 2014 και συνεπώς η παραγγελία τους έλαβε χώρα μεταξύ του 2007 και του 2011. Εντός της συγκεκριμένης περιόδου, ιδιαίτερα πριν από το τέλος του 2008, καταγράφηκε σημαντικός αριθμός παραγγελιών bulk carriers. Σε ευρύτερο πλαίσιο, το 75% των bulk carriers του στόλου έχουν ηλικία έως 15 έτη, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό επί του συνόλου

του στόλου είναι 66%. Σε σύγκριση με την περσινή ηλικιακή κατανομή των bulk carriers, δεν καταγράφονται ουσιαστικές μεταβολές.

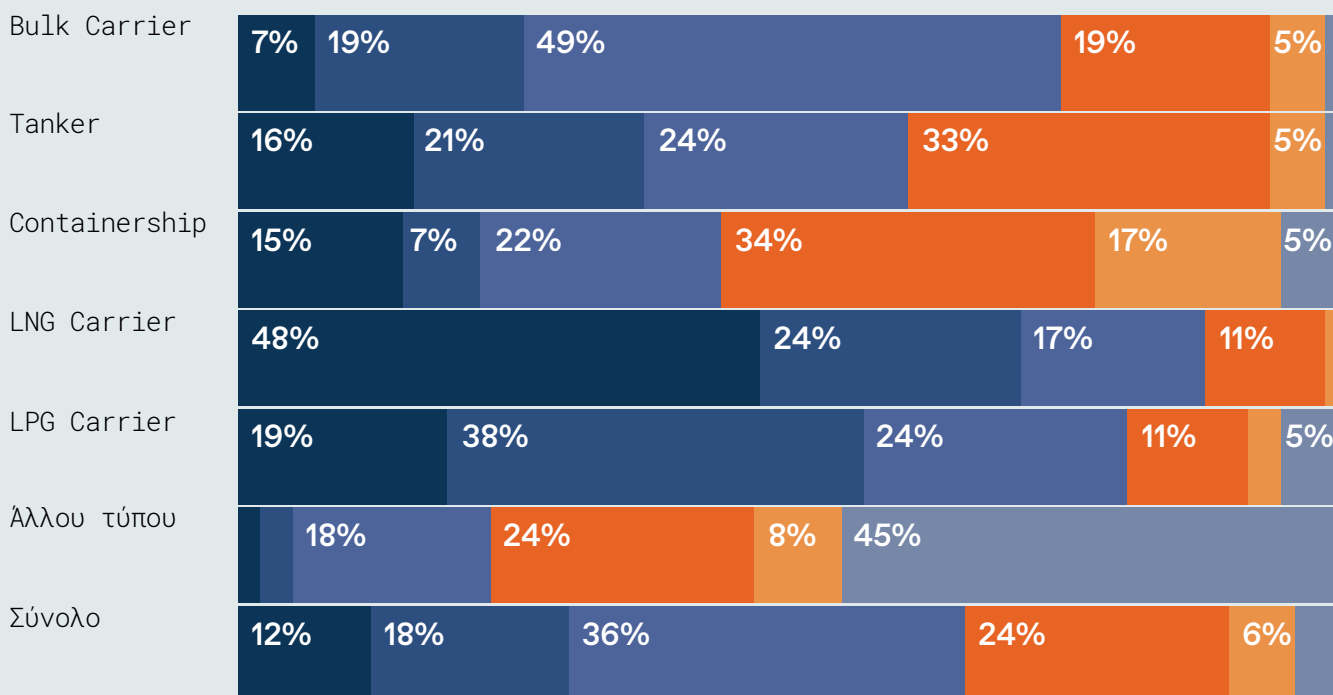
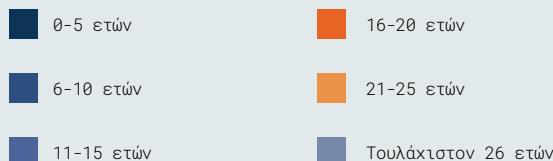
Στην περίπτωση των δεξαμενόπλοιων, το 61% του στόλου έχει ηλικία έως 15 ετών, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για ολόκληρο τον στόλο είναι 66%. Συνεπώς, κατά μέσο όρο, τα δεξαμενόπλοια του στόλου είναι μεγαλύτερης ηλικίας. Μάλιστα, το 33% του στόλου έχει ηλικία μεταξύ των 16 και των 20 ετών, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για το σύνολο του στόλου είναι 24%. Αντιθέτως, το 24% των δεξαμενόπλοιων έχουν ηλικία 11-15 ετών, ενώ το 36% των πλοίων του στόλου έχουν τέτοια ηλικία. Σε κάθε περίπτωση, μόλις το 6% των δεξαμενόπλοιων έχουν ηλικία μεγαλύτερη των 20 ετών. Το γεγονός αυτό αντανakλά τους ισχυρούς ρυθμούς ανανέωσης στα δεξαμενόπλοια, όπου η οικονομική ζωή των πλοίων εξαρτάται μεν από τις συνθήκες της ναυλαγοράς

αλλά συνάμα και από τις απαιτήσεις των ναυλωτών για σύγχρονα και τεχνολογικά προηγμένα πλοία.

Στα δεξαμενόπλοια, υπάρχουν αξιοσημείωτες μεταβολές έναντι της περσινής ηλικιακής κατανομής. Καταγράφεται μια σταδιακή μετατόπιση πλοίων στην ηλικιακή ομάδα 6 έως 10 ετών, δεδομένου ότι το 2025 το ποσοστό ανέρχεται σε 21% έναντι 17% πέρυσι. Η σημαντικότερη διαφορά είναι η αντίστροφη εικόνα στα ποσοστά ηλικίας 11-15 ετών και 16-20 ετών. Το 2025 ανέρχονται σε 24% και 33%, ενώ το 2024 είχαν διαμορφωθεί σε 33% και 26%. Το γεγονός αυτό αντανakλά τη μετατόπιση πληθώρας δεξαμενόπλοιων από την ηλικιακή ομάδα 11 έως 15 ετών σε εκείνη 16 έως 20 ετών.

Το 44% των containerships έχουν ηλικία έως 15 έτη, έναντι 66% επί του συνόλου του στόλου. Το 15% του στόλου έχει ηλικία έως πέντε έτη, μόλις 7% από 6 έως 10 έτη, ενώ 22% από 11 έως 15 έτη, με

Γράφημα 11 Κατανομή στόλου ανά κατηγορία πλοίου βάσει της ηλικιακής ομάδας
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications
Στο γράφημα δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%



Containerships ηλικίας έως 5 ετών

2023

7%

2024

10%

2025

15%

Bulk Carriers ηλικίας 6 έως 10 ετών

2023

25%

2024

21%

2025

19%

διαφορές να καταγράφονται σε κάθε ηλικιακή ομάδα έναντι του συνόλου του στόλου. Οι σημαντικότερες διαφορές είναι οι εξής: πλοία ηλικίας 6-10 ετών (7% έναντι 18% επί του συνόλου), πλοία ηλικίας 11-15 ετών (22% έναντι 36%), πλοία ηλικίας 16-20 ετών (34% έναντι 24%), πλοία ηλικίας 21-25 ετών (17% έναντι 6%).

Στη φετινή ηλικιακή κατανομή των containerships αντανακλάται το ράλι παραγγελιών περασμένων ετών, με το 15% του στόλου να έχει ηλικία έως 5 έτη, έναντι 10% το 2024. Από την άλλη, καταγράφηκε μετατόπιση πλοίων που ανήκαν στην ηλικιακή ομάδα 6 έως 10 ετών σε εκείνη 11 έως 15 ετών, καθώς το ποσοστό το 2025 ανέρχεται σε 7% έναντι 11% το 2024.

Όπως αναμένεται, ο στόλος των LNG carriers είναι ιδιαίτερα μικρός σε ηλικία, με το 48% των πλοίων να έχουν ηλικία έως 5 έτη (έναντι 12% επί του συνόλου του στόλου). Ακόμα, 24% των πλοίων έχουν ηλικία 6 έως 10 ετών (έναντι 18%

επί του συνόλου), ενώ 17% έχουν ηλικία 11 έως 15 ετών (έναντι 36% επί του συνόλου). Το 11% των LNG carriers έχουν ηλικία από 16-20 έτη (έναντι 24% για το σύνολο του στόλου). Μόλις το 1% των LNG carriers έχουν ηλικία μεγαλύτερη των 20 ετών και πρόκειται για ένα πλοίο. Σε σχέση με τα δεδομένα του 2024, σημαντικότερη μεταβολή είναι η μείωση του ποσοστού των LNG carriers ηλικίας 6 έως 10 ετών, από 29% το 2024 σε 24% το 2025. Η μεταβολή αυτή συνοδεύτηκε από άνοδο του ποσοστού των LNG carriers ηλικίας 11 έως 15 ετών, από 10% το 2024 σε 17% το 2025.

Ιδιαίτερα σύγχρονος είναι και ο στόλος των LPG carriers, με το 19% να απαρτίζεται από πλοία ηλικίας έως πέντε ετών και το 38% από πλοία ηλικίας 6 έως 10 ετών (αντίστοιχα ποσοστά επί του συνόλου των πλοίων: 12% και 18%). Ακόμα, το 24% LPG carriers έχουν ηλικία 11 έως 15 ετών (αντίστοιχο ποσοστό για τον στόλο: 36%), ενώ το 11% ηλικία 16 έως 20 ετών

(αντίστοιχο ποσοστό για τον στόλο: 24%). Όπως στην περίπτωση των containerships, έτσι και στα LPG carriers καταγράφεται μερική άνοδος του ποσοστού πλοίων ηλικίας έως 5 ετών, από 16% το 2024 σε 19% το 2025. Ταυτόχρονα υπάρχει πτώση του ποσοστού πλοίων ηλικίας 6 έως 10 ετών από 44% το 2024 σε 38% το 2025.

Τα πλοία άλλου τύπου δεν έχουν αντίστοιχους ρυθμούς ανανέωσης με τους κύριους τύπους εμπορικών πλοίων. Μόλις το 5% έχουν ηλικία έως 10 έτη, ενώ 45% ηλικία τουλάχιστον 26 ετών. Το γεγονός αυτό οφείλεται στη συμμετοχή τους σε αγορές περιορισμένου ανταγωνισμού, όπου η ηλικία των πλοίων δεν συνιστά εξίσου ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Οι περιορισμένοι ρυθμοί ανανέωσης αντανακλώνται και μέσω συγκρίσεων με τα περσινά ευρήματα: φέτος το 45% του στόλου έχει ηλικία μεγαλύτερη των 25 ετών, ενώ πέρυσι το αντίστοιχο ποσοστό ήταν ίσο με 36%.

Τύπος πλοίου – Χώρα ναυπήγησης

Οι κατανομές των επιμέρους στόλων ανά χώρα ναυπήγησης αναδεικνύουν τη διαφοροποιημένη στρατηγική που υιοθετούν οι Έλληνες πλοιοκτήτες όσον αφορά την επιλογή ναυπηγικής χώρας. Ο στόλος των εταιρειών διαχείρισης πλοίων που βρίσκονται στην Αττική έχει ναυπηγηθεί κατά κύριο λόγο στη Νότια Κορέα, την Κίνα και την Ιαπωνία, με κάθε χώρα να έχει κατασκευάσει συγκεκριμένους τύπους πλοίων για τις εταιρείες, γεγονός που αντανακλά την ειδίκευσή τους.

Το 44% των bulk carriers είναι ναυπηγμένο στην Κίνα και το 40% στην Ιαπωνία, ενώ επί του συνόλου των πλοίων τα αντίστοιχα ποσοστά ανέρχονται σε 32% και 27% αντίστοιχα. Κίνα και Ιαπωνία διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο στις ναυπηγήσεις bulk carriers, η Ιαπωνία περισσότερο στο παρελθόν και η Κίνα περισσότερο σήμερα. Από την άλλη, το 12% των bulk carriers έχουν ναυπηγηθεί στη Νότια Κορέα ενώ το 33% του συνόλου των πλοίων έχουν ναυπηγηθεί στη Νότια Κορέα.

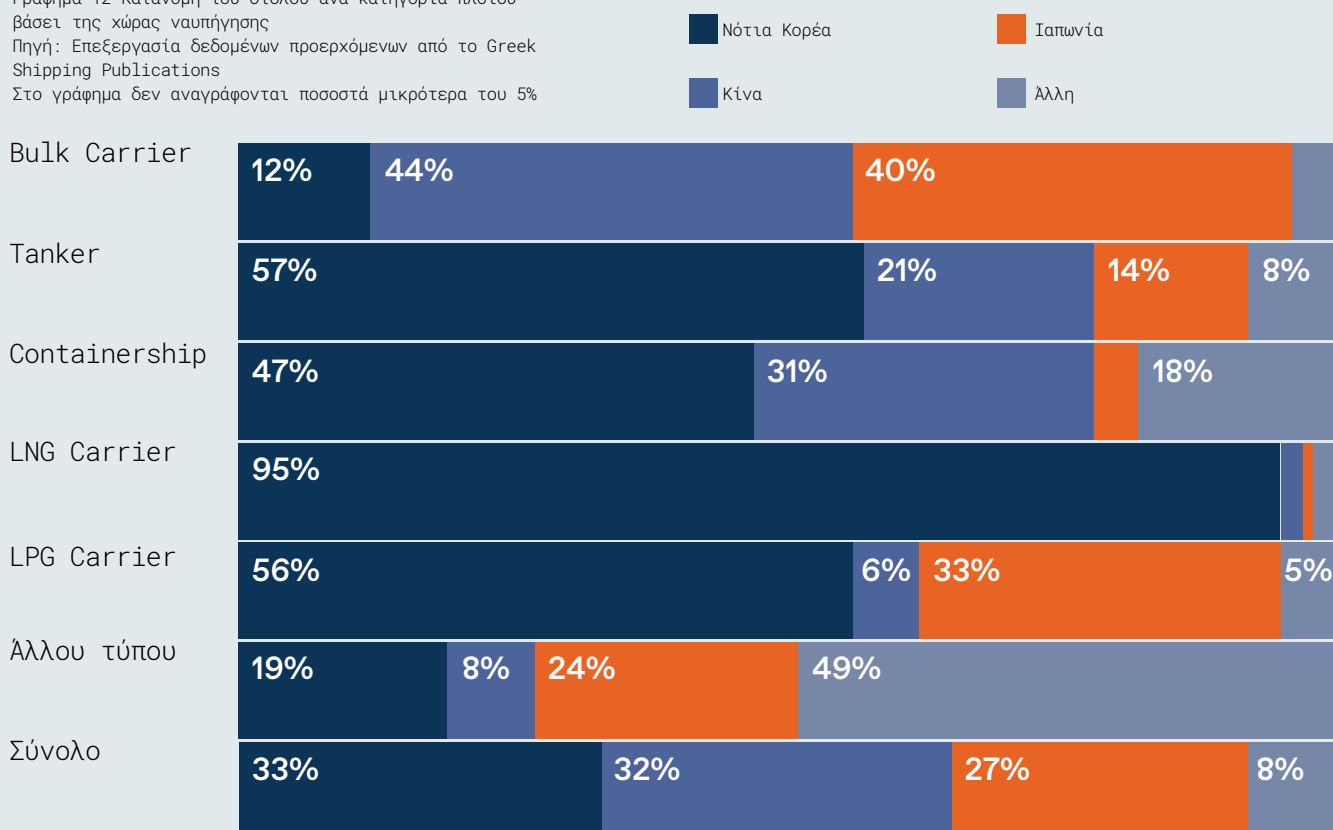
Στα δεξαμενόπλοια, η Νότια Κορέα κρατά τα ηνία με ποσοστό 57% (έναντι 33% επί του συνόλου του στόλου), ενώ ακολουθεί η Κίνα με 21% (έναντι 32%) και η Ιαπωνία με 14% (έναντι 27%). Η Νότια Κορέα έχει διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο στις ναυπηγήσεις δεξαμενόπλοιων τα προηγούμενα έτη, αποτελώντας σημείο αναφοράς σε επίπεδο τεχνογνωσίας και αξιοπιστίας. Ωστόσο, καθώς τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία συνεχίζουν στον ίδιο ρυθμό, η Κίνα αναμένεται να πρωταγωνιστήσει στις ναυπηγήσεις δεξαμενόπλοιων τα προσεχή έτη, γεγονός που θα επιδράσει και στην κατανομή του στόλου, εφόσον βεβαίως οι γεωπολιτικές εξελίξεις και οι δασμοί δεν μεταβάλουν τα πεδία του ανταγωνισμού. Τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία έχουν ρόλο πρωταγωνιστή και στα containerships, με ποσοστό 47% (έναντι ποσοστού 33% που κατέχουν επί του συνόλου του στόλου). Στον συγκεκριμένο τύπο πλοίου, το ποσοστό της Κίνας είναι 31% και είναι κοντά με εκείνο που κατέχει επί του συνόλου του στόλου (32%). Από την άλλη, μόλις το 4% των containerships έχει κατασκευαστεί στην

Ιαπωνία (έναντι 27% επί του συνόλου των πλοίων) ενώ 18% έχουν κατασκευαστεί σε κάποια άλλη χώρα (έναντι 8% για το σύνολο του στόλου).

Τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας συνιστούν τη μοναδική επιλογή για ναυπηγήσεις LNG carriers: το 95% των LNG carriers έχουν κατασκευαστεί στη Νότια Κορέα (έναντι 33% για ολόκληρο τον στόλο). Στα LPG carriers το αντίστοιχο ποσοστό διαμορφώνεται σε 56% ενώ για τα κινεζικά ναυπηγεία σε μόλις 6% (έναντι 32% για το σύνολο του στόλου). Πάντως, σημαντικό ρόλο στις ναυπηγήσεις LPG carriers έχουν διαδραματίσει τα ιαπωνικά ναυπηγεία με ποσοστό 33% (έναντι 27% για το σύνολο του στόλου). Στην περίπτωση των πλοίων άλλων τύπου, τα περισσότερα από αυτά (49%) έχουν κατασκευαστεί σε κάποια άλλη χώρα, πέραν των Νότια Κορέας, Κίνας και Ιαπωνίας. Το 19% έχουν κατασκευαστεί στη Νότια Κορέα, το 8% στην Κίνα και το 24% στην Ιαπωνία.

Η φετινή κατανομή των επιμέρους στόλων ανά τύπο πλοίου δεν καταγράφει ουσιώδεις μεταβολές έναντι των τάσεων των τελευταίων δύο ετών.

Γράφημα 12 Κατανομή του στόλου ανά κατηγορία πλοίου βάσει της χώρας ναυπήγησης
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications
Στο γράφημα δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%





Euronav Ship Management Hellas has joined the Anglo-Eastern family

Optimise your ship management journey with us. Find out more at angloeastern.com



Ship Management | Crewing | Training | Cruise Management | Newbuilding Design & Projects

Βασικό κριτήριο: Ηλικιακή ομάδα

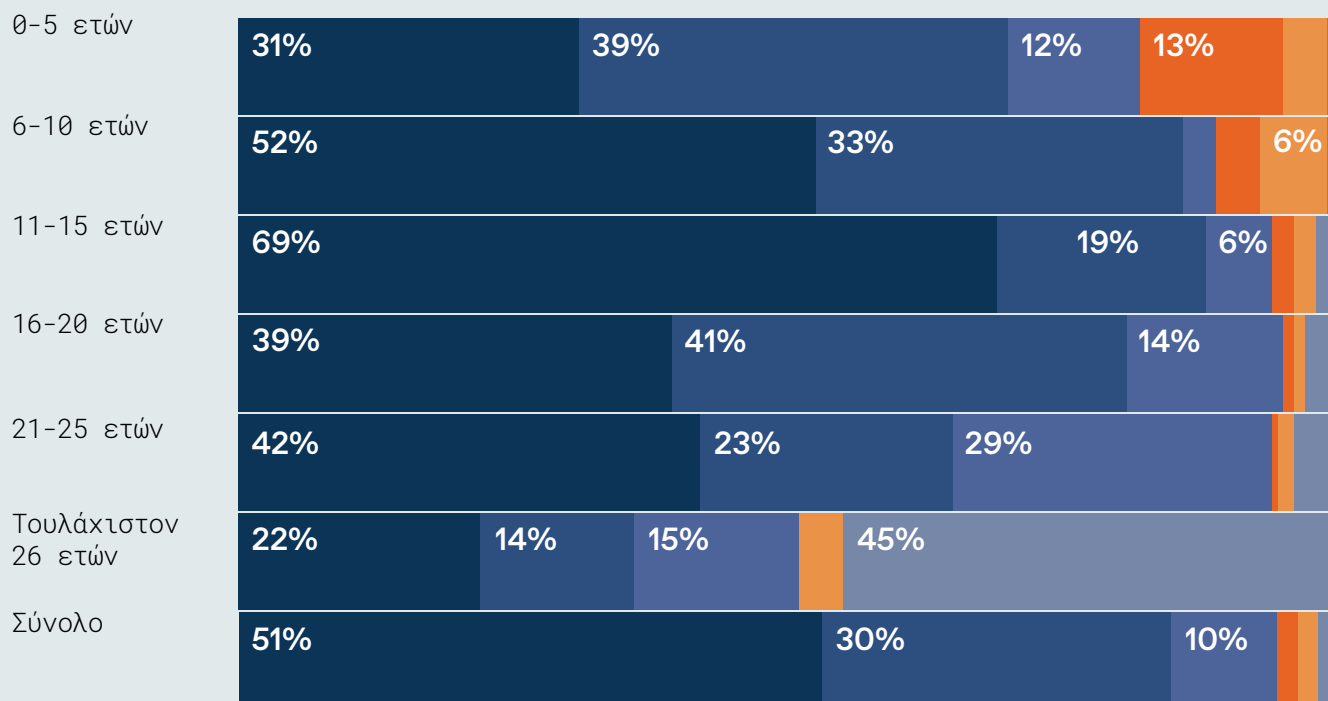
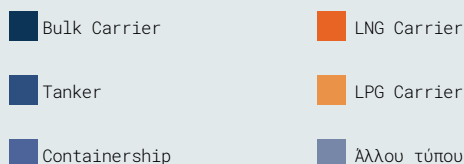
Ηλικιακή ομάδα – Τύπος πλοίου

Αναλύοντας την κατανομή του στόλου ανά ηλικιακή ομάδα, προκύπτει ότι στην ηλικιακή ομάδα έως πέντε ετών το 31% είναι bulk carriers, την ίδια ώρα που ένα στα δύο πλοία (51%) που διαχειρίζονται οι εταιρείες που λειτουργούν σε Αθήνα/Πειραιά είναι bulk carriers. Αντίστοιχα, στη συγκεκριμένη ηλικιακή ομάδα τα δεξαμενόπλοια συμμετέχουν με ποσοστό 39% έναντι 30% στο σύνολο του στόλου.

Αυτό πιθανά οφείλεται στις διαμορφωθείσες τάσεις στις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων τα τελευταία έτη. Παρόμοιο είναι το σκηνικό για τα LNG carriers, τα οποία αντιπροσωπεύουν το 3% του στόλου, ενώ στην ηλικιακή ομάδα έως πέντε ετών το ποσοστό αυξάνεται σημαντικά στο 13%. Για τα containerships τα ποσοστά είναι πανομοιότυπα (12% έναντι 10%). Επιχειρώντας μια σύγκριση με την αντίστοιχη περσινή έρευνα, αξίζει να σημειωθεί ότι το «χαμένο έδαφος» των

δεξαμενόπλοιων στην ηλικιακή ομάδα 0-5 ετών (44% πέρυσι έναντι 39% φέτος), φαίνεται να έχουν απορροφήσει τα containerships, καθώς από 7% πέρυσι το ποσοστό φέτος αυξάνεται στο 12%. Ενδιαφέρον πάντως παρουσιάζει το πως θα διαμορφωθεί το ποσοστό των containerships στην εν λόγω ηλικιακή ομάδα τα προσεχή έτη, λαμβάνοντας υπόψη τον μεγάλο όγκο παραγγελιών που έχουν τοποθετηθεί την περίοδο, λίγο μετά την πανδημία.

Γράφημα 13 Κατανομή του στόλου ανά ηλικιακή ομάδα βάσει του τύπου πλοίου
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications
Στο γράφημα δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%



Πλοία ηλικίας 6-10 ετών

Tankers

2023

25%

2024

27%

2025

33%

Για το ηλικιακό group 6-10 ετών, τα ποσοστά συμμετοχής των bulk carriers και δεξαμενόπλοιων (85%) ευθυγραμμίζονται ως έναν βαθμό με αυτά για το σύνολο του στόλου (81%). Σημαντική βουτιά καταγράφουν τα containerships (3% έναντι 10% για το σύνολο του στόλου). Το 6% των πλοίων που είναι 6 έως 10 είναι LPG carriers έναντι 3% για το σύνολο του στόλου. Μηδαμινή είναι η διαφορά για τα LNG carriers και άρα η όποια σύγκριση δεν ενδείκνυται για σχολιασμό. Για τα δε δεξαμενόπλοια συγκεκριμένα, συγκρίνοντας τα δεδομένα των παλαιότερων αναλύσεων, αξίζει να σημειωθεί ότι το ποσοστό τους στη συγκεκριμένη ηλικιακή ομάδα το 2020 ήταν 20%, αυξήθηκε στο 25% το 2023, 27% το 2024 και 33% φέτος.

Επτά στα δέκα (69%) πλοία της ηλικιακής ομάδας 11-15 ετών είναι bulk carriers ενώ ένα στα πέντε (19%) είναι tankers. Συμπεραίνεται λοιπόν ότι όσο προχωρά η ανάλυση στην ηλικιακή κατανομή του

στόλου, το ποσοστό των bulk carriers αυξάνεται (από το 31% στο 52% και στο 69%) ενώ των δεξαμενόπλοιων μειώνεται (από το 39% στο 33% και στο 19%). Αυτό ενδεχομένως συνιστά απότοκο της πληθώρας παραγγελιών για bulk carriers μεταξύ των ετών 2007 και 2011. Επισημαίνεται ότι στην αντίστοιχη περσινή έρευνα, το ποσοστό των bulk carriers ήταν μειωμένο στο 63% ενώ των δεξαμενόπλοιων αυξημένο στο 26%.

Στην ηλικιακή ομάδα 16-20 ετών ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι τα ποσοστά bulk carriers και δεξαμενόπλοια είναι 39% και 41%. Ενώ λοιπόν το αθροιστικό ποσοστό των bulk carriers και tankers στην αμέσως προηγούμενη ηλικιακή ομάδα ήταν 88%, στην ηλικιακή ομάδα 16-20 ετών το ποσοστό πέφτει στο 80%. Το 14% των πλοίων ηλικίας 16 έως 20 ετών είναι containerships με τα συγκεκριμένα πλοία στο σύνολο του στόλου να αντιπροσωπεύουν ποσοστό 10%. Τα ποσοστά των bulk carriers και δεξα-

μενόπλοιων στην ηλικιακή ομάδα 21-25 ετών είναι μικρότερα έναντι του συνόλου του στόλου (42% έναντι 51% και 23% έναντι 30%). Το εύρημα δεν αποτελεί έκπληξη καθώς αν ρίξει κανείς μια ματιά στο ποσοστό των containerships: 29% των πλοίων ηλικίας 21-25 ετών είναι containerships όταν το 10% του στόλου είναι containerships.

Όπως και στις αναλύσεις των προηγούμενων ετών, το ποσοστό των πλοίων άλλου τύπου στην ηλικιακή ομάδα 26+ είναι μεγάλο (45% φέτος και 48% πέρυσι). Το 36% είναι είτε bulk carriers είτε δεξαμενόπλοια ενώ σε ό,τι αφορά τα bulk carriers συγκεκριμένα το ποσοστό τους φέτος είναι 22% έναντι 15% πέρυσι. Άξιο αναφοράς είναι ότι κανένα LNG carrier δεν ανήκει στην συγκεκριμένη κατηγορία, γεγονός που αντανάκλα το πόσο σύγχρονος είναι ο στόλος LNG carriers των εταιρειών αλλά και το ότι πρόκειται για μία ακόμη αναδυόμενη αγορά.

Ηλικιακή ομάδα – Χώρα ναυπήγησης

Το 43% των πλοίων ηλικίας έως πέντε ετών είναι κατασκευασμένα στα νοτιο-κορεατικά ναυπηγεία, όταν το αντίστοιχο ποσοστό για το σύνολο του στόλου είναι 33%. Δεν εντοπίζονται ουσιώδεις διαφορές για τα πλοία κινεζικής ναυπήγησης, ενώ όπως είναι λογικό, το ποσοστό που έχουν κερδίσει τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας τα τελευταία χρόνια προέρχεται από την πτώση των ναυπηγείων της Ιαπωνίας (16% έναντι 27% για το σύνολο του στόλου). Το εν λόγω εύρημα εξήχθη και στις έρευνες των προηγούμενων ετών και φαντάζει λογικό, καθώς η Νότια Κορέα τα τελευταία χρόνια κυριαρχεί στις ναυπηγήσεις πλοίων, αν και αντιμετωπίζει καιρίες προκλήσεις όπως η μη διαθεσιμότητα slots και η έλλειψη εργατικού δυναμικού. Την ίδια ώρα, καθώς, περίπου 6 στα 10 δεξαμενόπλοια (57%) και το 95% των LNG carriers έχουν κατασκευαστεί στα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας, είναι λογικό τα συγκεκριμένα ναυπηγεία να έχουν μεγάλη παρουσία στα πλοία ηλικίας έως 5 ετών.

Τα δεδομένα για την ηλικιακή ομάδα 6 έως 10 ετών δεν παρουσιάζουν μεγάλες μεταβολές σε σύγκριση με τα δεδομένα για την κατανομή του συνόλου του στόλου ανά ηλικιακή ομάδα βάσει της χώρας ναυπήγησης.

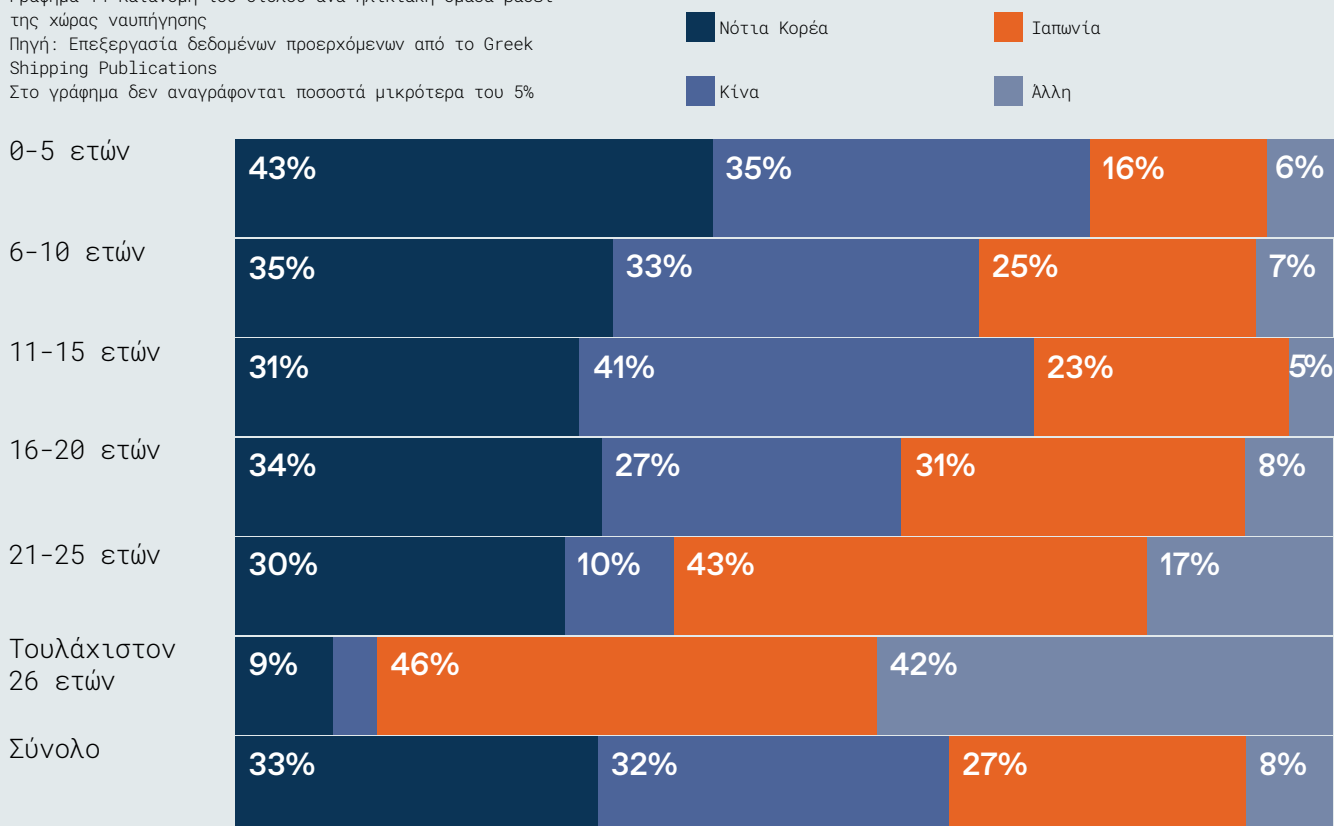
Το 41% των πλοίων ηλικίας μεταξύ 11 και 15 ετών είναι ναυπηγημένα στην Κίνα έναντι 32% για το σύνολο του στόλου. Στην ηλικιακή ομάδα 16 έως 20 ετών, τα ιαπωνικά ναυπηγεία συμμετέχουν με ποσοστό 31%. Ενώ το ποσοστό τους είναι μεγαλύτερο σε σχέση με τις υπόλοιπες ηλικιακές ομάδες και σε σχέση με το σύνολο του στόλου, είναι μειωμένο συγκριτικά με το 37% της αντίστοιχης περσινής έρευνας. Βέβαια, πέρσι, το 28% των πλοίων ηλικίας 16-20 ήταν ναυπηγημένα στη Νότια Κορέα, ενώ στη φετινή έρευνα το αντίστοιχο ποσοστό διαμορφώνεται στο 34%. Σταθερό παρέμεινε το ποσοστό των κινεζικών ναυπηγείων στο 27%.

Στην ηλικιακή ομάδα 21-25 ετών συναντάμε ορισμένες μεταβολές αξίες σχολιασμού: το 10% των πλοίων αυτής της

ηλικιακής ομάδας είναι ναυπηγημένα στην Κίνα (έναντι 32% για το σύνολο του στόλου) και το 43% είναι ναυπηγημένα στην Ιαπωνία (έναντι 27% για το σύνολο του στόλου). Επιβεβαιώνεται συνεπώς ότι η δυναμική των κινεζικών ναυπηγείων των τελευταίων ετών δεν ήταν δεδομένη τα προηγούμενα χρόνια. Στον αντίποδα, τα κατά γενική ομολογία ποιοτικά ιαπωνικά πλοία έχουν απωλέσει τη θέση τους στον στόλο τα τελευταία χρόνια λόγω πληθώρας παραμέτρων.

Περίπου τα μισά πλοία (46%) ηλικίας τουλάχιστον 26 ετών είναι ιαπωνικής ναυπήγησης, ενώ το 42% έχουν ναυπηγηθεί σε άλλη χώρα. Αν λάβουμε υπόψη ότι στη συγκεκριμένη ηλικιακή ομάδα ανήκουν κατά κύριο λόγο άλλου τύπου πλοία, τα προαναφερθέντα ποσοστά δεν θα πρέπει να προκαλούν εντύπωση. Αυτό που αξίζει να σημειωθεί είναι ότι στην περσινή έρευνα το 37% των πλοίων ηλικίας άνω των 26 ετών ήταν ναυπηγημένα στην Ιαπωνία ενώ το 50% είχαν ναυπηγηθεί σε άλλες χώρες.

Γράφημα 14 Κατανομή του στόλου ανά ηλικιακή ομάδα βάσει της χώρας ναυπήγησης
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications
Στο γράφημα δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%



Πλοία ηλικίας 11-15 ετών

Νότια Κορέα

2023

36%

2024

33%

2025

31%

Κίνα

2023

35%

2024

40%

2025

41%

Ιαπωνία

2023

23%

2024

22%

2025

23%

Βασικό κριτήριο: Χώρα ναυπήγησης

Χώρα ναυπήγησης – Τύπος πλοίου

Το 69% των πλοίων που έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα είναι bulk carriers, την ίδια στιγμή που ο συγκεκριμένος τύπος πλοίου αντιπροσωπεύει το 51% του στόλου. Παράλληλα, το 20% είναι δεξαμενόπλοια, συνεπώς σχεδόν εννέα στα δέκα πλοία κινεζικής κατασκευής (89%) ανήκουν στην κατηγορία της χύδην φορτηγού ναυτιλίας. Το αντίστοιχο ποσοστό για το σύνολο του στόλου αγγίζει το 81%.

Η εικόνα διαφοροποιείται σημαντικά για τα πλοία που έχουν ναυπηγηθεί στη Νότια Κορέα. Συγκεκριμένα, το 51% των πλοίων νοτιοκορεατικής ναυπήγησης είναι δεξαμενόπλοια (30% του στόλου είναι δεξαμενόπλοια), ενώ τα bulk carriers περιορίζονται στο 18% (51% του στόλου είναι bulk carriers). Τέλος, τα LNG carriers αντιπροσωπεύουν το

10%, όταν το αντίστοιχο ποσοστό για το σύνολο του στόλου είναι 3%.

Συγκεκριμένα για τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας καταγράφεται τα τελευταία έτη μια σταδιακή πτώση του ποσοστού bulk carriers από 22% το 2023 σε 21% το 2024 και 19% το 2025.

Τα δεδομένα της φετινής έρευνας επιβεβαιώνουν εκ νέου τη μακρά παράδοση και τη στρατηγική εστίαση των ιαπωνικών ναυπηγείων στην κατασκευή bulk carriers. Ειδικότερα, σχεδόν οκτώ στα δέκα πλοία (76%) ιαπωνικής ναυπήγησης είναι bulk carriers. Ως εκ τούτου, η παρουσία των δεξαμενόπλοιων και των containerships στα ιαπωνικά ναυπηγεία είναι αρκετά περιορισμένη: το 16% είναι δεξαμενόπλοια έναντι 30% επί του συνόλου του στόλου, ενώ μόλις το 1% των πλοίων ιαπωνικής ναυπήγησης είναι containerships, όταν το 10% του στόλου απαρτίζεται από τα εν λόγω πλοία.

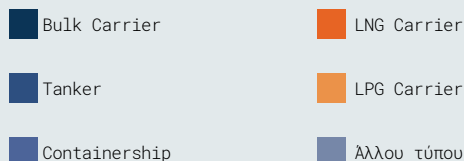
Μάλιστα, είναι άξιο αναφοράς ότι το ποσοστό των bulk carriers για τα ιαπωνικά ναυπηγεία αυξάνεται σταδιακά τα τελευταία έτη, από 72% το 2023 σε 73% το 2024 και 76% το 2025.

Όσον αφορά τις υπόλοιπες ναυπηγικές χώρες, πέραν των τριών κορυφαίων (Κίνα, Νότια Κορέα, Ιαπωνία), παρατηρείται μια ισορροπημένη κατανομή. Το μερίδιο των containerships είναι ιδιαίτερα αυξημένο σε σχέση με το σύνολο του στόλου, καθώς ανέρχεται στο 22% (10% του στόλου είναι containerships). Τα bulk carriers και τα δεξαμενόπλοια καταλαμβάνουν το 27% και το 28% αντίστοιχα. Τέλος, αξιοσημείωτο είναι ότι ένα στα πέντε πλοία (20%) που έχουν ναυπηγηθεί σε τρίτη χώρα είναι άλλου τύπου, την ίδια στιγμή που το αντίστοιχο ποσοστό για το σύνολο του στόλου είναι μόλις 3%.

Γράφημα 15 Κατανομή του στόλου ανά χώρα ναυπήγησης βάσει του τύπου πλοίου

Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications

Στο γράφημα δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%



Νότια Κορέα



Κίνα



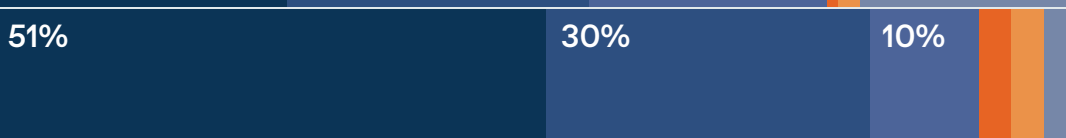
Ιαπωνία



Άλλη



Σύνολο





**NEDA
MARITIME
AGENCY** Co Ltd

2, Deferas Merarchias, Piraeus,
Tel : +30-211-1030200

www.nedamaritime.gr

Χώρα ναυπήγησης – Ηλικιακή ομάδα

Από τα πλοία που έχουν ναυπηγηθεί στην Κίνα, περίπου τα μισά (46%) ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 11 έως 15 ετών. Το ποσοστό αυτό υπερβαίνει σημαντικά εκείνο του συνόλου του στόλου που διαχειρίζονται οι εταιρείες στην Αθήνα/Πειραιά, το οποίο ανέρχεται στο 36%.

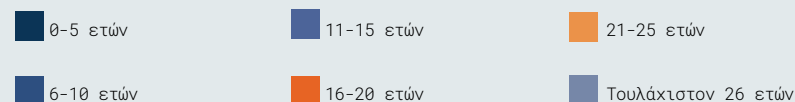
Στην περίπτωση της Νότιας Κορέας, δεν καταγράφονται σημαντικές διαφορές σε σύγκριση με την ηλικιακή κατανομή του συνόλου του στόλου. Συγκεκριμένα, το 16% των πλοίων νοτιοκορεατικής ναυπήγησης είναι έως 5 ετών (12% για το σύνολο του στόλου), ενώ το 19% ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 6 έως 10 ετών (18% για το σύνολο του στόλου). Παράλληλα, το 34% είναι 11 έως 15 ετών (36% για το σύνολο του στόλου) και το 25% είναι 16 έως 20 ετών (24% για το σύνολο του στόλου).

Στον αντίποδα, τα πλοία που έχουν ναυπηγηθεί στην Ιαπωνία παρουσιάζουν ορισμένες διαφορές συγκριτικά με τα γενικά ποσοστά. Ειδικότερα, μόλις το 7% των πλοίων είναι έως 5 ετών, όταν το 12% των πλοίων που διαχειρίζονται οι εταιρείες στην Αθήνα/Πειραιά ανήκουν στην εν λόγω ηλικιακή ομάδα. Επιπλέον, το 31% των πλοίων ιαπωνικής ναυπήγησης είναι 11 έως 15 ετών (36% για το σύνολο του στόλου), ενώ το 29% είναι 16 έως 20 ετών (24% για το σύνολο του στόλου). Αξιοσημείωτο είναι ότι μόλις το 24% των πλοίων που έχουν ναυπηγηθεί στην Ιαπωνία είναι έως 10 ετών, έναντι 30% επί του συνόλου του στόλου.

Τέλος, το 30% των πλοίων που έχουν ναυπηγηθεί σε άλλες χώρες, πέραν των τριών κορυφαίων, είναι άνω των 21 ετών, όταν μόλις το 9% του στόλου είναι ηλικίας μεγαλύτερης των 21 ετών.

Πλοία κινεζικής ναυπήγησης ηλικίας 6 έως 10 ετών**2023****27%****2024****21%****2025****19%**

Γράφημα 16 Κατανομή του στόλου ανά χώρα ναυπήγησης βάσει της ηλικιακής ομάδας
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων προερχόμενων από το Greek Shipping Publications
Στο γράφημα δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%



Νότια Κορέα



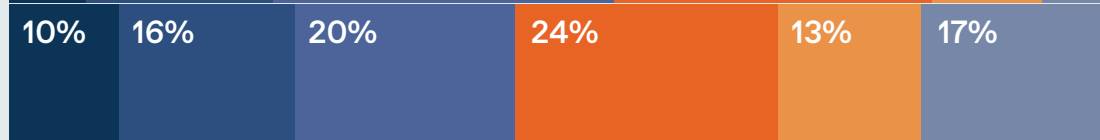
Κίνα



Ιαπωνία



Άλλη



Σύνολο





Andriaki Shipping Co. Ltd.

— Since 1953 —



Heading towards new business frontiers and innovations while staying true to our family tradition for excellence, continuous improvement and dedication to environmental sustainability and respect for our people



9, Fragoklissias str, 151 25 Maroussi, Greece

Tel: 2106152300

www.andriaki.gr

5.340 πλοία

572 εταιρείες

13,31 έτη η μέση ηλικία του στόλου

Bulk carriers & Tankers

το 80,5% του στόλου

447.130.007
εκατ. dwt

1 στα 2
bulk carriers έχει ηλικία μεταξύ
11 και 15 ετών.

95%
των LNG carriers έχουν
κατασκευαστεί στη Νότια Κορέα.

45%
των πλοίων ηλικίας τουλάχιστον
26 ετών είναι άλλου τύπου.

43%
των πλοίων ηλικίας 21-25 ετών έχουν
κατασκευαστεί στην Ιαπωνία.

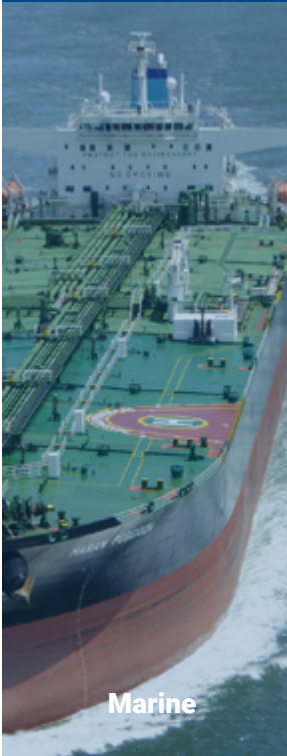
51%
των πλοίων που έχουν κατασκευαστεί
στη Νότια Κορέα είναι δεξαμενόπλοια.

**Οκτώ
στα δέκα**
ναυπηγημένα στην Κίνα πλοία
έχουν ηλικία μέχρι 15 έτη.



Seaven

43, Iroon Polytechniou Ave.
185 35, Piraeus, Greece
www.seaven.gr



Marine



Petrochemical



Energy



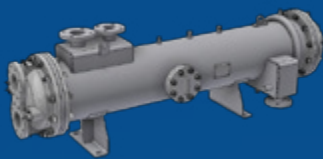
Food & Beverage



HVAC & Refrigeration

Since 1979, FARAD SA has been designing and manufacturing high quality Tubular & Gasketed Plate Heat Exchangers

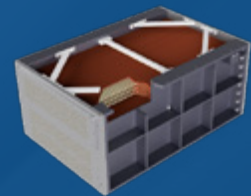
Our Featured Products



SHELL & TUBE HEAT EXCHANGERS



PLATE HEAT EXCHANGERS



CHARGE AIR COOLERS



ELECTRIC HEATERS



ALUMINUM COOLERS



COOLING UNITS

PLATE HEAT EXCHANGERS

gasketed

- **Compact design solution**
- **High efficiency**
- **Flexible and Expandable**
- **Cost effective**
- **Close Approach Temperature**
- **Easy maintenance**
- **Small footprint**
- **Superior clip-on gasket design**



14 Alon str., 18540 Piraeus, Greece

T: +30 2104227410 | F: +30 2104227303 | E: info@farad.gr
www.farad.gr

Οι δράσεις της ναυτιλιακής οικογένειας προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας

Ναυτιλία & ευπαιδεία

Επιμέλεια: Παναγιώτης Κόρακας



Κοινωφελές Ίδρυμα Α. Κ. Λασκαρίδης: Δωρεά υπερσύγχρονων drones για τις Ένοπλες Δυνάμεις

Η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα απο-τελεί διαχρονικά στήριγμα των Ενόπλων Δυνάμεων της Ελλάδας. Συγκεκριμένα, πρόσφατα έλαβε χώρα η τελετή ένταξης των προηγμένης τεχνολογίας μη επανδρωμένων αεροσκαφών V-BAT στην Ανώτατη Στρατιωτική Διοίκηση Εσωτερικού και Νήσων (ΑΣΔΕΝ), δωρεάς του Κοινωφελούς Ιδρύματος Αθανάσιος Κ. Λασκαρίδης.

Τα νέα drones έχουν σημαντικά αυξημένες δυνατότητες και χαρακτηρίζονται από υψηλό βαθμό επιχειρησιακής ευελιξίας, υψηλή αυτονομία και πολλαπλές επιλογές στον χειρισμό εν κινήσει. Μπορούν να επιχειρήσουν υπό αντίξοες καιρικές συνθήκες και σε περιβάλλον παρεμβολών, με χαμηλό λειτουργικό κόστος.

Επιπλέον, το ΣμηΕΑ V-BAT είναι ιδιαίτερα εύχρηστο στην ανάπτυξη και στην ανάκτησή του, αναβαθμίζοντας τις δυνατότητες και την ευχέρεια κινήσεων των χρηστών στο πεδίο.

Μετά την παρουσίαση των υπερσύγχρονων V-BAT, ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης δήλωσε μεταξύ άλλων: «Κύριε Υπουργέ, κ.κ. Αρχηγοί, κ. Θανάση και κ. Πάνο Λασκαρίδη, κυρίες και κύριοι, βρίσκομαι σήμερα μαζί σας, πρώτα και πάνω απ' όλα, για να πω ένα μεγάλο ευχαριστώ στον κ. Θανάση Λασκαρίδη για μία ακόμα σημαντική δωρεά την οποία υλοποιεί για την ενίσχυση των Ενόπλων Δυνάμεών μας [...]».

»Και τα δύο αυτά πρώτα συστήματα, τα οποία εντάσσονται σήμερα στο δυναμικό τους, αναβαθμίζουν ουσιαστικά τις δυνατότητές μας. Μας επιτρέπουν να εξοικειωθούμε με την πιο προχωρημένη εκδοχή της τεχνολογίας η οποία υπάρχει. Μας επιτρέπουν να δοκιμάσουμε, γρήγορα στο πεδίο, συστήματα τα οποία στη συνέχεια μπορούμε να αυξήσουμε σε αριθμό.

»Και ακριβώς, κ. Λασκαρίδη, αυτό είναι το πλεονέκτημα αυτών των δωρεών: ότι μπορούμε σχετικά γρήγορα να αποκτήσουμε τέτοια συστήματα, να τα δοκιμάσουμε στο πεδίο και να διαπιστώσουμε στη συνέχεια σε ποιο βαθμό θέλουμε να επενδύσουμε παραπάνω σε αυτά.

»Και, βέβαια, θέλω να κάνω μια ξεχωριστή αναφορά και στον κ. Πάνο Λασκα-

ρίδη, ο οποίος και αυτός έχει στηρίξει διαχρονικά τις Ένοπλες Δυνάμεις και ειδικά το Ελληνικό Ναυτικό.

»Όπως είπε και ο κ. Υπουργός, οι Ένοπλες Δυνάμεις βρίσκονται σε διαδικασία –τολμώ να πω– του πιο τολμηρού μετασχηματισμού ο οποίος έχει ποτέ δρομολογηθεί από συστάσεως του νεοελληνικού κράτους. Για να είμαστε μπροστά από τις εξελίξεις, πρέπει να υλοποιήσουμε αυτή την τολμηρή “Ατζέντα 2030”, η οποία δεν αφορά μόνο την απόκτηση σύγχρονων οπλικών συστημάτων, αλλά και μια διαφορετική νοοτροπία, μια διαφορετική αντίληψη για το πώς επιχειρούν οι Ένοπλες Δυνάμεις σε θέατρα επιχειρήσεων τα οποία αλλάζουν δραστικά, τι σημαίνει να είναι απολύτως εξοικειωμένες με τη σύγχρονη τεχνολογία, πώς μπορούμε στην πράξη, δηλαδή, να αναβαθμίσουμε τις δυνατότητές μας [...].

»Τέλος, επιτρέψτε μου να κλείσω από την καταληκτική, θα έλεγα, παρότρυνση του κ. Θανάση Λασκαρίδη. Η ιστορία των Ελλήνων ευεργετών είναι ταυτισμένη με τη στήριξη του ελληνικού κράτους, αλλά και των Ενόπλων Δυνάμεων. Το πιο τρανό παράδειγμα, ίσως, το εμβληματικό μας θωρηκτό, το “Αβέρωφ”: Συγχρηματοδοτήθηκε –να μην το ξεχνάμε αυτό– από ιδιωτική δωρεά, η οποία μας επέτρεψε να το αποκτήσουμε, στην κυριολεξία την τελευταία στιγμή, όταν το διεκδικούσαν άλλες δυνάμεις.

»Νομίζω ότι το παράδειγμα το οποίο δίνει η οικογένεια Λασκαρίδη θα πρέπει να είναι οδηγός για το πώς μεγάλοι Έλληνες επιχειρηματίες, ειδικά και από τον χώρο της ναυτιλίας, μπορούν να στηρίξουν έμπρακτα τις Ένοπλες Δυνάμεις με ποσά τα οποία να μην είναι ευκαταφρόνητα».

Ο κ. Θανάσης Λασκαρίδης ανέφερε: «Ο πρόσφατος πόλεμος, που συνεχίζεται ακόμη, στην Ουκρανία έχει πάρα πολλά μαθήματα ως προς τον τρόπο διεξαγωγής του παλαιού τύπου συμβατικών συγκρούσεων και ελπίζω –είμαι βέβαιος μάλλον– ότι και η κυβέρνησή μας, όπως και οι Ένοπλες Δυνάμεις, λαμβάνουν τα μηνύματα των καιρών, τα αξιολογούν και θα κινηθούν με τον κατάλληλο τρόπο για την προστασία των εθνικών μας συμφερόντων και της εθνικής μας κυριαρχίας.

»Είναι προφανές ότι ο κόσμος αλλάζει σε ό,τι αφορά τη διαχείριση αυτών των κρίσεων και οι μεγάλες συγκεντρώσεις, είτε ατόμων είτε τανκς είτε πλοίων, που

Στιγμιότυπο από την τελετή ένταξης των προηγμένης τεχνολογίας Συστημάτων Μη Επανδρωμένων Αεροχημάτων V-BAT στις Ένοπλες Δυνάμεις. Τα υπερσύγχρονα drones είναι δωρεά του Κοινωφελούς Ιδρύματος Αθανάσιος Κ. Λασκαρίδης.

Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ/STR



30.000 χημειοθεραπείες και 2.000 εξειδικευμένα χειρουργεία πραγματοποιούνται ετησίως στις δύο εν λειτουργία Μονάδες Ημερήσιας Νοσηλείας «Νίκος Κούρκουλος».

είναι ορατές από το διάστημα, δεν είναι πια τρόπος διαχείρισης πολεμικών κρίσεων. Η μικρή μου αυτή δωρεά ελπίζω να είναι έναυσμα και άλλοι συνάδελφοι να ενδιαφερθούν να βοηθήσουν».

Νέα Μονάδα Ημερήσιας Νοσηλείας για ογκολογικούς ασθενείς: Η μεγάλη δωρεά της Μαριάννας Λάτση

Την Τρίτη 27 Μαΐου πραγματοποιήθηκε η επίσημη ανακοίνωση της νέας Μονάδας Ημερήσιας Νοσηλείας για ογκολογικούς ασθενείς, δωρεάς της κ. Μαριάννας Λάτση.

Στην εκδήλωση που έλαβε χώρα, παρόντες ήταν μεταξύ άλλων η κ. Μαριάννα Λάτση, ο Υπουργός Υγείας Άδωνις Γεωργιάδης, ο Διοικητής της 6ης ΥΠΕ Ηλίας Θεοδωρόπουλος, ο Διοικητής του ΠΓΝΠ Δημήτρης Μπάκος και η Βουλευτής Αχαΐας Χριστίνα Αλεξοπούλου. Η νέα δωρεά της κ. Μαριάννας Λάτση θα καλύψει τη χρηματοδότηση της μελέτης, της κατασκευής και του εξοπλισμού μιας Νέας Μονάδας Ημερήσιας Νοσηλείας (ΜΗΝ) για ογκολογικούς ασθενείς στη Δυτική Ελλάδα, που θα έχει, και αυτή, την ονομασία «Νίκος Κούρκουλος». Το νέο κτίριο, συνολικού εμβαδού 2.475,00

τ.μ., το οποίο θα χωροθετηθεί στο νοτιοανατολικό τμήμα του οικοπέδου του ΠΓΝΠ, σχεδιάστηκε με σύγχρονα στάνταρ και θα φιλοξενήσει 30 πολυθρόνες και 20 κλίνες για χημειοθεραπείες, τα εξωτερικά ιατρεία, τους χώρους συνταγογράφησης, τα γραφεία ιατρών, χώρο συσκέψεων με δυνατότητα τηλεσυναντήσεων, κεντρικό χώρο και συστήματα αυτοματοποιημένων διαλύσεων (ρομποτικό φαρμακείο), κοινόχρηστους χώρους αναμονής και κυκλοφορίας, χώρους αποθήκης και υποστηρικτικούς χώρους, και θα μπορέσει να υπηρετήσει πλήρως τις σημερινές και μελλοντικές ανάγκες των ογκολογικών ασθενών της ευρύτερης περιοχής.

Η κ. Μαριάννα Λάτση δήλωσε: «Νιώθω πολύ ευτυχής σήμερα, ευλογημένη θα έλεγα, και θα εξηγήσω τους λόγους σε λίγο. Νιώθω σαν εκείνη τη μάνα που έχει δύο παιδιά, τα οποία τα υπεραγαπά, τα φροντίζει, είναι υπερήφανη γι' αυτά, και μαθαίνει ότι κυοφορεί ένα τρίτο παιδί. Το συναίσθημα είναι το ίδιο με την πρώτη φορά, η ανυπομονησία είναι ίδια με την πρώτη φορά, η προετοιμασία είναι επίσης ίδια με την πρώτη φορά. Το πρώτο είναι δέκα ετών σήμερα και ονομάζεται Μονάδα Ημερήσιας Νοσηλείας “Νίκος

Κούρκουλος” του Αγίου Σάββα στην Αθήνα, το δεύτερο είναι πέντε ετών και ονομάζεται Μονάδα Ημερήσιας Νοσηλείας “Νίκος Κούρκουλος” του Θεαγνεϊού νοσοκομείου στη Θεσσαλονίκη. Το τρίτο, που μας συστήνεται σήμερα, λέγεται Μονάδα Ημερήσιας Νοσηλείας “Νίκος Κούρκουλος” του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου στο Ρίο. Πριν από δέκα χρόνια εισαγάγαμε, με τη διαχρονική συνεργασία της ελληνικής πολιτείας και του ΕΣΥ, ένα νέο υγειονομικό υπόδειγμα στη χώρα μας, στοχεύοντας σε μια νέα αντίληψη φροντίδας προς τους ογκολογικούς ασθενείς μας και σε μια νέα σχέση σεβασμού προς όλο το ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό που περιθάλπει τους δεκάδες χιλιάδες συνανθρώπους μας. Το αποτέλεσμα της προσπάθειας μας δικαιώνει, αλλά δικαιώνει κυρίως όλους όσους εργάστηκαν σκληρά όλα αυτά τα χρόνια και κατέστησαν αυτές τις μονάδες πρότυπο αξιοπρέπειας, ευπρέπειας, διαφάνειας, πολιτισμένης περίθαλψης.

»Στις δύο εν λειτουργία Μονάδες Ημερήσιας Νοσηλείας “Νίκος Κούρκουλος” πραγματοποιούνται ετησίως 30.000 χημειοθεραπείες και 2.000 εξειδικευμένα χειρουργεία. Η νέα Μονάδα Ημερήσιας Νοσηλείας που ανακοινώνουμε σήμερα σκοπεύει να υπηρετήσει τις ίδιες αξίες και τις ίδιες προσδοκίες. Διαφοροποιείται όμως από τις άλλες δύο, καθώς είναι η πρώτη που θα κατασκευαστεί από την αρχή. Οι άλλες δύο αποτελούσαν δομικές ανακατασκευές υφιστάμενων κτισμάτων. Συνεπώς, η μονάδα της Πάτρας έχει την πολυτέλεια να είναι σχεδιασμένη αρχιτεκτονικά και λειτουργικά χωρίς κανέναν περιορισμό και είμαι σίγουρη, όπως θα δείτε από την παρουσίαση, ότι το νέο περιβάλλον που θα σχεδιάσουμε θα έχει τη δυνατότητα να καταπραΰνει την αγωνία, να κατευνάσει τον φόβο, να απαλύνει τη στενοχώρια. Η νέα μονάδα στο Ρίο φιλοδοξεί να αποτελέσει τον τρίτο αντικαρκινικό μας πόλο, αυτόν της Δυτικής Ελλάδας. Θα αποτελέσει ένα ακόμα κέντρο αριστείας που συνδυαστικά με το υπόβαθρο του νοσοκομείου μπορεί να εξελιχθεί σε ένα σύγχρονο ερευνητικό κέντρο για την αντιμετώπιση του καρκίνου και ειδικότερα στον τομέα της χημειοθεραπείας. Για όλους αυτούς τους λόγους, όπως σας είπα νωρίτερα, είμαι



created by freshdesign.gr

MONACO
LATSCO SHIPPING LIMITED

Gildo Pastor Center,
7 Rue Du Gabian,
MC 98000, Monaco
+377 9777 4670

ATHENS
LATSCO MARINE
MANAGEMENT INC

4 Xenias Street,
145 62 Kifissia,
Athens, Greece
+30 210 4595100

LONDON
LATSCO LONDON LIMITED

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

 shipping@latsco.com



Ο Υπουργός Υγείας Άδωνις Γεωργιάδης και η Μαριάννα Λάτση κάνουν δηλώσεις μετά το τέλος της εκδήλωσης για την επίσημη ανακοίνωση της δωρεάς της για τη δημιουργία Μονάδας Ημερήσιας Νοσηλείας για Ογκολογικούς Ασθενείς με την ονομασία «Νίκος Κούρκουλος», στο Πανεπιστημιακό Γενικό Νοσοκομείο Πατρών (ΠΓΝΠ) «Παναγία η Βοήθεια». Πάτρα, Τρίτη 27 Μαΐου 2025.

ιδιαίτερα χαρούμενη. Προσέθεσα όμως ότι νιώθω ευλογημένη, γιατί είναι ευλογία η ζωή να σου δίνει τη δυνατότητα να προσφέρεις. Και εμένα η αξιοσύνη του πατέρα μου, του Γιάννη Λάτση, συνδυαστικά με την ειδική και την ηθική παρακαταθήκη που κληρονόμησα από αυτόν, μου το επιτρέπουν. Γιατί είναι ευλογία να κάνεις τη δική σου απώλεια, τον δικό σου φόβο, προσφορά στους συνανθρώπους σου. Γιατί είναι ευλογία κάθε φορά που επισκέπτομαι τις μονάδες, και το κάνω συχνά, να εισπράττω αυτή την ανεπιτήδευτη ανταπόδοση, μέσα από ένα χαμόγελο, μέσα από ένα απλό ευχαριστώ, των συνανθρώπων μας, την ώρα της μεγάλης τους μάχης.

»Αγαπητές φίλες και φίλοι, αγαπητοί συνεργάτες, αγαπητέ Υπουργέ, για να φτάσουμε στη σημερινή μέρα, που δεν είναι παρά μόνο η αρχή, γνωρίζω πολύ καλά ότι πολλοί από εσάς συντονιστήκατε, μελετήσατε και καταθέσατε τις επιστημονικές σας γνώσεις, δεσμεύοντας τον πολύτιμο χρόνο σας. Σας ευχαριστώ όλους μαζί και τον καθένα ξεχωριστά. Σας καλώ να συνεχίσετε την προσπάθειά σας, έτσι ώστε στις 30 Ιανουαρίου του 2027, που συμπληρώνονται είκοσι χρόνια από τον θάνατο του Νίκου, να εγκαινιάσουμε τη νέα μονάδα και να την προσφέρουμε στο ΕΣΥ».

Στη συνέχεια, ο Υπουργός Υγείας, Άδωνις Γεωργιάδης πραγματοποίησε επί-

σκεψη στον χώρο κατασκευής του έργου και δήλωσε μεταξύ άλλων: «Το Ογκολογικό Τμήμα του Πανεπιστημιακού Γενικού Νοσοκομείου Πατρών (ΠΓΝΠ) καλύπτει τις ανάγκες της πλειοψηφίας των ογκολογικών ασθενών σε Πελοπόννησο, Νησιά Ιονίου και Αιτωλοακαρνανία, και επιχειρεί να διεκπεραιώνει τουλάχιστον διπλάσιο αριθμό θεραπειών, πολύ μεγαλύτερο από τις δυνατότητες των διαθέσιμων χώρων και υποδομών. Για τον λόγο αυτόν καθίσταται επιτακτική η ανάγκη δημιουργίας μιας Μονάδας Ημερήσιας Νοσηλείας για ογκολογικούς ασθενείς, ανάλογης αυτών που κατασκευάστηκαν ως δωρεά από την κ. Μαριάννα Λάτση προς το Εθνικό Σύστημα Υγείας, το 2015 στο Γενικό Αντικαρκινικό-Ογκολογικό Νοσοκομείο Αθηνών «Ο Άγιος Σάββας» και το 2021 στο Αντικαρκινικό Νοσοκομείο Θεσσαλονίκης «Θεαγένειο».

»Η επιτυχημένη λειτουργία των δύο μονάδων στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη έχει δημιουργήσει ένα νέο πρότυπο περίθαλψης, που αναμφίβολα βελτιώνει την εμπειρία των ασθενών κατά τη διάρκεια των κύκλων θεραπείας τους».

Το Ίδρυμα Ντίνου και Λίας Μαρτίνου δημιουργεί έναν νέο τόπο πολιτισμού στον Πειραιά

Το Ίδρυμα Ντίνου και Λίας Μαρτίνου (Dinos and Lia Martinos Foundation – DLMF) δημιουργεί έναν χώρο τέχνης και πολιτισμών, ο οποίος θα ανεγερθεί στον Πειραιά, και συγκεκριμένα στο Νέο Φάληρο, κοντά στον σταθμό του ηλεκτρικού «Νέο Φάληρο». Ο νέος χώρος τέχνης και πολιτισμών θα έχει το όνομα ΚΥΚΛΟΣ και θα στεγάζει συλλογές από έργα τέχνης των λαών της Αφρικής, της Ωκεανίας και άλλων περιοχών.

Σύμφωνα με το σχετικό δελτίο Τύπου, ο ΚΥΚΛΟΣ θα παρουσιάζει επίσης σημαντικές περιοδικές εκθέσεις αλλά και πλήθος πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Θα περιλαμβάνει πρόγραμμα διαλέξεων, προβολών και εκπαιδευτικών προγραμμάτων, φυσικών και ψηφιακών, που θα εξερευνούν τη σύγχρονη δυναμική της παγκόσμιας τέχνης. Σκοπός είναι να αποτελέσει έναν διεθνή κόμβο σύγχρονης τέχνης, παιδείας και πολιτισμού, συνδεδεμένο με αντίστοιχα κέντρα τέχνης του εξωτερικού, ανοικτό στην τοπική κοινωνία, στις μαθητικές κοινότητες και στους επισκέπτες της Αθήνας και του Πειραιά.

Mylaki Shipping Agency Ltd

Operations Head Office

43, Iroon Polytechniou Ave., 185 35 Piraeus, Greece / T: +30 210 422 3355
E: ops@mylakiltld.gr / W: www.mylakiltld.gr

Greece

Ag. Theodoroi: 1, Spirou Meleti St., 200 03 Agioi Theodoroi / T: +30 27410 62301
Alexandroupolis: 2, Georgiou Karaiskaki St., 681 32 Alexandroupolis / T: +30 25510 25468
Aliveri (Mylaki) Port: 18, A. Nika St., 345 00 Aliveri / T: +30 22230 23692
Chalkis: 10-12, Voudouri Ave., 341 00 Chalkis / T: +30 22210 74810
Eleusis: 19, Kanellopoulou St., 192 00 Eleusis / T: +30 210 554 2080
Kavala: 1, Er. Stavrou St., 654 03 Kavala / T: +30 2310 230577
Lavrion: Lavriou Sq., 195 00 Lavrion / T: +30 210 422 3355
Patras: 124, Ag. Andrea St., 262 21 Patras / T: +30 2610 422102
Thessaloniki: 7, Karatasou Str., 546 26 Thessaloniki / T: +30 2310 283375
Volos: 15, Argonafton St., 383 33 Volos / T: +30 210 422 8078
Yali (Island): Yali-Nissiros, 853 03 Dodecanese / T: +30 22420 92086

Cyprus

38, Spyrou Kyprianou str., office 101, 2nd floor, 4042 Germasogeia, Limassol. P.O.Box 52757, 4067
T: +357 25 833 300 / E: ops@mylakiltld.com.cy

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



Τα σχέδια του κέντρου KYKLOS έχει εκπονήσει το αρχιτεκτονικό γραφείο του Ρέντσο Πιάνο (Renzo Piano Building Workshop), για ένα κτίριο που θα αποτελέσει παράδειγμα βιωσιμότητας και αισθητικής. Οι εγκαταστάσεις του σχεδιάστηκαν σύμφωνα με τα υψηλότερα πρότυπα αειφορίας και θα συμβάλουν στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, εξασφαλίζοντας προσβασιμότητα για όλους τους επισκέπτες. Το 62% όλης της έκτασης θα είναι χώροι πρασίνου και αναψυχής. Το χρονοδιάγραμμα για την ανέγερση του κέντρου έχει ορίζοντα το τελευταίο τρίμηνο του 2028 και θα χρηματοδοτηθεί εξ ολοκλήρου από ιδιωτικούς πόρους. Ο Εκτελεστικός Διευθυντής του DLMF είναι ο Χρήστος Καρράς.

ΙΣΝ: Νέα στέγη για το Αρχοντικό Σαράφoglou στη Βέροια

Ιματιοθήκες με αυθεντικές παραδοσιακές φορεσιές, κοσμήματα, έπιπλα, υφαντά και παλιά βιβλία από τις αρχές και τα μέσα του 20ού αιώνα φιλοξενούνται πλέον στο πρόσφατα ανακαινισμένο Αρχοντικό Σαράφoglou στη Βέροια, στέγη του παραρτήματος του Λυκείου Ελληνίδων και της λαογραφικής συλλογής του.

Την Κυριακή 1η Ιουνίου πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια του νέου εκθεσιακού χώρου, τον οποίο υποστήριξε με δωρεά του το Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος (ΙΣΝ) και ο οποίος είναι ο πρώτος του είδους στη Βέροια. Η τελετή πραγματοποιήθηκε σε φιλόξενο και εορταστικό κλίμα, με την παρουσία τοπικών αρχών, εκπροσώπων πολιτιστικών φορέων και πλήθους κόσμου.

Οι επισκέπτες θα βρουν συγκεντρωμένες προφορικές ιστορίες γυναικών της Βέροιας, μέσα από τις οποίες προκύπτει η αλλαγή του ρόλου τους και η χειραφέτηση των γυναικών στην πορεία των χρόνων. Αυτές εντάσσονται σε ένα νέο οπτικοακουστικό υλικό με την ψηφιοποίηση παλιών φωτογραφιών και τεκμηρίων. Το Αρχοντικό, που βρίσκεται στο κέντρο της πόλης, εξυπηρετεί και τη διοργάνωση διαλέξεων, πολιτιστικών εκδηλώσεων και εκπαιδευτικών προγραμμάτων. Για πρώτη φορά επιτυγχάνεται η συγκέντρωση όλων των λειτουργιών του Λυκείου Ελληνίδων Βέροιας, που μέχρι σήμερα ήταν διάσπαρτες στην πόλη. Η δημιουργία ενός τέτοιου χώρου αποτελεί σημαντικό σταθμό για την πολιτιστική ζωή της πόλης και συνεισφέρει ουσιαστικά στη διατήρηση και στην ανάδειξη της άυλης πολιτιστικής κληρονομιάς του τόπου.

41.000 ευρώ για το «Μαζί για το Παιδί» από το 4ο Enterprise & Marine Golf Tournament

Από την πρώτη του κιάλας χρονιά, το φιλανθρωπικό τουρνουά Enterprise & Marine Golf Tournament απέδειξε πως ήρθε για να αφήσει το στίγμα του στον αθλητικό και κοινωνικό χάρτη της χώρας. Τέσσερα χρόνια μετά, αποτελεί πλέον μία από τις πιο αναγνωρισμένες φιλανθρωπικές αθλητικές διοργανώσεις στην Ελλάδα, σημειώνοντας σταθερά αυξανόμενη πορεία σε συμμετοχές, χορηγική υποστήριξη και κοινωνική απήχηση.

Η φετινή διοργάνωση πραγματοποιήθηκε την Κυριακή 11 Μαΐου 2025 στο Γκολφ Γλυφάδας «Κωνσταντίνος Καραμαν-

λής», σημειώνοντας ρεκόρ προσέλευσης και συγκεντρώνοντας το εντυπωσιακό ποσό των 41.000 ευρώ για το «Μαζί για το Παιδί».

Η εκδήλωση τελούσε υπό την αιγίδα του Υπουργείου Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού, του Δήμου Γλυφάδας και της Ελληνικής Ομοσπονδίας Γκολφ.

Στο τουρνουά συμμετείχαν 148 παίκτες, χωρισμένοι σε ομάδες των τεσσάρων, με δύο group εκκίνησης – το πρώτο στις 08:15 και το δεύτερο στις 13:30. Οι αθλητές διαγωνίστηκαν για δεκάδες βραβεία και έλαβαν μέρος σε πρωτότυπα golf challenges, απολαμβάνοντας έναν άρτια οργανωμένο αγώνα σε άριστες συνθήκες. Ιδιαίτερη εντύπωση προκάλεσε και φέτος ο διεθνής χαρακτήρας της διοργάνωσης, με παίκτες να ταξιδεύουν από διάφορες ευρωπαϊκές χώρες για να συμμετάσχουν, ενισχύοντας έτσι το κύρος του τουρνουά και τον φιλανθρωπικό του σκοπό.

Η ημέρα κορυφώθηκε με το φιλανθρωπικό gala, το οποίο υποδέχτηκε περισσότερους από 650 εκλεκτούς καλεσμένους, μεταξύ των οποίων εκπρόσωποι από πάνω από 70 κορυφαίες επιχειρήσεις του επιχειρηματικού και ναυτιλιακού κλάδου, δημιουργώντας ένα μοναδικό περιβάλλον κοινωνικής προσφοράς, δικτύωσης και αλληλεγγύης. Μέρος των εσόδων διατέθηκε στο «Μαζί για το Παιδί», με τη φετινή φιλανθρωπική δράση να εστιάζει στη στήριξη παιδιών με αναπηρία, που φιλοξενούνται σε φορείς παιδικής προστασίας σε όλη την Ελλάδα. Η πρωτοβουλία αυτή επιδιώκει να διασφαλίσει αξιοπρεπείς συνθήκες διαβίωσης, πρόσβαση σε υπηρεσίες υγείας και εκπαίδευση προσαρμοσμένη στις ανάγκες των παιδιών. Πέρα από την οικονομική ενίσχυση, στόχος της διοργάνωσης είναι να αναδείξει την αξία της κοινωνικής ενσωμάτωσης, της ισότητας και της έμπρακτης αλληλεγγύης.

Ο διοργανωτής και επαγγελματίας γκόλφερ Παναγιώτης Καραντζιάς δήλωσε σχετικά: «Η διοργάνωση αυτή ξεκίνησε ως ένα όραμα και εξελίχθηκε σε θεσμό. Οι στόχοι μας για ακόμα μία χρονιά επιτεύχθηκαν και η θετική ανταπόκριση είναι για μας η μεγαλύτερη επιβεβαίωση ότι κάνουμε κάτι ουσιαστικό. Η συμβολή των χορηγών, των υποστηρικτών και των δωροθετών είναι ανεκτίμητη χωρίς αυτούς, τίποτε από όλα αυτά δεν θα ήταν εφικτό. Τους ευχαριστούμε θερμά που στέκονται δίπλα μας και ενισχύουν το φιλανθρωπικό μας έργο».



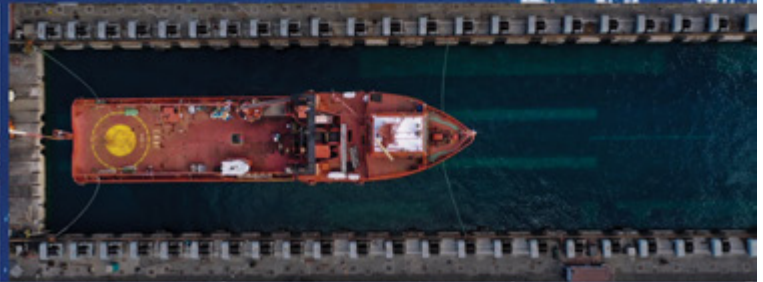


**LASKARIDIS
MARITIME**



www.laskmar.com

a diversified
shipping group



www.alimiagroup.com

**ALIMIA
GROUP**

Με το βλέμμα του ναυτικού

Ο ορίζοντας



Έξοδος στην ξηρά: Δικαίωμα που χάνεται και μαζί του ο κοσμοπολίτης ναυτικός

Η έξοδος από το πλοίο στην ξηρά, κατά την παραμονή του πλοίου στο λιμάνι, για τους ναυτικούς είναι δικαίωμα απαραίτητο για την ευημερία και την ανακούφιση από την πίεση της ζωής στο πλοίο. Ωστόσο, η πιθανότητα εξόδου στη στεριά έχει περιοριστεί σημαντικά και τείνει προς εξάλειψη.

Ο συνδυασμός του φόρτου εργασίας στο πλοίο και του περιορισμένου χρόνου στο λιμάνι καθιστά σχεδόν αδύνατο για τους ναυτικούς να βρουν χρόνο για έξοδο στην ξηρά. Οι εμπορικές πιέσεις

έχουν αυξηθεί και το υπάρχον πλήρωμα στο πλοίο αδυνατεί να καλύψει τον όγκο εργασίας, ενώ λόγω της πίεσης των χρονικών περιθωρίων και προκειμένου να καλυφθούν οι φυλακές καταστρώματος (όλοι οι τύποι πλοίων) και μηχανοστασίου (δεξαμενόπλοια) στο λιμάνι, πολύ περισσότερο οι ώρες ανάπαυσης, μόνο λίγοι ναυτικοί μπορούν να εξέλθουν από το πλοίο, για λίγες ώρες.

Ο αυξανόμενος δε αριθμός επιθεωρήσεων έρχεται να προστεθεί στις ήδη υπάρχουσες υποχρεώσεις φόρτωσης/εκφόρτωσης, παραλαβής τροφίμων, αναλωσίμων και ανταλλακτικών. Οι επιθεωρητές των κρατών λιμένα αναλαμ-

από τη γέφυρα



Με στόχο να ποσοτικοποιήσει τις σημερινές δυνατότητες εξόδου στην ξηρά όσον αφορά τη συχνότητα εξόδου και τη διάρκεια παραμονής, καθώς και να εντοπίσει τα εμπόδια, το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο (World Maritime University – WMU) διεξήγαγε έρευνα από ένα σημαντικό και αντιπροσωπευτικό μέγεθος δείγματος 5.879 έγκυρων απαντήσεων. Τα ευρήματα καταδεικνύουν ότι περισσότεροι από το ένα τέταρτο των ναυτικών δεν βγαίνουν από το πλοίο στην ξηρά καθόλου, ενώ το ένα τρίτο βγαίνει μόνο μία ή δύο φορές σε όλη τη διάρκεια της σύμβασής τους (μέσος όρος σύμβασης στο δείγμα: 6,6 μήνες). Όταν τελικά κατάφεραν να βγουν από το πλοίο, το 47% πέρασε λιγότερο από τρεις ώρες στην ξηρά και το 46,5% μεταξύ τριών και έξι ωρών. Τα αρνητικά αποτελέσματα συσχετίστηκαν έντονα με τους τύπους πλοίων, όπως τα δεξαμενόπλοια. Όπως ήταν αναμενόμενο, τα πληρώματα των κρουαζιερόπλοίων και των επιβατηγών πλοίων απάντησαν θετικότερα. Οι αξιωματικοί ανέφεραν ότι βγαίνουν λιγότερο συχνά σε σχέση τα μέλη του κατώτερου πληρώματος και άλλους.

Το βάθος των συναισθημάτων των ναυτικών για το θέμα της εξόδου στο λιμάνι είναι περισσότερο ορατό από τις απαντήσεις τους στις ανοικτές ερωτήσεις. Πολλοί επικεντρώθηκαν στη γραφειοκρατία του κράτους λιμένα (Κίνα) και στους περιορισμούς ασφαλείας (ΗΠΑ), ενώ άλλοι τόνισαν την αδυναμία διαχείρισης της εξόδου σε συνδυασμό με τις ώρες εργασίας/ανάπαυσης, των φυλακών και των υποχρεωτικών υπερωριών. Ένας αξιωματικός καταστρώματος, μετά από έξι μήνες στο πλοίο, δήλωσε: «Εργάζομαι στη ναυτιλιακή βιομηχανία από το 2006. Έχω παρατηρήσει ότι όλα τα λιμάνια έχουν σιγά σιγά βρει τρόπους να αρνούνται την άδεια στην ακτή στο πλήρωμα του πλοίου. Αν δεν μπορούν να πουν “όχι” άμεσα, τότε θα επιβάλουν

βάνουν μια απαραίτητη μεν, χρονοβόρα δε επιθεώρηση, η οποία επιβαρύνει τον φόρτο εργασίας των αξιωματικών και του πληρώματος. Είναι επίσης φυσικό, λόγω του περιορισμένου χρόνου παραμονής, η επιθεώρηση να τρέχει μαζί με την επιχείρηση της φόρτωσης ή της εκφόρτωσης, οπότε δεν υπάρχει μέλος του πληρώματος που να μην είναι απασχολημένο. Τέλος, η έλλειψη υποδομών, μέσων μεταφοράς, η απόσταση από τις πόλεις και το υψηλό κόστος μεταφοράς μειώνουν την ήδη μηδαμινή πιθανότητα για έξοδο στη στεριά, ώστε ακόμα και οι ίδιοι οι ναυτικοί να επιλέγουν να παραμείνουν στο πλοίο.



γραφειοκρατικές διαδικασίες, έτσι ώστε όλοι να αρνούνται αυτόματα να βγουν στην ξηρά. Επιπλέον, ο φόρτος εργασίας και η εμπορική πίεση στους ανώτερους αξιωματικούς είναι τόσο μεγάλη, που δυσκολεύονται να βγουν στην ξηρά. Γενικά, οι χερσαίες εγκαταστάσεις για τα δεξαμενόπλοια πετρελαίου/χημικών όπου πηγαίνουν για φόρτωση ή εκφόρτωση βρίσκονται πολύ μακριά από τις πόλεις. Δεν υπάρχει τίποτα κοντά όπου μπορούμε να πάμε και να χαλαρώσουμε λίγο, να επισκεφτούμε ένα εστιατόριο ή να πάμε για ψώνια. Υπάρχουν λιμάνια στα οποία πρέπει να χρησιμοποιούμε λάντζες για να βγούμε στην ξηρά και τις περισσότερες φορές είναι πολύ ακριβές και απρόσιτες για τους διαχειριστές. Μετά από ένα μεγάλο ταξίδι, νιώθουμε εξαντλημένοι και είναι δικαίωμα του ναυτικού να βγει για λίγες ώρες. Καλό το δωρεάν διαδίκτυο και η επικοινωνία με τους οικείους μας, αλλά και η έξοδος στην ξηρά ζεσταίνει την καρδιά».

Τα αποτελέσματα της έρευνας καθιστούν σαφές ότι το πρόβλημα είναι συστημικό και πολύπλευρο. Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, από τα κράτη σημαίας

έως τα κράτη λιμένα, τους πράκτορες, τις ναυτιλιακές εταιρείες και κυρίως τους ναυλωτές, πρέπει να συνεργαστούν για να διασφαλίσουν ότι αυτό το κρίσιμο στοιχείο της ζωής στη θάλασσα όχι μόνο διατηρείται, αλλά και διευρύνεται. Όλα τα μέρη πρέπει να αναγνωρίσουν ότι, με τον συνεχόμενο περιορισμό της παραμονής στο λιμάνι των πλοίων, τελικά χάνεται η δυνατότητα της εξόδου στην ξηρά και φυσικά η έννοια του κοσμοπολίτη ναυτικού, κάτι που ίσως αποτελεί βασικό λόγο της συνεχόμενης μείωσης του εργατικού δυναμικού της θάλασσας, παρά τις αποδοχές.

Αιολική ενέργεια: Η λύση στον δρόμο για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης;

Η Έκθεση για την Αναβάθμιση Ενεργειακής Απόδοσης από τον Lloyd's Register επικεντρώνεται στα συστήματα πρόωσης με υποβοήθηση ανέμου (wind assisted propulsion systems – WAPS) και εξετάζει την τρέχουσα ανάπτυξη και ετοιμότητα των κυριότερων σχετικών τεχνολογιών. Παράλληλα, επισημαίνει τους παράγοντες και τις πιθανές

προκλήσεις για τη μελλοντική υιοθέτησή τους – συμπεριλαμβανομένης της επάρκειας των χώρων εγκατάστασης, του θεσμικού πλαισίου και των λειτουργικών προβλημάτων που μπορούν να δημιουργηθούν.

Η ενεργειακή απόδοση αποτελούσε ανέκαθεν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε μια αγορά όπου τα καύσιμα συνιστούν σημαντικό λειτουργικό κόστος. Με την επιβεβλημένη μείωση των εκπομπών άνθρακα μέχρι και τον μηδενισμό τους το 2050 από το θεσμικό πλαίσιο, η χρήση ενεργειακών λύσεων μηδενικών εκπομπών άνθρακα έχει καταστεί επιτακτική ανάγκη.

Η βελτιστοποίηση της ενεργειακής απόδοσης στα καύσιμα των πλοίων θα παρατείνει τη συμμόρφωση, καθώς η νέα νομοθεσία απαιτεί σταδιακές βελτιώσεις στις εκπομπές, στην κατανάλωση καυσίμων και στην ενεργειακή ένταση. Μια σειρά τεχνολογιών ενεργειακής απόδοσης (Energy Efficiency Technologies – EETs) αναπτύσσεται τώρα από τους διαχειριστές των πλοίων, για να μπορέσουν σταδιακά να εξοικονομήσουν καύσιμα στην πρόωση και στην τριβή της γάστρας. Οι EETs βρίσκονται σε διαφορετικά στάδια εφαρμογής και, ως εκ τούτου, πολλοί διαχειριστές, σχεδιαστές και ναυπηγοί διακατέχονται από αβεβαιότητα όσον αφορά την επιλογή, πόσω μάλλον στην εγκατάστασή τους. Εν ολίγοις, δεν υπάρχουν εξασφαλισμένα αποτελέσματα ενεργειακής απόδοσης ακόμα και μετά την εγκατάσταση, παρά τις αισιόδοξες προβλέψεις και τις εκτιμήσεις των σχεδιαστών αυτών των τεχνολογιών. Το ίδιο ισχύει και για τους λειτουργικούς περιορισμούς για την ανάπτυξη τέτοιων συστημάτων, όπως η ταχύτητα του πλοίου, η επάρκεια στον χώρο εγκατάστασης και η πρόσβαση στο λιμάνι.

Η εφαρμογή τέτοιων τεχνολογιών στις νέες κατασκευές, με ολιστική εξέταση στη χρήση της φιλικής ενέργειας και των λειτουργικών επιπτώσεων από το αρχικό στάδιο σχεδιασμού, χρειάζεται απτά αποτελέσματα για να μην είναι η εξοικονόμηση δυσανάλογη της εγκατάστασης, της λειτουργίας και της συντήρησής τους. Η προσαρμογή και η εγκατάστασή τους, δε, στα υπάρχοντα πλοία είναι ακόμα δυσκολότερη, δεδομένων των διαφορετικών απαιτήσεων εγκατάστασης και της πολυπλοκότητας του υπολογισμού



TOGETHER TOWARD TOMORROW

Learn more today at
www.eagle.org/Greece



Leading safety and innovation
in the Hellenic Maritime Community.

Working closely with our clients, ABS develops solutions and services that directly respond to the complex technical, operational and regulatory challenges the maritime industry faces today.



Τα συστήματα πρόωσης με υποβοήθηση ανέμου βρίσκονται πλέον στο στάδιο της μαζικής εφαρμογής τους. Η έλλειψη εξοικείωσης με την τεχνολογία –που δεν υποβοηθείται απαραίτητα από προμηθευτές που προωθούν πολλά διαφορετικά συστήματα– αποτελεί ένα εμπόδιο, τόσο για τους πλοιοκτήτες που ελπίζουν να αναβαθμίσουν την τεχνολογία WAPS όσο και για την πλειονότητα των ναυπηγείων που θα χρειαστούν για την εκτέλεση αυτών των εγκαταστάσεων.

της απόδοσης της επένδυσης για πλοία μέσης η και μεγαλύτερης ηλικίας. Τα συστήματα πρόωσης με υποβοήθηση ανέμου βρίσκονται πλέον στο στάδιο της μαζικής εφαρμογής τους. Η έλλειψη εξοικείωσης με την τεχνολογία –που δεν υποβοηθείται απαραίτητα από προμηθευτές που προωθούν πολλά διαφορετικά συστήματα– αποτελεί ένα εμπόδιο, τόσο για τους πλοιοκτήτες που ελπίζουν να αναβαθμίσουν την τεχνολογία WAPS όσο και για την πλειονότητα των ναυπηγείων που θα χρειαστούν για την εκτέλεση αυτών των εγκαταστάσεων. Η έλλειψη τυποποίησης στην εξοικονόμηση καυσίμων αλλά και των μεθοδολογιών για την επαλήθευσή τους είναι ένα άλλο εμπόδιο. Και τα δύο είναι υπό εξέταση, αλλά θα παραμείνουν μια πρόκληση (και επενδυτικό ρίσκο) για τους πρώτους που θα τα υιοθετήσουν. Παρά τις παραπάνω προκλήσεις, ο σημαντικός αντίκτυπος της αξιοποίησης του ανέμου –στο κόστος καυσίμων, στην ένταση άνθρακα και στην περιβαλλοντική συμμόρφωση– δεν πρέπει να αγνοηθεί. Οι προβλέψεις είναι δύσκολο να επιβεβαιωθούν, αλλά, με βάση τις βέλτιστες διαθέσιμες αναλύσεις και τις μελέτες από τους νηογνώμονες, η υιοθέτηση τόσο των εγκαταστάσεων για τα υπάρχοντα πλοία

όσο και των νέων κατασκευών αναμένεται να κερδίσουν απότομα έδαφος μέσα στα επόμενα δύο χρόνια.

Για τις μετατροπές, η πλουραλιστική προσφορά τεχνολογίας θα αποτελέσει ιδιαίτερα κρίσιμη παράμετρο. Η επιλογή του σωστού προμηθευτή και του σωστού ναυπηγείου θα είναι ζωτικής σημασίας. Οι νηογνώμονες έχουν ήδη αναλάβει να παρέχουν εξειδικευμένες υπηρεσίες στους πλοιοκτήτες, στα ναυπηγεία και στους προμηθευτές που προετοιμάζονται να αξιοποιήσουν την αιολική τεχνολογία – από τις καταρχήν εγκρίσεις νέων τεχνολογιών και τις μελέτες σκοπιμότητας έως τους πολύπλοκους υπολογιστικούς υπολογισμούς δυναμικής των ρευστών (Computational Fluid Dynamics – CFD) και τις επαληθεύσεις απόδοσης κατά τη λειτουργία. Εν αναμονή των πραγματικών αποτελεσμάτων στην ενεργειακή απόδοση μετά την ερευνητική διαδικασία, τους ναυπηγικούς υπολογισμούς στον σχεδιασμό, στην εγκατάσταση και στα επιβεβαιωμένα στοιχεία απόδοσης-κόστους από τη λειτουργία και τη συντήρηση των αιολικών συστημάτων πρόωσης, παραμένουμε αισιόδοξοι ότι η αιολική ενέργεια μπορεί να βοηθήσει σε πρώτο χρόνο στη βελτίωση των συντελεστών ενεργειακής απόδοσης και τελικά στην ουσιαστική μείωση των εκπομπών άνθρακα.

Η συμμαχία στο Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Φόρουμ για την καταγραφή και την αξιολόγηση δράσεων στο πλαίσιο της αποανθρακοποίησης

Η συμμαχία προς τις μηδενικές εκπομπές άνθρακα «Getting to Zero» από το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Φόρουμ (Global Maritime Forum – GMF) δημοσίευσε την πρώτη έκθεση στο πεδίο «Πλαίσιο Δράσης: Καταγραφή δράσεων για την αποανθρακοποίηση στη ναυτιλία», που αξιολογεί την πρόοδο των δράσεων προς την αποανθρακοποίηση σε ολόκληρο τον κλάδο έως το 2050.

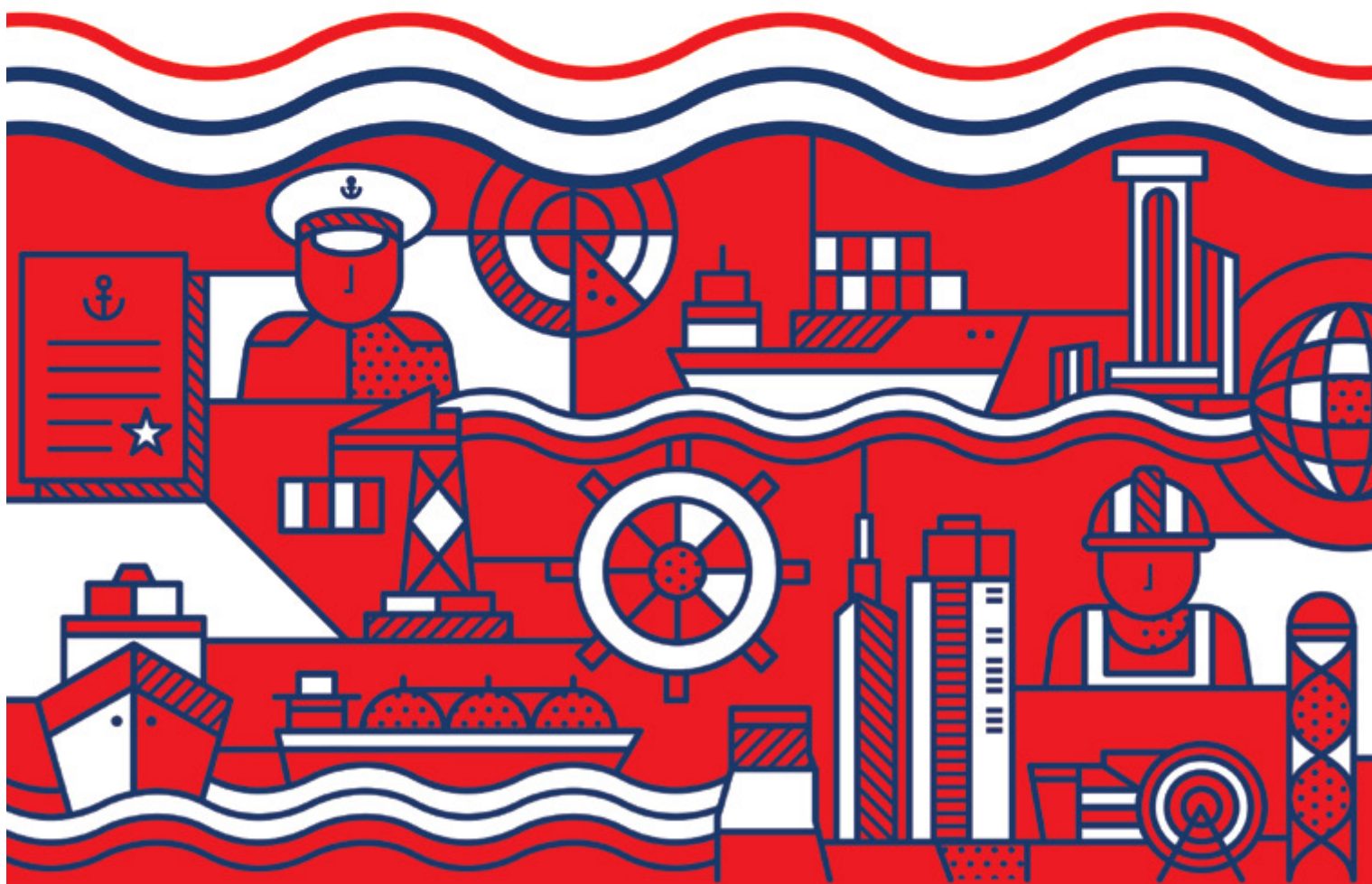
Η συμμαχία «Getting to Zero» είναι βασικά η συνεργασία άνω των 200 οργανισμών που καλύπτουν τη ναυτιλία, την ενέργεια, τις υποδομές και τα χρηματοοικονομικά. Άνω των 75 από αυτές τις εταιρείες συνέβαλαν με δεδομένα για 26 κρίσιμες δράσεις, καλύπτοντας τα πάντα, από τον καθορισμό στόχων και τη



Queensway
Services Ltd.

You ask, we crew

Our experience at your service



ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



www.queensway-services.com
info@queensway-services.com

δέσμευση πολιτικής έως τις επενδύσεις σε πλοία, καύσιμα και υποστηρικτικές υποδομές. Η μέση βαθμολογία προόδου σε πέντε τομείς δράσης κυμαινόταν από 23% έως 58%, αντανακλώντας τόσο τη δυναμική όσο και τα σημαντικά κενά. Κάθε δράση περιλαμβάνει μια προβολή στις βέλτιστες πρακτικές, παρουσιάζοντας μελέτες περιπτώσεων από τον πραγματικό κόσμο, από εταιρείες που ηγούνται της μετάβασης προς τις μηδενικές εκπομπές.

Σχεδιασμένη ως εργαλείο συγκριτικής αξιολόγησης, η έκθεση βοηθά τα ενδιαφερόμενα μέρη να εντοπίσουν εμπόδια, να εφαρμόσουν αποτελεσματικές λύσεις και να επιταχύνουν τη συντονισμένη δράση στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, σε ολόκληρο τον ναυτιλιακό τομέα.

Η συμμαχία «Getting Zero» ξεκίνησε το 2019. Σήμερα, περισσότερες από 200 εταιρείες, κυβερνήσεις και κυβερνητικοί οργανισμοί υποστηρίζουν την αποστολή της συμμαχίας να καταστήσει τα καύσιμα και τα πλοία μηδενικών εκπομπών μια συνεχόμενα ανοδική και εμπορική πραγματικότητα έως το 2030, με στόχο την πλήρη απαλλαγή της ναυτιλίας από τις ανθρακούχες εκπομπές έως το 2050. Από την ίδρυσή της, η συμμαχία έχει διερευνήσει τρόπους για την πλήρη απαλλαγή της ναυτιλίας από τις εκπομπές άνθρακα και έχει δημιουργήσει μια σταθερή βάση γνώσεων. Η πολιτική υποστήριξη βασιζόμενη στην έκθεση για το πλαίσιο δράσης της συμμαχίας έχει επίσης διαδραματίσει βασικό ρόλο στις πρόσφατες πολιτικές εξελίξεις, συμπεριλαμβανομένης της απόφασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) να εισαγάγει πιο φιλόδοξους στόχους μέσω της στρατηγικής του για τα αέρια του θερμοκηπίου (GHG), της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης «Fit for 55» και των εθνικών πλαισίων για τη διεθνή ναυτιλία.

Ωστόσο, καθώς η συμμαχία συνεχίζει να επεκτείνεται, καθίσταται δύσκολο να παρακολουθούνται η πρόοδος και οι ενέργειες που αναλαμβάνουν τα μέλη για να υποστηρίξουν την κοινή τους φιλοδοξία. Αυτό έχει αναδείξει την ανάγκη για τη δημιουργία ενός πλαισίου για τη συστηματική παρακολούθηση και αξιολόγηση της προόδου. Το Πλαίσιο Δράσης της συμμαχίας «Getting Zero» αναπτύχθηκε



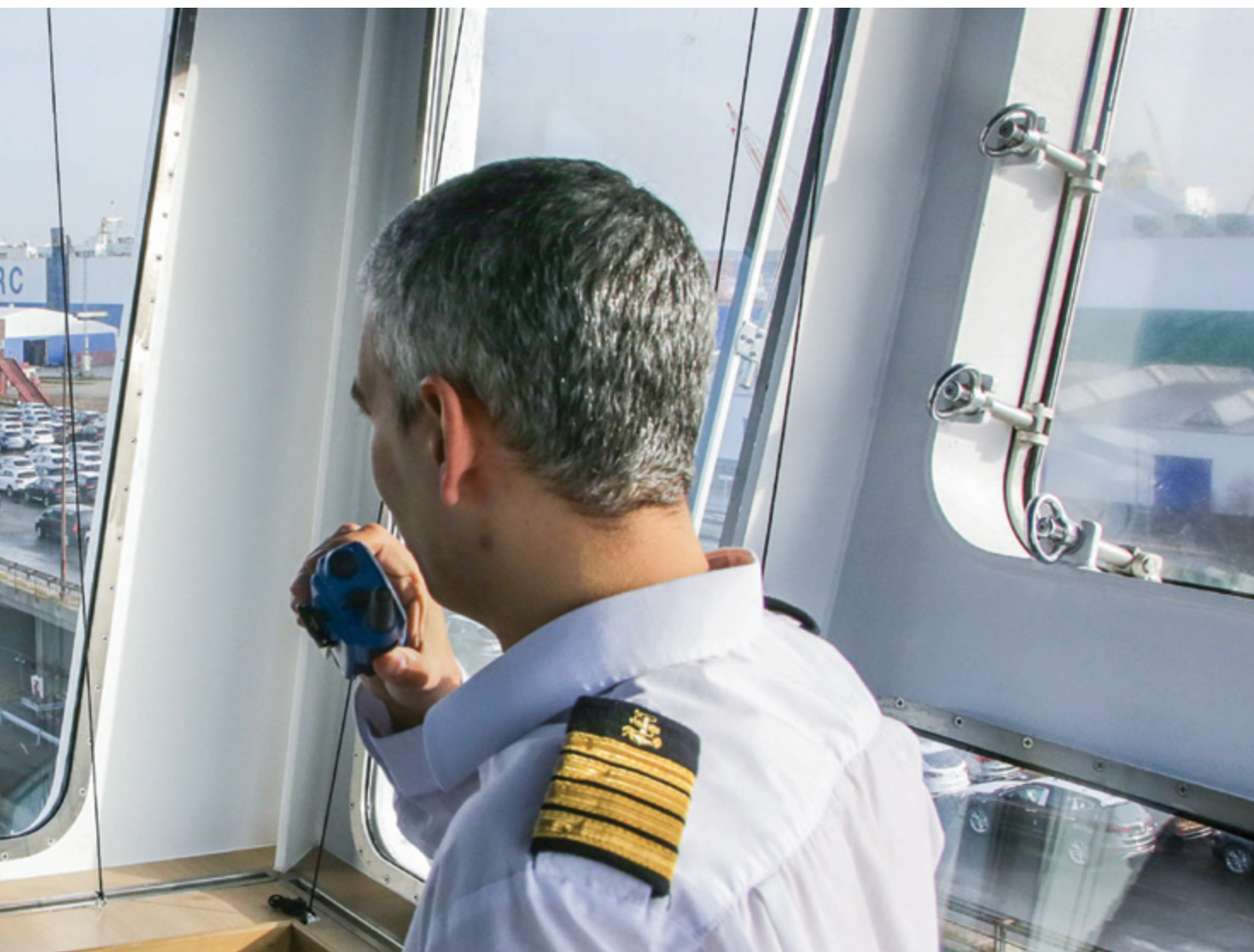
ως εργαλείο για την αξιολόγηση και την τεκμηρίωση των συλλογικών δράσεων που αναλαμβάνουν τα μέλη του.

Το Πλαίσιο Δράσης στοχεύει:

- Στην αύξηση της διαφάνειας.
- Στην ανάδειξη της συμμαχίας ως «συμμαχίας ηγετών».
- Στην έμπνευση των εταιρειών για τις δράσεις που πρέπει να αναλάβουν.
- Στην παροχή μιας βάσης για πιθανή αναθεώρηση της στρατηγικής της Συμμαχίας το 2026 ή το 2028.

Η διαδικασία εντόπισε 26 προσαρμοσμένες δράσεις που θα μπορούσαν να αξιολογηθούν μέσω ενός κλιμακούμενου συστήματος αξιολόγησης. Κάθε δράση σχεδιάστηκε με επίπεδα ολοκλήρωσης ή βαθμίδες και οι οργανισμοί βαθμολογούνται με βάση τον βαθμό στον οποίο

Credit: EPA/FOCKE STRANGMANN



εκπληρώνουν κάθε δράση. Οι μεμονωμένες εταιρείες-μέλη κλήθηκαν να συμπληρώσουν και να υποβάλουν μια φόρμα αναφοράς για έλεγχο από το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Φόρουμ. Τα αποτελέσματα συγκεντρώθηκαν για να αναδειχθούν οι συλλογικές δράσεις της συμμαχίας και να εντοπιστούν τομείς όπου μπορούν να γίνουν περισσότερα. Οι ατομικές βαθμολογίες παραμένουν εμπιστευτικές.

Ναυτικά ατυχήματα με πλοηγό στη γέφυρα κατά τη ναυσιπλοΐα του πλοίου

Σοβαρά περιστατικά σε πλοία με πλοηγό στη γέφυρα κατά την πλοήγηση δεν σταματούν να συμβαίνουν και ένας από τους κύριους παράγοντες είναι η έλλειψη ή/και η κακή επικοινωνία μεταξύ του πλοηγού και της ομάδας γέφυρας του πλοίου.

Στην ομάδα γέφυρας πρέπει να εντάσσεται ο πλοηγός ανεξάρτητα από την εθνικότητα, τη φυλή του πλοηγού και την οργανωσιακή κουλτούρα της ομάδας. Έχει διαπιστωθεί από σημαντικό αριθμό περιστατικών ότι η σχέση μεταξύ της ομάδας γέφυρας του πλοίου, ειδικότερα των αξιωματικών, δεν ήταν καλή, λόγω διαφοράς εξουσίας και λήψης πρωτοβουλιών από μέρους του πλοηγού χωρίς να ενημερώνεται ο αξιωματικός (αλλαγή πορείας στην πλοήγηση με τον αυτόματο πιλότο) και το αντίθετο, ειδικά όταν ο πλοίαρχος απουσιάζει από τη γέφυρα. Η σχέση αυτή γίνεται πολύ χειρότερη όταν οι συνθήκες πλοήγησης δυσκολεύουν και χρειάζονται άμεσες αποφάσεις και ακόμα πιο άμεσες εκτελέσεις. Αν η σχέση μεταξύ της ομάδας γέφυρας του πλοίου και του πλοηγού σε τέτοιες περιπτώσεις είναι κακή, η λήψη

Είναι επιτακτική ανάγκη η ομάδα γέφυρας του πλοίου να παρακολουθεί κάθε ενέργεια και απόφαση που λαμβάνει ο πιλότος και τον αντίκτυπό της στην πορεία και στην ταχύτητα του πλοίου. Η ομάδα γέφυρας δεν πρέπει ποτέ να διστάζει να μιλήσει. Η υπερβολική εξάρτηση από τις αποφάσεις του πλοηγού μπορεί να είναι επικίνδυνη, παρά την υποτιθέμενη γνώση των ιδιαιτεροτήτων του λιμανιού και την εμπειρία του στους χειρισμούς των πλοίων.

απόφασης και η εκτέλεσή της εμπεριέχουν τον πολύ υψηλό κίνδυνο ενός πολύ δυσάρεστου περιστατικού.

Είναι σημαντικό όλα τα μέλη της ομάδας να γνωρίζουν καλά ότι ο πλοίαρχος έχει την απόλυτη εξουσία και ευθύνη για το πλοίο, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών και των αποφάσεων που λαμβάνει ο πλοηγός.

Με την είσοδο του πλοηγού στη γέφυρα, πρέπει να γίνει μια σύντομη ενημέρωση από εκείνον στην ομάδα γέφυρας για το σχέδιο της προσέγγισης στο λιμάνι ή στον δίαυλο, την πλευρά της πρόσδεσης στην προβλήτα, την πρόσδεση των ρυμουλκών και των σχοινιών πρόσδεσης που θα χρησιμοποιηθούν. Αυτό θα δώσει στον πλοίαρχο την ευκαιρία να συζητήσει με τον πλοηγό τις προτάσεις του για τους χειρισμούς του πλοίου, να του δώσει πληροφορίες για τα στοιχεία ελιγμών του πλοίου (pilot card exchange), όπως και πληροφορίες που δεν περιέχονται στην κάρτα, για παράδειγμα ο χρόνος ανταπόκρισης του πλοίου στις εντολές ανάλογα με την κατάσταση φόρτωσής του και ο χώρος που χρειάζεται το πλοίο στη λιμενολεκάνη για να πραγματοποιήσει με ασφάλεια τους συγκεκριμένους ελιγμούς.

Είναι επιτακτική ανάγκη η ομάδα γέφυρας του πλοίου να παρακολουθεί κάθε ενέργεια και απόφαση που λαμβάνει ο πιλότος και τον αντίκτυπό της στην πορεία και στην ταχύτητα του πλοίου. Η ομάδα γέφυρας δεν πρέπει ποτέ να διστάζει να μιλήσει. Η υπερβολική εξάρτηση από τις αποφάσεις του πλοηγού

μπορεί να είναι επικίνδυνη, παρά την υποτιθέμενη γνώση των ιδιαιτεροτήτων του λιμανιού και την εμπειρία του στους χειρισμούς των πλοίων. Οι αποφάσεις του πρέπει να παρακολουθούνται μόνιμα από τα υπόλοιπα μέλη της ομάδας και να διορθώνονται με διακριτικότητα και σεβασμό, εκτός αν πρέπει να του αφαιρεθεί άμεσα ο έλεγχος του πλοίου.

Στο παρακάτω παράδειγμα δίνεται, με τη μεθοδολογία του μοντέλου PACE (Probe-Alert-Challenge-Emergency), η διαδικασία ελέγχου και διόρθωσης πιθανώς λανθασμένων εντολών του πλοηγού από την ομάδα γέφυρας:

- **P – Διερεύνηση (Probe).** Ζητείται διευκρίνιση, χωρίς αντιπαράθεση, με αυτόν τον τύπο ερώτησης: «Κύριε πλοηγέ, παρατηρώ ότι είμαστε ελαφρώς εκτός της προγραμματισμένης πορείας. Είναι αυτό σκόπιμο;».
- **A – Ειδοποίηση (Alert).** Επισήμανση πιθανού προβλήματος και η ερώτηση μπορεί να τεθεί ως εξής: «Κύριε πλοηγέ, η πορεία μας δείχνει ότι παρεκκλίνουμε 10 μοίρες από την πορεία μας και πλησιάζουμε στα ρηχά».
- **C – Πρόκληση (Challenge).** Αίτημα για διορθωτική ενέργεια με την ακόλουθη ερώτηση: «Κύριε πλοηγέ, είμαστε πολύ κοντά στα ρηχά και συνιστώ ανεπιφύλακτα να διορθώσουμε την πορεία μας τώρα».
- **E – Έκτακτη Ανάγκη**

(Emergency). Λήψη μέτρων εάν ο πλοηγός δεν ανταποκριθεί ή δεν διορθώσει το πρόβλημα: «Κύριε πλοηγέ, αναλαμβάνω τον έλεγχο. Πηδάλιο, όλο δεξιά! Πρέπει να αποφύγουμε την προσάραξη».

Η προειδοποίηση πριν από την απευθείας πρόκληση ενισχύει μια καλύτερη σχέση, βασισμένη στον σεβασμό προς τον πλοηγό, ενώ μια απευθείας πρόκληση μπορεί να προκαλέσει περισσότερη αντιπαράθεση και τριβές μεταξύ της ομάδας γέφυρας και του πλοηγού.

Η συνεχής επικοινωνία κατά τη διάρκεια της πλοήγησης είναι απαραίτητη για να διασφαλιστεί ότι όλοι και όλα ακολουθούν τον αρχικό σχεδιασμό. Η ομάδα γέφυρας θα πρέπει να συζητάει με τον πλοηγό τις επόμενες κινήσεις του πλοίου, ώστε να ευνοείται η παρακολούθηση της κίνησης του πλοίου, ενώ, αν υπάρχουν αντιρρήσεις, αυτές πρέπει να διευθετούνται εγκαίρως. Τελικά, η σχέση μεταξύ του πλοηγού και της ομάδας γέφυρας του πλοίου εξαρτάται από την ομαδική εργασία και την επικοινωνία. Ο προσεκτικός σχεδιασμός και η σαφής επικοινωνία μπορούν να διασφαλίσουν το ασφαλέστερο δυνατό ταξίδι. Οι πλοηγοί ορισμένες φορές κάνουν λάθη και η ομάδα γέφυρας οφείλει να κάνει ό,τι περνάει από το χέρι της για να ειδοποιήσει τον πιλότο για πιθανά προβλήματα ή παρεξηγήσεις, ώστε αυτά να επιλύονται πριν να είναι πολύ αργά. Προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής πλοήγηση του πλοίου, η ομάδα γέφυρας πρέπει να έχει πάντα υπόψη τα εξής:

- Υπάρχουν λέξεις που απαγορεύεται να εκφράζονται από τα μέλη της ομάδας γέφυρας, όπως η λέξη «νομίζω» (I think), στην οποία περικλείεται μεγάλη απειλή για την ασφάλεια του πλοίου.
- Σε περίπτωση αμφιβολίας, ζητήστε βοήθεια για άμεση επιβεβαίωση ή ακύρωση.
- Δεν υπάρχει ασφάλεια στην πλοήγηση του πλοίου, εκτός και αν διασφαλίζεται από την ομάδα γέφυρας.
- Διατηρείται ο έλεγχος της κατάστασης.
- Πάντα σε εγρήγορση. Ο κίνδυνος υπάρχει ακόμα και όταν τον περιμένουμε σε ελάχιστο βαθμό.



MARINE • INDUSTRY • ENERGY

**OFFICIAL DISTRIBUTORS
GREECE & CYPRUS**



SMART SHIP SECURE SEAS

Moxa Marine Portfolio

Industrial Network Infrastructure

Secure Routers

EDR-G9004 Series **Preliminary**
EDF-G1002 Series **Preliminary**
EDR-G9010 Series
EDR-8010 Series



Ethernet Switches

EDS-(G)4000 Series
IKS-6728A Series



Industrial Computing

Industrial Computers

BXP/DRP Series
MC-3201 Series



Panel Computers

MPC-3000 Series **Preliminary**



Industrial Edge Connectivity

**Serial-to-Ethernet
Device Servers**
NPort 5400 Series



Modbus TCP Gateways
MGate MB3170 Series



**Ethernet-to-Fiber Media
Converters**
IMC-101 Series



* Please refer to our Maritime Microsite for the complete certified product list.

MOXA®

scan for more



Compliance with global regulations : IMO Resolution MSC.428(98), IEC 61162-460, ISO/IEC 27001, ISA/IEC 62443, IEC 60945, and IACS Unified Requirements (URs) E26 and E27



TURBOTECHNIKI

TURBOCHARGER REPAIR SHOP AND SPARE PARTS SUPPLY

AUTHORIZED REPAIR AGENT

METurbo



MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES
MARINE MACHINERY & EQUIPMENT CO., LTD



NAPIER

ABB



RR • VTR • TPL • TPS • A

MAN



NA • NR • TCA • TCR

IHI



RH • AT

KBB



HPR • ST

BEST AUTHORIZED TURBOCHARGER WORKSHOP OF **METurbo** for 2023



MET



SR/C • SC/D/E • MA/B

NAPIER



5 • 7 • NT1

TURBOTECHNIKI

SUPPLY OF SPARES & COMPLETE SERVICE AND REPAIR
FOR ALL TURBOCHARGER TYPES

2, ILIAS & TRIPOLEOS STR., PERAMA • +30 210 400.25.85
info@turbotechniki.gr • www.facebook.com/turbotechniki



25 χρόνια πορείας και καινοτομίας

Το UW Group σε ένα ορόσημο εξέλιξης

Φέτος, το UW Group γιορτάζει 25 χρόνια παρουσίας και δυναμικής ανάπτυξης στον τομέα των ναυτιλιακών υπηρεσιών. Από μια μικρή, οικογενειακή επιχείρηση στην Κύπρο, εξελίχθηκε σε έναν πολυεθνικό όμιλο με παγκόσμιο αποτύπωμα, προσφέροντας ολοκληρωμένες λύσεις υψηλής ποιότητας για την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία. Ο κ. Θράσος Τσαγγαρίδης, Ιδρυτής και Διευθύνων Σύμβουλος του UW Group, μιλά αποκλειστικά για την πορεία του ομίλου, τις αξίες που τον διέπουν και το όραμα για το μέλλον.

Κύριε Τσαγγαρίδη, 25 χρόνια UW Group.

Τι σηματοδοτεί αυτό το ορόσημο για εσάς προσωπικά και για την εταιρεία;

Αυτά τα 25 χρόνια είναι πάνω απ' όλα μια επιβεβαίωση του οράματος που ξεκίνησε από μια οικογενειακή βάση με πολλή πίστη και αφοσίωση. Είναι μια διαδρομή γεμάτη προκλήσεις, εξελίξεις και επιτυχίες. Για εμάς, δεν είναι απλώς μια επέτειος. Είναι μια ευκαιρία να τιμήσουμε την εμπιστοσύνη των ανθρώπων μας, των συνεργατών και των πελατών που στήριξαν και συνεχίζουν να στηρίζουν αυτό το όραμα. Από την Κύπρο, στην Ελλάδα, στη Σιγκαπούρη, στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και με ισχυρούς δεσμούς στην Κίνα, έχουμε δημιουργήσει ένα δίκτυο που αντανakλά τη δέσμευσή μας στην παγκόσμια ναυτιλία.

Ποιοι είναι οι κύριοι πυλώνες πάνω στους οποίους χτίστηκε η επιτυχία του UW Group;

Ο όμιλός μας στηρίζεται σε δύο βασικούς πυλώνες: την UMAR Shipping Services και την WSR Services. Η UMAR Shipping Services αντιπροσωπεύει κορυφαίους κατασκευαστές εξοπλισμού πλοίων και προσφέρει λύσεις υψηλής αξιοπιστίας στους πλοιοκτήτες και στους διαχειριστές, όπως εξαρτήματα, προϊόντα συντήρησης και βέλτιστης λειτουργίας των πλοίων. Η WSR Services εξειδικεύεται σε επισκευές πλοίων, εκπροσώπηση ναυπηγείων και υποθαλάσσιες εργασίες παγκοσμίως, μέσα από ένα διεθνές δίκτυο ποιοτικών συνεργασιών. Οι δύο εταιρείες λειτουργούν πλέον υπό το ενιαίο και ανανεωμένο όνομα UW Group, για να προσφέρουμε μια πιο συνεκτική εμπειρία στους πελάτες μας.

Πώς η νέα εταιρική ταυτότητα αντανakλά τη φιλοσοφία και τις αξίες σας;

Η νέα μας ταυτότητα αντικατοπτρίζει την εξέλιξή μας και την εστίασή μας στο μέλλον. Η ενοποίηση της εικόνας μας δεν είναι απλώς αλλαγή λογότυπου ή επωνυμίας. Είναι η συνειδητή επιλογή να ενισχύσουμε την αναγνωρισιμότητα και τη συνοχή μας στην παγκόσμια αγορά. Το μήνυμά μας είναι σαφές: είμαστε ένας ενιαίος, δυναμικός όμιλος που παρέχει υψηλής ποιότητας λύσεις με επίκεντρο τον πελάτη και οδηγό την καινοτομία, την ποιότητα και τη διαφάνεια.

Ποιο είναι το όραμα του UW Group για τα επόμενα χρόνια;

Φιλοδοξούμε να γίνουμε σημείο αναφοράς στον κλάδο. Θέλουμε να ανεβάσουμε τον

πήχη στις ναυτιλιακές υπηρεσίες, ξεπερνώντας τις προσδοκίες των πελατών μας και προσφέροντας λύσεις που διαρκούν στον χρόνο. Το όραμά μας είναι να είμαστε ηγέτες σε παγκόσμιο επίπεδο, παρέχοντας ολοκληρωμένες, ποιοτικές και οικονομικά αποδοτικές λύσεις. Αυτό επιτυγχάνεται μέσα από στρατηγικές συνεργασίες, επενδύσεις σε τεχνολογία και, πάνω απ' όλα, μέσα από την ενδυνάμωση των ανθρώπων μας.

Ποιες είναι οι μεγαλύτερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει σήμερα ο κλάδος και πώς ανταποκρίνεται το UW Group;

Η ναυτιλία αλλάζει ταχύτητα. Οι απαιτήσεις για βιωσιμότητα, η ανάγκη για τεχνολογική προσαρμογή, οι γεωπολιτικές αναταράξεις, όλα αυτά δημιουργούν ένα περίπλοκο πλαίσιο. Εμείς επιλέγουμε να βλέπουμε αυτές τις προκλήσεις ως ευκαιρίες. Επενδύουμε σε πράσινες τεχνολογίες, ενισχύουμε τις ψηφιακές μας δυνατότητες, και παραμένουμε ευέλικτοι και προσαρμοστικοί. Στόχος μας είναι να είμαστε όχι απλώς παρόντες, αλλά πρωτοπόροι στις εξελίξεις.

Ποιος είναι ο ρόλος των ανθρώπων σας σε αυτή την πορεία;

Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι ο ακρογωνιαίος λίθος της επιτυχίας μας. Οι εργαζόμενοί μας δεν είναι απλώς υπάλληλοι – είναι οικογένεια. Με υψηλό επίπεδο τεχνογνωσίας, αφοσίωση και πάθος, έχουν μετατρέψει το UW Group σε αυτό που είναι σήμερα. Επενδύουμε συνεχώς στην εκπαίδευση, στην ανάπτυξη δεξιοτήτων και στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος που ενισχύει την καινοτομία και τη συνεργασία.

Υπάρχει κάποιο μήνυμα που θα θέλατε να στείλετε με αφορμή τα 25 χρόνια λειτουργίας;

Γιορτάζουμε 25 χρόνια από τότε που ένα μικρό οικογενειακό όραμα εξελίχθηκε σε μια πολυεθνική δύναμη στον χώρο της ναυτιλίας. Αυτή η πορεία ανήκει στους ανθρώπους μας, στους συνεργάτες και στους πελάτες που πίστεψαν σ' εμάς και διαμόρφωσαν αυτό που είμαστε σήμερα. Με παρουσία σε κομβικά ναυτιλιακά κέντρα και δίκτυο που αγγίζει κάθε λιμάνι στον κόσμο, παραμένουμε μια καινοτόμος οικογένεια με κοινό σκοπό. Το βλέμμα μας είναι στραμμένο στο μέλλον: να επαναπροσδιορίσουμε τα πρότυπα στις παγκόσμιες ναυτιλιακές υπηρεσίες – με διαχρονική ποιότητα και πάθος που μένει.

Η σημασία της Έρευνας και Ανάπτυξης στη Ναυτιλία

Η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας και έναν στρατηγικό τομέα παγκόσμιας σημασίας. Σε έναν συνεχώς μεταβαλλόμενο κόσμο, με τεχνολογικές εξελίξεις, αυστηρότερα περιβαλλοντικά πρότυπα και νέες απαιτήσεις από την αγορά, η ανάγκη για Έρευνα και Ανάπτυξη (R&D) καθίσταται επιτακτική όσο ποτέ.



του Ιωάννη Αργουδέλη,
Co-Owner/CEO της CMA

Γιατί η Έρευνα και Ανάπτυξη είναι κρίσιμη για τη ναυτιλία

Η έρευνα και η καινοτομία είναι το «καύσιμο» για τον μετασχηματισμό της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Μέσα από την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, υλικών, μεθόδων ανάλυσης δεδομένων και πράσινων λύσεων, οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να μειώσουν το λειτουργικό κόστος τους, να αυξήσουν την ασφάλεια των πλοίων και να ανταποκριθούν στις νέες κανονιστικές απαιτήσεις.

Η προληπτική συντήρηση, η βελτιστοποίηση κατανάλωσης καυσίμων, τα συστήματα συμμόρφωσης (compliance) και οι λύσεις τεχνητής νοημοσύνης για απόδοση και απόφαση είναι μόνο μερικά παραδείγματα τομέων που εξελίσσονται ραγδαία μέσω της R&D.

Η στρατηγική της CMA στον τομέα R&D

Η CMA D. Argoudelis & Co S.A. έχει επενδύσει δυναμικά στην Έρευνα και Ανάπτυξη, δημιουργώντας ένα πλήρως εξοπλισμένο τμήμα, στελεχωμένο με έμπειρους ερευνητές και εξειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό στους τομείς της ενέργειας, των υλικών και των αυτοματισμών. Με επίκεντρο την καινοτομία σε λύσεις αποθήκευσης ενέργειας και αυτοματισμού πλοίων, η CMA στοχεύει στη δημιουργία προϊόντων και υπηρεσιών υψηλής τεχνολογικής αξίας.

Η εταιρεία αναζητά στρατηγικές συνεργασίες με ναυτιλιακές εταιρείες, ώστε να κατανοεί σε βάθος τις πραγματικές

τους ανάγκες και να συνδημιουργεί λύσεις που βρίσκονται ένα βήμα μπροστά από την αγορά. Αυτή η συνεχής και άμεση επικοινωνία είναι ζωτικής σημασίας για να διασφαλιστεί πως η έρευνα δεν είναι θεωρητική, αλλά εφαρμοσμένη – πρακτική και αποδοτική.

Η σημασία της συνεργασίας και της ταχείας δράσης

Η Ελλάδα, ως ηγέτιδα δύναμη στη ναυτιλία, οφείλει να απαλλαγεί από τα βαρίδια της γραφειοκρατίας και να δημιουργήσει ένα ευέλικτο πλαίσιο στήριξης της καινοτομίας. Οι επιχειρήσεις πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να κινηθούν γρήγορα, να δοκιμάζουν λύσεις, να κάνουν πιλοτικά προγράμματα και να προσαρμόζονται στις παγκόσμιες τάσεις χωρίς καθυστερήσεις. Η πρόοδος δεν μπορεί να περιμένει εγκρίσεις επί μήνες ή διαδικασίες χωρίς ουσία. Αντίθετα, χρειάζεται επιχειρηματικό θάρρος, τεχνογνωσία και συνεργασία – τρεις αξίες που η CMA υπηρετεί καθημερινά.

Η Έρευνα και Ανάπτυξη δεν είναι πολυτέλεια· είναι αναγκαιότητα. Είναι το εργαλείο για να διατηρήσει η Ελλάδα την πρωτοκαθεδρία της στη ναυτιλία και να ηγηθεί στον ψηφιακό και πράσινο μετασχηματισμό του κλάδου. Η CMA είναι παρούσα, με σύγχρονη υποδομή, επιστημονική ομάδα και ανοιχτή πρόσκληση σε ναυτιλιακές εταιρείες να ενώσουν δυνάμεις για ένα βιώσιμο και ανταγωνιστικό αύριο.



SAFEBULKERS



SB
LISTED
NYSE

MODERN 5.3M DWT FLEET UNDER QUALITY EU CYPRUS FLAG



Nereus Shipping S.A. «North Star»

Η Nereus Shipping S.A. παρέλαβε το νεότευκτο LR2 «North Star» από το ναυπηγείο Vinashin Vietnam.

Το πλοίο, χωρητικότητας 115.000 MT, κατασκευάστηκε από τη Hyundai Mipo Dockyard και παραδόθηκε στις 28 Απριλίου 2025.

Το δεύτερο κατά σειρά πλοίο από τα τέσσερα αδελφά κατασκευάστηκε με υψηλές προδιαγραφές και πληροί τις απαιτή-

σεις των γνωστών μεγάλων πετρελαϊκών εταιρειών και τερματικών σταθμών.

Η τοπική επίβλεψη έγινε από site office, προσωπικού της Nereus Shipping S.A.

Ομοίως με τον υπόλοιπο στόλο της εταιρείας, η Nereus Shipping S.A. έχει αναλάβει όλη τη διαδικασία από το Contract stage, Specification review, plan approval, maker selection, supervision και παραλαβή.

Τύπος

Oil Tanker

Ναυπηγείο

HD Hyundai Vietnam Shipbuilding Co., Ltd.

DWT

115.000 MT

Μήκος

242,78 μ.

Σημαία

Ελληνική

Έτος ναυπήγησης
2025

Μηγονόμονας
ABS

IMO No.
9978676

Πλάτος
42,40 μ.

Μηολόγιο
Πειραιά





Τεχνολογία

Το πρώτο Ultramax κατανάλωσης μεθανόλης

Ο αριθμός των πλοίων κατανάλωσης μεθανόλης στον παγκόσμιο στόλο συνεχίζει να αυξάνεται με δυναμικούς ρυθμούς. Ειδικότερα, ο ιαπωνικός ναυπηγικός κολοσσός Tsuneishi παρέδωσε πρόσφατα το πρώτο παγκοσμίως Ultramax bulk carrier διπλού καυσίμου, κατανάλωσης και μεθανόλης.

Το εν λόγω πλοίο, χωρητικότητας 65.700 dwt, θα είναι σε θέση να καταναλώνει μεθανόλη, με εκτιμώμενα οφέλη της τάξεως του 80% σε όρους μείωσης οξειδίων του άζωτου, 99% σε όρους μείωσης οξειδίων του θείου και 10% σε όρους μείωσης των εκπομπών CO₂.

«Carbon Destroyer 1»: Η αγορά CCS σε νέα εποχή

Η υπεράκτια μεταφορά υγροποιημένου διοξειδίου του άνθρακα εισέρχεται σε νέα εποχή, με την καθέλκυση του «Carbon Destroyer 1», του πρώτου εξειδικευμένου πλοίου CO₂ που ναυπηγήθηκε στην Ευρώπη για εμπορικής κλίμακας εφαρμογές Carbon Capture and Storage (CCS). Το σκάφος ενσωματώνει προηγμένες τεχνολογικές λύσεις, που επιτρέπουν τη μεταφορά CO₂ υπό πίεση και σε εξαιρετικά χαμηλές θερμοκρασίες.

Το «Carbon Destroyer 1» βασίζεται στην καινοτόμο πλατφόρμα EasyMax της Wagenborg, η οποία έχει ανασχεδιαστεί ώστε να μπορεί να διαχειρίζεται CO₂ ως φορτίο με εξειδικευμένα συστήματα μόνωσης, πίεσης και υγροποίησης. Το πλοίο έχει κατασκευαστεί στα ναυπηγεία Royal Niestern Sander στην Ολλανδία και αποτελεί μία από τις πρώτες υποδομές στην Ευρώπη για την ανάπτυξη αλυσίδας CCS.

Η αποστολή του πλοίου είναι η δημιουργία ενός εικονικού αγωγού άνθρακα, μεταφέροντας CO₂ από βιομηχανικές μονάδες σε ολόκληρη την Ευρώπη προς



τη μονάδα αποθήκευσης στον υποθαλάσσιο ταμιευτήρα Nini West, στη Βόρεια Θάλασσα. Η αποθήκευση πραγματοποιείται σε βάθος άνω των 1.800 μ., σε εξαντλημένα κοιτάσματα υδρογονανθράκων, τα οποία έχουν πιστοποιηθεί για ασφαλή και μακροπρόθεσμη γεωλογική απομόνωση του CO₂.

Το πλοίο εντάσσεται στο πλαίσιο του Project Greensand, μιας ευρωπαϊκής πρωτοβουλίας με επίκεντρο τη Δανία, η οποία φιλοδοξεί να μετατραπεί σε πανευρωπαϊκό κόμβο αποθήκευσης άνθρακα. Η INEOS Energy, σε συνεργασία με τη Royal Wagenborg, ηγείται της ανάπτυξης της πρώτης εμπορικής αλυσίδας CCS στην ΕΕ, αποδεικνύοντας

Credit: Tsuneishi

& ναυπηγική



Πρωτοποριακή τεχνολογία διάσπασης αμμωνίας για τη Louis Dreyfus Armateurs

Νέα συμβολή στην αλυσίδα εφοδιασμού καθαρής ενέργειας έρχεται από τη συνεργασία της Louis Dreyfus Armateurs (LDA) με την Technip Energies, καθώς οι δύο εταιρείες ενσωματώνουν πρωτοποριακή τεχνολογία διάσπασης αμμωνίας σε πλωτή μονάδα παραγωγής υδρογόνου. Στο επίκεντρο του έργου βρίσκεται η διάσπαση αμμωνίας (cracking) σε υδρογόνο με καθαρότητα άνω του 99,9% και ενεργειακή απόδοση που ξεπερνά το 90%. Η τεχνολογία της Technip Energies, η οποία θα εγκατασταθεί σε πλοίο τύπου FRESH (Floating Renewable Energy SHip), επιτρέπει την ασφαλή μετατροπή και αξιοποίηση υγρής αμμωνίας που εισάγεται από εξειδικευμένα πλοία-μεταφορείς. Το FRESH είναι ένα πλοίο μήκους 170 μ., με δυνατότητα αποθήκευσης 45.000 κ.μ. αμμωνίας. Πάνω στο κατάστρωμά του φιλοξενείται η μονάδα cracking, η οποία μπορεί να παράγει έως και 50.000 τόνους υδρογόνου ετησίως. Το παραγόμενο υδρογόνο συμπιέζεται και μεταφέρεται στην ξηρά, εξασφαλίζοντας συνεχή τροφοδοσία. Το πλοίο μπορεί να μετακινείται εύκολα ανάλογα με τις ανάγκες της αγοράς, λειτουργώντας ως κινητός πλωτός τερματικός σταθμός υδρογόνου.

ότι η τεχνολογία αποθήκευσης άνθρακα μπορεί να είναι τεχνικά αξιόπιστη και οικονομικά βιώσιμη.

Το λιμάνι του Esbjerg στη Δανία θα λειτουργήσει ως χερσαίος κόμβος για τη διαχείριση του CO₂. Εκεί κατασκευάζεται νέος τερματικός σταθμός, εξοπλισμένος με έξι δεξαμενές αποθήκευσης και σύγχρονες εγκαταστάσεις για φόρτωση υγροποιημένου CO₂ στο πλοίο. Αρχικά, το CO₂ θα προέρχεται από μονάδες παραγωγής βιοαερίου στη Δανία και θα μεταφέρεται οδικώς στον τερματικό σταθμό, πριν φορτωθεί στο πλοίο και μεταφερθεί στην υπεράκτια τοποθεσία έγχυσης. Ο ορίζοντας πλήρους λειτουργίας είναι το τέλος του 2025.

Αποανθρακοποίηση και ψηφιοποίηση: Microsoft και NORDEN ενώνουν τις δυνάμεις τους

Ένα ακόμα βήμα προς την πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας, με τη Microsoft να συνεργάζεται με τη δανέζικη ναυτιλιακή εταιρεία NORDEN σε ένα πιλοτικό έργο με στόχο τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Το έργο αξιοποιεί ψηφιακές υποδομές και σύγχρονα βιοκαύσιμα με επίκεντρο τη μείωση των εκπομπών στην εφοδιαστική αλυσίδα.



Credit: MAN

Στην καρδιά αυτής της καινοτομίας βρίσκεται το σύστημα Book and Claim, ένα ψηφιακό μητρώο μεταφοράς περιβαλλοντικών οφελών. Το σύστημα αυτό επιτρέπει την καταγραφή, την παρακολούθηση και την ψηφιακή μεταβίβαση του ποσοστού μείωσης των εκπομπών από τη χρήση βιοκαυσίμων. Η υποδομή του συστήματος αναπτύσσεται σε συνεργασία με τον οργανισμό RSB (Roundtable on Sustainable Biomaterials), ώστε να εξασφαλίζεται παγκόσμια αναγνώριση και αξιοπιστία.

Στο πλαίσιο του έργου, η NORDEN χρησιμοποίησε πιστοποιημένα βιοκαύσιμα από απόβλητα σε επιλεγμένα ταξίδια. Η χρήση τους είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση εκπομπών 80-90% σε σύγκριση με τα συμβατικά καύσιμα. Οι σχετικές μειώσεις μεταφέρθηκαν ψηφιακά στη Microsoft μέσω της πλατφόρμας Book and Claim.

Ο ισχυρότερος κινητήρας μεθανόλης

Η υιοθέτηση της μεθανόλης ως καυσίμου στη ναυτιλία κερδίζει έδαφος με ταχείς ρυθμούς, χάρη στην υψηλή ενεργειακή πυκνότητα, την ασφάλεια χειρισμού και την ευκολία αποθήκευσής

της. Πέρα από τα λειτουργικά οφέλη, η μεθανόλη φαίνεται να προσφέρει λύση για τη συμμόρφωση με τα υφιστάμενα και μελλοντικά ρυθμιστικά πλαίσια, όπως η Στρατηγική Μείωσης Εκπομπών του IMO (IMO GHG Strategy) και το Σύστημα Εμπορίας Ρύπων της ΕΕ (EU ETS).

Υποσχόμενη να απαντήσει σε αυτή την ανάγκη, η MAN Energy Solutions ανακοίνωσε την ανάπτυξη του ισχυρότερου δίχρονου κινητήρα μεθανόλης παγκοσμίως, του MAN B&W 12G95ME-C10.5-LGIM, ο οποίος αξιοποιεί την ώριμη τεχνολογία ME-LGIM (Liquid Gas Injection Methanol). Ο κινητήρας αποδίδει 82.440 kW στις 80 στροφές ανά λεπτό.

Η μονάδα κατασκευάζεται αυτή τη στιγμή στην Κίνα από την CSSC-MES Diesel Co., Ltd. (CMD). Εκτός από το σύστημα έγχυσης μεθανόλης υπό πίεση, ο κινητήρας ενσωματώνει το προηγμένο σύστημα EGRTC (Exhaust Gas Recirculation Turbocharger Cut-out), τη μεγαλύτερη εγκατάσταση ανακυκλοφορίας καυσαερίων (EGR) διπλής διαδρομής που έχει τοποθετηθεί ποτέ σε δίχρονο ναυτιλιακό κινητήρα. Το σύστημα αυτό μειώνει δραστικά τις

εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NO_x), χωρίς να επηρεάζει την ισχύ.

Ο νέος κινητήρας είναι ο πρώτος από μια σειρά δώδεκα κινητήρων που θα εξοπλίσουν ισάριθμα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων χωρητικότητας 24.000 TEUs. Αυτά ναυπηγούνται για τις OOCL και COSCO Shipping Lines στα κινεζικά ναυπηγεία NACKS και DACKS αντίστοιχα. Η πρώτη παράδοση έχει προγραμματιστεί για τον Ιούνιο του 2025.

Το πρώτο πλήρως ηλεκτρικό ρυμουλκό της Ευρώπης

Ο λιμένας της Αμβέρσας-Μπριζ εγκαινιάζει το Volta 1, το πρώτο πλήρως ηλεκτρικό ρυμουλκό της Ευρώπης. Το εν λόγω ρυμουλκό συνιστά αποτέλεσμα στενής συνεργασίας με την Damen Shipyards Group, που φέρνει στο προσκήνιο την επόμενη γενιά ρυμουλκών χωρίς εκπομπές.

Το Volta 1 βασίζεται στον σχεδιασμό Reversed Stern Drive (RSD), με διπλή πλώρη, που του επιτρέπει να λειτουργεί αποδοτικά και από τις δύο κατευθύνσεις, δηλαδή ως ρυμουλκό πλώρης ή πρύμνης. Η καινοτομία εντοπίζεται και στην υδροδυναμική του σχεδίαση, καθώς διαθέτει το Twin Fin Skeg. Πρόκειται για ένα σύστημα διπλού πτερυγίου, που εξασφαλίζει αυξημένη σταθερότητα, ευελιξία και ακρίβεια ελιγμών. Στην «καρδιά» του σκάφους βρίσκεται μια μπαταρία χωρητικότητας 2.782 MWh, η οποία του επιτρέπει να λειτουργεί αδιάλειπτα έως 12 ώρες, χωρίς να εκπέμπει καθόλου ρύπους. Η πλήρης φόρτιση των συσσωρευτών ολοκληρώνεται σε μόλις δύο ώρες, μέσω ενός υψηλής ισχύος σταθμού φόρτισης 1,5 MW.

Παρά την απουσία κινητήρα εσωτερικής καύσης, το ρυμουλκό προσφέρει ισχύ έλξης 70 τόνων. Μαζί με πέντε νέα ενεργειακά αποδοτικά ρυμουλκά τύπου RSD, αντικαθιστούν σταδιακά παλαιότερες μονάδες, με στόχο τη μείωση των εκπομπών CO₂, οι οποίες προέρχονται κατά 85% από την υπηρεσία ρυμούλκησης.

Κινητήρες αμμωνίας: Η Wärtsilä πρωτοπορεί στην ενεργειακή αποδοτικότητα

Η πρόοδος στην τεχνολογία καύσης της αμμωνίας αναβαθμίστηκε στον τετράχρονο κινητήρα Wärtsilä 25. Μετά την επίσημη παρουσίασή του τον Νοέμβριο



Cathodic Protection Specialists

WILSON WALTON GREECE



- High Quality Galvanic Anodes Aluminum and Zinc Alloyed
- Impressed Current Cathodic Protection (ICCP)
- Marine Growth Prevention Systems (MGPS)
- Large Stock of Spare Parts. Engineering Services including repair and design
- Large team of qualified and experienced engineers

Marpo Group of Companies
108, A. Papandreou Avenue, 16675, Glyfada-Greece
Tel: +30 210 9681480, +30 210 9690496-7

e-mail: marpo@marpo.gr, info@wcs.gr
www.marpo.gr, www.wcs.gr

Η τηλεχειριζόμενη τεχνολογία επιτρέπει τη μεταφορά ενός μεγάλου μέρους των δραστηριοτήτων από τη θάλασσα στη στεριά, μειώνοντας την ανάγκη για ανθρώπινη παρουσία σε απομονωμένα και δυνητικά επικίνδυνα περιβάλλοντα.

του 2023, ακολούθησε μια περίοδος εντατικών δοκιμών με στόχο την περαιτέρω μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και τη βελτιστοποίηση των λειτουργικών χαρακτηριστικών του.

Τα πιο πρόσφατα αποτελέσματα, τα οποία αξιολογήθηκαν τόσο σε επίπεδο Well-to-Wake όσο και σε επίπεδο Tank-to-Wake, καταδεικνύουν ότι η χρήση αμμωνίας σε ποσοστό 95% οδηγεί σε έως και 90% μείωση των εκπομπών συγκριτικά με αντίστοιχους κινητήρες ντίζελ. Η επίδοση αυτή αντιπροσωπεύει επιπλέον βελτίωση 18% σε σχέση με προηγούμενες εκδόσεις της ίδιας τεχνολογικής λύσης.

Ο κινητήρας Wärtsilä 25 αξιοποιεί τον κύκλο Otto χαμηλής πίεσης. Επίσης, η συνολική πρόταση της Wärtsilä περιλαμβάνει προηγμένα υποσυστήματα, που εξασφαλίζουν ασφαλή και αξιόπιστη λειτουργία με καύσιμο την αμμωνία. Συγκεκριμένα, το ειδικά σχεδιασμένο σύστημα παροχής καυσίμου περιλαμβάνει τεχνολογίες πρόληψης και διαχείρισης διαρροών. Επιπλέον, η μετάκαυση ελέγχεται μέσω καταλυτικών συστημάτων μείωσης οξειδίων του αζώτου, διατηρώντας τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NO_x) σε αποδεκτά όρια.

Όλα αυτά ενσωματώνονται σε ένα πλήρως αυτοματοποιημένο περιβάλλον λειτουργίας, με δυνατότητες απομα-

κρυσμένης παρακολούθησης και προληπτικής συντήρησης. Οι πρώτες εμπορικές παραδόσεις κινητήρων Wärtsilä 25 έχουν προγραμματιστεί για το 2026.

Ολοταχώς για την ανάπτυξη φορτηγίδας μεταφοράς LCO₂

Η τεχνολογία μεταφοράς υγροποιημένου διοξειδίου του άνθρακα (LCO₂) αποτελεί ένα κρίσιμο βήμα για την ενεργειακή μετάβαση της παγκόσμιας οικονομίας. Στο πλαίσιο αυτό, οι πρωτοβουλίες με επίκεντρο την υιοθέτηση τέτοιων τεχνολογιών αυξάνονται ραγδαία σε παγκόσμια κλίμακα.

Ειδικότερα, η Overseas Shipholding Group, Inc. (OSG), μέσω της θυγατρικής της Aptamus Carbon Solutions, έλαβε έγκριση επί της αρχής (AiP) από τον ABS για την προκαταρκτική σχεδίαση φορτηγίδας μεταφοράς LCO₂. Η συγκεκριμένη φορτηγίδα αποτελεί βασικό στοιχείο του καινοτόμου έργου Tampa Regional Intermodal Carbon Hub (T-RICH). Στόχος του είναι η συλλογή, η αποθήκευση και η επεξεργασία εκπομπών CO₂ από βιομηχανίες της Φλόριντα, για τη μεταφορά τους σε τοπικούς χώρους γεωλογικής αποθήκευσης.

Η φορτηγίδα, τύπου αρθρωτής μονάδας ρυμουλκού-φορτηγίδας (Articulated Tug and Barge – ATB), είναι η πρώτη στο είδος της που σχεδιάζεται ειδικά

για έργα δέσμευσης και αποθήκευσης άνθρακα στις Ηνωμένες Πολιτείες. Το σύστημα διαχείρισης του φορτίου της βασίζεται σε δεξαμενές τύπου-C μέσης πίεσης, με χωρητικότητα 20.000 μετρικών τόνων LCO₂. Η τεχνολογία αυτών των δεξαμενών επιλέχθηκε βάσει μελετών και τάσεων της αγοράς, συνδυάζοντας τη βέλτιστη πίεση λειτουργίας, τη χωρητικότητα φόρτωσης και τον απαιτούμενο χρόνο αποθήκευσης.

Drones στις υπηρεσίες επιθεώρησης υπεράκτιων μονάδων ενέργειας

Η μετάβαση σε ένα πιο ψηφιοποιημένο και αυτόνομο μοντέλο υπεράκτιων λειτουργιών βρίσκεται πλέον σε εφαρμογή. Οι Aker BP και Aker Solutions ανακοίνωσαν πρόσφατα την επιτυχή ολοκλήρωση της πρώτης πλήρους επιχείρησης με σύστημα εγκατεστημένου drone (resident drone system) στη νορβηγική υφαλοκρηπίδα.

Πρόκειται για μια αυτοματοποιημένη τεχνολογία παρακολούθησης και επιθεώρησης στον τομέα της υπεράκτιας ενέργειας. Η πτήση πραγματοποιήθηκε στην υπεράκτια πλατφόρμα Edvard Grieg της Aker BP, ενώ ο απομακρυσμένος χειρισμός του drone έγινε από το κέντρο ελέγχου της Aker Solutions στο Jåttånågen, στο Στάβανγκερ.

Η επιτυχής υλοποίηση της αποστολής σηματοδοτεί τη λειτουργική ωρίμανση ενός τεχνολογικού μοντέλου που βασίζεται στην τηλεχειριζόμενη και μερικώς αυτόνομη επιτήρηση, ενισχυμένη από εξελιγμένους αισθητήρες, λογισμικά πλοήγησης και ψηφιακά πρωτόκολλα επικοινωνίας.

Η χρήση ενός resident drone system επιτρέπει την πλήρη αποδέσμευση από την ανάγκη φυσικής παρουσίας τεχνικού προσωπικού για απλές επιθεωρήσεις. Κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης, το drone συνέλεξε εικόνες υψηλής ανάλυσης και κρίσιμα δεδομένα, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αξιολόγηση της κατάστασης του εξοπλισμού και την πρόληψη τεχνικών αστοχιών. Η τηλεχειριζόμενη τεχνολογία επιτρέπει τη μεταφορά ενός μεγάλου μέρους των δραστηριοτήτων από τη θάλασσα στη στεριά, μειώνοντας την ανάγκη για ανθρώπινη παρουσία σε απομονωμένα και δυνητικά επικίνδυνα περιβάλλοντα.


We guide you safely in
a world of continuous
challenges


We invest in long-term
partnerships with the
leading manufacturers
of the industry


We strive for reliable,
energy-efficient, and
cost-effective navigation

- | | |
|-----------------|---------------|
| ✓ 24/7 support | ✓ Repair |
| ✓ New Buildings | ✓ Surveys |
| ✓ Installation | ✓ Spare Parts |
| ✓ Maintenance | |

 +30.210.45.37.374

 www.marilot.gr

 info@marilot.gr

Authorized agents and distributors in
Greece and Cyprus





Οι τελευταίες εξελίξεις στο ενεργειακό μέτωπο

Επιμέλεια: Παντελής Παϊδούσης

Ενέργεια & φυσικοί πόροι



Credit: EPA/JIM LO SCALZO

Ο Τραμπ «κλείνει το μάτι» στην πυρηνική ενέργεια

Ο Πρόεδρος των ΗΠΑ, Ντόναλντ Τραμπ, υπέγραψε το βράδυ της Παρασκευής 23 Μαΐου τέσσερα διατάγματα τα οποία έχουν ως στόχο την «αναγέννηση» της πυρηνικής ενέργειας στη χώρα, καθώς φιλοδοξεί να τετραπλασιάσει την παραγωγή μέσα στα επόμενα 25 χρόνια.

Ο Ρεπουμπλικάνος Πρόεδρος, που υποσχέθηκε «γρήγορες και ασφαλείς» διαδικασίες, θέλει κυρίως να μην ξεπερνά τους 18 μήνες η εξέταση ενός αιτήματος για την κατασκευή ενός νέου πυρηνικού αντιδραστήρα. Σκοπεύει επίσης να μεταρρυθμίσει τη Ρυθμιστική Επιτροπή Πυρηνικής Ενέργειας και να αυξήσει την εξόρυξη και τον εμπλουτισμό ουρανίου. «Ήρθε ο καιρός των πυρηνικών», δήλωσε ο Τραμπ στη συνέντευξη Τύπου που παραχώρησε στο Οβάλ Γραφείο.

Ο Υπουργός Εσωτερικών, Νταγκ Μπέργκαμ, που ήταν παρών στην υπογραφή των διαταγμάτων, τόνισε ότι το διακύβευμα είναι «να παραχθεί αρκετή ηλεκτρική ενέργεια για να κερδίσουμε τη μονομαχία της τεχνητής νοημοσύνης με την Κίνα». «Θέλουμε να είμαστε σε θέση να δοκιμάσουμε και να αναπτύξουμε πυρηνικούς αντιδραστήρες κατά την τρέχουσα θητεία του Προέδρου», δηλαδή μέχρι τον Ιανουάριο του 2029, ανέφερε νωρίτερα ένας σύμβουλος του Λευκού Οίκου, σε συνομιλία που είχε με δημοσιογράφους. Οι ΗΠΑ είναι η μεγαλύτερη δύναμη στον κόσμο σε ό,τι αφορά την πυρηνική ενέργεια, έχοντας 94 αντιδραστήρες εν λειτουργία. Ωστόσο, η ηλικία τους αυξάνεται, καθώς επί του παρόντος φτάνει κατά μέσο όρο τα 42 χρόνια.

Λόγω της αυξανόμενης ανάγκης για ηλεκτρική ενέργεια, κυρίως από την τεχνητή νοημοσύνη αλλά και την πρόθεση ορισμένων χωρών να αποανθρακοποιήσουν την οικονομία τους, η πυρηνική ενέργεια τραβά και πάλι το ενδιαφέρον, σε παγκόσμιο επίπεδο. Η Γαλλία, με 57 αντιδραστήρες, ανακοίνωσε το 2022 ένα νέο πρόγραμμα για την κατασκευή 6-14 καινούργιων. Ο πρώτος αναμένεται ότι θα είναι έτοιμος το 2038. Η Κίνα έχει επίσης 57 αντιδραστήρες εν λειτουργία και κατασκευάζει ήδη άλλους είκοσι επτά. Η Ρωσία είναι η μεγαλύτερη «εξαγωγός» πυρηνικών αντιδραστήρων, αφού κατασκευάζει αυτή τη χρονική περίοδο συνολικά 26, εκ των οποίων μόνο οι έξι βρίσκονται σε ρωσικό έδαφος.

Το μεγαλύτερο ηλιακό project της TotalEnergies στην Ευρώπη

Ένα καινοτόμο project ηλιακής ενέργειας εκκινεί στην Ευρώπη με την υπογραφή της TotalEnergies. Ειδικότερα, σύμφωνα με το Reuters, πρόκειται για το μεγαλύτερο τέτοιο εγχείρημα της TotalEnergies στην Ευρώπη και αφορά ένα σύμπλεγμα πέντε ηλιακών projects στην ισπανική Σεβίλλη.

Το εν λόγω έργο ευθυγραμμίζεται με τον στόχο της Ισπανίας για πράσινη ηλεκτροπαραγωγή κατά 80% έως το 2030 και συνάμα αντανάκλα τις βλές της TotalEnergies να πρωταγωνιστήσει στην ενεργειακή μετάβαση της ευρωπαϊκής ηλεκτροπαραγωγής.

Η συνολική παραγωγική ικανότητα των πέντε projects ανέρχεται σε 263 MW.

Η παραγωγή πετρελαίου και φυσικού αερίου της Γουιάνας προέρχεται από υπεράκτια έργα, ενώ συγκεκριμένα η παραγωγή πετρελαίου ελέγχεται από κοινοπραξία με επικεφαλής την ExxonMobil.

Πετρέλαιο και προστασία του περιβάλλοντος: Ο γρίφος προς επίλυση της Γουιάνας

Καθώς τα «φώτα» της βιομηχανίας ενέργειας εστιάζουν ολοένα και περισσότερο στις ακτές της Γουιάνας, η χώρα της Λατινικής Αμερικής προχωρά στη λήψη μέτρων με γνώμονα την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Σύμφωνα με το Reuters, το κοινοβούλιο της Γουιάνας ψήφισε πρόσφατα νομοσχέδιο σχετικά με τη ρύπανση από πετρέλαιο, το οποίο προβλέπει σαφείς ευθύνες για τα εμπλεκόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων και των πλοίων, για τυχόν ζημιές που προκαλούνται από πετρελαιοκηλίδες. Το νομοσχέδιο αναμένεται να υπογραφεί σύντομα από τον Πρόεδρο της χώρας, Irfaan Ali. Ειδικότερα, βάσει του νομοσχεδίου, τα εμπλεκόμενα μέρη θα υποχρεούνται να παρέχουν χρηματοοικονομικές εγγυήσεις για την κάλυψη ενδεχόμενων διαρροών, καθώς και για τη διενέργεια επιθεωρήσεων και τακτικών ελέγχων. Προβλέπονται επίσης κυρώσεις για τις εταιρείες που δεν συμμορφώνονται με το ρυθμιστικό πλαίσιο, όπως η αναστολή

των αδειών εξερεύνησης και παραγωγής πετρελαίου σε περιπτώσεις μη παροχής της απαιτούμενης οικονομικής διασφάλισης.

Η εν λόγω κίνηση εντάσσεται στο πλαίσιο των προσπάθειών της Γουιάνας να διασφαλίσει ότι η ραγδαία ανάπτυξη της ενεργειακής βιομηχανίας της χώρας προχωρά με σεβασμό στο περιβάλλον. Σημειώνεται ότι, στο σύνολό της, η παραγωγή πετρελαίου και φυσικού αερίου της Γουιάνας προέρχεται από υπεράκτια έργα, ενώ συγκεκριμένα η παραγωγή πετρελαίου ελέγχεται από κοινοπραξία με επικεφαλής την ExxonMobil.

Υδρογόνο στον λιμένα του Ρότερνταμ: Υποδομές μεταφοράς και ανεφοδιασμού στο προσκήνιο

Η τεχνολογία παραγωγής υγρού υδρογόνου (LH₂) περιλαμβάνει την υγροποίηση και την αποθήκευσή του σε εξαιρετικά χαμηλές θερμοκρασίες. Επίσης μπορεί να υποστηριχτεί ψηφιακή παρακολούθηση της πορείας και της διακίνησης του υδρογόνου σε όλα τα στάδια της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Σε αυτό το πλαίσιο, κατά τη διάρκεια του World Hydrogen Summit 2025, η Αρχή του Λιμένα Ρότερνταμ και η EDGE Navigation υπέγραψαν μνημόνιο συνεργασίας με στόχο την από κοινού ανάπτυξη υποδομών μεταφοράς και ανεφοδιασμού με υγρό υδρογόνο. Στο επίκεντρο της συμφωνίας βρίσκεται η δημιουργία ενός τεχνολογικά προηγμένου δικτύου διαχείρισης LH₂, το οποίο περιλαμβάνει τόσο εισαγωγές από πλοίο σε ξηρά (ship-to-shore) όσο και ανεφοδιασμό από πλοίο σε πλοίο (ship-to-ship bunkering).

Η EDGE Navigation ήδη αναπτύσσει νέας γενιάς φορτηγά πλοία που χρησιμοποιούν LH₂ ως κύριο καύσιμο. Παράλληλα, σχεδιάζει την κατασκευή ειδικού τάνκερ LH₂ για τον εφοδιασμό πλοίων και λιμένων στη βορειοδυτική Ευρώπη.

Η συνεργασία επικεντρώνεται στην τεχνική και ρυθμιστική προετοιμασία του λιμένα του Ρότερνταμ, ώστε να μπορεί να υποδεχτεί και να εξυπηρετήσει πλοία LH₂ από το 2028 και μετά.

Το πρώτο υπεράκτιο έργο CCUS της Κίνας εκκινεί λειτουργία

Το πρώτο υπεράκτιο έργο δέσμευσης, αξιοποίησης και αποθήκευσης διοξειδίου του άνθρακα (CCUS) της Κίνας εκκίνησε λειτουργίες την Πέμπτη 22 Μαΐου στη λεκάνη Pearl River Mouth στη νότια Κίνα, σύμφωνα με ανακοίνωση της CNOOC.

Το project αφορά την πλατφόρμα Enping 15-1 και σε πρώτη φάση διαθέτει ικανότητα έγχυσης οκτώ τόνων την ώρα. Η πλατφόρμα Enping 15-1, η μεγαλύτερη προς το παρόν υπεράκτια πλατφόρμα παραγωγής πετρελαίου στην Ασία, βρίσκεται περίπου 200 χλμ. νοτιοδυτικά της Σεντζέν της Κίνας.

Η επιτυχής υλοποίηση του project αντανακλά την τεχνολογική πρόοδο που έχει σημειώσει η Κίνα όσον αφορά τις υποδομές CCUS. Όπως τόνισε χαρακτηριστικά, σύμφωνα με το Xinhua, ο κ. Wan Nianhui, στέλεχος της CNOOC, εντός των επόμενων δέκα ετών θα διοχετευτούν άνω των 1 εκατ. τόνων CO₂.

Σύμφωνα με την CNOOC, με περαιτέρω αναβαθμίσεις του εξοπλισμού, η έγχυση διοξειδίου του άνθρακα στο έργο θα αυξηθεί σε 17 τόνους ανά ώρα.

NAVIGATE THE FUTURE OF SHIPPING WITH ALBA

alba.acg.edu

At Alba Graduate Business School, we don't just offer top-tier shipping programs aligned with global industry trends—we shape agile, future-ready leaders. Backed by international recognition and the strong support of the Greek shipping community, our programs combine cutting-edge knowledge, hands-on experiences, and powerful networking opportunities.

MBA with
Shipping

MSc in
Shipping
Management

Go beyond borders
Find your people.
Embrace agility.

Widen Your World



Accredited by



Εμπορευματικά αγαθά: Από την παραγωγή στη διακίνηση και στην κατανάλωση

Commodities

Επιμέλεια:

Γιάννης Θεοδωρόπουλος,
Μάνος Χαρίτος



Ξηρά φορτία

ΑΝΘΡΑΚΑΣ

Ρωσική ασπίδα στην εγχώρια βιομηχανία

Την εγχώρια βιομηχανία άνθρακα, που αντιμετωπίζει πληθώρα προκλήσεων, μεταξύ των οποίων και τις δυτικές κυρώσεις, αναμένεται να στηρίξει η Μόσχα. Οι εξαγωγές άνθρακα της Ρωσίας μειώθηκαν κατά 6% πέρυσι, υπό την πίεση των διαταραχών στις υποδομές καθώς και των κυρώσεων, σύμφωνα με επίσημα στοιχεία του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας. Στο Κρεμλίνο επικρατεί έντονος προβληματισμός για την οικονομική πορεία του κλάδου, καθώς 30 χαλυβουργίες –που απασχολούν περίπου 15.000 άτομα και παράγουν περίπου 30 εκατ. μετρικούς τόνους ετησίως– κινδυνεύουν με πτώχευση.

Υπό αυτό το πρίσμα και σύμφωνα με τα κυβερνητικά μέτρα, οι ρωσικές εταιρείες άνθρακα θα λάβουν αναβολή του φόρου εξόρυξης ορυκτών πόρων (MET) και των ασφαλιστικών εισφορών έως την 1η Δεκεμβρίου 2025.

Προβλέπεται επίσης η δυνατότητα αναδιάρθρωσης του χρέους για τις υπερχρεωμένες εταιρείες, λαμβάνοντας υπόψη τη θέση της Κεντρικής Τράπεζας της Ρωσίας, πρόσθεσε η κυβέρνηση.

Την ίδια ώρα, οι εξαγωγικοί δασμοί για τους παραγωγούς άνθρακα της Σιβηρίας θα μειωθούν για την προμήθεια στα βορειοδυτικά και νότια.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία προηγουμένως εξαρτιόταν από τη Ρωσία για περίπου το 45% των εισαγωγών άνθρακα, απαγόρευσε τις προμήθειες από τη χώρα το 2022.

Με τις απαγορεύσεις των ΗΠΑ, της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Βρετανίας στις εισαγωγές άνθρακα της Ρωσίας σε ισχύ, περισσότερο από το 80% των εξαγωγών της κατευθύνεται πλέον στην Ασία.

Μείωση των εξαγωγών της Ινδονησίας και βουτιά στις τιμές

Οι εξαγωγές άνθρακα της Ινδονησίας μειώθηκαν κατά 6,43%, σε 160 εκατ. τόνους, κατά την περίοδο Ιανουαρίου-Απριλίου, σύμφωνα με το Υπουργείο Ενέργειας και Ορυκτών Πόρων.

Αξιωματούχος του υπουργείου δήλωσε σε τοπικά μέσα ότι η μείωση των εξαγωγών προκλήθηκε εν μέρει από τις γεωπολιτικές εντάσεις, οι οποίες έχουν μειώσει τη ζήτηση από βασικούς αγοραστές, ιδίως

την Κίνα και την Ινδία, τις δύο πολυπληθέστερες χώρες.

Οι τιμές για τις βασικές ποιότητες θερμικού άνθρακα από τους κορυφαίους εξαγωγείς –την Ινδονησία και την Αυστραλία– μειώνονται σταθερά από τον Οκτώβριο και έχουν υποχωρήσει σημαντικά τις τελευταίες εβδομάδες εν μέσω εξασθένησης της ζήτησης. Είναι δε χαρακτηριστικό ότι οι κινεζικές εισαγωγές άνθρακα της Ινδονησίας μειώθηκαν κατά 20% τον Απρίλιο.

ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ-ΧΑΛΥΒΑΣ

Στο 50% οι αμερικανικοί δασμοί στον χάλυβα

Ο Αμερικανός Πρόεδρος Ντόναλντ Τραμπ ανακοίνωσε την Παρασκευή 30 Μαΐου πως σκοπεύει να διπλασιάσει τους τελωνειακούς δασμούς στον εισαγόμενο χάλυβα στο 50%, για να υπερασπίσει την εθνική παραγωγή, εντείνοντας την πίεση στον τομέα της χαλυβουργίας σε διεθνή κλίμακα και βαθαινοντας τον παγκόσμιο εμπορικό πόλεμο που έχει κηρύξει.

«Θα επιβάλουμε αύξηση 25%. Θα αυξήσουμε από το 25% στο 50% τους τελωνειακούς δασμούς στον χάλυβα (που εισάγεται) στις ΗΠΑ, κάτι που θα εγγυηθεί περαιτέρω την ασφάλεια της βιομηχανίας χάλυβα στις ΗΠΑ», εξήγησε ο Ρεπουμπλικάνος απευθυνόμενος σε εργαζομένους της χαλυβουργίας US Steel σε εργοστάσιο στην Πενσιλβάνια, οι οποίοι πανηγύρισαν την εξαγγελία του Προέδρου.

«Κανένας δεν θα μπορεί να παρακάμψει» αυτούς τους τελωνειακούς δασμούς, διαβεβαίωσε ο Ντόναλντ Τραμπ από το βήμα, με φόντο εργάτες στο ακροατήριο που φορούσαν κράνη και αντανάκλαστικά γιλέκα.

Εξάλλου, ο Ρεπουμπλικάνος υπερασπίστηκε τη συμφωνία για τη συνένωση –την εξαγορά, στην ουσία– της US Steel και της ιαπωνικής ανταγωνίστριάς της Nippon Steel, την οποία ενέκρινε προσωπικά την περασμένη εβδομάδα και για την οποία ελάχιστες λεπτομέρειες έχουν γίνει γνωστές.

«Το σημαντικότερο είναι ότι η US Steel θα συνεχίσει να ελέγχεται από τις ΗΠΑ, αλλιώς δεν θα έκλεινα αυτή τη συμφωνία», είπε ο Ντόναλντ Τραμπ, σύμφωνα με τον οποίο η Nippon Steel θα επενδύσει \$14 δισ. «στο μέλλον» της αμερικανικής χαλυβουργίας.



Η υπόθεση της εξαγοράς, στην οποία εναντιωνόταν για καιρό ο σημερινός Πρόεδρος, βρέθηκε στην καρδιά της προεκλογικής εκστρατείας του 2024, κυρίως διότι αφορά πάνω απ' όλα την Πενσιλβάνια – πολιτεία στρατηγικής σημασίας σε εκλογικό επίπεδο και επίσης λίκνο της χαλυβουργίας στις ΗΠΑ.

Ο «βραχνάς» της παγκόσμιας χαλυβουργίας

Οι δυσχέρειες στην παγκόσμια χαλυβουργία θα συνεχιστούν και μετά το 2025, σύμφωνα με πρόσφατη ανακοίνωση του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ).

Ειδικότερα, παρά την αναμενόμενη αύξηση της παραγωγικής ικανότητας της χαλυβουργίας κατά τη διετία 2025-2027 μέχρι και 6,7%, ο εντεινόμενος ανταγωνισμός που επικρατεί στην Ασία είναι ικανός να δημιουργήσει σημαντικά εμπόδια. Στο πλαίσιο αυτό, η παραγωγή τη συγκεκριμένη περίοδο εκτιμάται πως θα διαμορφωθεί περίπου στο 70% της μέγιστης παραγωγικής ικανότητας.

Παράλληλα, οι ασιατικές οικονομίες αναμένεται να αντιπροσωπεύουν το 58% της ανόδου της παραγωγικής ικανότητας, με «αιχμή του δόρατος» τις σημαντικές αυξήσεις σε Κίνα και Ινδία. Μάλιστα, η Κίνα επενδύει στρατηγικά στις χαλυβουργίες άλλων χωρών και συνεπώς διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στις διασυννοριακές επενδύσεις, οι οποίες αναμένεται να αποτελέσουν περίπου το 16% της παραγωγικής ικανότητας που θα προστεθεί από το 2025 και ύστερα.

Η «επιθετική» πολιτική που χαράσσει η Κίνα στη χαλυβουργία έχει προκαλέσει σκοπέλους για τις υπόλοιπες παραγωγικές και εξαγωγικές χώρες. Το 2024, οι εξαγωγές χάλυβα της Κίνας εκτοξεύτηκαν στα επίπεδα-ρεκόρ των 118 εκατ. τόνων. Η Κίνα διαθέτει την ευχέρεια μείωσης του κόστους του χάλυβά της, γεγονός που όξυνε τον ανταγωνισμό σε παγκόσμια κλίμακα, περιορίζοντας τις εξαγωγές άλλων χωρών.

Ως απότοκο, 19 έθνη διεξήγαγαν έρευνες με επίκεντρο τον αθέμιτο ανταγωνισμό στην αγορά χάλυβα, με την Κίνα να κεντρίζει τα βλέμματα. Η άνοδος των κινεζικών εξαγωγών χάλυβα χαμηλού κόστους έχει διαταράξει τις διεθνείς αγορές, αυξάνοντας τις εμπορικές εντάσεις, εξέλιξη που δύσκολα θα υποχωρήσει βραχυπρόθεσμα

ελέω της περιορισμένης ανάπτυξης της ζήτησης.

Bullish εκτιμήσεις για τις τιμές σιδηρομεταλλεύματος

Βελτιωμένες εμφανίζονται οι προοπτικές για τις τιμές σιδηρομεταλλεύματος, αποτέλεσμα του χαμηλότερου του αναμενόμενου παγκόσμιου πλεονάσματος, παρά τη διαφαινόμενη δυναμική είσοδο του Simandou project στην προσφορά, τονίζουν αναλυτές και traders.

Σύμφωνα με πρόσφατες εκτιμήσεις, το πλεόνασμα παραγωγής iron ore θα κυμανθεί μεταξύ 20 και 30 εκατ. τόνων, όταν οι αρχικές εκτιμήσεις έκαναν λόγο για 50 εκατ. τόνους.

Η ζήτηση φέτος εμφανίζεται ανθεκτική ως αποτέλεσμα των ισχυρών εξαγωγών χάλυβα καθώς οι αγοραστές αύξαναν τα αποθέματά τους εν μέσω ενός κύκλου εμπορικών τριγμών μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας. Με βάση αυτές τις συνθήκες, οι traders αναμένουν ότι οι τιμές θα διαμορφωθούν μεταξύ \$80 και \$85/τόνο. Υπενθυμίζεται ότι οι εκτιμήσεις στις αρχές του έτους ανέφεραν ότι οι τιμές σιδηρομεταλλεύματος μετά βίας θα άγγιζαν τα \$75/τόνο.

ΣΙΤΗΡΑ

Άνοδος των εξαγωγών ρωσικών σιτηρών στον οριζόντα

Η Ρωσία δίνει εμμέσως πράσινο φως στις εξαγωγές σιτηρών, καθώς προχώρησε σε άρση του πλαφόν που είχε επιβάλει στις τιμές.

Ειδικότερα, σύμφωνα με πρόσφατη έκθεση της ναυλομεσιτικής MB Shipbrokers, πλέον αίρεται η «κατευθυντήρια» χαμηλότερη τιμή πώλησης σιτηρών από τη Μόσχα. Το γεγονός αυτό επιτρέπει στους παραγωγούς να μειώσουν περαιτέρω τις τιμές τους και συνεπώς να καταστήσουν τα ρωσικά σιτηρά πιο ανταγωνιστικά στις διεθνείς αγορές.

Η απόφαση αυτή επηρεάζει τους 3,6 εκατ. τόνους σιταριού που είναι διαθέσιμοι προς εξαγωγή. Ωστόσο, αναλυτές εκτιμούν ότι η κίνηση της Μόσχας δύσκολα θα ενισχύσει σημαντικά τις εξαγωγές ελέω αποδυναμωμένης ζήτησης σε παγκόσμιο επίπεδο.

Όσον αφορά τα bulk carriers, βραχυπρόθεσμα ενδέχεται να σημειωθεί άνοδος της ζήτησης για Supramax και Panamax πλοία στη Μαύρη Θάλασσα.

Σιτάρι

Ρεκόρ εξαγωγών για τις ΗΠΑ

Προς νέο ρεκόρ οδεύουν οι εξαγωγές σιταριού των ΗΠΑ το 2025, καθώς οι πωλήσεις στις διεθνείς αγορές βαίνουν δίχως σταματημό.

Ειδικότερα, βάσει πρόσφατης ανάρτησης της Kpler στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, οι αμερικανικές εξαγωγές σιταριού αναμένεται να διαμορφωθούν σε υψηλό 12 ετών τη σεζόν που εκκινεί τον ερχόμενο Ιούνιο.

Η πτώση που σημείωσε η ζήτηση σε παγκόσμια κλίμακα το τελευταίο έτος περιόρισε τις τιμές σιταριού, παρότι η παραγωγή σε Ευρώπη και Ρωσία ήταν νωχελική.

Υπό πίεση η προσφορά της Αυστραλίας

Υπό πίεση αναμένεται να βρεθούν προσεχώς οι γεωργοί της Αυστραλίας, καθώς τα αποθέματα σιταριού της χώρας οδεύουν φέτος σε πολύ υψηλότερα επίπεδα σε σχέση με πέρυσι, ελέω της καθίζησης των αποστολών. Το γεγονός αυτό αντανακλά την επιβράδυνση των κινεζικών εισαγωγών, καθώς και τον ισχυρό ανταγωνισμό από τις εξαγωγές σιταριού της Ρωσίας.

Ειδικότερα, βάσει τελωνειακών στοιχείων, την περίοδο Οκτωβρίου 2024 - Μαρτίου 2025, οι αποστολές σιταριού της Αυστραλίας προς την Κίνα ανήλθαν σε μόλις 546.000 τόνους. Πρόκειται για κατακόρυφη πτώση των αποστολών έναντι των 2,9 εκατ. τόνων και των 4,4 εκατ. τόνων την ίδια περίοδο το 2023/24 και το 2022/23 αντίστοιχα.

Στον αντίποδα, οι αποστολές σιταριού της Ρωσίας παρέμειναν ισχυρές (και) κατά τη διάρκεια του παραδοσιακά πιο αδύναμου δεύτερου τριμήνου του έτους. Ως εκ τούτου, η αύξηση της συγκομιδής στο Βόρειο Ημισφαίριο τις προσεχείς εβδομάδες αναμένεται να περιορίσει περαιτέρω τις εξαγωγικές προοπτικές της Αυστραλίας. Αναλυτές της αγοράς προβλέπουν ότι η παραγωγή σιταριού της Αυστραλίας θα διαμορφωθεί στους 28-34 εκατ. τόνους, δηλαδή σε υψηλότερα επίπεδα από τον δεκαετή μέσο όρο των 27,6 εκατ. τόνων. Η αυξημένη παραγωγή αναμένεται να εντείνει την πίεση στους γεωργούς, οι οποίοι, ελλείψει επαρκούς χωρητικότητας αποθήκευσης, θα αναγκαστούν να εξάγουν φορτία σε χαμηλότερες τιμές.



CHARTERWELL MARITIME S.A.

sea... your future
in a strong relationship**ship**



Green and sustainable Shipping practices

91, Poseidonos Avenue, 16674 Glyfada, Athens, Greece
Tel.: +30 210 8912000, info@charterwell.gr

Υγρά φορτία

ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

ΟPEC+: Όσα αλλάζουν από το 2027

Εν μέσω καθίζησης των παγκόσμιων τιμών πετρελαίου, λόγω της σταδιακής άρσης των περικοπών της παραγωγής του ΟPEC+, τα κράτη-μέλη του Οργανισμού σχεδιάζουν τα επόμενα βήματα της κοινής πολιτικής παραγωγής τους. Στο πλαίσιο αυτό, την Τετάρτη 29 Μαΐου αποφασίστηκε η ανάπτυξη ενός μηχανισμού αξιολόγησης της μέγιστης παραγωγικής ικανότητας των κρατών-μελών του ΟPEC+. Όπως υπογραμμίζει σχετική ανακοίνωση, τα δεδομένα της αξιολόγησης θα αποτελέσουν στη συνέχεια τη βάση για τον καθορισμό των ελάχιστων επιπέδων παραγωγής του 2027.

Σημειώνεται ότι η παραγωγή πετρελαίου του ΟPEC+ υπόκειται σε τρία επίπεδα περικοπών από το 2022, εκ των οποίων τα δύο αναμένεται να παραμείνουν σε ισχύ έως τα τέλη του 2026. Ως εκ τούτου, τα κατώτατα επίπεδα παραγωγής θα συμπεριληφθούν στην πολιτική του ΟPEC+ αρχής γενομένης από το 2027. Τέλος, ο ΟPEC+ άφησε ανοιχτό το ενδεχόμενο επιτάχυνσης της αύξησης της παραγωγής ήδη από τον Ιούλιο, εφόσον το επιτρέψουν οι συνθήκες της αγοράς.

Πτωτική η πορεία των τιμών το 2025

Οι εσωτερικοί τριγμοί εντός ΟPEC+ αποτελούν έναν εκ των λόγων που ωθούν τον Οργανισμό σε επιτάχυνση της παραγωγής πετρελαίου. Η τάση αυτή αναμένεται να επιμείνει, ίσως και να ενταθεί περαιτέρω τους ερχόμενους μήνες, γεγονός που αποδυναμώνει το outlook των τιμών πετρελαίου.

Ειδικότερα, όπως αναφέρει δημοσίευμα του Reuters, έρευνα του Μαΐου στην οποία συμμετείχαν 40 οικονομολόγοι και αναλυτές υποστηρίζει ότι η τιμή του Brent θα διαμορφωθεί στα \$66,98 ανά βαρέλι το 2025 έναντι \$68,98/βαρέλι που ήταν η εκτίμηση Απριλίου.

Πέραν της αυξημένης παραγωγής του ΟPEC+, οι τιμές πετρελαίου επηρεάζονται και από τις γεωπολιτικές εντάσεις και συγκεκριμένα από το πώς αυτές επιδρούν στις προοπτικές της παγκόσμιας οικονομίας.

Κανονικά η παραγωγή της Βενεζουέλας, παρά τις αμερικανικές αποφάσεις. Η απόφαση της κυβέρνησης Τραμπ να αναστείλει τις άδειες δραστηριοποίησης διεθνών εταιρειών στη Βενεζουέλα προκάλεσε έντονο προβληματισμό σε κολοσσούς ενέργειας όπως η Chevron. Πάντως, σύμφωνα με την Αντιπρόεδρο της Βενεζουέλας, Ντέλσι Ροντρίγκες, ο αντίκτυπος των αμερικανικών αποφάσεων στην παραγωγή πετρελαίου είναι μηδαμινός.

Η παραγωγή πετρελαίου βαίνει κανονικά, ανεπηρέαστη από την ανάκληση των αδειών στην οποία προχώρησαν οι ΗΠΑ, σημείωσε μεταξύ άλλων η Ντέλσι Ροντρίγκες. Η Βενεζουέλα δεν αναγνωρίζει τις αμερικανικές αποφάσεις και συνεχίζει κανονικά με την παραγωγή πετρελαίου, προκειμένου να είναι σε θέση να τηρήσει τις δεσμεύσεις της προς τις εταιρείες με τις οποίες έχει υπογράψει εμπορικές συμφωνίες.

Εκτιμήσεις για γιγάντιο κοιτάσμα πετρελαίου στην Τουρκία

Η αμερικανική πετρελαϊκή εταιρεία Continental Resources εκτιμά ότι υπάρχει κοιτάσμα 6,1 δισ. βαρελιών πετρελαίου στη Λεκάνη του Ντιγιάρμπακνρ στη νοτιοανατολική Τουρκία, δήλωσε πρόσφατα ο Τούρκος Υπουργός Ενέργειας.

Η Continental Resources και η τουρκική εθνική εταιρεία πετρελαίου ΤΡΑΟ υπέγραψαν τον Μάρτιο συμφωνία κοινοπραξίας για την εξόρυξη σχιστολιθικού πετρελαίου στην εν λόγω λεκάνη.

«Οι τρέχουσες ετήσιες τουρκικές εισαγωγές (αργού) πετρελαίου είναι 365 εκατ. βαρέλια. Έτσι, τα 6,1 δισ. βαρέλια του κοιτάσματος είναι ένας θαυμάσιος αριθμός», δήλωσε σε δημοσιογράφους ο Υπουργός Ενέργειας Αλπαρσλάν Μπαϊρακτάρ στη διάρκεια επίσκεψής του στη νοτιοανατολική Τουρκία.

Ο Υπουργός είχε προηγουμένως δηλώσει πως η συμφωνία του Μαρτίου ανοίγει «μια νέα εποχή στην τοπική εξερεύνηση για πετρέλαιο» με την Τουρκία να θεωρεί εξέλιξη-κλειδί την ανακάλυψη κοιτασμάτων σχιστολιθικού πετρελαίου και αερίου.

«Το σχιστολιθικό πετρέλαιο και το σχιστολιθικό αέριο θα μπορούσαν να αλλάξουν τα δεδομένα», δήλωσε.





ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ (LNG)

Αμερικανικό LNG, νέκταρ για την Ιαπωνία;

Καθώς ο Αμερικανός Πρόεδρος, Ντόναλντ Τραμπ, πιέζει τους συμμάχους της χώρας να αμβλύνουν το εμπορικό πλεόνασμα με τις ΗΠΑ, η Ιαπωνία προχωρά ήδη σε αύξηση των εισαγωγών αμερικανικού LNG.

Πιο πρόσφατο παράδειγμα αποτελεί η συμφωνία της ιαπωνικής Kyushu Electric Power με την αμερικανική Energy Transfer. Σύμφωνα με το Reuters, οι δύο πλευρές υπέγραψαν εικοσαετή συμφωνία προμήθειας LNG, βάσει της οποίας

η Kyushu Electric Power θα αγοράζει 1 εκατ. τόνους LNG ετησίως από το έργο «Lake Charles» της Energy Transfer.

Μάλιστα, εφόσον η ανάπτυξη του έργου προχωρήσει βάσει του προγραμματισμού, οι προμήθειες αναμένεται να εκκινήσουν το 2030. Όπως υπογραμμίζει η Energy Transfer, η τελική επενδυτική απόφαση (FID) για το έργο αναμένεται να ληφθεί έως το τέλος του τρέχοντος έτους.

Για την Kyushu Electric Power, το συγκεκριμένο deal αποτελεί την παρθενική μακροπρόθεσμη συμφωνία αγοράς αμερικανικού LNG, ενώ ευθυγραμμίζεται με τις προσπάθειες διαφοροποίησης των προμηθειών της.

Στο «κυνήγι» φορτίων LNG η Αίγυπτος
Καθώς η Αίγυπτος ταλανίζεται τα τελευταία δύο χρόνια από αλληπάλληλες διακοπές ηλεκτροδότησης, λόγω της ελλειπούς εγχώριας παραγωγής φυσικού αερίου, το Κάιρο στρέφεται στις διεθνείς αγορές αναζητώντας φορτία LNG.

Συγκεκριμένα, η κυβέρνηση της Αιγύπτου βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις με εταιρείες ενέργειας για την εξασφάλιση 40-60 φορτίων LNG, καθώς και περίπου 1 εκατ. τόνου μαζούτ. Σύμφωνα με διεθνή MME, το κόστος των προμηθειών LNG ενδέχεται να αγγίξει έως και τα \$3 δισ., σύμφωνα με τις τρέχουσες τιμές στην αγορά.

Οι εν λόγω προμήθειες αναμένεται να καλύψουν τις ενεργειακές ανάγκες της χώρας για το 2025, ωστόσο μακροπρόθεσμα τα φορτία LNG ενδέχεται να αγγίξουν έως και τα 150. Στόχος της Αιγύπτου είναι να εξασφαλίσει τις απαραίτητες προμήθειες πριν από την καλοκαιρινή κορύφωση της ζήτησης. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η

Αίγυπτος αποτέλεσε καθαρό εισαγωγέα φυσικού αερίου το 2024, ελέω καθίζησης της εγχώριας παραγωγής. Ωστόσο, η τάση επιβράδυνσης επιμένει και το 2025. Στο πλαίσιο αυτό, βάσει στοιχείων της S&P Global Commodity Insights, μέχρι στιγμής φέτος η Αίγυπτος έχει εισαγάγει 1,84 εκατ. τόνους LNG, που αντιστοιχούν στο 75% των συνολικών εισαγωγών του 2024.

Παρθενική έγκριση Τραμπ για εξαγωγές LNG

Σε ένα σημαντικό ορόσημο στην προσπάθεια να «απελευθερώσει» τη δυναμική του ενεργειακού κλάδου των ΗΠΑ προέβη πρόσφατα η κυβέρνηση του Ντόναλντ Τραμπ.

Ειδικότερα, την Πέμπτη 29 Μαΐου, ο Υπουργός Ενέργειας των ΗΠΑ, Κρις Ράιτ, προχώρησε στην τελική έγκριση για εξαγωγές LNG σε χώρες δίχως συμφωνία ελεύθερου εμπορίου (non-FTA) από το έργο «Port Arthur LNG Phase II» του Τέξας. Πρόκειται για την παρθενική τελική έγκριση εξαγωγής LNG υπό την

ηγεσία του Προέδρου Τραμπ, ο οποίος επιδιώκει να αντιστρέψει την παύση των εξαγωγικών αδειών της προηγούμενης αμερικανικής κυβέρνησης.

«Υπό την ηγεσία του Προέδρου Τραμπ, το Υπουργείο Ενέργειας αποκαθιστά τον ρόλο των ΗΠΑ ως του πιο αξιόπιστου προμηθευτή ενέργειας παγκοσμίως», ανέφερε σε δηλώσεις του ο Κρις Ράιτ. Όσον αφορά το «Port Arthur LNG Phase II», εκείνο συνιστά τη δεύτερη φάση του έργου που αναπτύσσει η Semptra Energy στην πολιτεία του Τέξας. Βάσει εκτιμήσεων της εταιρείας, μόλις ολοκληρωθεί το έργο, εκτιμάται ότι θα εξάγει 1,91 δισ. κυβικά πόδια ημερησίως. Σημειώνεται ότι η πρώτη φάση του έργου αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία το 2027.

Πλέον, οι εξαγωγές LNG που συνδέονται με εγκρίσεις υπό την ηγεσία του Προέδρου Τραμπ ανέρχονται σε 11,45 δισ. κυβικά πόδια ημερησίως.

Το ρωσικό LNG «καίει» την ΕΕ: Άνοδος 359% του κόστους εισαγωγής

Νέα στοιχεία για τις εισαγωγές ρωσικού LNG της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) δημοσίευσε πρόσφατα η Ευρωπαϊκή Στατιστική Υπηρεσία (Eurostat).

Σύμφωνα με τη Eurostat, το πρώτο τρίμηνο του 2025 το κόστος των εισαγωγών LNG από τη Ρωσία αυξήθηκε κατά 359% σε σχέση με το πρώτο τρίμηνο του 2021. Το γεγονός αυτό αντανakλά τη ραγδαία αύξηση των τιμών και του όγκου των προμηθειών ρωσικού LNG προς τη Γηραιά Ήπειρο.

Παράλληλα, το μερίδιο της Ρωσίας στις εισαγωγές LNG της ΕΕ μειώθηκε στο 19% κατά τη διάρκεια του πρώτου τριμήνου του τρέχοντος έτους. Σημειώνεται ότι οι ΗΠΑ εξακολουθούν να κατέχουν το μεγαλύτερο μερίδιο επί της ευρωπαϊκής αγοράς, το οποίο αγγίζει το 48%.

Όσον αφορά τις εισαγωγές φυσικού αερίου μέσω αγωγών της ΕΕ, το μερίδιο της Ρωσίας μειώθηκε από το 48% το πρώτο τρίμηνο του 2021 στο 17% το πρώτο τρίμηνο του 2025. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, η Νορβηγία και η Αλγερία αύξησαν σημαντικά τα μερίδιά τους, κατά έντεκα και πέντε ποσοστιαίες μονάδες αντίστοιχα. Μάλιστα, η Αλγερία αναδείχθηκε κορυφαίος προμηθευτής φυσικού αερίου της ΕΕ με μερίδιο 30%.





INCREASING CERTAINTY



IMPROVING RETURNS



GASLOG

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

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

Partners for performance
gaslogltd.com

Άνθρωποι Πλοία Ιστορία

Επιμέλεια: Παναγιώτης Κόρακας



Κοινή φωτογραφία των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων «Chrysopolis» και «Temple Mead». Το ελληνικό φορτηγό «Chrysopolis», κατευθυνόμενο από το Emden της Γερμανίας προς φόρτωση γενικών εμπορευμάτων στη Μαδαγασκάρη, προσάραξε κοντά στη χερσόνησο του Rio de Oro, στη βορειοδυτική Αφρική, στις 18 Ιουνίου 1936. Το πλήρωμα κατάφερε να εγκαταλείψει με ασφάλεια το πλοίο και, χάρη στη βοήθεια του διερχόμενου αγγλικού φορτηγού «Temple Mead», μεταφέρθηκε στον ισπανικό λιμένα του Las Palmas.



Με την ευγενική χορηγία



«Έτοιμον, άριστον από πάσης απόψεως, οχηματαγωγόν-επιβατηγόν, ηγόρασεν η Ναυτική Εταιρεία Μυτιλήνης». Με αυτή την πρόταση, τα *Ναυτικά Χρονικά*, στο τεύχος της 1ης Απριλίου 1973, ενημέρωναν το αναγνωστικό τους κοινό για την πρώτη αγορά της Ναυτιλιακής Εταιρείας Λέσβου (NEL LINES). Επρόκειτο για το «δηζελοκίνητον» «Spero» της αγγλικής Ellerman Lines, που μετονομάστηκε σε «Σαφφώ» και έμελλε να γράψει τη δική του ιστορία στα ύδατα του ΒΑ Αιγαίου.

Το «Neptune» (πρώην νορβηγικό «Meteor») είχε αποκτηθεί το 1971 από την Ηπειρωτική Ατμοπλοΐα του Αναστασίου Ποταμιάνου και, έπειτα από εκτεταμένες εργασίες μετασκευών, δρομολογήθηκε ως κρουαζιερόπλοιο τον Απρίλιο του 1972.





Το «Seiko Maru» υπήρξε παραγγελία της ιαπωνικής εταιρείας Sanko Steamship Company και ναυπηγήθηκε από την Ishikawajima Harima Industries το 1970. Σύμφωνα με το τεύχος της 1ης Ιουλίου 1970 των *Ναυτικών Χρονικών*, αποτέλεσε το πρώτο στον κόσμο «υπεραυτόματο» δεξαμενόπλοιο που διέθετε πλήρες σύστημα ηλεκτρονικού υπολογιστή, ο οποίος ήταν σε θέση να ελέγχει 11 διαφορετικές λειτουργίες, συμπεριλαμβανόμενων της ναυσιπλοΐας, της φορτοεκφόρτωσης αλλά και της λειτουργίας της μηχανής του πλοίου.



Φωτογραφική άποψη πλοίων να δέχονται επισκευές στις εγκαταστάσεις του ναυπηγείου στο Νεώριο της Σύρου. Η φωτογραφία δημοσιεύθηκε σε αφιέρωμα του τεύχους της 15ης Ιουνίου 1972 των *Ναυτικών Χρονικών*. Αφορμή για το αφιέρωμα στάθηκε η ανοδική πορεία της δραστηριότητας του εν λόγω ναυπηγείου στον επισκευαστικό τομέα εκείνη την περίοδο (φωτ.: Φωτογραφικόν Πρακτορείον Δ. Α. Χαρισιάδης).



W MARINE INC

SAIL BEYOND THE FUTURE



W MARINE INC

38, Patriarchou Ioakim street • 106 75 Athens, Greece
Tel.: +30 210 7248701 • E-mail: wmarine@wmarine.com
www.wmarine.com



Στην Air France-KLM παραμένουμε αφοσιωμένοι στην υποστήριξη της ναυτιλιακής κοινότητας

Συνέντευξη του **Γιάννη Πανταζόπουλου**,
Περιφερειακού Διευθυντή της Air France-KLM
για την Ελλάδα, την Κύπρο και την Τουρκία,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Το Marine Day έχει πλέον καθιερωθεί ως σημείο αναφοράς για τις κοινότητες της ναυτιλίας και των αερομεταφορών. Με αφορμή το 3ο Marine Day, συνομιλούμε με τον κ. Γιάννη Πανταζόπουλο, Περιφερειακό Διευθυντή της Air France-KLM για την Ελλάδα, την Κύπρο και την Τουρκία, ο οποίος μοιράζεται τις σκέψεις του για τη στρατηγική σημασία της συγκεκριμένης εκδήλωσης, τη διαχρονική συνεργασία των δύο κλάδων, τις πρωτοβουλίες βιωσιμότητας και την πορεία της εταιρείας στην ελληνική αγορά εδώ και 95 χρόνια.

Το Marine Day έχει πλέον καθιερωθεί ως ένα σημαντικό γεγονός για τους κλάδους της ναυτιλίας και των αερομεταφορών. Τι σημαίνει η φετινή διοργάνωση για την Air France-KLM;

Το Marine Day 2025 σηματοδοτεί την τρίτη διοργάνωση μιας πρωτοβουλίας που γεννήθηκε στην Ελλάδα και εξελίχθηκε σε θεσμό σε ό,τι αφορά τη σχέση μας με τη ναυτιλιακή κοινότητα. Δεν πρόκειται απλώς για μια εκδήλωση· είναι ένας εορτασμός της διαχρονικής συνεργασίας μεταξύ αεροπορίας και ναυτιλίας. Φέτος, συγκεντρώσαμε ηγετικά στελέχη, φορείς, πελάτες και συνεργάτες από όλο τον κόσμο για να συζητήσουμε θέματα βιωσιμότητας, καινοτομίας και το μέλλον της παγκόσμιας συνδεσιμότητας. Το Marine Day έχει πλέον αναγνωριστεί ως διεθνής θεσμός. Η δέσμευσή μας προς τον ναυτιλιακό τομέα παραμένει ακλόνητη, και το Marine Day αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της προσήλωσής μας στην ενίσχυση της συνεργασίας και της κοινής ανάπτυξης.

Η φετινή διοργάνωση φιλοξένησε υψηλόβαθμα στελέχη της Air France-KLM και της Delta Air Lines. Πώς η παρουσία τους αναδεικνύει τη σημασία του Marine Day;

Η τιμή να καλωσορίσουμε διακεκριμένους συναδέλφους στην τρίτη αυτή διοργάνωση αναδεικνύει τη στρατηγική σημασία που αποδίδουμε στον ναυτιλιακό τομέα. Η παρουσία τους ενισχύει το κοινό μας όραμα για τη σύμφιξη των σχέσεων μεταξύ αερομεταφορών και ναυτιλίας, διασφαλίζοντας ότι θα συνεχίσουμε να ανταποκρινόμαστε στις εξελισσόμενες ανάγκες των ναυτιλιακών και υπεράκτιων συνεργατών μας. Παράλληλα, επιβεβαιώνει και υπογραμμίζει τον καίριο ρόλο του ναυτιλιακού κλάδου για τις τρεις εταιρείες.

Μπορείτε να μας εξηγήσετε τη σχέση μεταξύ του αεροπορικού και του ναυτιλιακού κλάδου, ειδικά σε ό,τι αφορά τις εταιρείες σας;

Οι κλάδοι της αεροπορίας και της ναυτιλίας είναι συνδεδεμένοι, λειτουργώντας ως βασικές αρτηρίες του παγκόσμιου εμπορίου και της συνδεσιμότητας. Στην Air France-KLM αναγνωρίζουμε τον κομβικό ρόλο που διαδραματίζουμε

στη μετακίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων. Οι εξειδικευμένες υπηρεσίες μας για τους τομείς της ναυτιλίας, των υπεράκτιων δραστηριοτήτων και της ενέργειας, συμπεριλαμβανομένων των ευέλικτων επιλογών κρατήσεων και της εξατομικευμένης υποστήριξης, έχουν σχεδιαστεί για να ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες απαιτήσεις αυτών των κλάδων. Αυτή η συνεργατική σχέση διασφαλίζει ότι και οι δύο τομείς αναπτύσσονται μέσω της αμοιβαίας στήριξης και καινοτομίας.

Η βιωσιμότητα αποτέλεσε βασικό θέμα του φετινού Marine Day. Πώς ανταποκρίνεται η Air France-KLM στις περιβαλλοντικές προκλήσεις στους κλάδους της ναυτιλίας και της αεροπλοΐας;

Η βιωσιμότητα αποτελεί προτεραιότητα στη στρατηγική μας. Επενδύουμε ενεργά σε βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα (SAF), εκσυγχρονίζουμε τον στόλο μας με αεροσκάφη νέας γενιάς και εφαρμόζουμε πρακτικές για τη μείωση του ανθρακικού μας αποτυπώματος. Πρόσφατα η KLM παρουσίασε το ολοκαίνουργιο Airbus A321neo στην Αθήνα – ένα αεροσκάφος νέας γενιάς, σχεδιασμένο για ένα καλύτερο, καθαρότερο μέλλον. Με μειωμένες εκπομπές CO₂, χαμηλότερη ηχορύπανση και μεγαλύτερη αποδοτικότητα καυσίμου, το A321neo μας φέρνει πιο κοντά σε έναν πιο βιώσιμο ουρανό. Για εμάς, η υπεύθυνη πτήση δεν είναι απλώς στόχος, είναι δέσμευση.

Μέσα από συνεργασίες με τον ναυτιλιακό τομέα, επιδιώκουμε να ανταλλάσσουμε βέλτιστες πρακτικές και να αναπτύσσουμε κοινές πρωτοβουλίες που ενισχύουν την περιβαλλοντική υπευθυνότητα και στους δύο κλάδους. Το Marine Day λειτουργεί ως πλατφόρμα ανταλλαγής ιδεών και επιβεβαιώνει τη δέσμευσή μας για ένα πιο βιώσιμο μέλλον.

Πώς φαντάζεστε την εξέλιξη του Marine Day και την επίδρασή του στους κλάδους της ναυτιλίας και των αερομεταφορών στο μέλλον;

Αποτελώντας ένα διεθνές γεγονός και προχωρώντας μπροστά, στοχεύουμε στη διεύρυνση της απήχησης του Marine Day, ενσωματώνοντας ακόμα περισσότερες φωνές και προσεγγίζοντας

Η δέσμευσή μας προς τον ναυτιλιακό τομέα παραμένει ακλόνητη, και το Marine Day αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της προσήλωσής μας στην ενίσχυση της συνεργασίας και της κοινής ανάπτυξης.

τις νέες προκλήσεις. Στόχος μας είναι να συνεχίσουμε να χτίζουμε γέφυρες μεταξύ των δύο κλάδων, να ενθαρρύνουμε την καινοτομία και να συμβάλουμε από κοινού σε έναν πιο συνδεδεμένο και βιώσιμο κόσμο.

Θα θέλατε να μοιραστείτε τις σκέψεις σας με τους αναγνώστες μας σχετικά με το Marine Day και τον ρόλο της Air France-KLM στη ναυτιλία;

Το Marine Day είναι απόδειξη της διαχρονικής συνεργασίας μεταξύ αερομεταφορών και ναυτιλίας. Στην Air France-KLM αισθανόμαστε μεγάλη υπερηφάνεια για τον ρόλο μας ως συνδετικού κρίκου ανθρώπων, κλάδων και ιδεών. Παραμένουμε αφοσιωμένοι στην υποστήριξη της ναυτιλιακής κοινότητας. Με την ευκαιρία, θα ήθελα να αναφέρω ότι φέτος συμπληρώνονται 95 χρόνια από τότε που η KLM προσγειώθηκε για πρώτη φορά στην Ελλάδα – ένα ορόσημο που αντανακλά όχι μόνο τη διαχρονική μας παρουσία, αλλά και τη βαθιά σχέση που έχουμε χτίσει με τον ελληνικό λαό. Εδώ και σχεδόν έναν αιώνα, έχουμε τη χαρά να συνδέουμε την Ελλάδα με τον κόσμο, ενισχύοντας τα ταξίδια, το εμπόριο και τις ανθρώπινες σχέσεις ανάμεσα σε γενιές. Τιμούμε τα 95 χρόνια κοινών ουρανών και ανυπομονούμε για τα μελλοντικά ταξίδια που θα πραγματοποιήσουμε μαζί.

Εν πτήξει

Επιμέλεια: Μάνος Χαρίτος

Αερομεταφορές: Οι καθυστερήσεις στις παραδόσεις αεροσκαφών, καλοκαιρινός πονοκέφαλος

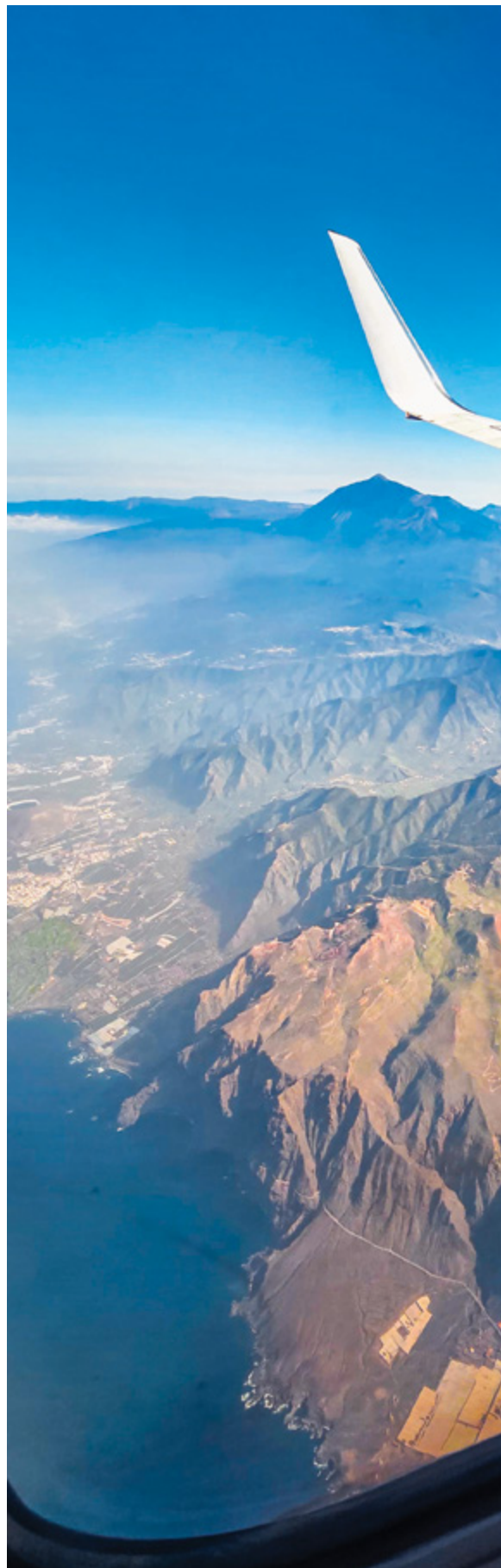
Οι καθυστερήσεις στις παραδόσεις αεροσκαφών από τις Boeing και Airbus έρχονται να προσθέσουν νέους πονοκεφάλους στις αεροπορικές εταιρείες ενόψει καλοκαιριού, με τις εκτιμήσεις να κάνουν λόγο για αυξημένη ζήτηση για αεροπορικά ταξίδια.

Ο Kenton Jarvis, CEO της EasyJet, μιλώντας στο CNBC, τόνισε ότι η ζήτηση για το τρίτο και το τέταρτο τρίμηνο κινείται σε καλύτερα επίπεδα έναντι των αντίστοιχων τριμήνων πέρυσι. Αναφερόμενος στην πρόκληση της έλλειψης capacity που να ανταποκρίνεται στη ζήτηση, υπογράμμισε ότι «τόσο η Airbus όσο και η Boeing δεν τηρούν τα αρχικά τους χρονοδιαγράμματα παραδόσεων

και, ως εκ τούτου, όλες οι αεροπορικές εταιρείες παραλαμβάνουν τα αεροσκάφη τους αργότερα. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο βλέπουμε μια μικρή αύξηση της χωρητικότητας κατά 1%, 2%, 3% αυτό το καλοκαίρι».

Η Boeing, η οποία ταλαιπωρείται από μια σειρά κρίσεων και προβλημάτων παραγωγής τα τελευταία χρόνια, ανακοίνωσε την περασμένη εβδομάδα ότι παρέδωσε 45 εμπορικά αεροσκάφη τον Απρίλιο, σχεδόν διπλάσια από όσα παρέδωσε τον ίδιο μήνα πριν από έναν χρόνο. Η άνοδος των παραδόσεων λαμβάνει χώρα καθώς η αμερικανική αεροπορική εταιρεία προσπαθεί να σταθεροποιήσει την παραγωγή της.

Η ανταγωνίστριά της Airbus, εν τω μεταξύ, ανακοίνωσε ότι παρέδωσε 56 αεροσκάφη τον περασμένο μήνα, αριθμός μειωμένος κατά 8% σε σχέση με





την ίδια περίοδο έναν χρόνο νωρίτερα. Στον αντίποδα, ο CEO της Ryanair, Michael O'Leary, εμφανίζεται αισιόδοξος. «Η Boeing, για να είμαστε δίκαιοι, έχει βελτιωθεί σημαντικά. Είχαμε τις τελευταίες πέντε παραδόσεις του φετινού καλοκαιριού τον Απρίλιο. Καθένα από αυτά τα αεροσκάφη ήρθε μερικές ημέρες νωρίτερα, γεγονός που αποτελεί καλό σημάδι», δήλωσε ο ίδιος στο CNBC.

Παραγγελία-μαμούθ της Qatar Airways

Η Qatar Airways ανακοίνωσε πρόσφατα τη μεγαλύτερη παραγγελία αεροσκαφών στην ιστορία της στην κατασκευάστρια εταιρεία Boeing. Στο πλαίσιο του στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης του στόλου της, η παραγγελία-ορόσημο περιλαμβάνει έως και 210 αεροσκάφη ευρείας ατράκτου της Boeing -160 και 50 με δικαίωμα προαίρεσης-, η οποία είναι η μεγαλύτερη παραγγελία αεροσκαφών ευρείας ατράκτου και η μεγαλύτερη παραγγελία 787 Dreamliner στην ιστορία της αμερικανικής εταιρείας.

Η Qatar Airways υπέγραψε επίσης συμφωνία με την GE Aerospace (NYSE: GE) για περισσότερους από 400 κινητήρες, συμπεριλαμβανομένων 60 κινητήρων GE9X και 260 κινητήρων GEnx, με πρόσθετες επιλογές και ανταλλακτικά, για την τροφοδοσία των αεροσκαφών Boeing 777-9 και Boeing 787 επόμενης γενιάς.

Ακριβότερα εισιτήρια προβλέπει η Ryanair

Ανάκαμψη στις τιμές των εισιτηρίων βλέπει στο προσεχές μέλλον ο αερομεταφορέας Ryanair.

Ειδικότερα, όπως σημειώνει το Reuters, η ζήτηση για αερομεταφορές σημειώνει αύξηση, γεγονός που αναμένεται να ωθήσει τις τιμές σε ανοδική πορεία. Στο πλαίσιο αυτό, προβλέπεται πως θα σημειωθεί ανάκαμψη έναντι των απωλειών που κατεγράφησαν το 2024.

Οι τιμές των εισιτηρίων αναμένεται να σημειώσουν άνοδο σχεδόν 7% για τη Ryanair, δηλαδή εντός των εκτιμήσεων που είχε πραγματοποιήσει πρόσφατα ο CEO της εταιρείας, Michael O'Leary.

Η Ryanair εκτιμά ότι η επιβατική κίνησή της θα διαμορφωθεί περίπου στους 207 εκατ. επιβάτες το εμπορικό έτος μεταξύ Απριλίου 2025 και Μαρτίου 2026.

Πρεμιέρα για την παραγωγή SAF της Neste στο Ρότερνταμ

Ορόσημο στις στρατηγικές επενδύσεις της Neste στα ανανεώσιμα καύσιμα αποτελεί η πρωτοβουλία ενός ακόμα διυλιστηρίου στην Ευρώπη.

Ειδικότερα, η Neste γνωστοποίησε την εκκίνηση της παραγωγής βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων (SAF) από το «πράσινο» διυλιστήριό της στο Ρότερνταμ της Ολλανδίας. Το εν λόγω διυλιστήριο θα παράγει 500.000 τόνους SAF ετησίως, αυξάνοντας τη συνολική παραγωγή της Neste στους 1,5 εκατ. τόνους τον χρόνο.

Βάσει σχετικής ανακοίνωσης, το συγκεκριμένο διυλιστήριο θα εξελιχθεί στη μεγαλύτερη μονάδα παραγωγής ανανεώσιμου ντίζελ και SAF παγκοσμίως έως το 2027. Στόχος της φινλανδικής εταιρείας είναι η παραγωγή 2,7 εκατ. τόνων ετησίως αποκλειστικά από το διυλιστήριο στο Ρότερνταμ.

Σε κάθε περίπτωση, η επέκταση της παραγωγής SAF από τη Neste υπογραμμίζει τη δέσμευση της εταιρείας να στηρίξει την αποανθρακοποίηση των αερομεταφορών.

Διεθνής επέκταση της Vietjet με νέα παραγγελία

Η Vietjet, η μεγαλύτερη ιδιωτική αεροπορική εταιρεία του Βιετνάμ, προέβη σε νέα παραγγελία στην Airbus για 20 αεροσκάφη A330-900 ευρείας ατράκτου, προκειμένου να υποστηρίξει τη στρατηγική της επέκταση κατά την επόμενη δεκαετία.

Η συμφωνία υπεγράφη στο Ανόι από την Πρόεδρο της Vietjet, Nguyen Thi Phuong Thao, και τον Wouter van Wersch, Πρόεδρο της Airbus International. Τα έγγραφα ανταλλάχθηκαν παρουσία του Γάλλου Προέδρου Μακρόν και του Βιετναμέζου Προέδρου Luong Cuong, κατά τη διάρκεια επίσημης επίσκεψης του πρώτου στην ασιατική χώρα.

Η εν λόγω παραγγελία έρχεται να υποστηρίξει τη συνεχιζόμενη επέκταση του διεθνούς δικτύου της Vietjet, επιτρέποντας στην αεροπορική εταιρεία να αυξήσει τις πτήσεις σε δρομολόγια υψηλής ζήτησης σε ολόκληρη την περιοχή της Ασίας και του Ειρηνικού, καθώς και να εισαγάγει νέες υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων προς την Ευρώπη.

Οι αριθμοί της ναυτιλίας

48%

των ευρωπαϊκών λιμένων
διαθέτουν εγκαταστάσεις LNG.

359%

η αύξηση του κόστους εισαγωγών LNG
της ΕΕ από τη Ρωσία το α' τρίμηνο
του 2025 συγκριτικά με το α' τρίμηνο
του 2021.

\$53,51 δισ.

το ύψος της τραπεζικής
χρηματοδότησης της ελληνικής
ναυτιλίας.

623

ελληνικές ακτές βραβεύτηκαν
με γαλάζια σημαία.

1.469

ο αριθμός των πλοίων που υπόκεινται
σε κυρώσεις.

81

παραδόσεις νεότευκτων LNG carriers
αναμένονται εντός του 2025.

**118,5 εκατ.
τόνοι**

οι διά θαλάσσης ροές σιτηρών
το α' τρίμηνο του 2025.

172.308

ο αριθμός των εν ενεργεία
αξιωματικών με έγκυρο αποδεικτικό
ναυτικής ικανότητας που έχει εκδοθεί
από τα κράτη-μέλη της ΕΕ το 2023.

51%

του παγκόσμιου στόλου δεξαμενό-
πλοίων χωρητικότητας πάνω από
25.000 dwt έχει ηλικία άνω των
15 ετών.



Our Mission is to arrange safe, reliable, clean and trouble-free transportation.



www.dorianlpg.com



COMMITMENT • TRUST • RESPONSIBILITY



Over 40 years of
experience in the maritime
industry

In excess of 30 million
tons of cargo
transported annually

Safe operation with 4 point focus:
Environment, Human Resources,
Cargo and Vessel

Quality Management
(ISM, ISPS, MLC, ISO9001, ISO14001,
ISO45001, ISO50001, TMSA, SIRE 2.0 & RISQ)