07-08.25
ΤΕΥΧΟΣ 281
12€

Η ΕΕΕ τιμά και φωτίζει
την ακαδημαϊκή αριστεία
της νέας γενιάς

Αφιέρωμα
Οι μετασχηματισμοί
στην αγορά των bulk carriers

Βραβεία Ευκράντη
Οι πρωταγωνιστές
της ελληνικής ναυτιλίας

ΝΑΥΤΙΚΑ



ΧΡΟΝΙΚΑ

ΧΟΡΗΓΟΣ ΤΕΥΧΟΥΣ

KATRADIS
EST. 1936

Σίμος Παληός – Lucien Arkas
Μια εφ' όλης της ύλης
συζήτηση

Γιάννης Προκοπίου
Οι σύγχρονες προκλήσεις
της ναυτιλίας σε πρώτο πλάνο

Κωνσταντίνος Σιφναίος
Η Ελλάδα ως ασπίδα ενέργειας
της Ευρώπης

NX

Centrofin
Management Inc.

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)

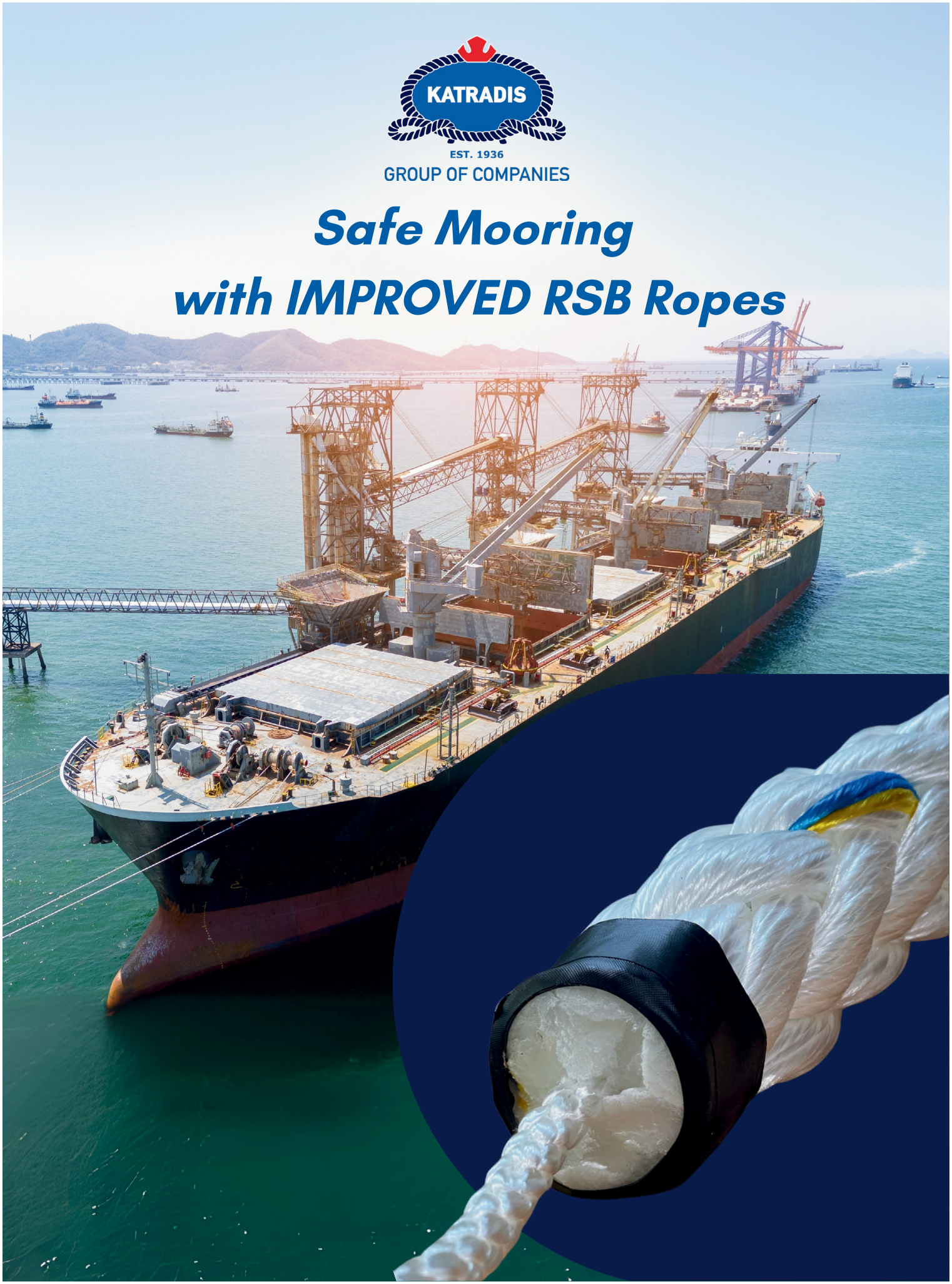
10, DIADOCHOU PAVLOU STR. 16675 GLYFADA - GREECE | TEL: +30 210 8926000 | WWW.CENTROFIN.GR

KATRADIS

EST. 1936

GROUP OF COMPANIES

Safe Mooring with IMPROVED RSB Ropes




YIANNIS


ANTONIS I. ANGELICOUSSIS


MARAN GUARDIAN
MDM

Leader in Seaborne Solutions

ANGELICOUSSIS GROUP

MTM | MIG | 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

PROMINENCE MARITIME

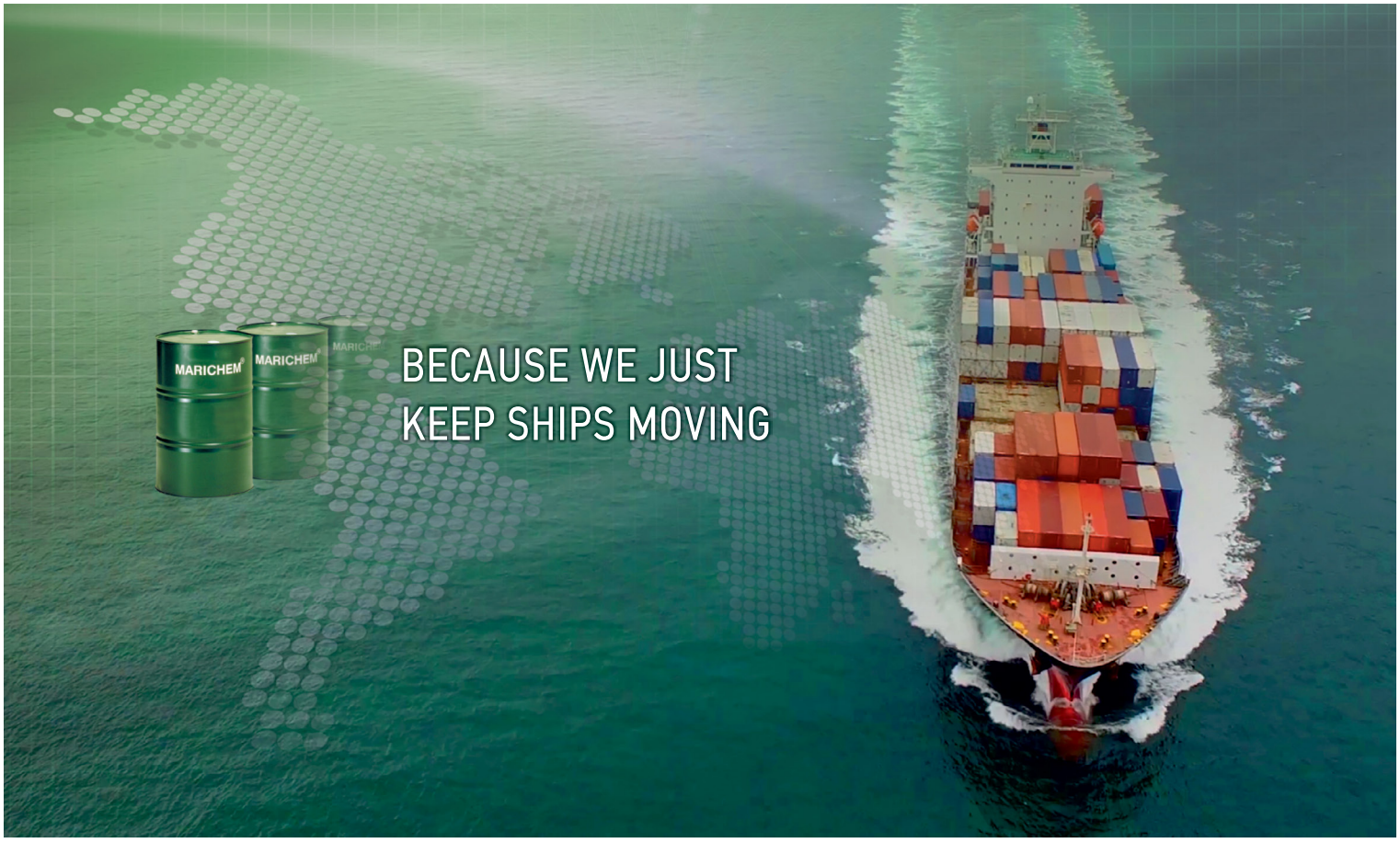


Navigating Excellence

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

MARICHEM WORLDWIDE

MARIGASES SERVICES ®



Marine Chemicals & Equipment

Gases & Refrigerants

Fire, Rescue & Safety Services

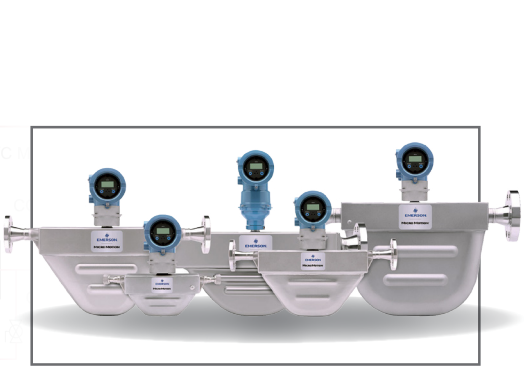
www.marichem-marigases.com


ON TIME - ANY TIME
IN A DIGITAL & SUSTAINABLE WORLD
MINOAS
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

ERGOMATIC

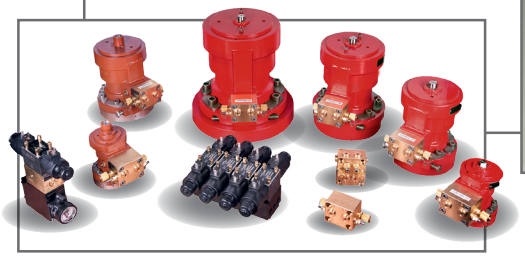
MARINE & INDUSTRIAL EQUIPMENT

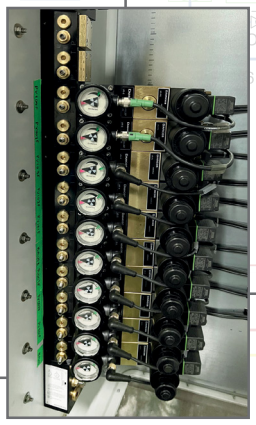
ERGOMATIC is a leading global provider of high quality **marine equipment** & **integrated automation solutions.**

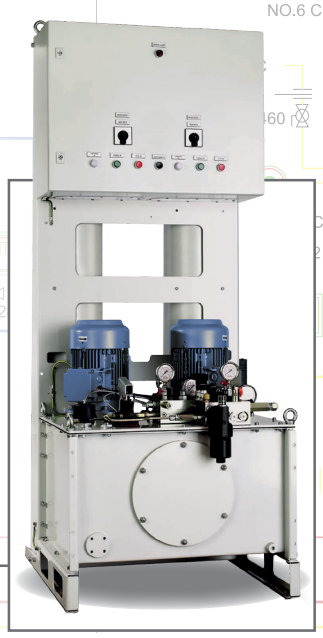












WE ARE A FLUID CONTROL EXPERT IN THE MARITIME INDUSTRY BY PROVIDING:

- 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



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

Contships Management Inc.

40	800	1.7	5,000
Container Feeder Ships	Seafarers Employed	Million TEU Carried	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

ISSN 1106-7152
Κωδικός Ταχυδρομείου 1449

Εξώφυλλο:
Στιγμιότυπο από την τελετή απονομής των υποτροφιών της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών η οποία έλαβε χώρα στον αρχαιολογικό χώρο του Ολυμπιείου, την Τρίτη 1η Ιουλίου.

Credit: Νίκος Μαλιάκος

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
Σπήλιος Βαρελάς
Παντελής Παϊδούσης

Εμπορική Διεύθυνση
Χρήστος Καπάνταης

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

Περιεχόμενα

Χορηγός Τεύχους KATRADIS EST. 1936

17	**Editorial**	
18	**Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών τιμά και φωτίζει την ακαδημαϊκή αριστεία της νέας γενιάς**	
26	**Lucien Arkas – Σίμος Παληός** Μια συνάντηση αρίστων για το παρελθόν, το παρόν και το μέλλον της ναυτιλίας στη Μεσόγειο και στις διεθνείς θάλασσες	
34	**Η καρδιά της διαχείρισης πλοίων παγκοσμίως χτυπά στην Ελλάδα** Συνέντευξη του Γιάννη Προκοπίου	
40	**Η νοοτροπία των Ελλήνων πλοιοκτητών εξελίσσεται** Συνέντευξη του Καπτ. Raja Subramaniam	
46	**Κομβικός ο ρόλος της Ελλάδας για την ενεργειακή διαφοροποίηση της Ευρώπης** Συνέντευξη του Κωνσταντίνου Σιφναίου	
54	**Η ελληνική ακτοπλοΐα παρουσιάζει σημαντικές προκλήσεις από επιχειρηματική σκοπιά** Συνέντευξη του Χρήστου Σπανού	
62	**Εν πλω** Ψίθυροι και απόηχοι στις ναυτιλιακές πρωτεύουσες	Με την ευγενική χορηγία
74	**Πράσινο ορόσημο στο λιμάνι του Πειραιά**	
78	**Όλο και πιο κοντά η επανεκκίνηση της ναυπήγησης πλοίων στην Ελλάδα**	
80	**«ΕΛΕΝΗ SVS II»: Ένα σύγχρονο ρυμουλκό στο λιμάνι του Πειραιά**	
82	**Ναυτιλία & ευποια** Οι δράσεις της ναυτιλιακής οικογένειας προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας	Με την ευγενική χορηγία
94	**Διεθνή ύδατα**	

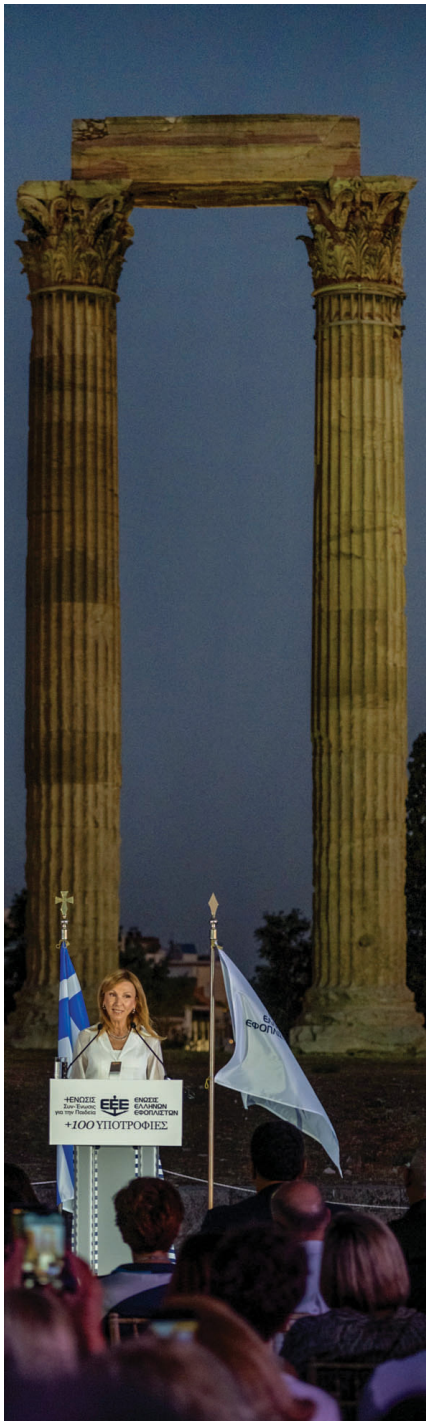


Wake forward.

NEPTUNE LINES

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

neptunelines.com



Χορηγός Τεύχους

106 Ειδήσεις από τις θάλασσες του κόσμου

110 **Η σημασία της Ναυτικής Ακαδημίας της Βάρνας για τη βουλγαρική ναυτιλία**

116 **Η κρουαζιέρα μπροστά στην πρόκληση του υπερτουρισμού**
Προτάσεις βελτίωσης της ομαλής προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων στα ελληνικά λιμάνια
του Μιχάλη Λάμπρου

124 **Αλλαγή σελίδας για τον λιμένα Στυλίδας**

132 **Καιρός να ανασκουμπωθούμε και να βρούμε λύσεις εμείς οι της Ναυτιλίας**
του Χρήστου Χατζηγεωργίου

134 **Αφιέρωμα / Το status quo στην αγορά των bulk carriers**
138 Γράφουν οι:
144 Κυριάκος Σιγάλας
148 Παύλος Βήτος
150 Γιάννης Συρίγος
Πέτρος Κεφαλωνίτης
158 Ιάσονας Στεφανάτος

166 **2nd Chios International Shipping Summit**
Ένας γόνιμος διάλογος μεταξύ της ακαδημαϊκής κοινότητας και της ναυτιλιακής βιομηχανίας

176 **Ο ορίζοντας από τη γέφυρα** Με την ευγενική χορηγία

180 **Τεχνολογία & ναυπηγική**
Οι πρόσφατες τάσεις στη ναυπηγική τεχνολογία και καινοτομία

184 **Ενέργεια & φυσικοί πόροι**

194 **Commodities** Με την ευγενική χορηγία

198 **Άνθρωποι-Πλοία-Ιστορία**
Εικόνες και αναμνήσεις από το Αρχείο των *Ναυτικών Χρονικών*

200 **Εν πτήσει**

204 **Οι αριθμοί της ναυτιλίας**

Βραβεία Ευκράντη
Οι πρωταγωνιστές της ελληνικής ναυτιλίας

FSC

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



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



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% CO_2 savings
- Up to 150 days' static protection
- Biocide-free



ppgpmc.com

IONIC



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

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΥΠΕΡΗΦΑΝΟ ΜΕΛΟΣ
EEE UNION OF GREEK SHIPOWNERS PROUD MEMBER

Lloyd's List 2022 GREEK SHIPPING AWARDS DRY CARGO COMPANY of the Year

EFKRANTI AWARDS 2021 BEST STRATEGIC COMMUNICATION

www.ionicship.com


danaos
Technology
is our
advantage
Ecology
is our
pride
Danaos Corporation
www.danaos.com

Editorial

Καθώς οι παγκόσμιες γεωπολιτικές ισορροπίες μεταβάλλονται με ταχύτητα και συχνά με απρόβλεπτο τρόπο, η ναυτιλία –και ιδίως η ελληνόκτητη ναυτιλία– βρίσκεται και πάλι στην πρώτη γραμμή των εξελίξεων.

Οι πρόσφατες επιθέσεις σε ελληνόκτητα πλοία στην Ερυθρά Θάλασσα αποτελούν ενδείξεις μιας νέας εποχής αβεβαιότητας, όπου η ασφάλεια των πληρωμάτων και η ομαλή ροή του παγκόσμιου εμπορίου απειλούνται όλο και περισσότερο από συγκρούσεις, (γεω)πολιτικές εντάσεις και περιφερειακές διενέξεις.

Η ναυτιλιακή κοινότητα παρακολουθεί με ανησυχία, αλλά και εγρήγορση, τις εξελίξεις σε όλα τα μέτωπα. Οι αυξανόμενες ασφαλιστικές απαιτήσεις, τα κόστη μεταφοράς, η αποφυγή θαλάσσιων αρτηριών υψηλού κινδύνου και η ανάγκη για προσαρμοσμένες στρατηγικές διαχείρισης ρίσκου δημιουργούν ένα νέο, πιο σύνθετο περιβάλλον για τη ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα.

Στο πλαίσιο αυτό, η προστασία των ναυτικών μας αποτελεί απόλυτη προτεραιότητα της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας, η οποία απευθύνει έκκληση για διπλωματική εντατικοποίηση και συνεργασία.

Παρά τις προκλήσεις, η ελληνική ναυτιλία αποδεικνύει για άλλη μια φορά τη δυναμική και την ανθεκτικότητά της. Η ηγετική παρουσία των Ελλήνων πλοιοκτητών στην παγκόσμια ναυτιλιακή δραστηριότητα λειτουργεί σταθεροποιητικά. Η προσαρμοστικότητα και η διορατικότητά τους επιτρέπουν τη διατήρηση μιας σχετικής ισορροπίας στις θαλάσσιες μεταφορές και λειτουργούν ως η μόνιμη σταθερά σε ένα αποσταθεροποιητικό περιβάλλον.

Σε αυτή την ομιχλώδη ατμόσφαιρα, οι καλές ειδήσεις όμως δεν πρέπει να λησμονούνται. Αντίθετα, θα πρέπει να προβάλλονται. Έτσι, λοιπόν, αξίζει να σταθούμε σε ένα γεγονός που εμπνέει και δίνει προοπτική: την επιβράβευση της αριστείας από την πλευρά της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Το πλέον διευρυμένο πρόγραμμα υποτροφιών στην ιστορία του θεσμικού οργάνου εκπροσώπησης των Ελλήνων εφοπλιστών συνιστά μια έμπρακτη στήριξη των νέων, κάνοντας πραγματικότητα τα όνειρά τους. Είναι ένα μήνυμα αισιοδοξίας, υπευθυνότητας και ελπίδας: επενδύοντας στη γνώση και στο ταλέντο της νέας γενιάς, επενδύουμε και στη βιώσιμη συνέχεια της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας.

Οι προκλήσεις για τη ναυτιλία είναι πολυεπίπεδες και εντεινόμενες. Όμως ο Έλληνας επιχειρηματίας της θάλασσας έχει αποδείξει πως ξέρει να πλέει σε δύσκολα νερά. Με νηφαλιότητα και δομημένη στρατηγική, σεβασμό στη θάλασσα και σταθερή πίστη στην αξία της αριστείας, μπορεί και πάλι να αποτελέσει πυξίδα για το μέλλον της βιομηχανίας.

Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Αρχαιολογικός χώρος Ολυμπιείου

Τρίτη 1η Ιουλίου 2025



Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών τιμά και φωτίζει την ακαδημαϊκή αριστεία της νέας γενιάς





Η Υπουργός Πολιτισμού, Λίνα Μενδώνη, με την Πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνα Τραυλού, και τον Υπουργό Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής, Βασίλη Κικίλια.

Ο Ιούλιος ήταν ανέκαθεν ο μήνας των μεγάλων επιλογών για τη νέα γενιά. Είναι ο μήνας που οι νέοι αποφασίζουν, αμέσως μετά το λύκειο ή την αποφοίτησή τους από την τριτοβάθμια εκπαίδευση, για το επόμενο μεγάλο βήμα τους. Είναι μεν ένας μήνας αγωνίας για όλη την ελληνική οικογένεια αλλά και μια περίοδος ελπίδας και προσδοκιών.

Κατά τη διάρκεια του Ιουλίου, παρά τη δυσοίωνη ατμόσφαιρα στη διεθνή ειδησεογραφία, το σύνολο των ελληνικών ΜΜΕ επικέντρωνε την προσοχή του σε θέματα νέας γενιάς, πανελληνίων εξετάσεων αλλά και του εθνικού στόχου για brain gain που προσπαθούν να επιτύχουν φορείς και ιδρύματα της χώρας.

Ο Ιούλιος είναι ο μήνας για την υλοποίηση των ονείρων των νέων. Δεν είναι τυχαίο ότι η ΕΕΕ, για μία ακόμα χρονιά, επέλεξε τη συγκεκριμένη περίοδο για την πιο σημαντική τελετή συλλογικής δράσης του εφοπλισμού που αφορά τους άριστους της γενιάς Ζ.

Σε μια εμβληματική τοποθεσία στην καρδιά της Αθήνας, στον αρχαιολογικό χώρο του Ολυμπιείου, την Τρίτη 1η Ιουλίου, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών απένειμε 130 υποτροφίες Μεταπτυχιακών Σπουδών σε νέες και νέους αριστούχους της χώρας. Η σεμνότητα της τελετής της απονομής των υποτροφιών με κύριους πρωταγωνιστές τις και τους αριστούχους και η συμβολικότητα της διοργάνωσής της σε έναν εμβληματικό χώρο παγκόσμιας ελληνικής πολιτιστικής εμβέλειας αντανακλούν την παρούσα στρατηγική του ελληνικού εφοπλισμού και της Προέδρου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνας Τραυλού. Λίγα λόγια με πολυεπίπεδες πράξεις ουσίας, που ενισχύουν καθοριστικά το ανθρωπιστικό αποτύπωμα του κλάδου, συνεισφέροντας με συνέπεια για το καλό του τόπου. Ακολουθώντας την πάγια δέσμευσή της «Ναυτιλία και Κοινωνία Πάντα Μαζί», η ΕΕΕ θέσπισε το 2023 το ιδιαίτερα διευρυμένο πρόγραμμα «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΙΔΕΙΑ +100 ΥΠΟΤΡΟΦΙΕΣ», καθώς και την υποτροφία με τη συμβολική ονομασία «Αριστεία», για την/τον άριστο των αρίστων, για την/τον πρώτο των πρώτων. Όπως ανέφερε στη μεστή ομιλία της και η Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Μελίνα Τραυλού, η συνολική επένδυση για το συγκεκριμένο πρόγραμμα ξεπερνά τα 5.000.000 ευρώ. Οι 130 υπότροφοι έχουν επιτύχει ιδιαίτερα υψηλές ακαδημαϊκές επιδόσεις και επιλέχθηκαν μεταξύ συνολικά 800 υποψηφίων. Είναι στην πραγματικότητα οι άριστοι των αρίστων.

Η δύναμη της συνένωσης

Η πρωτοβουλία, η οποία συνεχίζει την παρακαταθήκη προσφοράς της ΕΕΕ επί προεδρίας του Θεόδωρου Βενιάμη, αποτελεί την πιο συστηματική, καθολική αλλά και γενναιόδωρη αρωγή προς τους νέους επιστήμονες της χώρας μας. Η Μελίνα Τραυλού αγκάλιασε από την πρώτη στιγμή το θέμα των υποτροφιών, θεσμοθετώντας το πρόγραμμα «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΙΔΕΙΑ +100 ΥΠΟΤΡΟΦΙΕΣ», που έχει καταστεί σημείο αναφοράς στη σχέση ναυτιλίας-κοινωνίας-νέας γενιάς.

Η καθιερωμένη τελετή απονομής συμβάλλει στην ανάδειξη της τεράστιας και, κατά κύριο λόγο, αθόρυβης κοινωνικής προσφοράς του ελληνικού εφοπλισμού, τόσο προς την ευρύτερη κοινωνία όσο και προς την Πολιτεία.

Οι 130 υποτροφίες που απονεμήθηκαν φέτος αποτελούν αριθμό-ρεκόρ και τη μεγαλύτερη δράση υποστήριξης γνωστικών αντικειμένων από οποιονδήποτε φορέα ή ιδιώτη στη χώρα. Είναι αξιοσημείωτο ότι αυτές οι 130 υποτροφίες που δόθηκαν από την Ένωση Ελλήνων



ENESEL GROUP

On course for over a century and a half

www.eneselgroup.com

ATHENS COPENHAGEN LONDON DUBAI SINGAPORE







Εφοπλιστών εκτείνονται στο σύνολο των επιστημονικών κλάδων, θετικών, ανθρωπιστικών και κοινωνικών, και σε μικρό βαθμό εστιάζονται σε μεταπτυχιακά προγράμματα του ναυτιλιακού κλάδου. Νέοι και νέες από 21 περιοχές της πατρίδας μας θα έχουν την υποστήριξη να εκπληρώσουν τα όνειρά τους για σπουδές σε 10 επιστημονικά πεδία, σε 11 χώρες, σε 6 ελληνικά πανεπιστήμια και σε 45 ΑΕΙ του εξωτερικού, σύμφωνα με την απόλυτη επιλογή τους. Με αυτήν την προσέγγισή της, η ΕΕΕ υποστηρίζει ουσιαστικά και εποικοδομητικά κάθε νέο και νέα της χώρας μας χωρίς να εστιάζεται στενά στις ανάγκες της ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας.

Όπως εξήγησε η Πρόεδρος της ΕΕΕ, σκοπός δεν είναι μόνο η υποστήριξη των μεταπτυχιακών σπουδών στην Ελλάδα και κυρίως στο εξωτερικό, αλλά και η ενθάρρυνση των υποτρόφων να επιστρέψουν δυναμικά στον ελληνικό επαγγελματικό στίβο και στην ελληνική κοινωνία. Οι νέοι μάλιστα που μίλησαν και ευχαρίστησαν ο καθένας με τη σειρά του τις εταιρείες που υποστήριξαν το πρόγραμμα υποτροφιών υπογράμμισαν τη διάθεσή τους η επαγγελματική τους πορεία στο μέλλον να έχει ένα θετικό κοινωνικό πρόσημο. Οι περισσότεροι δε εξέφρασαν την επιθυμία τους να επιστρέψουν στη γενέθλια πατρίδα μετά την ολοκλήρωση των σπουδών τους.

Η συλλογική δέσμευση του ελληνικού εφοπλισμού να στηρίζει τη νέα γενιά αποτελεί πρωταρχική προτεραιότητα και προσωπική επιτυχία της Μελίνας Τραυλού από την πρώτη της θητεία στην προεδρία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

Τιμώντας την παράδοση του εφοπλισμού ως εθνικού ευεργέτη, η Ένωση θέτει και ένα παγκόσμιο πρότυπο για τον κλάδο, καθώς καμία άλλη εφοπλιστική ένωση δεν έχει αναλάβει τόσο ευρείες και ουσιαστικές δράσεις κοινωνικής αλληλεγγύης και ευποιίας.

Η συλλογική παρουσία και αρωγή

Η παρουσία κορυφαίων προσωπικοτήτων της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας στην τελετή αποδεικνύει όχι μόνο τη διάθεση για κοινωνική ευποιία του συνόλου της ναυτιλιακής οικογένειας, αλλά πολύ περισσότερο τη συσπείρωσή τους στο κορυφαίο θεσμικό όργανο εκπρο-

σώπησής τους, την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών.
Επιπλέον, η συλλογική πρωτοβουλία του εφοπλισμού δεν αφορούσε μόνο την οικονομική υποστήριξη, αλλά και την αντικειμενικότητα και τη διαφάνεια στα κριτήρια επιλογής τους.
Την αξιολόγηση ανέλαβε η αρμόδια Επιτροπή, η οποία απαρτίζεται από Μέλη των Διοικητικών Συμβουλίων της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ, με Πρόεδρο τον Γιάννη Ξυλά, καθώς και τους Νικόλα Βενιάμη, Ντίνο Καρούση και Αλέξανδρο Παππά. Στο έργο της Επιτροπής Αξιολόγησης συνέδραμαν ως σύμβουλοι οι ακαδημαϊκοί Ανδρέας Παπανδρέου, Καθηγητής Περιβαλλοντικών Οικονομικών στο Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Ηλίας Παπαϊωάννου, Καθηγητής Οικονομικών στο London Business School, και Μελέτιος-Αθανάσιος Δημόπουλος, Καθηγητής Θεραπευτικής-Αιματολογίας-Ογκολογίας και Διευθυντής της Θεραπευτικής Κλινικής της Ιατρικής Σχολής του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών, όπως επίσης και ο Καλλιτεχνικός Διευθυντής του Μεγάρου Μουσικής Αθηνών, Γιάννης Βακαρέλης.

Πολιτεία και εφοπλισμός χαιρετίζουν τους άριστους της νέας γενιάς

Στον εμβληματικό χώρο όπου δεσπόζουν οι Στύλοι Ολυμπίου Διός, η Υπουργός Πολιτισμού, Λίνα Μενδώνη, χαιρέτισε την εκδήλωση, επισημαίνοντας μεταξύ άλλων πως: «Ο ελληνικός εφοπλισμός, για πολλοστή φορά, αποδεικνύεται κοινωνικά ευαίσθητος και πιστός στις αξίες του». Μάλιστα συμπλήρωσε ότι: «Το παρόν πρόγραμμα υποτροφιών καταδεικνύει τη μέριμνα, σε θεσμικό πλέον επίπεδο, των Ελλήνων εφοπλιστών για το μέλλον της νέας γενιάς», τονίζοντας επίσης ότι η ένωση των δυνάμεων του Δημοσίου και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας είναι πλέον όχι απλώς επιθυμητή, αλλά αναγκαία.
Η Μελίνα Τραυλού δήλωσε: «Είναι βαθιά η υπερηφάνεια και η συγκίνηση όλων μας, ως μέλη του ελληνικού εφοπλισμού, να βλέπουμε την οικογένεια των υποτρόφων της Ένωσής μας να μεγαλώνει και να δυναμώνει χρόνο με τον χρόνο».



Απευθυνόμενη στις 67 εταιρείες και φυσικά πρόσωπα-υποστηρικτές του συγκεκριμένου προγράμματος, τόνισε ότι «όλοι μαζί, το καθιστούμε ως το πιο διευρυμένο, αλλά και ως το πιο δυναμικά αναπτυσσόμενο πρόγραμμα υποτροφιών της χώρας».
Απευθυνόμενη μετά στους νέους, με συγκίνηση και αυθορμητισμό, τους «αγκάλιασε» εκ μέρους της ναυτιλιακής κοινότητας: «Είστε ήδη φωτεινά παραδείγματα έμπνευσης, αριστείας και προοπτικής. Έχετε κατορθώσει να διακριθείτε μέσα από το προσωπικό σας όραμα, την επιμονή στα όνειρά σας, την πίστη στις δεξιότητές σας και, πάνω από όλα, με τη σκληρή σας δουλειά. Ο κόσμος, σήμερα περισσότερο από ποτέ, χρειάζεται ανθρώπους με τη δική σας αφοσίωση, το δικό σας πάθος και τη δική σας δύναμη. Έχετε στα χέρια σας τη δυνατότητα να φέρετε θετικές αλλαγές, να ανοίξετε νέους δρόμους και να δημιουργήσετε έναν καλύτερο κόσμο. Είναι δυνατότητα, αλλά και ευθύνη σας απέναντι στον εαυτό σας, στις οικογένειές σας και στους δασκάλους σας».
Κλείνοντας υπογράμμισε ότι «ευθύνη, ως η ναυτιλία των Ελλήνων, ως η ναυτιλία των αρίστων, είναι να συνεχίσει να στηρίζει τις νέες και τους νέους μας, που τιμούν την αξία της αριστείας και κάνουν πράξη το “αιέν αριστεύειν”».





[...]
Η συν-ένωση δυνάμεών μας στον τομέα της Παιδείας αποκτά όλο και πιο ισχυρό αποτύπωμα στην κοινωνία και στο μέλλον του τόπου μας.

Μελίνα Τραυλού
Πρόεδρος Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών



Οι διαχειρίστριες εταιρείες, τα ναυτιλιακά ιδρύματα, οι φορείς, τα φυσικά πρόσωπα και οι ναυτιλιακοί Οίκοι που στηρίζουν το πρόγραμμα υποτροφιών

Η πραγματοποίηση της φετινής απονομής υποτροφιών δεν θα μπορούσε να υλοποιηθεί χωρίς την πολύτιμη υποστήριξη από διαχειρίστριες εταιρείες της ποντοπόρου ναυτιλίας, ναυτιλιακά ιδρύματα, φορείς, φυσικά πρόσωπα-δωρητές από τον χώρο της ναυτιλίας και ναυτιλιακούς Οίκους που προσφέρουν υποτροφίες στη μνήμη αγαπημένων τους προσώπων. Πιο συγκεκριμένα, τα νομικά πρόσωπα που υποστήριξαν το πρόγραμμα υποτροφιών της ΕΕΕ, για το ακαδημαϊκό έτος 2025-2026, ήταν τα εξής:

- A.M. NOMIKOS TRANSWORLD MARITIME AGENCIES S.A.
- ALASSIA NEWSHIPS MANAGEMENT INC
- ALBERTA SHIPMANAGEMENT LTD
- ALPHA GAS S.A.
- ARCADIA SHIPMANAGEMENT CO LTD
- AVIN INTERNATIONAL LTD
- CAPITAL CLEAN ENERGY CARRIERS CORP.
- CASTOR SHIPS S.A.
- CHANDRIS (HELLAS) INC
- CHIOS NAVIGATION (HELLAS) LTD
- DANAOS CORPORATION
- DIANA SHIPPING SERVICES S.A.
- DORIAN (HELLAS) SA
- DORIAN LPG MANAGEMENT CORP.
- DRYLOG LTD
- EFNAV COMPANY LTD
- EFSHIPPING CO S.A.
- ELEMENT SHIPMANAGEMENT S.A.
- ENESEL GROUP
- EUROBULK LTD
- FAFALIOS SHIPPING S.A.
- FRANCO COMPANIA NAVIERA S.A.
- GASLOG LNG SERVICES LTD
- GOLDEN UNION SHIPPING COMPANY S.A.
- IMS S.A.
- IONIC
- KASSIAN MARITIME LTD
- KONDINAVE SA
- LASKARIDIS MARITIME S.A.
- LATSCO MARINE MANAGEMENT INC
- M/MARITIME
- MINOA MARINE
- NAFTOMAR SHIPPING AND TRADING CO LTD
- NARVAL SHIPPING CORPORATION
- NAVARONE S.A.
- NEDA MARITIME AGENCY CO LTD
- NEPTUNE GROUP OF COMPANIES
- OCEAN FREIGHTERS LIMITED
- OIL MARKETING & TRADING INTERNATIONAL FZC
- PERFORMANCE SHIPPING MANAGEMENT INC
- PRIME TANKER MANAGEMENT INC
- PROMINENCE MARITIME S.A.
- ROSWELL TANKERS CORP.
- SEANERGY MARITIME HOLDINGS CORP.
- STARBULK S.A.
- SUN ENTERPRISES LTD
- TECHNOMAR SHIPPING INC
- THENAMARIS (SHIPS MANAGEMENT) INC
- TMS TANKERS LTD

Ταυτόχρονα, απονεμήθηκαν οι παρακάτω υποτροφίες εις μνήμην διακεκριμένων προσωπικοτήτων της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας:

- ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΩΝΑΣΗΣ
- ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΩΝΑΣΗΣ
- ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΠΑΤΕΡΑΣ
- ΗΛΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΡΙΝΝΑ ΜΕΤΑΞΑ ΣΤΗ ΜΝΗΜΗ ΑΘΗΝΑΣ ΜΑΡΤΙΝΟΥ
- ΣΤΗ ΜΝΗΜΗ ΑΘΗΝΑΣ ΜΑΡΤΙΝΟΥ
- ΣΤΗ ΜΝΗΜΗ ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΞΥΛΑ
- ΣΤΗ ΜΝΗΜΗ ΚΑΠΕΤΑΝ ΕΥΑΓΓΕΛΟΥ ΜΑΔΙΑ
- ΣΤΗ ΜΝΗΜΗ ΜΙΧΑΛΗ ΤΕΡΙΑΚΙΔΗ
- ΣΤΗ ΜΝΗΜΗ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΒΕΡΝΙΚΟΥ-ΕΥΓΕΝΙΔΗ
- ΣΤΗ ΜΝΗΜΗ ΣΤΑΥΡΟΥ Α. ΝΤΑΪΦΑ
- ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΣΤΗ ΜΝΗΜΗ ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΧΑΝΔΡΗ
- ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΣΤΗ ΜΝΗΜΗ ΙΩΑΝΝΗ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ

Τέλος, το πρόγραμμα υποτροφιών της ΕΕΕ υποστηρίχθηκε από τα παρακάτω φυσικά πρόσωπα, ιδρύματα, ενώσεις και εταιρείες της ελληνικής ναυτιλιακής συστάδας:

- ΑΙΓΕΑΣ ΑΜΚΕ
- ΕΙΡΗΝΗ – ΣΩΜΑΤΕΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΜΕΡΙΜΝΑΣ
- ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ Α.Ε.
- ΙΔΡΥΜΑ ΑΝΤΩΝΙΟΣ & ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ
- ΙΔΡΥΜΑ ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ε. ΚΟΜΝΗΝΟΣ
- ΙΔΡΥΜΑ ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗ & ΚΑΡΜΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΥ
- LYRAS FAMILY CHARITABLE TRUST
- ΜΟΥΝΔΡΕΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΤΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ
- ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ
- ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ Ι. ΣΟΥΡΑΒΛΑ
- ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΣΤΕΦΑΝΟΥ ΛΕΚΑΝΙΔΗ
- ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
- ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ «ΑΡΙΣΤΕΙΑ»



Lucien Arkas

Συνάντηση κορυφής

Ένας διάλογος αρίστων για το παρελθόν, το παρόν και το μέλλον της ναυτιλίας στη Μεσόγειο και στις διεθνείς θάλασσες.

Στο πλαίσιο του 2nd Chios International Shipping Summit, έλαβε χώρα μια ξεχωριστή συνάντηση και μια εις βάθος συνομιλία ανάμεσα σε δύο εμβληματικές μορφές της παγκόσμιας ναυτιλίας – τον Σίμο Παληό, έναν από τους πιο επιφανείς Έλληνες πλοιοκτήτες με παρουσία στις διεθνείς ναυτιλιακές μητροπόλεις, και τον Lucien Arkas, τον πρωτοπόρο της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων και ιδρυτή ενός πολυσχιδούς ναυτιλιακού ομίλου. Η συζήτηση, που αποτέλεσε ένα masterclass εμπειριών και βιωμάτων στη θάλασσα, ανέδειξε κρίσιμα ζητήματα του ναυτιλιακού κόσμου:

Σίμος Παληός

στη ναυτομάνα Χίο



τη σημασία της ιστορικής συνέχειας, τις προϋποθέσεις βιωσιμότητας, τις τεχνολογικές προκλήσεις της πράσινης μετάβασης και τον αναντικατάστατο ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία του μέλλοντος.

Τα *Ναυτικά Χρονικά* παρουσιάζουν στις επόμενες σελίδες τους τα όσα συζητήθηκαν.Μια πραγματικά σπάνια τετ-α-τετ ανταλλαγή απόψεων, η οποία προσφέρει πολύτιμες σκέψεις και προοπτικές για τον ρόλο της ελληνικής και διεθνούς ναυτιλίας στον 21ο αιώνα.

Πολλοί επιστήμονες και αναλυτές αναφέρονται συχνά στη «θεωρία της εξάρτησης από το παρελθόν», καθώς και στις διαχρονικές αξίες και παραδόσεις της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας, οι οποίες μεταλαμπαδεύονται από γενιά σε γενιά. Στο πλαίσιο αυτό, τι σημαίνει για εσάς, κ. Παληέ, η έννοια της «ιστορίας»; Ποια είναι η αξία της για εσάς που φέρετε στους ώμους περισσότερα από 200 χρόνια ναυτιλιακής κληρονομιάς;

Σ.Π.: Πρόκειται για ένα από τα ωραιότερα θέματα που μου δίνεται η ευκαιρία να αγγίξω. Η ιστορία και οι διαχρονικές αξίες της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας αποτελούν θεμέλιο λίθο για την εξέλιξη και τη σταθερότητά της μέσα στον χρόνο. Από τους γκεμιτζήδες, που «γεμίζαν» τα πανιά των πλοίων με άνεμο, έως την επανάσταση του ατμού και τα σημερινά υπερσύγχρονα πλοία, η πορεία αυτή δεν υπήρξε απλώς τεχνολογική. Αντιθέτως, είναι βαθιά πολιτισμική και άρρηκτα συνδεδεμένη με την ελληνική ναυτιλιακή ταυτότητα.

Η «θεωρία της εξάρτησης από το παρελθόν» δεν είναι απλώς μια ακαδημαϊκή έννοια για εμάς στη ναυτιλία, είναι βίωμα. Αποτυπώνεται, άλλωστε, και στην εξέλιξη της ναυτιλιακής χρηματοδότησης. Τα πρώτα χρόνια, οι λεγόμενοι εμποροπλοίαρχοι ήταν άνθρωποι που ταξίδευαν, ναύλωναν, συντηρούσαν και διαχειρίζονταν πλοία, συγκεντρώνοντας κεφάλαια βασιζόμενοι στην εμπιστοσύνη και στην προσωπική τους φήμη. Η ναυτιλιακή χρηματοδότηση ξεκίνησε με ίδια κεφάλαια, προχώρησε στον δανεισμό με υποθήκευση πλοίων και σήμερα έχει εξελιχθεί σε ένα πολυεπίπεδο και δυναμικό σύστημα. Ομόλογα, leasing, προνομιούχες μετοχές, ακόμα και σύνθετα χρηματοοικονομικά εργαλεία, είναι πλέον διαθέσιμα.

Το ουσιώδες μήνυμα, ωστόσο, παραμένει αμετάβλητο: οι ιδέες που συνοδεύονται από όραμα και αξιοπιστία βρίσκουν τον τρόπο να αντλήσουν χρηματοδότηση και να υλοποιηθούν.

Τέλος, ας μην ξεχνάμε ποτέ τον πιο κρίσιμο παράγοντα: τον άνθρωπο. Η συμβολή του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία παραμένει ανεξίτηλη στη διάρκεια των χρόνων. Στην καρδιά της ναυτιλιακής δραστηριότητας βρίσκονται οι ναυτικοί μας, οι οποίοι αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Μέσα από αυτό το μακρύ ταξίδι της ελληνικής ναυτιλίας και τη συσσωρευμένη εμπειρία σας στη θάλασσα, ποιος θεωρείτε ότι είναι ο καθοριστικός παράγοντας για τη βιωσιμότητα μιας ναυτιλιακής εταιρείας;

Σ.Π.: Η ναυτιλία ήταν ανέκαθεν μια δραστηριότητα υψηλού ρίσκου. Η θάλασσα δεν συγχωρεί τα λάθη, και αυτός είναι ένας από τους λόγους που αρκετοί πλοιοκτήτες του παρελθόντος δεν κατόρθωσαν να επιβιώσουν μακροπρόθεσμα.

Στις μέρες μας, ωστόσο, το τοπίο έχει διαφοροποιηθεί. Οι πλοιοκτήτες δεν βασίζονται μόνο στο ένστικτο και στην παράδοση, αλλά φροντίζουν να διαθέτουν το απαραίτητο «critical mass», εκείνο το κρίσιμο μέγεθος στόλου, κεφαλαίων και ανθρώπων που εξασφαλίζει ανθεκτικότητα απέναντι στις διακυμάνσεις της αγοράς, πρόσβαση σε χρηματοδότηση, βελτιωμένη διαπραγματευτική ισχύ και, τελικά, βιωσιμότητα. Η έννοια του «critical mass» είναι πλέον θεμελιώδης για την επιβίωση και την ανάπτυξη μιας ναυτιλιακής εταιρείας σε ένα παγκοσμιοποιημένο και διαρκώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον.

Ποιες είναι οι σκέψεις σας σχετικά με την πορεία προς την αποανθρακοποίηση της ναυτιλίας; Ποια θεωρείτε ότι είναι τα μεγαλύτερα εμπόδια και ποιες προϋποθέσεις πρέπει να πληρούνται ώστε αυτή η μετάβαση να είναι ρεαλιστική, ασφαλής και βιώσιμη;

Σ.Π.: Η εποχή των ρυπογόνων καυσίμων δύει. Η επιτακτική ανάγκη αντιμετώπισης της κλιματικής κρίσης δεν αφήνει περιθώρια εφησυχασμού, συνεπώς η μετάβαση σε καθαρές μορφές ενέργειας είναι αναγκαία και αναπόφευκτη. Κατά την άποψή μου, το επόμενο τεχνολογικό άλμα στη ναυτιλία είναι η αξιοποίηση της πυρηνικής ενέργειας. Η πυρηνική ενέργεια μπορεί να προσφέρει υψηλή ενεργειακή απόδοση και ουσιαστική μείωση των εκπομπών.

Πιστεύω ότι δεν πρέπει να σπαταλάμε χρόνο και πόρους σε λύσεις που δεν είναι απόλυτα καθαρές. Η προσοχή μας πρέπει να στραφεί στους μικρούς πυρηνικούς αντιδραστήρες που βασίζονται σε ουράνιο με θόριο ή πλουτώνιο. Οι συγκεκριμένοι έχουν τη δυνατότητα να παράγουν ενέργεια για πολλά χρόνια, χωρίς την ανάγκη ανεφοδιασμού, ενώ είναι τεχνολογικά ώριμοι και εύκολοι στη χρήση. Πρόκειται για συστήματα τύπου «plug-and-play», τα οποία δεν απαιτούν πολύπλοκες υποδομές ούτε εκτεταμένες εργασίες συναρμολόγησης επί του πλοίου. Προσωπικά, πιστεύω ότι η ναυτιλία θα κατευθυνθεί προς τα εκεί.

Το βασικό πρόβλημα δεν είναι τεχνικό, αλλά πολιτικό. Οι κυβερνήσεις οφείλουν να λάβουν τη σχετική απόφαση. Από τη στιγμή που θα υπάρξει πολιτική βούληση, η τεχνολογία μπορεί να είναι διαθέσιμη μέσα σε τρία χρόνια. Επίσης, δεν συμμερίζομαι την άποψη ότι οι πυρηνικοί αντιδραστήρες θα αντιμετωπίσουν ανυπέρβλητα ρυθμιστικά εμπόδια. Τέλος, ας μην ξεχνάμε και τη μεγάλη εικόνα: η άνοδος των τιμών του πετρελαίου θα καταστήσει την πυρηνική ενέργεια όχι μόνο περιβαλλοντικά απαραίτητη, αλλά και οικονομικά αναπόφευκτη.

Ποια είναι η άποψή σας για τις τεχνολογικές εξελίξεις στη ναυτιλία και πώς αξιολογείτε τις ανησυχίες σχετικά με την πιθανή υποκατάσταση του ανθρώπινου παράγοντα;

Σ.Π.: Ο αυτοματισμός, η τεχνητή νοημοσύνη και –όπως ανέφερα προηγουμένως– η πυρηνική ενέργεια δεν πρέπει να μας φοβίζουν. Αντιθέτως, πρέπει να τα αξιοποιήσουμε ως μέσα προόδου, βιωσιμότητας και ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας.

Η τεχνολογία δεν έρχεται να υποκαταστήσει τον άνθρωπο, αλλά να τον υποστηρίξει. Ήδη από το 2018 μελέτες έχουν δείξει ότι για κάθε μία θέση εργασίας που ενδεχομένως χάνεται λόγω της τεχνολογίας δημιουργούνται 1,7 νέες θέσεις.

Η ελληνική ναυτιλία, με τη βαθιά εμπειρία της, την επιχειρηματική ευελιξία της και τη διεθνή ακτινοβολία της, είναι απόλυτα ικανή όχι μόνο να ακολουθήσει αυτή τη μετάβαση, αλλά και να ηγηθεί. Μπορούμε να βρεθούμε στην πρώτη γραμμή της τεχνολογικής και πράσινης μετάβασης 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

TSAKOS SHIPPING AND TRADING S.A.

TEN LTD
TSAKOS ENERGY NAVIGATON LTD

TSAKOS HYUNDAI
MARSHALL ISLANDS

TCB



Η οικογένειά σας, κ. Arkas, είχε αναπτύξει έντονη παρουσία στον χώρο του εμπορίου και των μεταφορών. Εσείς, ωστόσο, επιλέξατε να χαράξετε τη δική σας πορεία, στρεφόμενος προς τη θάλασσα. Τι ήταν αυτό που σας ώθησε, πριν από αρκετές δεκαετίες, να πάρετε την απόφαση να εισέλθετε στον χώρο της ναυτιλίας;

L.A.: Η ναυτιλία μπήκε στη ζωή μου μέσα από την οικογένειά μου. Ο πατέρας μου ξεκίνησε ως ναυτιλιακός πράκτορας και, όταν πλέον ενηλικιώθηκα, μου εμπιστεύτηκε το τιμόνι της εταιρείας πρακτόρευσης. Ωστόσο, με τον καιρό συνειδητοποίησα πως ο συγκεκριμένος τομέας είχε περιορισμένες προοπτικές. Έπρεπε λοιπόν να κάνω ένα νέο βήμα, ένιωθα την ανάγκη να κινηθώ πιο δυναμικά.

Γύρω στο 1995, η Μεσόγειος βρισκόταν σε φάση μετάβασης. Τα containerships μεγάλης μεταφορικής ικανότητας που έφταναν από την Ανατολή μέσω της Διώρυγας του Σουέζ έπρεπε να εξυπηρετηθούν με δευτερεύουσες μεταφορές προς τα μικρότερα λιμάνια της περιοχής. Διέκρινα την ευκαιρία και το 1995 αγόρασα τα πρώτα δύο feeder πλοία, μεταφορικής ικανότητας 500 TEUs, ξεκινώντας δρομολόγια στη γραμμή Μάλτα-Ιταλία-Ελλάδα-Τουρκία. Έκτοτε είμαι άνθρωπος των γραμμών.

Το 1999 άνοιξα το πρώτο γραφείο στην Ελλάδα και προχώρησα στην αγορά των πρώτων 500 containers. Ξεκινήσαμε να φορτώνουμε εμπορεύματα από την Κωνσταντινούπολη και τη Σμύρνη με προορισμό τον Πειραιά, και αργότερα, απευθείας προς τα νησιά. Με αυτόν τον τρόπο, μπήκα ουσιαστικά στον κλάδο της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων.

Γρήγορα, ωστόσο, διαπίστωσα ότι αυτό δεν αρκούσε. Έτσι, το 1999-2000 ξεκίνησα να ναυπηγώ πλοία στη Γερμανία, τοποθετώντας παραγγελία για 16 πλοία μεταφορικής ικανότητας 1.200-1.600 TEUs, τα οποία διαχειρίζομαι μέχρι και σήμερα. Από τότε, η ναυτιλία τακτικών γραμμών αποτελεί την κύρια δραστηριότητά μου.

Ποιες είναι οι βασικές επιχειρησιακές προκλήσεις που αντιμετωπίζει μια εταιρεία τακτικών γραμμών σήμερα;

L.A.: Η αγορά ενός πλοίου και η ένταξή του σε μια συγκεκριμένη θαλάσσια διαδρομή θα έλεγα ότι είναι το «εύκολο» μέρος της διαδικασίας. Οι πραγματικές προκλήσεις εμφανίζονται όταν τα containers φτάσουν στα λιμάνια. Τότε τίθεται το κρίσιμο ερώτημα: πώς θα διανεμηθούν με ταχύτητα, αξιοπιστία και χαμηλό κόστος χιλιάδες containers από το λιμάνι προς τον τελικό προορισμό τους.

Σε αυτό το σημείο, η ναυτιλία τακτικών γραμμών δεν μπορεί να λειτουργήσει αυτόνομα, καθώς απαιτούνται ευρύτερες υποδομές και υπηρεσίες εφοδιαστι-

SEABRIGHT®



CO_2

REDUCE EMISSIONS WITH OUR
LED Upgrade Solutions

+30 210 40 82 208 sales@seabright.gr www.seabright.gr

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



κής αλυσίδας (logistics). Γι' αυτό είναι απολύτως απαραίτητη η ανάπτυξη διατροπικών λύσεων (intermodalism), που συνδυάζουν τη θαλάσσια μεταφορά με οδικές και σιδηροδρομικές διασυνδέσεις στην ενδοχώρα.

Κατ' αυτόν τον τρόπο, μια εταιρεία μπορεί να προσφέρει ολοκληρωμένες υπηρεσίες, που θα της επιτρέψουν να αναπτύξει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην αγορά. Η αποτελεσματικότητα στον τελευταίο κρίκο της αλυσίδας μεταφοράς είναι συχνά εκείνη που καθορίζει την επιτυχία ή την αποτυχία μιας γραμμής.

Πολλές από τις κορυφαίες εταιρείες τακτικών γραμμών προχωρούν σε στρατηγικές εξαγορές και συγχωνεύσεις. Εσείς γιατί επιλέγετε να μην πουλήσετε την εταιρεία σας και να παραμείνετε ανεξάρτητοι;

L.A.: Οι μεγάλες εταιρείες του κλάδου έχουν αναπτυχθεί ραγδαία, προχωρώντας σε εξαγορές μικρότερων επιχειρήσεων ή προκαλώντας το κλείσιμό τους. Ωστόσο, εγώ δεν σκοπεύω να πουλήσω την εταιρεία μου, η οποία αποτελεί οικογενειακή επιχείρηση με μακρά παράδοση από τον παππού και τον πατέρα μου.

Σήμερα, διαχειριζόμαστε έναν στόλο περίπου 50 πλοίων, που δραστηριοποιούνται κυρίως στη Μεσόγειο, αλλά και στην Ινδία και στην Αφρική. Καταφέρνουμε, λοιπόν, να συνυπάρχουμε και να ανταγωνιζόμαστε με τους μεγάλους παίκτες της αγοράς.

Η στρατηγική μας εστιάζει στην εξυπηρέτηση μικρών λιμανιών, όπου απαιτείται ευελιξία. Τα μεγάλα λιμάνια αποτελούν πεδίο δραστηριοποίησης για τις μεγάλες εταιρείες. Εμείς επιλέγουμε αγορές με πιο εξειδικευμένες ανάγκες, διατηρώντας την οικογενειακή μας ταυτότητα και την ανεξαρτησία μας.

Ποια είναι τα βασικά χαρακτηριστικά που πρέπει να έχει κάποιος για να επιτύχει στον χώρο της ναυτιλίας;

L.A.: Στη ναυτιλία τίποτα δεν είναι στιγμιαίο. Ό,τι κερδίζεις γρήγορα, μπορεί να το χάσεις εξίσου γρήγορα. Συνεπώς, η υπομονή και η σταθερότητα αποτελούν αρετές πιο σημαντικές από το ρίσκο και την τόλμη.

Γι' αυτό είναι κρίσιμο να μην ξοδεύεις πάνω από το 50% των εσόδων σου, ώστε να είσαι σε θέση να αντιμετωπίσεις τις δυσκολίες που πιθανόν επιφυλάσσει το μέλλον και οι οποίες μπορεί να διαρκέσουν αρκετά χρόνια.

Η Arkas Holding, πέρα από τη ναυτιλία, έχει αναπτύξει παρουσία και σε άλλους τομείς, εξελισσόμενη σε ένα σύγχρονο conglomerate. Πώς μπορεί ένας τέτοιος όμιλος εταιρειών να διατηρήσει την οικογενειακή ταυτότητα και παράδοση, ενώ ταυτόχρονα ανταποκρίνεται στις προκλήσεις του σύγχρονου επιχειρείν;

L.A.: Κλειδί για τη διατήρηση της οικογενειακής ταυτότητας αποτελεί η επένδυση στη νέα γενιά. Οι νέοι και οι νέες μυούνται σταδιακά στην κουλτούρα της εταιρείας και μαθαίνουν από εμάς τους παλαιότερους. Μέσω αυτής της διαδικασίας αναπτύσσονται και μαζί τους αναπτύσσεται και η ίδια η εταιρεία.

Η νέα γενιά είναι το μέλλον. Φέρνει μαζί της φρέσκες ιδέες, ενέργεια και έναν διαφορετικό τρόπο σκέψης, που μπορεί να συμβάλει στην εξέλιξη της εταιρείας. Όταν οι νέοι εργάζονται με πάθος και με καρδιά, τότε διασφαλίζονται η συνέχεια και η βιωσιμότητα της εταιρείας μέσα στον χρόνο.

Αυτός είναι ο τρόπος με τον οποίο μπορεί να διατηρηθεί η οικογενειακή παράδοση. Η εμπειρία των παλαιότερων, σε συνδυασμό με την ορμή των νέων, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για έναν οργανισμό που σέβεται το παρελθόν του και κοιτά σταθερά προς το μέλλον.

Πιστεύετε ότι υπάρχει μέλλον για τους νέους και τις νέες στον χώρο της ναυτιλίας; Τι θα συμβουλεύατε τη νέα γενιά που θέλει να ασχοληθεί με τη θάλασσα;

L.A.: Βεβαίως και υπάρχει μέλλον για τη νέα γενιά στη ναυτιλία. Αρκεί να αναλογιστεί κανείς ότι, σήμερα, περίπου το 80% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται διά θαλάσσης. Η ναυτιλία ήταν, είναι και θα παραμείνει βασικός πυλώνας της παγκόσμιας οικονομίας.

Οι νέοι και οι νέες που επιθυμούν να ασχοληθούν με τη θάλασσα πρέπει να διαβάζουν, να ενημερώνονται και να παρακολουθούν τις διεθνείς εξελίξεις. Η ναυτιλία δεν είναι στατική, είναι ένα δυναμικό περιβάλλον που επηρεάζεται από τις γεωπολιτικές μεταβολές, τις οικονομικές προοπτικές, τις τεχνολογικές εξελίξεις κ.ά.

Η θάλασσα ήταν πάντοτε πηγή ζωής και ανάπτυξης. Από την αρχαιότητα, άλλωστε, οι πόλεις χτίζονταν κοντά στη θάλασσα, σε παράλια ή σε νησιά. Ο κόσμος μπορεί να αλλάζει, τα συστήματα μπορεί να εξελίσσονται, ωστόσο η θάλασσα παραμένει εκεί, σταθερή και καθοριστική. Θα είναι πάντα εκεί για όσους έχουν τα μάτια και το μυαλό τους ανοιχτά.

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



Η καρδιά της διαχείρισης πλοίων παγκοσμίως χτυπά στην Ελλάδα

Η ελληνική ναυτιλία, εν μέσω ραγδαίων μεταβολών και γεωπολιτικών προκλήσεων, εξακολουθεί να κρατά ηγετική θέση στον παγκόσμιο χάρτη. Ο Γιάννης Προκοπίου, CEO της Centrofin Management και μέλος μιας οικογένειας με βαθιές ρίζες στο ναυτιλιακό επιχειρείν, μιλά με ρεαλισμό για τις σύγχρονες προκλήσεις του κλάδου: τη διατήρηση του οικογενειακού μοντέλου διοίκησης, τη σημασία του ESG πέρα από τις τυπικές υποχρεώσεις, την αξιοποίηση της τεχνητής νοημοσύνης, αλλά και την κρίσιμη ανάγκη προσέλκυσης της νέας γενιάς ναυτικών. Ακόμη, αναδεικνύει τον κομβικό ρόλο της Ελλάδας ως παγκόσμιου πλοιοδιαχειριστικού κέντρου, εκφράζοντας ταυτόχρονα την αγωνία και την πίστη του για το μέλλον του ελληνικού νηολογίου.

Συνέντευξη του **Γιάννη Προκοπίου**, CEO της Centrofin Management,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Προέρχεστε από μια οικογένεια με μακρά παράδοση στη ναυτιλία. Ποια είναι τα πλεονεκτήματα και ποιες οι προκλήσεις της διατήρησης ενός hands-on μοντέλου διοίκησης σε μια σύγχρονη ναυτιλιακή επιχείρηση;

Η παράδοση είναι, πιστεύω, πολύ σημαντική για τη ναυτιλία – ας μην ξεχνάμε ότι κάποιοι χαρακτηρίζουν τις θαλάσσιες μεταφορές ως το δεύτερο αρχαιότερο επάγγελμα. Το παραδοσιακό οικογενειακό μοντέλο θεωρώ ότι έχει πλεονεκτήματα σε σχέση με το απρόσωπο corporate περιβάλλον, και αυτό τα τελευταία 10-15 χρόνια το αναγνωρίζουν και μεγάλοι ναυλωτές οι οποίοι στρέφονται πάλι στις οικογενειακές επιχειρήσεις με μεγαλύτερη ευκολία σε σχέση με τις υπερμεγέθεις εταιρείες διαχείρισης. Τι καλύτερο από το να είναι κοντά στο πλοίο, στο πλήρωμα και στις καθημερινές τους ανάγκες ο άνθρωπος που εξ ορισμού έχει επενδύσει σε αυτό και το πονάει;

Προφανώς και υπάρχουν προκλήσεις. Η πρώτη και ουσιαστικότερη είναι να μπορέσει κάποιος να διατηρήσει αυτή την κοντινή σχέση με το πλοίο σε ένα επιχειρηματικό τοπίο πιο απαιτητικό, πιο γρήγορο, πιο διεθνές, και σε ολοένα μεγαλύτερους στόλους. Η δεύτερη πρόκληση θεωρώ πως είναι η αυξημένη διαφάνεια στον κλάδο μας, η οποία μπορεί να επιφέρει αναγνωρισιμότητα, αλλά και προσωπική στοχοποίηση κάποιες φορές, κάτι που δεν γίνεται σε απρόσωπες εταιρείες.

Πώς ενσωματώνει η Centrofin τις αρχές του ESG στη στρατηγική και στη λειτουργία της; Θεωρείτε ότι το ESG είναι απλώς μια απαίτηση των ρυθμιστικών αρχών ή και μια ευκαιρία για ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που επενδύουν στη βιωσιμότητα;

Ένα από τα στοιχεία της αυξημένης διαφάνειας που προανέφερα είναι και το ESG. Για εμάς, η πρακτική και το reporting είναι δύο διακριτά πράγματα: τις αρχές για το περιβάλλον, τους ανθρώπους και το κοινωνικό σύνολο τις είχαμε πάντα και

Credit: Μαρία-Ειρήνη Μοσχονά

τις κάνουμε πράξη δεκαετίες τώρα. Δεν το συζητάμε και δεν το διαφημίζουμε, γιατί δεν θεωρούμε ότι χρειάζεται. Οι αρχές του ESG, λοιπόν, δεν είναι κάτι νέο για εμάς. Αυτό που είναι νέο είναι η έμμεση υποχρέωση να αποτυπώνουμε και να μοιραζόμαστε την πληροφόρηση, κάτι το οποίο έχουμε ήδη ξεκινήσει μέσω ενός προγράμματος. Δεν θεωρώ ότι σε εμάς ειδικά το ESG reporting θα προσφέρει κάποιο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, γιατί είμαστε πολλά χρόνια στον χώρο και οι λοιποί stakeholders (ναυλωτές, ασφαλιστές, τράπεζες) μας γνωρίζουν και δεν περιμένουν να μας εκτιμήσουν από το ESG report. Σε άλλες εταιρείες όμως (ίσως πιο μικρές ή πιο νέες) μπορεί να είναι αλλιώς.

Πιστεύετε ότι η τεχνητή νοημοσύνη θα φέρει ουσιαστικές αλλαγές στον τρόπο διαχείρισης του στόλου; Θεωρείτε ότι υπάρχει κίνδυνος να χαθεί η ανθρώπινη κρίση μέσα από την υπερεξάρτηση από την τεχνολογία;

Η τεχνητή νοημοσύνη είναι ένα τεράστιο εργαλείο και όποιος πιστεύει ότι δεν θα επηρεάσει και τη ναυτιλία είναι κοντόφθαλμος. Θα υπάρξουν αλλαγές στην ταχύτητα της πληροφόρησης, στην εξ αποστάσεως άμεση παρακολούθηση, σε μοντέλα πρόληψης ατυχημάτων και ζημιών (predictive analytics and risk profiling), και τα πλοία μας θα γίνουν ακόμα πιο ασφαλή. Υπερεξάρτηση από την τεχνολογία λόγω AI δεν προβλέπω. Αυτό που συνιστά κίνδυνο είναι να χαθούμε κάποια στιγμή στα big data, δηλαδή να χάσουμε τον σκοπό για τον οποίο παρακολουθούμε κάτι μόνο και μόνο επειδή έχουμε τη δυνατότητα. Το να θέσουμε ένα σωστό πλαίσιο λειτουργίας των συστημάτων τεχνητής νοημοσύνης στα πλοία μας είναι πολύ βασικό, και είναι μια μεγάλη πρόκληση.

Έρευνες δείχνουν ότι, τα επόμενα χρόνια, η παγκόσμια ναυτιλία θα αντιμετωπίσει έλλειψη εκατοντάδων χιλιάδων ναυτικών. Λαμβάνοντας υπόψη συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της γενιάς Z αλλά και τον ανταγωνισμό από άλλες βιομηχανίες, πώς θα καταφέρει ο κλάδος να προσελκύσει και να διατηρήσει καλά καταρτισμένους ναυτικούς;

Υπερεξάρτηση από την τεχνολογία λόγω AI δεν προβλέπω. Αυτό που συνιστά κίνδυνο είναι να χαθούμε κάποια στιγμή στα big data, δηλαδή να χάσουμε τον σκοπό για τον οποίο παρακολουθούμε κάτι μόνο και μόνο επειδή έχουμε τη δυνατότητα.

Πολύ σωστά. Αυτή είναι ίσως η μεγαλύτερή μας πρόκληση. Και μιας και μιλήσαμε ήδη για πιθανή υπερεξάρτηση από την τεχνολογία, δεν χρειάζεται AI για να επέλθει. Είναι ήδη γεγονός στη νέα γενιά ναυτικών. Πόσοι από τους νέους αξιωματικούς γέφυρας θα είναι ικανοί να πραγματοποιούν ασφαλή ναυσιπλοΐα χωρίς όργανα σε λίγα χρόνια; Ελάχιστοι. Ακριβώς με τον ίδιο τρόπο που ο νέος οδηγός σήμερα δεν μαθαίνει τους δρόμους και δεν μπορεί να διαβάσει έναν οδικό χάρτη γιατί έχει το GPS στο τηλέφωνό του. Η διαφορά είναι ότι, αν χαθεί κανείς με το αυτοκίνητο, δεν είναι σπουδαίο πρόβλημα, στη θάλασσα όμως είναι διαφορετικά τα πράγματα.

Ο συνολικός αριθμός των ναυτικών παγκοσμίως είναι πολύ μικρός σε σύγκριση με άλλους τομείς, όπως η γεωργία, η βιομηχανία, η τεχνολογία, η λιανική, οι κατασκευές, η υγεία – περίπου 1,8 εκατ. άνθρωποι διακινούν το παγκόσμιο εμπόριο. Θα περίμενε κανείς ότι η προσέλκυση νέων θα ήταν εύκολη με την αυξημένη ασφάλεια, την ευκολότερη επικοινωνία και τα οικονομικά οφέλη που προσφέρει το επάγγελμα, αλλά δεν είναι έτσι. Η πλειοψηφία των ναυτικών ήδη προέρχονται από ασιατικές χώρες, με σημαντικότερες τις Φιλιππίνες, την Ινδία, την Ινδονησία, την Κίνα, και έπονται οι χώρες του πρώην Ανατολικού Μπλοκ. Η προσέλκυση ακόμα και σε αυτές τις χώρες έχει γίνει πιο δύσκολη – σε τρεις από αυτές διατηρούμε δικά μας γραφεία πληρωμάτων από 25ετίας και το βλέπουμε καθημερινά. Για να πετύχουμε τον στόχο μας, χρειάζεται συνδυασμένη προσπάθεια:

- Άνοιγμα σε νέες γεωγραφικές αγορές, είτε άλλες ασιατικές χώρες όπως Βιετνάμ, Μιανμάρ, Μπανγκλαντές, είτε και στην Αφρική, με σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές και εκπαιδευτικά κέντρα.
- Άνοιγμα σε μια άλλη πηγή ανθρώπινου δυναμικού που ακούει στο όνομα γυναίκειο φύλο. Το DEI είναι ήδη στις προτεραιότητες του IMO, με απώτερο σκοπό να αντιμετωπιστεί και η έλλειψη σε ναυτικούς. Υπάρχουν επιστημονικές μελέτες που προβλέπουν ότι, με κατάλληλους χειρισμούς, ενδέχεται το 25% των ναυτικών να είναι γυναίκες το 2050.
- Βελτίωση ακόμα περισσότερο των συνθηκών ζωής στα πλοία. Και δεν εννοώ μόνο από πλευράς εταιρειών, αλλά κυρίως από πλευράς αντιμετώπισης του ναυτικού επαγγέλματος από τη διεθνή κοινότητα. Αντί να υποστηρίξουν το νευραλγικό αυτό επάγγελμα, έχουμε δει πολύ συχνά απαξιωτική αντιμετώπιση – και στα χρόνια του Covid, και με την έξαρση της πειρατείας, και με φαινόμενα κρατικής κατάχρησης εξουσίας σε διάφορα μέρη του πλανήτη. Αν δεν σταματήσει ο ναυτικός να αντιμετωπίζεται ως παρίας, δύσκολα οι νέοι θα έρθουν στη θάλασσα.

JOTUN

jotun.com

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



HSS | Hull Skating Solutions

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 missions and the spread of invasive species.



HULL PERFORMANCE



Όντας ένας νέος άνθρωπος και επιχειρηματίας, πόσο σας ανησυχούν οι πρόσφατες γεωπολιτικές εντάσεις τόσο για την πορεία του ναυτιλιακού κλάδου (αλλαγές σε γραμμές μεταφορών, ναυτική ασφάλεια κ.ά.) όσο και για την κοινωνική ευημερία των επόμενων γενιών;

Πράγματι, ο χρόνος που αφιερώνουμε στην προσπάθεια να λύσουμε το γεωπολιτικό παζλ είναι υπερβολικός. Όπως σας είπα, η γεωπολιτική αστάθεια επηρεάζει ακόμα και την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Αναγκαζόμαστε, δυστυχώς, να αντιμετωπίσουμε διάφορες αντιξοότητες καθημερινά λόγω των συρράξεων σε διάφορα μέτωπα – Ουκρανία, Ερυθρά Θάλασσα, Περσικός Κόλπος. Κάνεις δεν μπορεί να προδικάσει τι θα γίνει στο μέλλον. Πιθανότατα κάποιες ναυτιλιακές οδοί θα αλλάξουν, και οι προβληματισμοί μας θα αλλάξουν αντίστοιχα. Αυτό όμως που πιστεύω ότι δεν θα αλλάξει ποτέ είναι η αποφασιστικότητα και η τόλμη του ναυτικού και του εφοπλιστή, ώστε να ανταποκρίνονται επιτυχώς από κοινού σε όλες τις προκλήσεις.

Ποιες, κατά τη γνώμη σας, είναι οι προοπτικές του Πειραιά/Αθήνας ως πλοιοδιαχειριστικού κέντρου;

Η καρδιά της διαχείρισης πλοίων παγκοσμίως χτυπά στον Πειραιά και στην ευρύτερη περιοχή, δεν υπάρχει αμφιβολία περί τούτου. Τα τελευταία 10-15 χρόνια υπάρχει και μεγάλη αύξηση του γενικότερου cluster, με σοβαρή παρουσία εμπορικών δραστηριοτήτων που παλιότερα είχαν βάση στο εξωτερικό, όπως τραπεζών, μεσιτών, δικηγόρων κ.λπ. Πιστεύω ότι η περαιτέρω ανάπτυξη και άλλων συναφών λειτουργιών, όπως η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη (με προεξέχουσα τη μεγάλη επένδυση στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά), θα είναι κάτι πολύ σημαντικό. Ένας τομέας που παραμένει ριζωμένος στο εξωτερικό είναι τα P&I Clubs. Αν βρισκόταν τρόπος να ιδρυθεί ένα ελληνικό P&I Club, η παροχή υπηρεσιών στον Πειραιά θα ήταν ολοκληρωμένη.

Επιπλέον, η στρατηγική θέση του Πειραιά στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων είναι γνωστή. Ευτυχώς, τα τελευταία 5-10 χρόνια έχουν γίνει μεγάλα βήματα ώστε το λιμάνι μας να είναι από τα πρώτα της Ευρώπης σε διακίνηση τόσο εμπορευματοκιβωτίων όσο και επιβατικού κοινού.

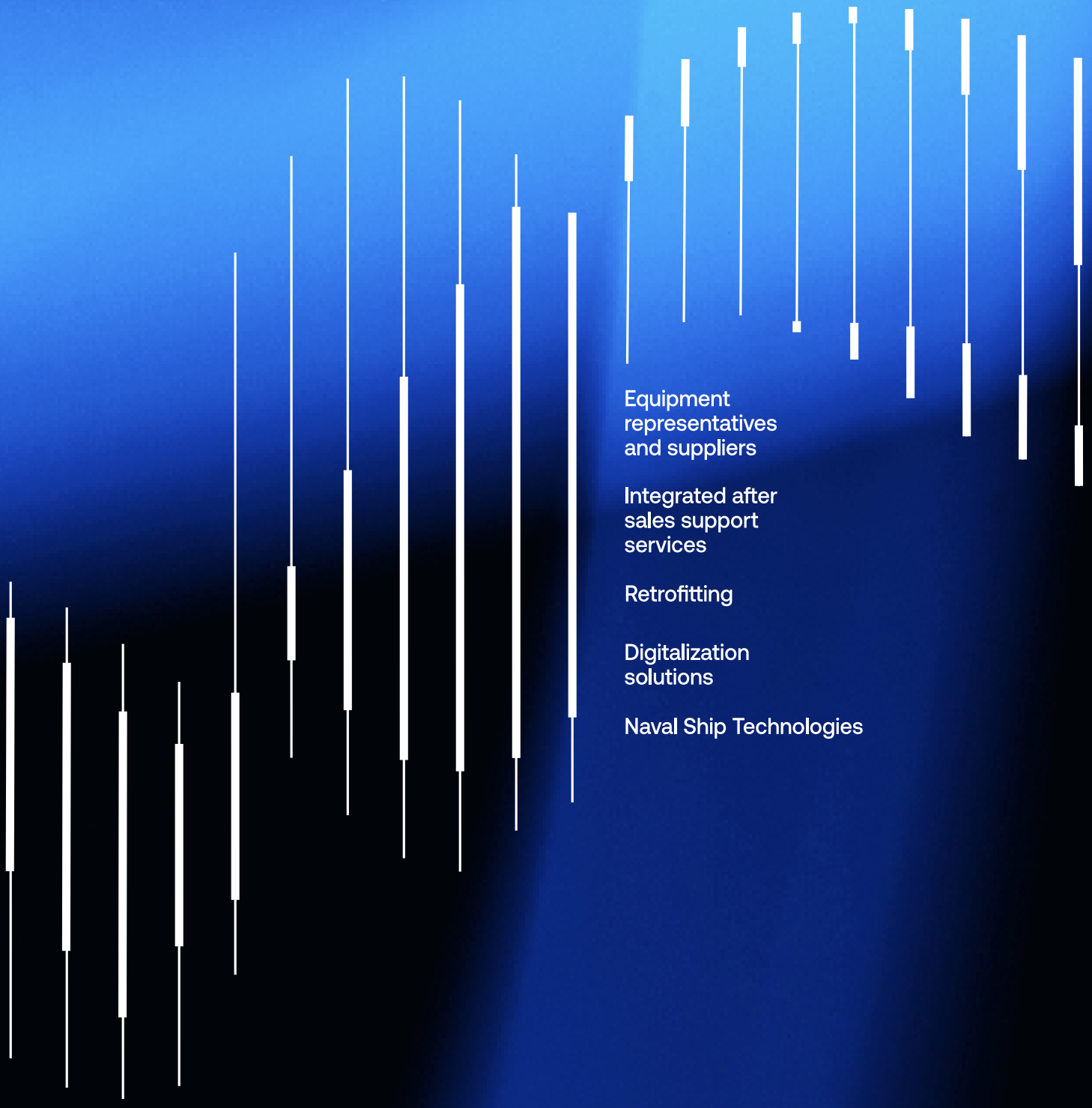
Πώς αντιδράτε στην έντονη πλέον κριτική για τη συρρίκνωση ή τη μη ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου;

Παρότι η Ελλάδα είναι το παγκόσμιο κέντρο διαχείρισης πλοίων και ο Πειραιάς ένα κορυφαίο λιμάνι, το νηολόγιο όντως συρρικνώνεται. Στη δεκαετία του ’60, το υπουργείο είχε γιορτάσει δικαιολογημένα τη νηολόγηση του χιλιοστού πλοίου και την αναγέννηση του εθνικού νηολογίου. Σήμερα, τα ποντοπόρα πλοία με ελληνική σημαία είναι λιγότερα από 500, όταν τα ελληνόκτητα πλησιάζουν ή έχουν ξεπεράσει τις 5.000. Φαντάζει αδιανόητο, αλλά δεν είναι το μόνο παράδειγμα – η έτερη από τις υπερδυνάμεις της πλοιοκτησίας Ιαπωνία ακολουθεί αντίστοιχο λειτουργικό μοντέλο, με την πλειοψηφία των πλοίων της να είναι νηολογημένα στον Παναμά. Και στις δύο περιπτώσεις, ο λόγος είναι οι περιορισμοί που τα κράτη προσπαθούν να επιβάλουν. Στην περίπτωση της Ιαπωνίας, οι λόγοι είναι νομικοί και φορολογικοί, στην περίπτωση της Ελλάδας είναι κυρίως η απαίτηση για τη ναυτολόγηση ελάχιστου αριθμού Ελλήνων ναυτικών.

Με μια ματιά στα νούμερα μπορεί εύκολα να καταλάβει κανείς ότι ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών δεν επαρκεί. Η απαξίωση του επαγγέλματος και της ναυτικής εκπαίδευσης επί δεκαετίες δεν μπορεί να αναστραφεί με κάποιες σπασμωδικές κινήσεις των τελευταίων ετών. Εκτός από τα ανοικτά νηολόγια, βλέπουμε τελευταία προσπάθειες εκμοντερνισμού και από ευρωπαϊκά εθνικά νηολόγια, όπως της Μάλτας, της Κύπρου και της Πορτογαλίας – και δεν είναι καθόλου τυχαίο ότι αυτά τα νηολόγια έχουν αύξουσα πορεία όταν το ελληνικό έχει φθίνουσα.

Μακάρι η πολιτεία να λάβει τις γενναίες αποφάσεις που χρειάζονται για να γίνει το εθνικό μας νηολόγιο σύγχρονο, τεχνοκρατικό και ανταγωνιστικό. Είμαι βέβαιος ότι, σε τέτοια περίπτωση, οι Έλληνες εφοπλιστές σταδιακά θα επιστρέψουν και σε πολλά από τα πλοία τους θα κυματίζει η γαλανόλευκη στην πρύμνη.

Your link to the future of shipping.



Equipment representatives and suppliers

Integrated after sales support services

Retrofitting

Digitalization solutions

Naval Ship Technologies

www.oceanking.gr

OCEANKING



Η νοοτροπία των Ελλήνων πλοιοκτητών εξελίσσεται

Σε μια εποχή ριζικής μεταμόρφωσης της παγκόσμιας ναυτιλίας -από την πράσινη μετάβαση και την ψηφιακή καινοτομία έως τον αυξημένο γεωπολιτικό κίνδυνο-, ο καπτ. Raja Subramaniam, Διευθύνων Σύμβουλος της Fleet Management Limited, μοιράζεται το στρατηγικό του όραμα για τον αυξανόμενο ρόλο της εταιρείας τόσο στο ελληνικό όσο και στο διεθνές ναυτιλιακό περιβάλλον. Με μακρόχρονη εμπειρία στη διαχείριση στόλων και βαθιά εκτίμηση του μοναδικού χαρακτήρα της ελληνικής πλοιοκτησίας, ο καπτ. Raja μιλάει αποκλειστικά στα *Ναυτικά Χρονικά* για την απόφαση της FML να ανοίξει γραφείο στην Αθήνα, την προσαρμοσμένη προσέγγιση της εταιρείας για την υποστήριξη πρακτικών μοντέλων ιδιοκτησίας και την αξία της δημιουργίας συνεργασιών που βασίζονται στην εμπιστοσύνη. Από τα κριτήρια ESG και την ευημερία των ναυτικών μέχρι την αποανθρακοποίηση και τον μετριασμό των κινδύνων, περιγράφει πώς η Fleet Management τοποθετείται ως αξιόπιστος εταίρος για τις ναυτιλιακές εταιρείες που πλοηγούνται στην πολυπλοκότητα και στην αλλαγή.

Συνέντευξη του **Καπτ. Raja Subramaniam**, Διευθύνοντος Συμβούλου της Fleet Management Limited,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Η Fleet Management Limited έχει ισχυρό παγκόσμιο αποτύπωμα. Πόσο σημαντική είναι η ελληνική ναυτιλιακή αγορά για τη συνολική στρατηγική σας;

Η ομάδα έχει αναπτυχθεί σημαντικά κατά τη διάρκεια της τριακονταετούς ιστορίας της και η φετινή χρονιά ήταν μία ακόμα φιλόδοξη χρονιά στην ανάπτυξη της εταιρείας μας. Από τότε που ανέλαβα ως Διευθύνων Σύμβουλος, τον Ιανουάριο, έχω παρατηρήσει ότι η ομάδα κάνει εξαιρετική δουλειά όσον αφορά την ανάπτυξη και την ενίσχυση του παγκόσμιου αποτυπώματος και της εξυπηρέτησης των πελατών μας.

Όσον αφορά την ελληνική αγορά, ιδρύσαμε το πρώτο μας γραφείο στην Ελλάδα φέτος τον Ιανουάριο. Επεκτείνουμε επίσης την παρουσία μας στην Ευρώπη και το γραφείο στην Αθήνα θα αποτελέσει πυλώνα για την εξυπηρέτηση των πελατών μας. Είμαι βέβαιος ότι το γραφείο μας στην Ελλάδα, καθώς και αυτό στην Κύπρο, θα προσθέσουν σημαντική αξία στο περιφερειακό οικοσύστημα.

Η επιλογή της Ελλάδας ήταν μια φυσική εξέλιξη, δεδομένου ότι το ένα πέμπτο της παγκόσμιας χωρητικότητας είναι ελληνικής ιδιοκτησίας. Ένα στα πέντε πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου και ένα στα τέσσερα δεξαμενόπλοια είναι ελληνικής ιδιοκτησίας και διαχείρισης.

Στον προηγούμενο ρόλο μου, είχαμε καλές σχέσεις συνεργασίας με Έλληνες πλοιοκτήτες και συνεργαζόμασταν στενά με συναδέλφους του κλάδου. Η μακροχρόνια συμμετοχή μου σε ενώσεις του κλάδου μού επέτρεψε να κατανοήσω καλύτερα τους Έλληνες συναδέλφους μας. Η Αθήνα είναι γνώριμο «έδαφος» και μου αρέσει πραγματικά να περνάω χρόνο στην πόλη. Πρόσφατα συμμετείχα στη σύνοδο κορυφής του International Chamber of Shipping και συναντήθηκα με πολλούς πελάτες. Η επίσκεψη ενίσχυσε την πεποίθησή μου ότι μπορούμε να οικοδομήσουμε ισχυρές συνεργασίες με τους πελάτες και να συνεχίσουμε να αναπτύσσουμε το αποτύπωμά μας εδώ.

Τι μπορεί να προσφέρει η Fleet Management στους Έλληνες πλοιοκτήτες που ακολουθούν ένα hands-on μοντέλο διοίκησης;

Είναι γνωστό ότι οι Έλληνες ακολουθούν ένα πιο πρακτικό, οικογενειακό μοντέλο διοίκησης. Και με αυτόν τον τρόπο έχει αναπτυχθεί η ελληνική πλοιοκτησία. Νομίζω ότι είναι ένα πολύ αποτελεσματικό μοντέλο συνολικά, βασισμένο σε αξίες και με ισχυρή φωνή στον κλάδο.

Στον οργανισμό μας, διαχειριζόμαστε περιουσιακά στοιχεία διαφόρων τύπων και μεγεθών. Παρέχουμε τεχνογνωσία τεχνικής και επιχειρησιακής διαχείρισης για περισσότερα από 600 πλοία. Σε αυτά περιλαμβάνονται bulk carriers, containerships, PCTCs, πετρελαιοφόρα, δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων και gas carriers. Επιπλέον, επιβλέπουμε πάνω από 100 νεότευκτα πλοία διαφόρων τύπων. Έτσι, συλλογικά, και με τις επενδύσεις μας στην τεχνολογία και στα λειτουργικά συστήματα, μπορούμε να προσθέσουμε αξία με τρόπο που θα μπορούσε να οδηγήσει σε στρατηγικές συνεργασίες όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών σε ναυτιλιακές εταιρείες. Αυτό που οδηγεί την οργάνωσή μας είναι ότι υιοθετούμε τη νοοτροπία του πλοιοκτήτη και ασκούμε την τεχνική διαχείριση με επαγγελματικό τρόπο.

Είναι επίσης σημαντικό να σημειωθεί ότι έχουμε διευρύνει την ομάδα μας, καθώς πιστεύουμε ότι οι άνθρωποί μας είναι το κέντρο όλων όσων κάνουμε. Επιπλέον, οικοδομούμε επιχειρηματικές σχέσεις που βασίζονται στην εμπιστοσύνη και στη διαφάνεια. Και πιστεύω ακράδαντα ότι έχουμε την αξιοπιστία και τη δυνατότητα να συνάψουμε περισσότερες στρατηγικές συνεργασίες.

Έχω παρατηρήσει ότι η νοοτροπία των Ελλήνων πλοιοκτητών εξελίσσεται. Προέρχομαι από ένα εργασιακό περιβάλλον πλοιοκτησίας και in-house διαχείρισης πλοίων. Στον προηγούμενο ρόλο μου ως Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος μιας καταξιωμένης ναυτιλιακής εταιρείας, ήμουν επίσης επικεφαλής της μονάδας διαχείρισης πλοίων, γεγονός που διαμόρφωσε την οπτική μου και από τις δύο πτυχές. Πιστεύω ότι κάποιο επίπεδο συγκριτικής αξιολόγησης είναι απαραίτητο, καθώς επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να μοιράζονται και να εφαρμόζουν βέλτιστες πρακτικές στο εσωτερικό τους. Και η κλίμακα έχει γίνει ένας πιθανός game changer σε ένα ταχέως εξελισσόμενο γεωπολιτικό και νομοθετικό τοπίο.

Αυτοί θα μπορούσαν να είναι ορισμένοι από τους τομείς που μπορούμε να αναπτύξουμε, και σκοπεύουμε να το κάνουμε σταδιακά – χτίζοντας αξιοπιστία, εμπιστοσύνη και διαφάνεια. Η ευελιξία και η αξιοπιστία αποτελούν επίσης σημεία αναφοράς για τη Fleet Management. Και όταν μιλάμε για ευελιξία, εννοούμε τον τρόπο με τον οποίο οι πελάτες και οι συνεργάτες μας μπορούν να έχουν πρόσβαση στο σύστημά μας σε πραγματικό χρόνο για να αντλήσουν δεδομένα και πληροφορίες που μπορούν να αξιοποιήσουν. Ο αμοιβαίος σεβασμός είναι εξίσου σημαντικός. Αφουγκράζομαι τον σεβασμό των Ελλήνων εφοπλιστών προς τους ναυτικούς. Μιλώντας με κάποιους από τους πελάτες μας στην Ελλάδα, για παράδειγμα, ένιωσα μεγάλη αυτοπεποίθηση για τα επιτεύγματα της ομάδας μου και είμαι απόλυτα βέβαιος ότι μπορούμε να προσθέσουμε αξία στο υφιστάμενο οικοσύστημα.

Προβλέπετε στροφή της ελληνικής αγοράς προς το outsourcing περισσότερων λειτουργιών τεχνικής και εμπορικής διαχείρισης πλοίων, δεδομένων των προκλήσεων που θα αντιμετωπίσει η ναυτιλιακή βιομηχανία τα επόμενα χρόνια;

Όταν εξετάζετε τι συμβαίνει παγκοσμίως όσον αφορά την τεχνολογική πρόοδο, τα περιβαλλοντικά ζητήματα και τις αλλαγές στα εμπορικά πρότυπα, αντιλαμβάνεστε ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες σήμερα χρειάζονται επαρκή κλίμακα για να διαχειριστούν αυτές τις προκλήσεις. Συζητάμε για την αποανθρακοποίηση με ορισμένους από τους Έλληνες πελάτες μας και πιστεύω ακράδαντα ότι είναι θέμα χρόνου όλες οι εταιρείες να προσαρμοστούν σε αυτή τη νέα πραγματικότητα. Οι προτάσεις της MEPC 83 απαιτούν περαιτέρω σαφήνεια και πιστεύω ότι θα σημειωθεί πρόοδος κατά τη διάρκεια των συζητήσεων του Οκτωβρίου, αλλά η νέα πραγματικότητα είναι ήδη αρκετά ξεκάθαρη. Γνωρίζουμε την κατεύθυνση που πρέπει να ακολουθήσει η ναυτιλιακή βιομηχανία και άλλες βιομηχανίες. Σε αυτό το πλαίσιο, ενισχύουμε τις υπηρεσίες μας για να υποστηρίξουμε αυτή τη μετάβαση – καλύπτουμε την τεχνική διαχείριση των πλοίων διπλού καυσίμου, την επίβλεψη των νεότευκτων πλοίων, καθώς επίσης παρέχουμε συμβουλές και εμπειρογνωμοσύνη σε πραγματικό χρόνο.

Με ποια μέσα και ποιους τρόπους η Fleet Management διατηρεί υψηλά πρότυπα για τους επαγγελματίες της; Ποιος είναι ο ρόλος του ESG για τον όμιλό σας;

Συνεργαζόμαστε με ναυτιλιακά ιδρύματα στις βασικές μας αγορές, δηλαδή την Ινδία, τις Φιλιππίνες και την Κίνα. Ο όμιλος έχει επίσης επενδύσει στην απόκτηση ενός ναυτιλιακού ινστιτούτου στην Ινδία, του International Maritime Institute (IMI). Μέσω αυτής της επένδυσης, εστιάζουμε σε μια μελλοντική δεξαμενή ταλέντων από επαγγελματίες της ναυτιλίας, από όλες τις κύριες εθνικότητες της δεξαμενής ταλέντων μας.

Ως οργανισμός, επενδύουμε στο μέλλον. Ταυτόχρονα, καταβάλλουμε προσπάθειες για την ανάπτυξη των δεξιοτήτων και της κατάρτισης των ναυτικών που απασχολούνται στα πλοία μας. Η ποικιλομορφία είναι επίσης υψίστης σημασίας. Πιστεύω ακράδαντα ότι ο κλάδος μας χρειάζεται την ποικιλομορφία. Οι γυναίκες αντιπροσωπεύουν το ήμισυ του παγκόσμιου πληθυσμού και ένας μεγάλος αριθμός γυναικών επαγγελματιών ανέρχονται στο υψηλότερο επίπεδο διοίκησης. Πρέπει να συνεχίσουμε να δημιουργούμε ευκαιρίες για την άνθηση ταλέντων.

Συμπωματικά, μόλις δημοσιεύσαμε την έκθεση υπευθυνότητας *Encompass*, για την οποία είμαι πολύ περήφανος. Περιγράφει το πενταετές σχέδιό μας όσον αφορά το DEI, καθώς και τον τρόπο με τον οποίο θέλουμε να επιτύχουμε περιβαλλοντική βιωσιμότητα, κοινωνική βιωσιμότητα και βέλτιστες πρακτικές διακυβέρνησης. Στον όμιλο απασχολούνται συνάδελφοι που έχουν μεγαλώσει ουσιαστικά μέσα στον οργανισμό, ενώ την ίδια ώρα προσελκύουμε νέους, ταλαντούχους επαγγελματίες.

seanergy

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

Best Workplaces™
Great Place To Work.
HELLAS 2025



SHIP
NASDAQ
LISTED



Με τις αυξανόμενες γεωπολιτικές εντάσεις και τα μεταβαλλόμενα δασμολογικά μέτρα, πώς προβλέπετε ότι τα νέα παγκόσμια εμπορικά πρότυπα θα επηρεάσουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία και ποιος είναι ο ρόλος ενός διαχειριστή πλοίων, όπως η Fleet, στην υποστήριξη των πελατών της για την αντιμετώπιση αυτής της αβεβαιότητας;

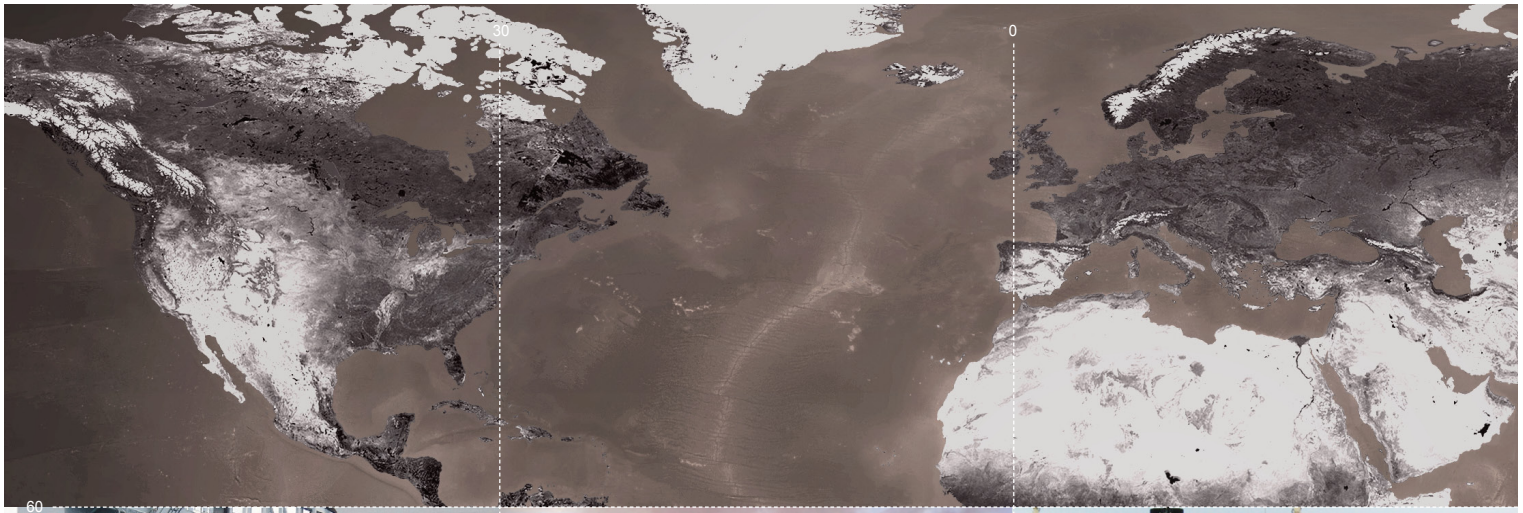
Είναι πολύ ενδιαφέρων ο κόσμος στον οποίο ζούμε. Οι σκέψεις και οι προσευχές μας είναι με όλους όσοι δυστυχώς επλήγησαν κατά τη διάρκεια της παγκόσμιας πανδημίας Covid. Πιο πρόσφατα, οι γεωπολιτικές εντάσεις οδήγησαν σε απώλειες ζωών και τραυματισμούς, κάτι που είναι απλώς απαράδεκτο. Η προσωπική μου ελπίδα και προσευχή είναι για παγκόσμια ειρήνη.

Η ναυτιλία είναι υπεύθυνη για περισσότερο από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου, οπότε χωρίς ναυτιλία δεν υπάρχει εμπόριο. Οι ναυτικοί μας βρίσκονται στην πρώτη γραμμή, εξασφαλίζοντας την απρόσκοπτη ροή του εμπορίου. Αυτό είναι κάτι που πρέπει να σεβαστούμε, να αναγνωρίσουμε και να θαυμάσουμε, επειδή οι άνθρωποι στην πρώτη γραμμή είναι αυτοί που αψηφούν αυτή την αβεβαιότητα. Η έκθεση των ναυτικών σε εξωτερικούς κινδύνους, όπως οι γεωπολιτικοί, είναι εντελώς διαφορετική από τους κινδύνους που αντιμετωπίζουν σε ένα πλοίο. Στη Fleet Management, διαθέτουμε ένα ισχυρό σύστημα διαχείρισης κινδύνων, το οποίο αξιολογεί τις διαδικασίες και διασφαλίζει την προστασία των ανθρώπων μας, του περιβάλλοντος και των περιουσιακών στοιχείων, καθώς και τη διαχείριση των κινδύνων σε αποδεκτό επίπεδο. Παρέχουμε 24ωρη κάλυψη υπηρεσιών σε όλες τις γεωγραφικές περιοχές όπου δραστηριοποιούμαστε, από την Κίνα, το Χονγκ Κονγκ, τη Μανίλα, την Ινδία, τη Σιγκαπούρη και την Κύπρο έως την Τουρκία, την Ελλάδα, τις ΗΠΑ, την Ιαπωνία και την Κορέα.

Πρόσφατα, αντιμετωπίσαμε προκλήσεις που σχετίζονται με την τελευταία σύγκρουση Ιράν-Ισραήλ. Υπάρχει συνεχής δραστηριότητα παραποίησης και τα πλοία μας υποστηρίζονται από ομάδες υποστήριξης στην ξηρά για να αντιμετωπίσουν αυτές τις προκλήσεις. Όταν ένα από τα πλοία που διαχειριζόμαστε βρίσκεται σε αυτά τα ύδατα, παρακολουθούμε όλες τις παραμέτρους, όπως άλλα πλοία, συστήματα GPS, κ.λπ. Υπάρχουν περιπτώσεις όπου χρειάστηκε να σταματήσουμε τα πλοία επειδή δεν ήταν δυνατή η ασφαλής πλοήγηση σε αυτό το περιβάλλον. Η διενέργεια εκτιμήσεων κινδύνου και η επικοινωνία με τις τοπικές αρχές είναι ο ασφαλέστερος τρόπος για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Αυτά τα σενάρια γίνονται μέρος της καθημερινής μας λειτουργίας και η ομάδα υποστήριξής μας είναι πάντα διαθέσιμη 24 ώρες το 24ωρο για να βοηθήσει τους πελάτες μας να πλοηγηθούν σε αυτούς τους κινδύνους.

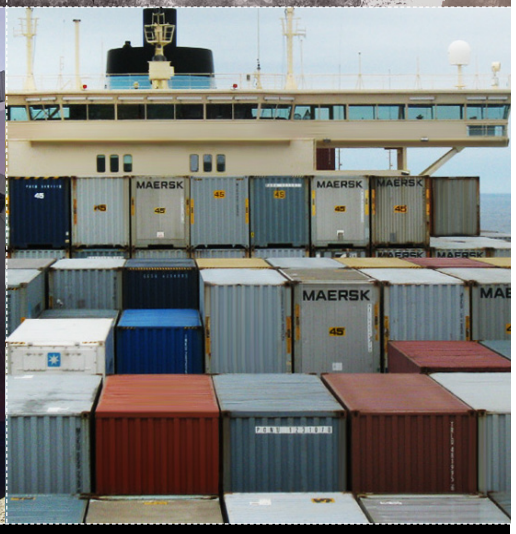
Τα πληρώματά μας στη θάλασσα λαμβάνουν επίσης την απαραίτητη υποστήριξη. Για όσους μπορεί να δυσκολεύονται με το άγχος αυτών των καταστάσεων, διαθέτουμε την ειδική ομάδα Fleet Care. Οι ψυχολόγοι μας διασφαλίζουν την ψυχική τους ευεξία, ενώ προσπαθούμε επίσης να ενισχύσουμε τη συνδεσιμότητα των ναυτικών με τις οικογένειές τους. Είμαι πολύ υπερήφανος για το οικοσύστημα που έχουμε δημιουργήσει.

Γι' αυτό, λοιπόν, μπορώ να πω με σιγουριά ότι είμαστε ένας αξιόπιστος αρωγός του παγκόσμιου εμπορίου και ότι διαθέτουμε μια ομάδα επαγγελματιών που θα παράσχει την απαιτούμενη υποστήριξη. Έχουμε επίσης μια ομάδα εξειδικευμένων επαγγελματιών στη θάλασσα για να διαχειριστούμε ατυχείς καταστάσεις τις οποίες δεν μπορούμε να ελέγξουμε. Οι παγκόσμιοι ηγέτες είναι αυτοί που έχουν τον έλεγχο και ελπίζω ότι σύντομα θα επικρατήσει κάποιου είδους ομαλότητα, καθώς οι προαναφερθείσες κρίσεις επαναλαμβάνονται.





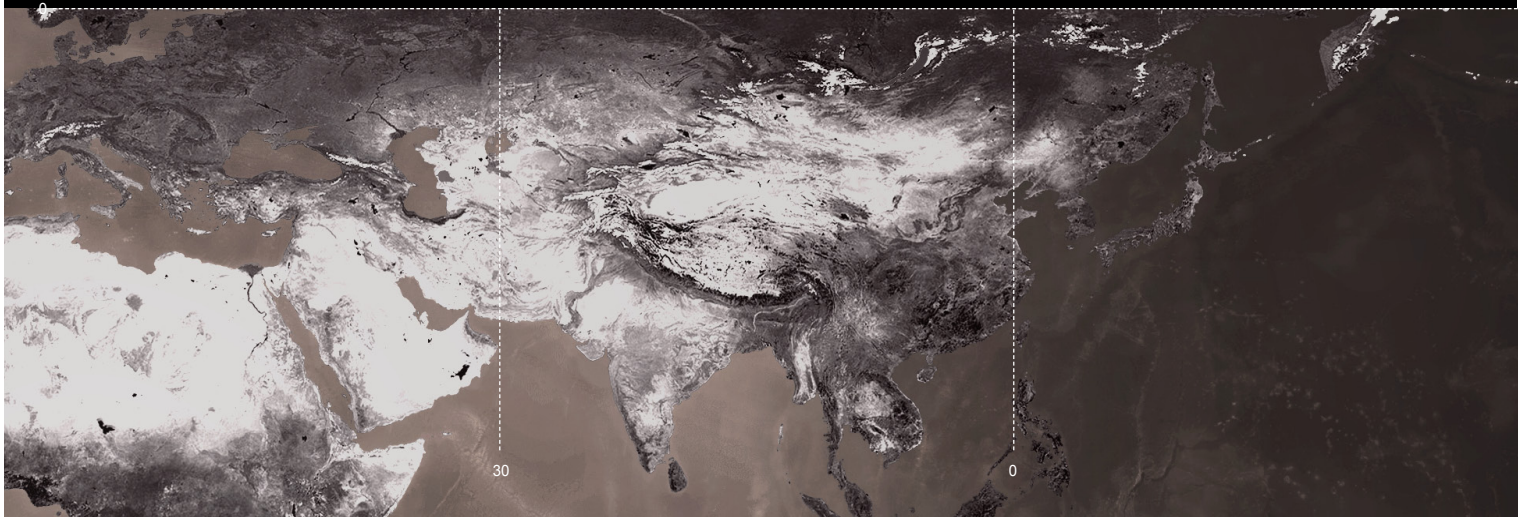




COSTAMARE INC.

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

CMRE
LISTED
NYSE





Κομβικός ο ρόλος της Ελλάδας για την ενεργειακή διαφοροποίηση της Ευρώπης

Η Ελλάδα τοποθετείται όλο και πιο δυναμικά στον ενεργειακό χάρτη της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, αναλαμβάνοντας κρίσιμο ρόλο στην ενεργειακή ασφάλεια και διαφοροποίηση των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο κ. Σιφναίος, στη συνέντευξή του, αναδεικνύει τη στρατηγική σημασία του FSRU Αλεξανδρούπολης, ενός έργου που ενισχύει τη γεωπολιτική θέση της Ελλάδας και δημιουργεί πολλαπλασιαστικά οφέλη για την τοπική και περιφερειακή οικονομία. Παράλληλα, συζητά για τις προκλήσεις στον δρόμο προς την πλήρη ανάπτυξη του Κάθετου Διαδρόμου Φυσικού Αερίου. Μέσα από τη ρεαλιστική αποτύπωση προκλήσεων, δυνατοτήτων και στόχων, σκιαγραφείται το όραμα για μια βιώσιμη και ανεξάρτητη ενεργειακά Ευρώπη.

Συνέντευξη του **Κωνσταντίνου Σιφναίου**, Αντιπροέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου της Gastrade,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα για την πλήρη λειτουργία του FSRU Αλεξανδρούπολης;

Έχουμε κοινοποιήσει το χρονοδιάγραμμα για την επαναλειτουργία του FSRU Αλεξανδρούπολης. Η σταδιακή επαναλειτουργία ξεκινάει από τις 15 Αυγούστου, με τη διαθέσιμη δυναμικότητα αεριοποίησης στο FSRU να είναι κατά μέγιστο στο 25% της ονομαστικής τεχνικής δυναμικότητάς του, ενώ μέχρι την 1η Οκτωβρίου θα έχουμε επανέλθει πλήρως. Για όσους δεν είναι εξοικειωμένοι με τα θέματα φυσικού αερίου, η 1η Οκτωβρίου σηματοδοτεί την έναρξη μιας εμπορικής χρονιάς αερίου. Οι χρονιές αερίου ξεκινούν από την 1η Οκτωβρίου και ολοκληρώνονται στις 30 Σεπτεμβρίου του επόμενου έτους. Κατά συνέπεια, θέλουμε να είμαστε έτοιμοι για την έναρξη της νέας χρονιάς.

Ποια είναι η απήχηση του έργου στην τοπική κοινωνία της Αλεξανδρούπολης; Πώς ενισχύεται η τοπική οικονομία μέσω της παρουσίας της Gastrade;

Το συγκεκριμένο έργο είχε θετική απήχηση στην τοπική κοινωνία της Αλεξανδρούπολης διαχρονικά, από τότε που εξασφαλίσαμε τις πρώτες αδειοδοτήσεις, το 2011. Μέχρι τώρα έχουμε μια πολύ θετική ανταπόκριση από την τοπική κοινωνία και βρισκόμαστε σε συνεχή διάλογο με τοπικούς φορείς. Ο διάλογος αυτός γίνεται πρωτίστως θεσμικά και όχι αποσπασματικά. Κυρίως με τον Δήμο Αλεξανδρούπολης, ανεξαρτήτως της εκάστοτε ηγεσίας, αλλά και με την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης. Προσπαθούμε να συμβάλουμε στην ευρύτερη ανάπτυξη της πόλης, σε ανοικτή επικοινωνία με Δήμο



και Περιφέρεια. Θέλουμε να είμαστε ένα ζωντανό και χρήσιμο κομμάτι του κοινωνικού ιστού της πόλης. Μην ξεχνάτε ότι μιλάμε για μια ευαίσθητη περιοχή, στην οποία τις προηγούμενες δεκαετίες πολλές παραγωγικές επιχειρήσεις διέκοψαν τη λειτουργία τους.

Το FSRU Αλεξανδρούπολης αποτελεί «ασπίδα» εθνικής ασφάλειας για την ευρύτερη περιοχή. Από οικονομικής σκοπιάς, έχει άμεσα οικονομικά οφέλη, καθώς έχει δημιουργήσει πάνω από 100 θέσεις εργασίας τόσο επί της μονάδας όσο και στη ναυτική βάση που έχουμε αναπτύξει στον λιμένα της Αλεξανδρούπολης. Στόχος είναι να ενισχύσουμε την τοπική απασχόληση μέσω των προγραμμάτων εκπαίδευσης που προωθούμε.

Πέραν των ανωτέρω, στα έμμεσα οφέλη συγκαταλέγονται οι υπηρεσίες ενδιαίτησης, η τροφοδοσία και η συντήρηση του μηχανολογικού εξοπλισμού, αλλά και το γεγονός ότι αναπτύσσεται μια επιχειρηματική κίνηση στην πόλη με αιχμή του δόρατος το FSRU Αλεξανδρούπολης. Το δικό μας έργο έχει προσελκύσει και άλλα ενεργειακά έργα, όπως η Νέα Μονάδα Ηλεκτροπαραγωγής Συνδυασμένου Κύκλου στη Βιομηχανική Περιοχή της Αλεξανδρούπολης, που επίσης θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας. Αυτά συνδυάζονται και με την αναβάθμιση της σημασίας του λιμένα της Αλεξανδρούπολης και με τις προοπτικές ανάπτυξής του. Όλη αυτή η δραστηριότητα έχει θετικά εμπορικά αποτελέσματα, που αποτυπώνονται, μεταξύ άλλων, και στην ανάπτυξη του real estate. Η Αλεξανδρούπολη είναι η πόλη με τη μεγαλύτερη ανάπτυξη του real estate. Εν κατακλείδι, έχει δημιουργηθεί ένα οικοσύστημα στην Αλεξανδρούπολη με την υποστήριξη και ενωσιακών και κρατικών κονδυλίων που απευθύνονται στην ελληνική περιφέρεια.

Τι μέτρα λαμβάνει η Gastrade για τη διαφάνεια, την περιβαλλοντική προστασία και τη βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής μέσω του FSRU Αλεξανδρούπολης;

Ως Gastrade έχουμε αναπτύξει ένα πρόγραμμα Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης για την περιοχή του Δήμου Αλεξανδρούπολης, κατά κύριο λόγο, με τον τίτλο «Ενέργεια στο Μέλλον». Το συγκεκριμένο πρόγραμμα έχει ως κύριους άξονες τον πολιτισμό και τον αθλητισμό, την εκπαίδευση και την υγεία. Ένα σημαντικό έργο που επιθυμούμε να υλοποιήσουμε προς αυτή την κατεύθυνση είναι η δημιουργία ΜΕΘ Παίδων στο Πανεπιστημιακό Γενικό Νοσοκομείο Αλεξανδρούπολης με έξι κλίνες. Θεωρούμε ότι είναι ένα ζωτικής σημασίας έργο για τη δημόσια υγεία τόσο στην Αλεξανδρούπολη όσο και στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης και προσπαθούμε να πείσουμε γι' αυτό το Υπουργείο Υγείας. Η πλησιέστερη τέτοια μονάδα είναι στη Θεσσαλονίκη, οπότε αντιλαμβάνεστε τη σημασία του να δημιουργηθεί στην Αλεξανδρούπολη η συγκεκριμένη ΜΕΘ, που θα εξυπηρετεί κατοίκους από την ευρύτερη περιοχή. Θεωρούμε ότι θα αφήσει ένα ουσιαστικό αποτύπωμα στην τοπική κοινωνία της Αλεξανδρούπολης, όπως και στη Θράκη γενικότερα. Παράλληλα, σε συνεργασία με τον ΔΕΣΦΑ, έχουμε δραστηριοποιηθεί προς την υποστήριξη της Πολιτικής Προστασίας της Αλεξανδρούπολης για την αντιμετώπιση κρίσιμων περιστατικών, όπως, για παράδειγμα, οι μεγάλες πυρκαγιές του 2023. Ακόμη, στο πλαίσιο του προγράμματος Εταιρικής Κοι-

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

νωνικής Ευθύνης, υποστηρίζουμε αθλητικά σωματεία και αγώνες, σχολεία με σύγχρονο υλικοτεχνικό εξοπλισμό, κοινωνικά ιδρύματα και πολιτιστικές εκδηλώσεις. Προσπαθούμε έτσι να αποτελούμε ένα ενεργό μέρος της πόλης που μας «φιλοξενεί» τόσα χρόνια.

Στο περιβαλλοντικό μέτωπο, το FSRU Αλεξανδρούπολης είναι ένα από τα πλέον προσεγμένα έργα στη χώρα μας. Αν και λειτουργεί με αέριο και συνεπώς δεν υπάρχει σημαντικός κίνδυνος ρύπανσης της θάλασσας, αφού οι ποσότητες πετρελαίου που αποθηκεύονται είναι μικρές, ως εταιρεία και στο πλαίσιο του προγράμματος πρόληψης περιβαλλοντικών ατυχημάτων, στις 6 Ιουνίου οργανώσαμε, σε συνεργασία με την Εταιρεία Τεχνικής Προστασίας Περιβάλλοντος και τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), μια πάρα πολύ σημαντική άσκηση υψηλής επιχειρησιακής ετοιμότητας για την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης. Πρόκειται για την πρώτη φορά που πραγματοποιήθηκε στην περιοχή άσκηση τέτοιας εμβέλειας, με εμπλοκή ευρωπαϊκών μέσων και άμεση διασύνδεση με ενεργειακή λιμενική υποδομή. Το σενάριο της άσκησης προέβλεπε προσομοίωση διαρροής πετρελαιοειδών κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού του FSRU και ανέδειξε, σε πραγματικό χρόνο, την υψηλή επιχειρησιακή ετοιμότητα του προσωπικού και την αποτελεσματικότητα των συστημάτων επικοινωνίας και συντονισμού της Gastrade. Η συγκεκριμένη άσκηση, ενταγμένη στο τρίτο επίπεδο κινητοποίησης βάσει του εθνικού σχεδίου αντίδρασης, αποτέλεσε φυσική συνέχεια της εσωτερικής άσκησης πρώτου επιπέδου που είχε πραγματοποιηθεί λίγους μήνες νωρίτερα, τον Ιανουάριο, ενισχύοντας περαιτέρω το ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης κινδύνων και επιβεβαιώνοντας τον ρόλο της εταιρείας ως προτύπου πρόληψης, προστασίας και καινοτομίας στον κρίσιμο τομέα της ενεργειακής ασφάλειας. Σε αυτή συμμετείχαν εκπρόσωποι όλων των αρμόδιων φορέων από τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα.

Όπως εύκολα γίνεται αντιληπτό, δίνουμε πολύ μεγάλη έμφαση στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Πολύ σημαντικό ζήτημα για τα ελληνικά ύδατα, αποτέλεσμα της κλιματικής κρίσης, είναι και η αύξηση της θερμοκρασίας των υδάτων, που επιτρέπει την ανάπτυξη ξενιστών που υπό κανονικές συνθήκες ζουν σε θερμότερες θάλασσες. Όταν ξεκινήσαμε το έργο, μια ανησυχία των τοπικών φορέων και των αλιέων της Αλεξανδρούπολης ήταν να μη χαμηλώσουμε τη θερμοκρασία της θάλασσας. Δέκα χρόνια μετά, το γεγονός ότι συμβάλλουμε, έστω και σε μικρή περιοχή γύρω από την πλωτή μονάδα, στο να διατηρείται η θερμοκρασία της θάλασσας λειτουργεί προστατευτικά.

Το FSRU Αλεξανδρούπολης αποτελεί «ασπίδα» εθνικής ασφάλειας για την ευρύτερη περιοχή. Από οικονομικής σκοπιάς, έχει άμεσα οικονομικά οφέλη, καθώς έχει δημιουργήσει πάνω από 100 θέσεις εργασίας τόσο επί της μονάδας όσο και στη ναυτική βάση που έχουμε αναπτύξει στον λιμένα της Αλεξανδρούπολης.

Πώς εντάσσεται το έργο της Gastrade στον ευρύτερο στρατηγικό σχεδιασμό για την ενεργειακή ασφάλεια της Ελλάδας και της Νοτιοανατολικής Ευρώπης;

Το έργο οραματίστηκε ο επιχειρηματίας Δημήτρης Κοπελούζος και άρχισε να σχεδιάζεται το 2010, πολύ πριν ξεσπάσει ο πόλεμος στην Ουκρανία και εκκινήσουν οι προσπάθειες της Δύσης για απεξάρτηση από το ρωσικό φυσικό αέριο. Η λογική πίσω από τη σύλληψη και τη στρατηγική ανάπτυξης του έργου βασιζόταν στο γεγονός ότι η Νοτιοανατολική Ευρώπη ήταν πλήρως ενεργειακά εξαρτώμενη για την προμήθεια φυσικού αερίου από μία και μοναδική πηγή, εν προκειμένω τη Ρωσία. Συνεπώς, η σκέψη για την εγκατάσταση μιας πλωτής μονάδας αποθήκευσης και επαναεριοποίησης LNG στην Αλεξανδρούπολη προϋπήρξε των μετέπειτα γεωπολιτικών εξελίξεων. Εντασσόταν προφανώς στο σκεπτικό ότι δεν μπορείς να έχεις «όλα τα αυγά σου στο ίδιο καλάθι». Υπήρχε ανάγκη για μια διαφοροποίηση των πηγών και των οδών ενέργειας. Στην πορεία, το όραμα αυτό αποδείχτηκε εξαιρετικά σοφό και κρίσιμο για την ενεργειακή ασφάλεια ολόκληρης της περιοχής.

Η Ευρώπη, και ειδικότερα η Νοτιοανατολική Ευρώπη, έχει να αντιμετωπίσει δύο μεγάλες εξαρτήσεις. Η μία σχετίζεται με τη διαφοροποίηση των πηγών προμήθειας αερίου η οποία, σε πολύ μεγάλο βαθμό με την παρουσία των ελληνικών τερματικών, δηλαδή και της Αλεξανδρούπολης και της Ρεβυθούσας και ενός ακόμα τερματικού που σχεδιάζουμε στην ίδια περιοχή (FSRU Θράκης), έχει επιτευχθεί. Είναι χαρακτηριστικό ότι η εξάρτηση της ΕΕ από το ρωσικό φυσικό





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

αέριο από το 40% το 2021 υποχώρησε σε περίπου 13% το 2024. Παρ' όλα αυτά, στην περιοχή της Νοτιοανατολικής και Κεντρικής Ευρώπης, το ποσοστό εξάρτησης από το ρωσικό φυσικό αέριο παραμένει ακόμη σχετικά υψηλό.

Η άλλη εξάρτηση έχει να κάνει με τους δρόμους, τις διαδρομές του φυσικού αερίου. Αυτή τη στιγμή, το φυσικό αέριο μέσω αγωγών που φτάνει στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, είτε ρωσικό είτε αζέρικο, διέρχεται σε πολύ μεγάλο βαθμό από την Τουρκία. Άρα το LNG, και κατά συνέπεια το τερματικό της Αλεξανδρούπολης, παρέχει και μια εξαιρετική εναλλακτική όσον αφορά την όδευση. Δημιουργείται επομένως μια καθ' όλα ανεξάρτητη όδευση με παραγωγούς και μεταφορείς οι οποίοι μπορούν να φέρουν LNG από οποιοδήποτε μέρος του κόσμου. Ως εκ τούτου, το έργο μας συνεισφέρει στην ενεργειακή ανεξαρτησία της ευρύτερης περιοχής τόσο σε επίπεδο προμήθειας όσο και σε επίπεδο όδευσης. Θα συμπλήρωνα ότι το πρόσφατο σχέδιο Ευρωπαϊκού Κανονισμού για την πλήρη διακοπή των εισαγωγών ρωσικού φυσικού αερίου στην ΕΕ, που συντάχθηκε με πρωτοβουλία του Επιτρόπου Ενέργειας, Νταν Γιόργκενσεν, και θα εφαρμοστεί σταδιακά από το 2026 έως το τέλος του 2027, θα ενισχύσει τις ανάγκες της περιοχής σε LNG. Είναι αλήθεια ότι αυτή τη στιγμή καταγράφεται ένα κενό ζήτησης της τάξεως των 17-18 δισ. κ.μ. έως το 2030 στην περιοχή που εκτείνεται βορειοανατολικά μέχρι την Ουκρανία και βορειοδυτικά μέχρι την Ουγγαρία και τη Σλοβακία. Αν προσθέσουμε στην εξίσωση και 15 δισ. κ.μ. ρωσικού φυσικού αερίου, το κενό αυτό ζήτησης και τροφοδοσίας μεγεθύνεται και συνεπώς μεγαλώνει και ο ρόλος του LNG για την κάλυψή του.

Αντιλαμβάνεται κανείς ότι, με βάση τα ανωτέρω, ο ρόλος του τερματικού Αλεξανδρούπολης και του υπό σχεδίαση τερματικού Θράκης καθίσταται σημαντικότατος για την επόμενη περίοδο. Αξίζει επίσης να σημειωθεί το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος της ενέργειας σε χώρες όπως η Βουλγαρία, η Ρουμανία, όπως και στην Ελλάδα στο παρελθόν, προέρχεται από τη χρήση άνθρακα. Οι προαναφερθείσες χώρες, στο πλαίσιο της ενεργειακής μετάβασης, καλούνται τώρα να αντικαταστήσουν τις μονάδες άνθρακα με μονάδες φυσικού αερίου, εξέλιξη που δικαιολογεί μια πολύ σημαντική μεν, αναμενόμενη δε αύξηση της ζήτησης, ανεξαρτήτως πηγής τροφοδοσίας. Βλέπουμε αυτή τη στιγμή να δημιουργείται στη Ρουμανία μία από τις μεγαλύτερες μονάδες ηλεκτροπαραγωγής (περίπου 1.500 MW εγκατεστημένης ισχύος) με τη χρήση φυσικού αερίου. Ήδη έχει ξεκινήσει τη λειτουργία της η μονάδα ηλεκτροπαραγωγής στην Κομοτηνή και αναπτύσσεται άλλη μία στην Αλεξανδρούπολη. Οι μονάδες αυτές συνδυαστικά θα έχουν 1.700 MW εγκατεστημένης ισχύος. Το ίδιο προβλέπεται να γίνει και στη Βουλγαρία. Πρόκειται λοιπόν για μια νέα ζήτηση, που εντάσσεται στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης και της περιβαλλοντικής προστασίας της περιοχής, καθώς ο άνθρακας αντικαθίσταται με ένα καύσιμο με πολύ χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Θεωρώ ότι το φυσικό αέριο είναι μεν ένα μεταβατικό καύσιμο, αλλά με ορίζοντα πεντηκονταετίας. Πιστεύω ότι για τα επόμενα 20-25 χρόνια θα έχουμε σημαντική παρουσία του φυσικού αερίου στην ενεργειακή εξίσωση.

Πώς βλέπετε τον ρόλο της Ελλάδας ως διαμετακομιστικού κέντρου φυσικού αερίου προς τα Βαλκάνια και την Κεντρική Ευρώπη;

Η Ελλάδα δεν αποτελεί απλώς διαμετακομιστικό κέντρο φυσικό αερίου. Με τα έργα LNG που αναπτύσσει, καθίσταται πλέον πύλη εισόδου στον Κάθετο Διάδρομο Φυσικού Αερίου. Είναι διαφορετικό το να ξεκινά το φυσικό αέριο από εσένα. Ο ρόλος αυτός της χώρας μας έχει αναβαθμιστεί σημαντικά και λόγω της Αλεξανδρούπολης και λόγω της Ρεβυθούσας, και πιστεύω ότι θα αναβαθμιστεί περαιτέρω με την κατασκευή ενός ακόμα τερματικού στην περιοχή της Βορειοανατολικής Ελλάδας, στη Θράκη. Είναι εξαιρετικά σημαντική η αναβίωση μιας ιδέας που ξεκίνησε το 2016 για την αντίστροφη από την παραδοσιακή ροή φυσικού αερίου από τον Νότο στον Βορρά. Ο Κάθετος Διάδρομος είναι μια στρατηγική πρωτοβουλία στην οποία συμμετέχουν η Gastrade και οι διαχειριστές των συστημάτων μεταφοράς της Ελλάδας, της Βουλγαρίας, της Ρουμανίας, της Ουγγαρίας, της Σλοβακίας, της Μολδαβίας και την Ουκρανίας. Βλέπο-





ντας τις ενεργειακές ανάγκες μεγάλων χωρών, όπως η Ουκρανία, αντιλαμβάνεται κανείς πόσο σημαντική είναι η ανάπτυξη του Κάθετου Διαδρόμου από τη χώρα μας προς τα βορειοανατολικά τμήματα της Ευρώπης, ενισχύοντας διαρκώς τις διασυνδέσεις και τη δυναμικότητα μεταφοράς σε ανταγωνιστικές τιμές αερίου που προέρχεται από LNG.

Αναφορικά με την έναρξη λειτουργίας του Κάθετου Διαδρόμου Φυσικού Αερίου, ποιες θα λέγατε ότι είναι οι κανονιστικές και χρηματοδοτικές προκλήσεις και ποια είναι η ανταπόκριση της ΕΕ;

Υπάρχουν όντως κάποια κανονιστικά ζητήματα που πρέπει να επιλύσουμε. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι, καθώς ο Κάθετος Διάδρομος ξεκινά από την Ελλάδα και διατρέχει πολλές χώρες μέχρι να φτάσει το αέριο π.χ. στην Ουκρανία, εγείρονται τουλάχιστον δύο σημαντικά θέματα. Το ένα, το οποίο είναι πιο εύκολα διαχειρίσιμο, έχει να κάνει με την εναρμόνιση της ποιότητας και των χαρακτηριστικών του αερίου μεταξύ των χωρών που συμμετέχουν στον Κάθετο Διάδρομο. Πρέπει να διασφαλιστεί ότι η ποιότητα και τα χαρακτηριστικά του LNG που προέρχεται από διαφορετικές χώρες, όπως οι ΗΠΑ, η Αλγερία, η Αίγυπτος, το Κατάρ κ.λπ., είναι συμβατά με τα συστήματα των χωρών του Κάθετου Διαδρόμου.

Το δεύτερο και πιο σημαντικό θέμα είναι η ανταγωνιστικότητα του Κάθετου Διαδρόμου. Διότι, ακριβώς επειδή συμμετέχουν πολλά κράτη, προστίθενται κόστη σε κάθε σημείο διασύνδεσης. Προς αυτή την κατεύθυνση έχει ήδη ξεκινήσει μια πρωτοβουλία από τους διαχειριστές προκειμένου να υπάρχει ένα προϊόν εισόδου-εξόδου (route 1) –ένα προϊόν που θα μπαίνει στην Ελλάδα και θα βγαίνει στην Ουκρανία χωρίς να μοιράζεται στη διαδρομή– το οποίο να είναι ανταγωνιστικό, με την προϋπόθεση μείωσης των διασυνδετικών τελών μεταξύ των χωρών. Τα λεγόμενα route products ήδη εφαρμόζονται πιλοτικά και θα μπορούσαν να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα του Κάθετου Διαδρόμου. Είμαστε σε καλό δρόμο.

Σε θέματα χρηματοδότησης, ακολουθούνται διάφορες προσεγγίσεις. Η ελληνική και η βουλγαρική πλευρά χρηματοδοτούν αυτή τη στιγμή τα έργα που εντάσσονται στην ανάπτυξη του Κάθετου Διαδρόμου με ιδίους πόρους των διαχειριστών τους, δηλαδή χωρίς ευρωπαϊκή χρηματοδότηση. Ο βασικός λόγος που χρηματοδοτούμε με ιδίους πόρους αυτά τα έργα είναι προκειμένου να μην υπάρξουν καθυστερήσεις στο προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα. Αντιθέτως, αν θέλουμε να αναπτύξουμε τη διαδρομή προς Σλοβακία και Ουγγαρία, οι απαιτήσεις είναι μεγαλύτερες και εκεί θα απαιτηθεί και ευρωπαϊκή χρηματοδότηση. Ξέρετε ότι αυτή τη στιγμή η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση δεν είναι επαρκώς διαθέσιμη για έργα φυσικού αερίου και γίνονται σημαντικές προσπάθειες να ανοίξει ξανά η δυνατότητα χρηματοδότησης κάποιων τέτοιων έργων, κυρίως όταν αυτά προωθούν την πλήρη απεξάρτηση από το ρωσικό φυσικό αέριο. Νομίζω ότι, προς αυτή την κατεύθυνση, η ανταπόκριση της Κομισιόν θα είναι περισσότερο θετική. Δεν είμαστε ακόμη εκεί όμως.

Ποιος πιστεύετε ότι θα είναι ο ρόλος των ιδιωτικών επενδύσεων στον ενεργειακό τομέα της Ελλάδας την επόμενη δεκαετία;

Είναι πολύ δύσκολο να προβλέψει κανείς τι θα συμβεί την επόμενη δεκαετία. Η πλειονότητα των επενδύσεων –αν όχι όλες οι επενδύσεις– στον ενεργειακό τομέα προέρχονται από τον ιδιωτικό τομέα, αν και το κράτος συμμετέχει μέσω των διαχειριστών. Στην Ελλάδα τουλάχιστον δεν βλέπω ένα μοντέλο κρατικών επενδύσεων στον ενεργειακό κλάδο. Πάντως, σε άλλες χώρες, όπως για παράδειγμα στη Βουλγαρία ή στη Ρουμανία, ο εναγκαλισμός κράτους και ενεργειακών επενδύσεων είναι ακόμη ισχυρός. Είναι σημαντικό το κράτος να έχει εποπτεία στη λειτουργία των ενεργειακών υποδομών. Στην Ελλάδα, το μοντέλο που έχει ακολουθηθεί λειτουργεί και αποδίδει. Υπάρχει έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον για ενεργειακά έργα στη χώρα μας. Σημαντικό ρόλο σε αυτό έχει και η συμμετοχή των τραπεζών. Και δεν αναφέρομαι μόνο στο φυσικό αέριο. Για παράδειγμα, όλες οι μεγάλες ηλεκτρικές διασυνδέσεις προωθούνται από ιδιωτικούς φορείς. Άρα, οι ιδιωτικές επενδύσεις προάγουν και θα συνεχίσουν να προάγουν την ενεργειακή μετάβαση στο σύνολό της.



Η ελληνική ακτοπλοΐα παρουσιάζει σημαντικές προκλήσεις από επιχειρηματική σκοπιά

Η ελληνική ακτοπλοΐα βρίσκεται σήμερα αντιμέτωπη με ένα σύνθετο πλέγμα προκλήσεων, που εκτείνεται από τις πιέσεις για πράσινη μετάβαση και την ανάγκη εκσυγχρονισμού των λιμενικών υποδομών μέχρι την εποχικότητα του τουρισμού και τον έντονο ανταγωνισμό. Σε αυτό το απαιτητικό περιβάλλον, ο κ. Χρήστος Σπανός, επικεφαλής της Dodekanisos Seaways, μιας πρότυπης περιφερειακής ναυτιλιακής εταιρείας, μιλά για τη στρατηγική ανάπτυξης που ακολουθεί στο ρευστό αυτό περιβάλλον, τα εμπόδια της πράσινης μετάβασης, την ανάγκη για προσέλκυση νέων ναυτικών και το μέλλον των μικρομεσαίων επιχειρήσεων στον ακτοπλοϊκό χάρτη της χώρας.
Με λόγο ειλικρινή και τεκμηριωμένο, ο κ. Σπανός αναδεικνύει τις ιδιαιτερότητες αλλά και τις δυνατότητες της ελληνικής νησιωτικότητας, αναγνωρίζοντας τον ρόλο των τοπικών κοινωνιών και την ανάγκη για στοχευμένες παρεμβάσεις που θα διασφαλίσουν βιωσιμότητα, ποιότητα και σύνδεση – όχι μόνο γεωγραφική, αλλά και οικονομική και κοινωνική.

Συνέντευξη του **Χρήστου Σπανού**,
Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου της Dodekanisos Seaways,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Πόσο εύκολο είναι για μια ελληνική περιφερειακή ναυτιλιακή εταιρεία να συμβαδίζει με τις ευρωπαϊκές απαιτήσεις για πράσινη μετάβαση;

Η πράσινη μετάβαση στην ακτοπλοΐα αποτελεί μια πολύπλοκη πρόκληση που, υπό τις παρούσες συνθήκες και τεχνολογικούς περιορισμούς, δεν μπορεί να θεωρηθεί άμεσα εφαρμόσιμη επιλογή. Το βασικό εμπόδιο έγκειται στην έλλειψη τεχνολογικά ώριμων και οικονομικά βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων.
Οι πρωτοβουλίες που παρατηρούνται στην Ευρωπαϊκή Ένωση και διεθνώς περιορίζονται κυρίως σε πιλοτικά προγράμματα έρευνας και ανάπτυξης, χωρίς να προσφέρουν ολοκληρωμένες λύσεις, που να διασφαλίζουν την αποδοτική λειτουργία και αξιοπιστία των πλοίων στην καθημερινή τους δραστηριότητα.
Στην τρέχουσα συγκυρία, το Υδρογονωμένο Φυτικό Έλαιο (HVO) αναδεικνύεται ως η μοναδική άμεσα εφαρμόσιμη λύση για την περιβαλλοντική αναβάθμιση του στόλου ταχυπλόων και θαλαμηγών. Το HVO προσφέρει σημαντική μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, της τάξεως του 60-90%. Ωστόσο, το διπλάσιο κόστος του σε σύγκριση με το συμβατικό ντίζελ αποτελεί σημαντικό εμπόδιο στην ευρεία υιοθέτησή του από τον κλάδο.

Οι επενδύσεις σε νέα σκάφη είναι εξαιρετικά περιορισμένες, με τις περισσότερες προσθήκες να αφορούν μικρά σκάφη κατασκευασμένα από συνθετικά υλικά, τα οποία, παρότι οικονομικότερα στην απόκτηση, παρουσιάζουν περιορισμένες επιχειρησιακές δυνατότητες και δεν ανταποκρίνονται στις μακροπρόθεσμες ανάγκες του κλάδου.

Σε έρευνες που έχουν εκπονήσει τα *Ναυτικά Χρονικά* διαφαίνεται ότι οι νέοι επιθυμούν να σταδιοδρομήσουν στην ποντοπόρο ναυτιλία για λόγους ευρέως γνωστούς. Πώς θα καταφέρετε τα επόμενα χρόνια να προσελκύσετε και να διατηρήσετε το ενδιαφέρον των νέων αξιωματικών ΕΝ που θα ανταποκρίνονται στις τεχνολογικές απαιτήσεις του αύριο;

Η στελέχωση των πληρωμάτων αποτελεί ένα ιδιαίτερα περίπλοκο ζήτημα στον ναυτιλιακό κλάδο. Παρατηρείται ότι ακόμα και οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετωπίζουν σημαντικές προκλήσεις στην εξεύρεση και στη διατήρηση Ελλήνων ναυτικών, με αποτέλεσμα να στρέφονται σταδιακά σε εναλλακτικές λύσεις, προσλαμβάνοντας πληρώματα διαφορετικών εθνικοτήτων. Λαμβάνοντας υπόψη τις τρέχουσες τάσεις της αγοράς και τις μελλοντικές προοπτικές, είναι πιθανό πως θα χρειαστεί να ακολουθήσουμε παρόμοια στρατηγική προσέγγιση στο εγγύς μέλλον για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης λειτουργίας των πλοίων μας.

Συχνά γίνεται λόγος για την ανάγκη αναβάθμισης των λιμενικών υποδομών της χώρας, προκειμένου να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια ναυτικών και επιβατών. Ποιο είναι το αίτημά σας προς την πολιτεία για το συγκεκριμένο ζήτημα;

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του Σώματος Πλοιάρχων, καταγράφονται εκτενώς σημαντικές ελλείψεις και δυσλειτουργίες στις λιμενικές υποδομές της χώρας. Αναφορικά με τις χερσαίες εγκαταστάσεις, παρατηρείται σοβαρή έλλειψη βασικών υποδομών εξυπηρέτησης επιβατών, συμπεριλαμβανομένων προστατευτικών στεγάστρων και εγκαταστάσεων υγιεινής. Ιδιαίτερα κρίσιμη κρίνεται η απουσία σύγχρονων τερματικών σταθμών (Terminals), οι οποίοι θα επέτρεπαν την ομαλή διεκπεραίωση των διαδικασιών ελέγχου επιβίβασης (check-in) και την απαραίτητη ταυτοποίηση των επιβατών προ της επιβίβασής τους στα πλοία, διασφαλίζοντας έτσι υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας και αποτελεσματικότερη διαχείριση της επιβατικής κίνησης.

Η περιοδικότητα στην τουριστική κίνηση, που αποτελεί χαρακτηριστικό της εύθραυστης οικονομικής πραγματικότητας των νησιών του Αιγαίου, πώς επηρεάζει την επιχειρηματική ανάπτυξη μιας οικογενειακής επιχείρησης σαν τη δική σας;

Στον τουριστικό κλάδο των ελληνικών νησιών, η επιχειρηματική δραστηριότητα χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα, με την κύρια περίοδο λειτουργίας να περιορίζεται σε περίπου 100 ημέρες ετησίως. Κατά τη διάρκεια αυτής της κρίσιμης περιόδου, οι επιχειρήσεις καλούνται να μεγιστοποιήσουν την απόδοσή τους, καθώς τα έσοδα αυτού του διαστήματος αποτελούν τον κύριο πυλώνα βιωσιμότητας για το σύνολο του έτους. Το υπόλοιπο διάστημα χαρακτηρίζεται από περιορισμένη επισκεψιμότητα και δυσμενείς καιρικές συνθήκες, γεγονός που δημιουργεί σημαντικές προκλήσεις για τη διατήρηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας και την οικονομική σταθερότητα των τουριστικών επιχειρήσεων.

CMA

MARINE•INDUSTRY•ENERGY

Official Distributors
Greece & Cyprus

CYBER SECURITY IS NO LONGER OPTIONAL IT'S MANDATORY.

The **EDR-G9010** and **EDR-8010** Series

EDR-G9010



- *10-port Gigabit all-in-one firewall/ NAT/VPN/router/switch*
- *Next-generation industrial firewall with Intrusion Prevention/Detection System (IPS/IDS)*
- *Secure remote access tunnel with VPN*
- *RSTP/Turbo Ring redundant protocol enhances network redundancy*
- *Visualize OT security with the MXsecurity management software*

EDR-8010



- *8 FE + 2 Gigabit port all-in-one firewall/NAT/VPN/router/switch*
- *Visualize OT security with the MXsecurity management software*
- *Secure remote access tunnel with VPN*
- *-40 to 75°C operating temperature range (-T model)*
- *Easy network setup with Network Address Translation (NAT)*

Be Compliant. Be Protected. Be Moxa.

scan for more

MOXA®



Συχνά διατυπώνεται η άποψη, κυρίως από πλοιοκτήτες της ποντοπόρου, ότι η ακτοπλοΐα, ως επιχειρηματική δραστηριότητα, ενέχει πολλά ρίσκα με μικρή οικονομική απόδοση. Θεωρείτε ότι μόνο οι όμιλοι με πολυσχιδή δραστηριότητα και επιτυχή μετριασμό κινδύνου θα μπορέσουν να επιβιώσουν σε αυτόν τον κλάδο;

Η κατάσταση στην ελληνική ακτοπλοΐα παρουσιάζει σημαντικές προκλήσεις από επιχειρηματική σκοπιά. Σε αντίθεση με την ποντοπόρο ναυτιλία, ο κλάδος χαρακτηρίζεται από υψηλό επιχειρηματικό ρίσκο με δυσανάλογα χαμηλές αποδόσεις, ενώ υπόκειται σε συνεχείς ρυθμιστικές παρεμβάσεις, που συχνά δεν εναρμονίζονται με τις πραγματικές ανάγκες των επιβατών και της αγοράς.

Η πλειονότητα των ακτοπλοϊκών εταιρειών λειτουργεί με οριακά περιθώρια κέρδους, γεγονός που καθιστά σχεδόν αδύνατη την απαραίτητη ανανέωση του στόλου, ο οποίος προσεγγίζει πλέον την κρίσιμη μέση ηλικία των 40 ετών. Οι επενδύσεις σε νέα σκάφη είναι εξαιρετικά περιορισμένες, με τις περισσότερες προσθήκες να αφορούν μικρά σκάφη κατασκευασμένα από συνθετικά υλικά, τα οποία, παρότι οικονομικότερα στην απόκτηση, παρουσιάζουν περιορισμένες επιχειρησιακές δυνατότητες και δεν ανταποκρίνονται στις μακροπρόθεσμες ανάγκες του κλάδου.

Είναι σαφές ότι το έντονο ανταγωνιστικό περιβάλλον και οι σύγχρονες προκλήσεις οδηγούν την ακτοπλοΐα σε ολιγοπωλιακές ή μονοπωλιακές συνθήκες. Πιστεύετε ότι οι εταιρείες με μικρό ή μεσαίο στόλο θα μπορέσουν να επιβιώσουν μόνο μέσω της εναισχόλησης με niche ή τοπικές αγορές ή θα πρέπει να συγχωνευτούν με τους κολοσσούς του χώρου;

Η στρατηγική συνένωση και συγχώνευση των τοπικών και μικρομεσαίων ναυτιλιακών επιχειρήσεων αποτελεί επιτακτική ανάγκη για την επίτευξη βέλτιστης εμπορικής ανάπτυξης και αποτελεσματικότερης διαχείρισης των δρομολογίων τους.

Στον κλάδο της ακτοπλοΐας παρατηρούνται δύο διακριτές κατηγορίες γραμμών: Πρώτον, οι εποχιακές γραμμές, με έντονη τουριστική κίνηση αποκλειστικά κατά τη θερινή περίοδο, όπου η μονοπωλιακή διάρθρωση καθίσταται αναπόφευκτη λόγω των ιδιαίτερων οικονομικών χαρακτηριστικών τους. Δεύτερον, οι γραμμές υψηλής επιβατικής κίνησης καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, όπως η διαδρομή Πειραιάς-Κρήτη, όπου ο υγιής ανταγωνισμός συμβάλλει στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και στην ανάπτυξη της αγοράς.

Πέρασε περίπου ένας χρόνος από τότε που για πρώτη φορά επιβατικό πλοίο, το «Dodekanisos Pride», έδεσε στη νησίδα της Ρω. Μπορείτε να μας περιγράψετε τα συναισθήματά σας για την ιστορική αυτή ημέρα;

Η επίτευξη αυτού του στόχου αποτέλεσε το επιστέγασμα πολυετών προσπαθειών και στρατηγικού σχεδιασμού. Με ιδιαίτερη υπερηφάνεια ολοκληρώσαμε το πρώτο καθοριστικό βήμα, και παρά τις σημαντικές προκλήσεις που αντιμετωπίζουμε, καταβάλλουμε κάθε δυνατή προσπάθεια για την εξασφάλιση τακτικών και αξιόπιστων δρομολογίων προς το Καστελόριζο. Η δέσμευσή μας για την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών θαλάσσιας συγκοινωνίας παραμένει ακλόνητη, συμβάλλοντας στη διασύνδεση και στην ανάπτυξη της περιοχής.


CHALKIS
SHIPYARDS
Your trusted Ship Repair Yard in the Mediterranean
Vathi Avlidas-Evia 34100-Greece
(+30)22210-33300
info@chalkis-shipyards.gr
www.chalkis-shipyards.gr

TOTOTHEO
GLOBAL

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.

totothe o.com

Carras (Hellas) S.A.



Carras (Hellas) S.A.
65 Akti Miaouli - Piraeus 185 36 - Greece
Tel +30 210 458 7000 - Email: contact@carrashellas.com

Ψίθυροι και απόηχοι στις ναυτιλιακές πρωτεύουσες

Εν πλω



Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Επιθέσεις σε πλοία στην Ερυθρά Θάλασσα: Έκκληση του Γ.Γ. του ΙΜΟ για διάλογο και διπλωματική εντατικοποίηση

Μετά το νέο κύμα επιθέσεων των Χούθι εναντίον εμπορικών πλοίων στην Ερυθρά Θάλασσα, ο Γενικός Γραμματέας του ΙΜΟ, κ. Arsenio Dominguez, έκανε έκκληση για εντατικοποίηση των διπλωματικών πρωτοβουλιών προς αντιμετώπιση του ζητήματος. Απευθυνόμενος στο Συμβούλιο του ΙΜΟ στο Λονδίνο, ο κ. Dominguez εξέφρασε την ανησυχία του για τις πρόσφατες επιθέσεις στα πλοία «Magic Seas» και «Eternity C» στις 6 και 7 Ιουλίου.

«Μετά από αρκετούς μήνες ηρεμίας, η επανάληψη των θλιβερών επιθέσεων στην Ερυθρά Θάλασσα αποτελεί νέα παραβίαση του διεθνούς δικαίου και της ελευθερίας της ναυσιπλοΐας», δήλωσε ο Arsenio Dominguez. «Αθώοι ναυτικοί και τοπικοί πληθυσμοί είναι τα κύρια θύματα αυτών των επιθέσεων».

Μάλιστα, επιβεβαίωσε εκ νέου τη δέσμευση του ΙΜΟ να εμπλέξει όλα τα μέρη που μπορούν να συμβάλουν στον μετριασμό αυτών των απειλών. «Απευθύνω έκκληση σε όλους σας να εντείνετε τις προσπάθειές σας, διότι ο μόνος τρόπος για την αντιμετώπιση αυτών των γεωπολιτικών συγκρούσεων, που επηρεάζουν τον τομέα της ναυτιλίας, είναι μέσω εποικοδομητικού διαλόγου».

Σε απάντηση, αρκετά κράτη-μέλη εξέφρασαν με δηλώσεις τους την αλληλεγγύη τους προς όσους επλήγησαν από τις επιθέσεις. Ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του ΙΜΟ, κ. Victor Jiménez, καταδίκασε τις επιθέσεις και επανέλαβε την έκκληση του Γενικού Γραμματέα για διάλογο.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΙΜΟ, που επιβεβαιώθηκαν από τα κράτη σημαίας, μεταξύ Νοεμβρίου 2023 και Οκτωβρίου 2024 καταγράφηκαν τουλάχιστον 69 επιθέσεις κατά της διεθνούς ναυτιλίας, οι οποίες συνδέονται με ευρύτερες γεωπολιτικές εντάσεις στην περιοχή.



Credit: "Council 134th Session" by International Maritime Organization, CC BY 4.0

Παραγγελίες πλοίων: Σε στάση αναμονής οι Έλληνες πλοιοκτήτες

Απότομη πτώση σημειώθηκε στις παραγγελίες νεότευκτων το πρώτο εξάμηνο του 2025, σε σχέση με τη δραστηριότητα που καταγράφηκε την αντίστοιχη περίοδο του 2024. Επιφυλακτική στάση διατήρησαν και οι Έλληνες πλοιοκτήτες, των οποίων το μερίδιο στις παραγγελίες αναπαριστά ένα μικρό ποσοστό.

Πιο συγκεκριμένα, στον κλάδο των bulk carriers, μόνο 76 παραγγελίες προστέθηκαν στο orderbook το πρώτο εξάμηνο του 2025, εκ των οποίων μόλις τρεις από Έλληνες πλοιοκτήτες, βάσει δεδομένων της Xclusiv. Χάριν σύγκρισης, το αντίστοιχο διάστημα του 2024, οι παραγγελίες bulkers ήταν 355. Η Xclusiv εξηγεί ότι η πτωτική αυτή τάση αποδίδεται σε μια νωχελική ζήτηση αγαθών, όπως σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα, από την Κίνα, καθηλώνοντας τον BDI σε χαμηλά επίπεδα.

Παρόμοιο ήταν το σκηνικό και στις παραγγελίες tankers, οι οποίες μειώθηκαν από 486 το πρώτο εξάμηνο του 2024 σε μόλις 102 την αντίστοιχη περίοδο του 2025 (πτώση κατά 80%). Η γεωπολιτική αστάθεια σε κρίσιμες –για το θαλάσσιο εμπόριο– περιοχές, η αδύναμη ναυλαγορά και η αβεβαιότητα που επικρατεί γύρω από την ενεργειακή μετάβαση συντέλεσαν στην πτώση των παραγγελιών δεξαμενόπλοιων. Οι ελληνικές παραγγελίες μειώθηκαν από τις 100 στις 32. Οι παραγγελίες για gas carriers σημείωσαν πτώση από 158 το πρώτο εξάμηνο του 2024 σε 44 φέτος, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να τοποθετούν τις πέντε εξ αυτών.

Αντίθετα στο ρεύμα φαίνεται να πλέουν οι παραγγελίες για containerships. Συγκεκριμένα, κατέγραψαν αύξηση από 170 πλοία το 2024 σε 201 το 2025. Μάλιστα, οι Έλληνες πλοιοκτήτες φαίνεται να διαβλέπουν ορισμένες ευκαιρίες στην αγορά των containerships, καθώς



οι παραγγελίες τους γι' αυτή την κατηγορία πλοίων διπλασιάστηκαν μέσα σε έναν χρόνο.

«QUALSHIP 21»: Μία ακόμα αναγνώριση της αριστείας της ελληνικής σημαίας

Η Διεύθυνση Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής γνωστοποίησε ότι, με επιστολή του αρμόδιου γραφείου της Αμερικανικής Ακτοφυλακής, ολοκληρώθηκε η διαδικασία ανανέωσης της συμμετοχής της Ελλάδας στην πρωτοβουλία «QUALSHIP 21» για το χρονικό διάστημα 2025-2026. Η εν λόγω πρωτοβουλία έχει εκκινήσει από το 2001, καθιερώνοντας ένα σύστημα αξιολόγησης ποιότητας και παροχής κινήτρων για πλοία υπό ξένη σημαία που καταπλέουν σε λιμένες των ΗΠΑ

Η ανωτέρω απόφαση αποτελεί αναγνώριση της Ελλάδας ως ποιοτικού κράτους σημαίας (Quality Flag State) και βασίζεται, σύμφωνα με την επιστολή, στην εξαιρετική απόδοση των υπό ελληνική σημαία πλοίων κατά τους ελέγχους κράτους λιμένα (Port State Control) της Αμερικανικής Ακτοφυλακής το χρονικό διάστημα των τελευταίων τριών ετών. Σημειώνεται ότι, για το εν λόγω διάστημα, το ποσοστό κράτησης πλοίων υπό ελληνική σημαία που επιθεωρήθηκαν σε λιμένες των ΗΠΑ είναι μικρότερο του 1%, το οποίο συνιστά βασική προϋπόθεση για την αποδοχή, εκ μέρους της Ναυτιλιακής Διοίκησης των ΗΠΑ, μιας χώρας να συμμετάσχει στην εν λόγω πρωτοβουλία.

Επισημαίνεται ότι στόχος της πρωτοβουλίας «QUALSHIP 21» είναι η εξάλειψη της ναυτιλίας μειωμένων επιπέδων ασφαλείας με ταυτόχρονη επιβράβευση των ναυτιλιακών διοικήσεων καθώς και των πλοίων και των ναυτιλιακών εταιρειών που έχουν αναλάβει δεσμεύσεις οι οποίες σχετίζονται με τη ναυτική ασφάλεια (maritime safety and security), προάγοντας την ποιοτική ναυτιλία (Quality Shipping).

Με αυτή την απόφαση, τα υπό ελληνική σημαία πλοία που πληρούν τα σχετικά κριτήρια της Αμερικανικής Ακτοφυλακής και θα χαρακτηριστούν ως Q21 θα τύχουν προνομίων (π.χ. ελάττωση του αριθμού επιθεωρήσεων κράτους λιμένα για τα φορτηγά πλοία, μείωση του εύρους των επιθεωρήσεων για τα δεξαμενόπλοια, εφοδιασμός με πιστοποιητικό ποιότητας, κ.λπ.) κατά τις προσεγγίσεις τους στους λιμένες των ΗΠΑ.

Το έργο αυτό αποτελεί απόρροια της αμοιβαίας προσπάθειας από πλευράς τόσο της ναυτιλιακής βιομηχανίας όσο και της ναυτιλιακής διοίκησης να διατηρήσουν το υψηλό επίπεδο της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας και της ελληνικής σημαίας εν γένει.

Paris MoU: Οι επιδόσεις των Flag States

Τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων για το 2024 και τις νέες λίστες επιδόσεων των Flag States και των αναγνωρισμένων διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών δημοσίευσε το Paris MoU.

Η Λευκή, η Γκρι και η Μαύρη Λίστα καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα, από σημαίες χαμηλότερων επιδόσεων με αυξημένο ή πολύ αυξημένο κίνδυνο σε σημαίες με πολύ καλές επιδόσεις. Η αξιολόγηση αυτή βασίζεται στον συνολικό αριθμό επιθεωρήσεων και κρατήσεων κατά τη διάρκεια μιας κυλιόμενης περιόδου τριών ετών για σημαίες πλοίων με τουλάχιστον 30 επιθεωρήσεις κατά την εν λόγω περίοδο.

Η Λευκή Λίστα, η οποία περιλαμβάνει σημαίες με χαμηλό ποσοστό κρατήσεων, για το 2024 αρίθμησε 40 σημαίες, μεταξύ των οποίων οι: Δανία, Ολλανδία, Νορβηγία, Σιγκαπούρη, Ιταλία, Φινλανδία, Ιαπωνία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιρλανδία, Μπαχάμες, Γαλλία, Κύπρος, Ελλάδα, Χονγκ Κονγκ, Σουηδία, Κίνα, Νήσοι Μάρσαλ, Λιβερία, Isle of Man, ΗΠΑ κ.ά. Σε ό,τι αφορά αποκλειστικά την ελληνική σημαία, μεταξύ 2022 και 2024 πραγματοποιήθηκαν 599 επιθεωρήσεις, με τις κρατήσεις να διαμορφώνονται σε δώδεκα, μία ακόμα απόδειξη της ποιοτικής υπεροχής της.

Στην Γκρι Λίστα περιλαμβάνονται 17 σημαίες, μεταξύ των οποίων οι: Κροατία, Σαουδική Αραβία, Νότια Κορέα, Μαρόκο, Ινδία, Αλβανία, Παναμάς, Φιλιππίνες, Σιέρα Λεόνε κ.ά.

Στη Μαύρη Λίστα συναντά κανείς 12 σημαίες, μεταξύ άλλων: Τανζανία, Κομόρες, Βανουάτου, Τόγκο, Μολδαβία, Καμερούν.

Σημειώνεται ότι, σε ευρύτερο πλαίσιο, το ποσοστό κράτησης πλοίων αυξήθηκε πέρυσι σε 4,03% έναντι 3,81% το 2023. Η αύξηση αυτή σηματοδοτεί τη συνέχιση ενός σταθερά υψηλού ποσοστού κράτησης που παρατηρείται επί σειρά ετών, συμπεριλαμβανομένου του 4,25% το 2022. «Το Paris MoU θα παρακολουθεί

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



στενά αυτή την τάση τα επόμενα χρόνια, για να αξιολογήσει τις επιπτώσεις της», σημειώνεται στη σχετική ανακοίνωση.

Σε ό,τι αφορά τις ελλείψεις που καταγράφηκαν σε πλοία, η πυρασφάλεια αποτελεί την κορυφαία, αντιπροσωπεύοντας το 17,2% των καταγεγραμμένων ελλείψεων. Ακολουθούν τα δομικά και ηλεκτρικά στοιχεία του πλοίου και οι ηλεκτρικές εγκαταστάσεις με 11,3%, καθώς και θέματα που σχετίζονται με την προστασία της υγείας, την ιατρική περίθαλψη, την πρόνοια και την κοινωνική ασφάλιση, που καταγράφηκαν σε ποσοστό 10,4%.

Ελληνική επιτυχία: Έλληνας ο νέος πρόεδρος της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΙΜΟ

Η 110η Σύνοδος της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο από 18 έως 27 Ιουνίου 2025. Την τελευταία ημέρα των εργασιών της Επιτροπής, εξελέγη ομόφωνα Πρόεδρος αυτής για το έτος 2026 ο Διευθυντής Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής, Πλοίαρχος ΛΣ Θεόφιλος Μόζας.

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΙΜΟ ασχολείται με όλα τα θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια ναυσιπλοΐας (safety) αλλά και με την ασφάλεια στη θάλασσα (security), καλύπτοντας τόσο τα επιβατηγά πλοία όσο και όλα τα είδη φορτηγών πλοίων. Στην αρμοδιότητά της εμπίπτουν η επικαιροποίηση της σύμβασης SOLAS και των σχετικών κωδίκων, όπως εκείνων που καλύπτουν τα επικίνδυνα εμπορεύματα, τα σωστικά μέσα, τα συστήματα πυρασφάλειας. Η MSC ασχολείται επίσης με θέματα που σχετίζονται με τον ανθρώπινο παράγοντα, συμπεριλαμβανομένων τροποποιήσεων της σύμβασης STCW για την εκπαίδευση και την πιστοποίηση των ναυτικών.

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Βασίλης Κικίλιας, εξέφρασε την ικανοποίησή του για τη θετική αυτή εξέλιξη, επισημαίνοντας ότι η ομόφωνη εκλογή ενός Έλληνα αξιωματικού του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής σε μια κομβική επιτροπή του ΙΜΟ αποδεικνύει τον ξεχωριστό ρόλο που διαδραματίζει η Ελλάδα στο σύστημα των Ηνωμένων Εθνών όπου ανήκει ο ΙΜΟ και στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, συνιστώντας σημαντική επιτυχία τόσο για τη χώρα όσο και για το Λιμενικό Σώμα.

Ολοένα περισσότεροι νέοι στο ναυτικό επάγγελμα, σύμφωνα με το ΝΑΤ

Την αυξητική τάση της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα διαπιστώνει η τρίτη κατά σειρά έκθεση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (ΝΑΤ) για τη ναυτική απασχόληση. Η έκθεση παρουσιάστηκε την Τρίτη 24 Ιουνίου στις εγκαταστάσεις του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδας, στον Πειραιά, όπου μεταξύ άλλων αποτυπώθηκε η ανάγκη καλλιέργειας ενός σύγχρονου εργασιακού περιβάλλοντος, ικανού να προσελκύσει νέο ανθρώπινο δυναμικό στο επάγγελμα. Την ανάγκη αυτή υπογράμμισαν στις δηλώσεις τους τόσο η Υπουργός Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, κ. Νίκη Κεραμέως, όσο και η Διοικήτρια του ΝΑΤ, κ. Γεωργία Μανιάτη. Η τελευταία μάλιστα ανέφερε πως «χωρίς ναυτικούς δεν υπάρχει ναυτιλία, και χωρίς ναυτιλία η Ελλάδα θα έχανε ένα από τα ισχυρότερα ερείσματά της στον κόσμο».

Σύμφωνα με τα στοιχεία της έκθεσης, ο συνολικός αριθμός των εγγεγραμμένων ναυτικών για το 2024 ανήλθε σε 26.232 άτομα, παρουσιάζοντας αύξηση 2,7% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Μάλιστα, μεγάλο μέρος του εγγεγραμμένου ναυτεργατικού δυναμικού (34%) είναι νεαρά άτομα, ηλικίας 18-30 ετών, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του συνόλου των απασχολούμενων αγγίζει μόλις τα 36,5 έτη.

Η πλειοψηφία των ναυτικών μας ανήκουν στα κατώτερα πληρώματα, με εγγεγραμμένους 15.609, έναντι 11.671 αξιωματικών γέφυρας, μηχανής και ηλεκτρολόγους. Το στοιχείο αυτό είναι σημαντικό για τη χάραξη εθνικής στρατηγικής σε θέματα ναυτικής εκπαίδευσης και κυρίως κατάρτισης, αλλά και προσέλκυσης νέων στα ναυτικά επαγγέλματα.

Ένα ακόμα ενδιαφέρον εύρημα της έκθεσης του ΝΑΤ αφορά τις κατηγορίες πλοίων με τη μεγαλύτερη συμβολή στη ναυτική απασχόληση. Όπως είναι προφανές, μπορεί τα δεξαμενόπλοια να βρίσκονται στην κορυφή της σχετικής λίστας, ωστόσο τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά βρίσκονται στη δεύτερη θέση. Γενικότερα, το σύνολο των μη ποντοπόρων πλοίων (ακτοπλοΐα, ρυμουλκά, θαλαμηγοί, κ.λπ.) αποτελούν για μία ακόμα χρονιά πόλο έλξης για τους ναυτικούς, αφού 14.725 ναυτολογούνται κυρίως σε αυτούς τους τύπους πλοίων, ένα-



NEDA
MARITIME
AGENCY Co Ltd

2, Defteras Merarchias, Piraeus,
Tel : +30-211-1030200

www.nedamaritime.gr

ντι 11.507 στην ποντοπόρο ναυτιλία. Οι λόγοι για τη συνεχή αύξηση του ενδιαφέροντος αλλά και της ναυτολόγησης Ελλήνων σε αυτούς τους τύπους πλοίων είναι προφανείς (ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού της Ελλάδας, εκσυγχρονισμός των πλοίων, νέες μορφές εκπαίδευσης και διαφορετικές συνθήκες καθημερινής εργασίας και επαναπατρισμού σε σχέση με τα ποντοπόρα), ωστόσο χρήζουν περαιτέρω έρευνας και ανάλυσης.

Αναντίρρητα, το ναυτικό επάγγελμα παραμένει «ανδροκρατούμενο». Ωστόσο, είναι άξιο αναφοράς ότι η παρουσία της γυναίκας στη ναυτική απασχόληση ισχυροποιείται συνεχώς, καταγράφοντας αυξητική τάση. Το ποσοστό της γυναικείας συμμετοχής στο ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό ναι μεν είναι χαμηλό (7,8%), υπερβαίνει δε σημαντικά τον ευρωπαϊκό μέσο όρο (2,4% το 2022). Ειδικότερα, βάσει των στοιχείων της έκθεσης, ο συνολικός αριθμός των γυναικών ναυτικών για το 2024 διαμορφώνεται σε 2.048, μια σημαντική αύξηση της τάξεως του 11,4% συγκριτικά με το 2023.

Εν κατακλείδι, η συνολική αύξηση του ναυτικού δυναμικού στην Ελλάδα είναι θετική και αξιοσημείωτη, αν και οι αριθμοί που απεικονίζουν αυτή την ανάπτυξη παραμένουν συγκρατημένοι στο μονοψήφιο 2,71%, σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να επισημανθεί ότι τα στοιχεία της έκθεσης αφορούν ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία ελληνικής σημαίας ή/και σε πλοία με σημαία κράτους-μέλους της ΕΕ που δραστηριοποιούνται σε ελληνικό θαλάσσιο χώρο ή/και σε πλοία ξένης σημαίας συμβεβλημένα με το ΝΑΤ.

Την εκδήλωση, πέραν της Υπουργού και της Διοικήτριας του ΝΑΤ, τίμησαν με την παρουσία τους, απευθύνοντας μάλιστα σύντομο χαιρετισμό, η Υφυπουργός Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης, κ. Άννα Ευθυμίου, ο Γ.Γ. του ίδιου υπουργείου και τέως Διοικητής του ΝΑΤ, κ. Κωνσταντίνος Τσαγκαρόπουλος, ο Πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ, κ. Παναγιώτης Γιγής, καθώς και ο Διευθυντής του Ερευνητικού Εργαστηρίου Κοινωνικής Διοίκησης, Δρ Γαβριήλ Αμίτσης, ο οποίος και παρουσίασε συνοπτικά τα ευρήματα της έκθεσης.

2,71% η αύξηση του ναυτικού δυναμικού στην Ελλάδα το 2024.

Ναυπηγεία: Μακρύς ο δρόμος της Ιαπωνίας προς την κορυφή

Η Ιαπωνία εξετάζει τολμηρά μέτρα για την αναζωογόνηση της άλλοτε κυρίαρχης ναυπηγικής βιομηχανίας της, συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας ενός κρατικού ναυπηγείου που θα υποστηρίζεται από την κυβέρνηση, ως μέρος ενός ευρύτερου σχεδίου για την ανοικοδόμηση των ναυτιλιακών κατασκευαστικών δυνατοτήτων.

Μια πρόταση που υποβλήθηκε στον Πρωθυπουργό Shigeru Ishiba από το Φιλελεύθερο Δημοκρατικό Κόμμα (LDP) περιλαμβάνει την αποκατάσταση αδρανών ναυπηγικών και επισκευαστικών εγκαταστάσεων και την παροχή κινήτρων για την προσέλκυση δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων σε προηγμένες ναυπηγικές υποδομές.

Τα τελευταία χρόνια, το μερίδιο της Ιαπωνίας στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία έχει μειωθεί σημαντικά, κυρίως λόγω του έντονου ανταγωνισμού σε επίπεδο κόστους από τα κινεζικά και τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία. Προκειμένου να γίνει αντιληπτή η μεταμόρφωση της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, η Xclusiv Shipbrokers αναλύει τα δεδομένα για τις παραδόσεις πλοίων το 2008 και το 2024 (εστιάζοντας σε πλοία ≥10.000 dwt).

Το 2008 ναυπηγήθηκαν συνολικά 480 bulk carriers και πλοία γενικού φορτίου παγκοσμίως. Η Ιαπωνία ηγήθηκε με μερίδιο 47%, ακολουθούμενη από την Κίνα με 42%. Η Νότια Κορέα, εν τω μεταξύ, κυριάρχησε στον τομέα των δεξαμενόπλοιων, κατασκευάζοντας το 46% του συνόλου των δεξαμενόπλοιων, ενώ η Κίνα και η Ιαπωνία κατείχαν μερίδιο αγοράς περίπου 20% η καθεμία. Όσον αφορά τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η Κίνα κατασκεύασε το 38% των 468 πλοίων που παραδόθηκαν εκείνο το έτος, με τη Νότια Κορέα και την Ιαπωνία να συνεισφέρουν 31% και 9% αντίστοιχα. Η Νότια Κορέα ηγήθηκε επίσης στα gas carriers, κατασκευάζοντας το 62% των πλοίων, έναντι 25% της Ιαπωνίας και 7% της Κίνας.

Μέχρι το 2024, η κυριαρχία της Κίνας σε όλους τους σημαντικούς τύπους πλοίων έχει γίνει εμφανής. Στις ναυπηγήσεις πλοίων μεταφοράς χύδην


Transparency, Ethics and
Excellent Service
PANAMA
MARITIME AUTHORITY
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

ξηρού φορτίου και γενικού φορτίου, η Κίνα αντιπροσωπεύει πλέον μερίδιο 62%, ενώ το μερίδιο της Ιαπωνίας έχει μειωθεί στο 31%. Μια αντιστροφή έχει συμβεί στην αγορά δεξαμενόπλοιων, με την Κίνα να κατέχει πλέον την πρώτη θέση με 46%, τη Νότια Κορέα να πέφτει στο 21% και την Ιαπωνία στο 18%. Στη ναυπήγηση πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, το μερίδιο αγοράς της Κίνας έχει εκτοξευθεί στο 65%, ενώ τα μερίδια των Νότιας Κορέας και Ιαπωνίας έχουν μειωθεί στο 27% και 8% αντίστοιχα. Αν και η Νότια Κορέα παραμένει ηγέτιδα δύναμη στα gas carriers με 63%, η Κίνα έχει κάνει σημαντικά βήματα προόδου, αυξάνοντας το μερίδιό της στο 26%, από μόλις 7% το 2008.

Βάσει δεδομένων της Xclusiv, επί του παρόντος, επιχειρούν διεθνώς περίπου 6.355 bulk carriers που έχουν κατασκευαστεί στα ιαπωνικά ναυπηγεία, με 1.861 από αυτά (29%) να είναι ηλικίας 21 ετών και άνω. Μέχρι το 2030, ο αριθμός των ιαπωνικών bulk carriers αναμένεται να φτάσει τα 7.342, εκ των οποίων τα 3.049 (41,5%) θα είναι ηλικίας 21 ετών ή μεγαλύτερα. Παράλληλα, 2.071 πλοία έχουν κατασκευαστεί στα ιαπωνικά ναυπηγεία, με 649 από αυτά (31%) να είναι ηλικίας 21 ετών ή μεγαλύτερα. Μέχρι το 2030, ο αριθμός των δεξαμενόπλοιων ιαπωνικής κατασκευής αναμένεται να αυξηθεί σε 2.192, με 1.156 πλοία (53%) ηλικίας 21 ετών ή μεγαλύτερα.

Παρά την κατακόρυφη πτώση της ανταγωνιστικότητας της ιαπωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας, ο κλάδος επιχειρεί να βρεθεί ξανά σε θέση ισχύος. Ο Yukito Higaki, Πρόεδρος της Imabari Shipbuilding, του μεγαλύτερου ναυπηγείου εμπορικών πλοίων της Ιαπωνίας, διορίστηκε Πρόεδρος της Japan Shipbuilding Industry Association (JSIA). Είναι η πρώτη φορά που αυτός ο ρόλος ανατίθεται σε κάποιον που προέρχεται από ένα αμιγώς εμπορικό ναυπηγείο και όχι από έναν διαφοροποιημένο βιομηχανικό όμιλο όπως η Mitsubishi ή η IHI. Σε πρόσφατη συνέντευξη Τύπου, ο κ. Higaki περιέγραψε έναν φιλόδοξο στόχο: το μερίδιο αγοράς της Ιαπωνίας στη ναυπηγική βιομηχανία να διπλασιαστεί και να φτάσει στο 20% τουλάχιστον έως το 2030.

Βίοι αντίθετοι για τις διαλύσεις bulk carriers και tankers

Εν μέσω ριζικών αλλαγών στο πεδίο των ανακυκλώσεων πλοίων, με την έναρξη ισχύος της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η δραστηριότητα στις γιάρδες διάλυσης κατά το πρώτο εξάμηνο του 2025.

Σύμφωνα με πρόσφατη έκθεση της ναυλομεσιτικής Allied, μέχρι στιγμής φέτος, οι διαλύσεις πλοίων παραμένουν επικεντρωμένες στα bulk carriers, με έμφαση κυρίως στα μεγαλύτερης ηλικίας Panamaxes και Ultramaxes. Αν και οι διαλύσεις εξακολουθούν να κυμαίνονται σε χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με πέρυσι, ευνοούνται από τις τάσεις ανανέωσης του παγκόσμιου στόλου bulk carriers. Οι τάσεις αυτές αντανακλούν τόσο την αυστηροποίηση των περιβαλλοντικών κανονισμών όσο και την έντονη μεταβλητότητα της ναυλαγοράς.

Στον αντίποδα, οι διαλύσεις δεξαμενόπλοιων, και ιδιαίτερα των VLCCs, παρέμειναν περιορισμένες κατά το πρώτο μισό του έτους. Παρά τις υψηλές τιμές του σκραπ και το αυξημένο κόστος συμ-

Credit: EPA/MAXIM SHIPENKOV



μόρφωσης με τους νέους περιβαλλοντικούς κανονισμούς, πολλά δεξαμενόπλοια μεγάλης ηλικίας εξακολουθούν να βρίσκονται στην αγορά. Το γεγονός αυτό αντανακλά τη διστακτικότητα των πλοιοκτητών, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις συνδέεται και με τη συμμετοχή των πλοίων σε παράνομο εμπόριο.
Σημαντικό ρόλο σε αυτό διαδραματίζει ο «σκιώδης» στόλος, αποτελούμενος από δεξαμενόπλοια μεγάλης ηλικίας, υπό αδιαφανή ιδιοκτησιακή δομή, τα οποία εμπλέκονται στη μεταφορά φορτίων που υπόκεινται σε κυρώσεις.

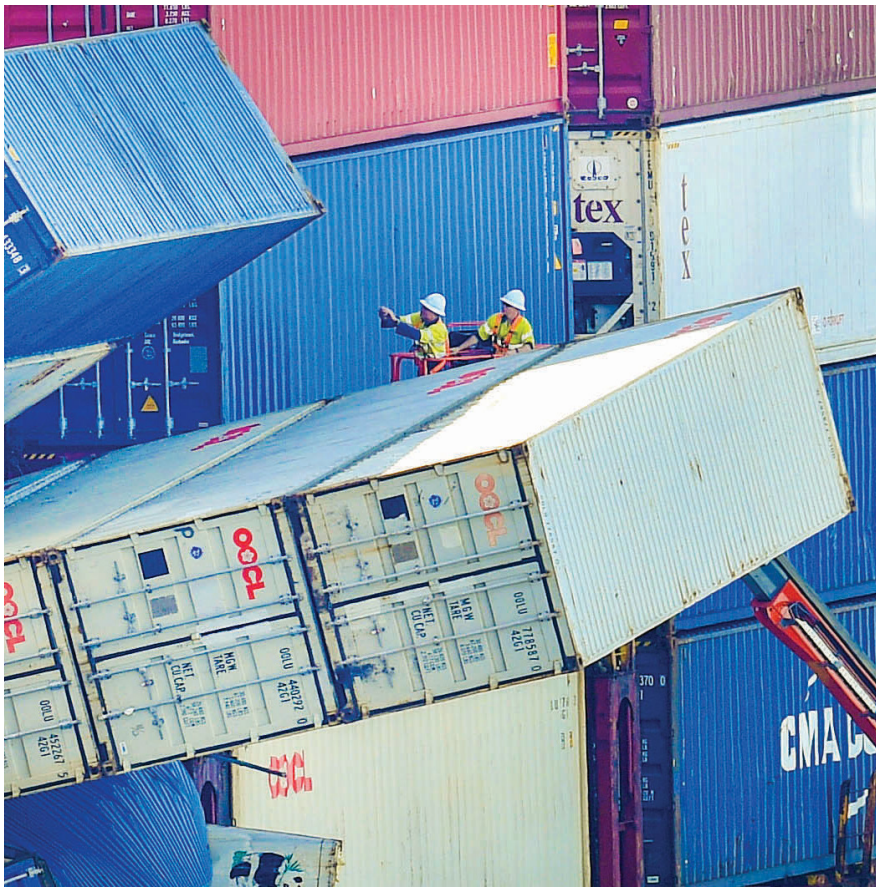
16.000 πλοία στον δρόμο προς ανακύκλωση την επόμενη δεκαετία

Εξ αφορμής της έναρξης ισχύος της Σύμβασης του Χονγκ Κονγκ, η BIMCO προχώρησε σε έκδοση έκθεσης αναφορικά με τις εκτιμώμενες ανακατατάξεις στην αγορά της ανακύκλωσης πλοίων κατά την επόμενη δεκαετία.
«Υπολογίζουμε πλέον ότι τα επόμενα δέκα χρόνια θα ανακυκλωθούν 16.000 πλοία ή 700 εκατ. dwt, συγκριτικά με τις προηγούμενες προβλέψεις για 15.000», δήλωσε ο Niels Rasmussen, επικεφαλής ναυτιλιακός αναλυτής στην BIMCO.
Σύμφωνα με τα ευρήματα της έκθεσης, μόνο το 3% των πλοίων και το 5% της συνολικής χωρητικότητας που κατασκευάστηκαν κατά τη δεκαετία του 2000 έχουν ανακυκλωθεί μέχρι σήμερα, ενώ το ίδιο ισχύει για το 20% των πλοίων και το 67% του dwt που κατασκευάστηκαν τη δεκαετία του 1990.
Επιπλέον, την περίοδο μεταξύ 2015-2024, το Μπανγκλαντές, η Ινδία και το Πακιστάν συνέχισαν να είναι οι μεγαλύτεροι προορισμοί ανακύκλωσης. Είναι ενδεικτικό ότι, από το σύνολο των πλοίων που ανακυκλώθηκαν τη συγκεκριμένη περίοδο, το 58% των πλοίων και το 86% της χωρητικότητας ανακυκλώθηκε στις προαναφερθείσες χώρες. Η κυριαρχία των τριών χωρών ήταν ακόμα πιο έντονη μετά το 2017, καθώς η Κίνα σταμάτησε πλέον να δραστηριοποιείται στον εν λόγω κλάδο. Εκτός από τη Νότια Ασία, η οποία θα συνεχίσει να διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο, η Τουρκία παραμένει ένας σημαντικός παίκτης στην αγορά.



Μπλόκο στα πλοία του «σκιώδους» στόλου στη Βαλτική

Καθώς οι ανησυχίες για την επέκταση του «σκιώδους» στόλου εντείνονται σε διεθνές επίπεδο, το Βερολίνο σκληραίνει τη στάση του απέναντι στα δεξαμενόπλοια που διέρχονται από τη Βαλτική Θάλασσα.
Σύμφωνα με δημοσίευμα των *Financial Times*, οι γερμανικές αρχές έχουν εντείνει τις επιθεωρήσεις και τους ελέγχους σε δεξαμενόπλοια που διασχίζουν προς τα ανατολικά το στενό θαλάσσιο πέρασμα ανάμεσα στο Φέμαρν της Γερμανίας και το νησί Λόλαντ της Δανίας. Οι αρχές απαιτούν από τα πλοία την επίδειξη ασφαλιστικών εγγράφων, σε μια πρωτοβουλία που εντάσσεται στο πλαίσιο των συντονισμένων προσπαθειών των χωρών της Βόρειας Ευρώπης να καταστείλουν τη δράση του «σκιώδους» στόλου της Ρωσίας. Αντίστοιχα μέτρα έχει λάβει και η Σουηδία, ενισχύοντας τις επιθεωρήσεις σε πλοία που θεωρούνται ύποπτα για συμμετοχή στον «σκιώδη» στόλο.
«Η αποτυχία συμμόρφωσης με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς θα μπορούσε να οδηγήσει σε πανευρωπαϊκή παρακολούθηση των πλοίων ή ακόμα και στην



Credit: EPA/DAN PELED AUSTRALIA AND NEW ZEALAND OUT

ένταξή τους στη λίστα των κυρώσεων», επισημαίνει η γερμανική κυβέρνηση.

Ιδιαίτερη ανησυχία προκαλεί το γεγονός ότι τα πλοία του «σκιώδους» στόλου είτε ασφαλίζονται από εταιρείες αμφιβόλου αξιοπιστίας είτε δεν διαθέτουν ασφαλιστική κάλυψη. Ως εκ τούτου, έχουν αυξηθεί οι ανησυχίες σχετικά με πιθανές πετρελαιοκηλίδες.

Σημειώνεται ότι, βάσει εκτιμήσεων της KSE, τον περασμένο Απρίλιο περίπου 692.000 βαρέλια πετρελαίου ημερησίως μεταφέρθηκαν μέσω της Βαλτικής Θάλασσας σε πλοία που δεν διέθεταν ασφαλιστική κάλυψη αναγνωρισμένη από τα κράτη της Δύσης.

Οι αναταραχές στην Ερυθρά Θάλασσα, «αγκάθι» για τις απώλειες εμπορευματοκιβωτίων

Άνοδο, συγκριτικά με το 2023, κατέγραψε ο αριθμός των εμπορευματοκιβωτίων που χάθηκαν στη θάλασσα πέρυσι, σύμφωνα με δεδομένα από την ετήσια έκθεση του World Shipping Council (WSC), *Containers Lost at Sea*.

Αναλυτικότερα, πέρυσι οι απώλειες εμπορευματοκιβωτίων διαμορφώθηκαν σε 576, αριθμός αυξημένος έναντι των 221 του 2023, που αποτελεί ιστορικό χαμηλό. Πάντως, οι απώλειες εμπορευματοκιβωτίων κινήθηκαν πολύ κάτω από τον μέσο όρο δέκα ετών της τάξεως των 1.274 εμπορευματοκιβωτίων που χάνονται ετησίως, γεγονός που υπογραμμίζει τη συνεχή πρόοδο του κλάδου στον τομέα της ασφάλειας και της πρόληψης.

Οι απώλειες εμπορευματοκιβωτίων το 2024 επηρεάστηκαν από τις συνεχιζόμενες αναταραχές στην περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας, οι οποίες οδήγησαν σε σημαντική μετατόπιση των παγκόσμιων εμπορικών διαδρομών, υπογραμμίζει το WSC. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι διελεύσεις πλοίων γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας αυξήθηκαν κατά 191% σε σύγκριση με το 2023. Η περιοχή αυτή είναι γνωστή για τις επικίνδυνες θαλάσσιες συνθήκες, οι οποίες συνέβαλαν στις απώλειες containers. Η Αρχή Ναυτικής Ασφάλειας της Νότιας Αφρικής αναφέρει ότι μόνο σε αυτή την περιοχή χάθηκαν περίπου 200 εμπορευματοκιβώτια.

Παρά τις προκλήσεις αυτές, το ποσοστό των εμπορευματοκιβωτίων που χάνονται σε σχέση με αυτά που μεταφέρονται παραμένει εξαιρετικά χαμηλό. Ενδεικτικά, οι απώλειες διαμορφώθηκαν σε μόλις 0,0002% των περίπου 250 εκατ. εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρθηκαν παγκοσμίως το 2024.

Αύξηση των τελών διέλευσης πλοίων από Βόσπορο και Δαρδανέλια

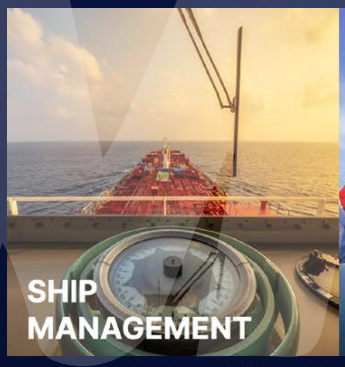
Σε νέα αύξηση των τελών διέλευσης των πλοίων από τον Βόσπορο και τα Δαρδανέλια προχώρησε η Άγκυρα, σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών της Τουρκίας. Συγκεκριμένα, τα τέλη διέλευσης αυξήθηκαν κατά 15% και διαμορφώθηκαν σε $5,38 ανά τόνο, αρχής γενομένης από την 1η Ιουλίου. Η εν λόγω κίνηση εντάσσεται στο πλαίσιο της σταδιακής αναθεώρησης των τελών διέλευσης από τα τουρκικά στενά, που εκκίνησε το 2022.

Σύμφωνα με τους κανονισμούς που περιγράφονται στη Συνθήκη του Μοντρέ, από το 1983 έως τις 7 Οκτωβρίου 2022, τα τέλη διέλευσης υπολογίζονταν με συντελεστή $0,8063/τόνο. Ωστόσο, ο συντελεστής πλέον έχει αυξηθεί στα $4,08/τόνο.

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.









78 Shenton Way, # 13-01, Singapore 079120
Telephone: +65 6304 1770 | Fax: +65 6220 7988 | Email: singapore@mtmsm.com



Πράσινο ορόσημο στο λιμάνι του Πειραιά

Ιστορική άφιξη ενός εκ των μεγαλύτερων και πλέον προηγμένων τεχνολογικά πλοίων μεταφοράς οχημάτων παγκοσμίως

Με μεγάλη επιτυχία και ιδιαίτερο συμβολισμό έλαβε χώρα στις 24 Ιουνίου 2025 στον λιμένα Πειραιά η τελετή υποδοχής του «Yuan Hai Kou», ενός εκ των μεγαλύτερων και πλέον προηγμένων τεχνολογικά πλοίων μεταφοράς οχημάτων παγκοσμίως. Το εν λόγω πλοίο, ναυαρχίδα της COSCO SHIPPING Specialized Carriers, έχει μήκος 199,9 μ., χωρητικότητα 7.000 CEU και θα δρομολογηθεί σε τακτική γραμμή που θα συνδέει την Κίνα με τη Μεσόγειο. Επίσης, χρησιμοποιεί διπλό σύστημα πρόωσης με φωτοβολταϊκή ενέργεια και LNG, σηματοδοτώντας τη μετάβαση σε μια νέα εποχή πράσινης ναυτιλίας.



Credit: ΟΛΠ Α.Ε.

Στην εκδήλωση έδωσαν το «παρών» διακεκριμένοι προσκεκλημένοι από τον πολιτικό, επιχειρηματικό, διπλωματικό και ναυτιλιακό χώρο, καθώς και των συναφών εταιρειών και φορέων. Οι ομιλητές υπογράμμισαν τον στρατηγικό ρόλο του λιμένα Πειραιά στη διεθνή εφοδιαστική αλυσίδα και τη δέσμευση όλων για ένα βιώσιμο μέλλον στη ναυτιλία. Επιπλέον, πραγματοποιήθηκε αποκλειστική ξενάγηση στα ενδότερα του πλοίου για υψηλόβαθμα κυβερνητικά στελέχη και εκπροσώπους της ναυτιλιακής κοινότητας.

Ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Στέφανος Γκίκας, αναφέρθηκε στον καθοριστικό ρόλο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του λιμένα, μέσω μιας ολιστικής στρατηγικής, που συνδυάζει υψηλά οικονομικά αποτελέσματα με τη βιωσιμότητα, στη βάση του τρίπτυχου «Περιβάλλον – Κοινωνία – Διακυβέρνηση», και υπογράμμισε: «Μέσα σε αυτό το περιβάλλον διαρκούς εξέλιξης και υπεύθυνης ανάπτυξης, η άφιξη του "Yuan Hai Kou" έχει βαρύνουσα σημασία, λειτουργώντας ως σύμβολο της νέας εποχής της ναυτιλίας με σαφή προσανατολισμό στη βιωσιμότητα. Η πράσινη ναυτιλία από θεωρία μετατρέπεται σταδιακά σε πράξη. Καθώς η πρόκληση της πράσινης μετάβασης και της αποανθρακοποίησης είναι μεγάλη, οφείλουμε να συνεργαστούμε, υιοθετώντας ίσους όρους ανταγωνισμού, προκειμένου να επιτύχουμε ουσιαστικά και διατηρήσιμα αποτελέσματα».

Ο Πρέσβης της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στην Ελλάδα, κ. Fang Qiu, επισήμανε: «Η σημερινή εκδήλωση αντικατοπτρίζει την εμβάθυνση των σχέσεων Ελλάδας και Κίνας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Ο λιμένας Πειραιά δεν είναι απλώς ένα εμπορικό λιμάνι· είναι σύμβολο φιλίας, αμοιβαίας εμπιστοσύνης και κοινού οράματος. Η τεχνολογική συνεργασία και η περιβαλλοντική υπευθυνότητα λειτουργούν ως θεμέλια μιας στρατηγικής σχέσης που εξελίσσεται και ενδυναμώνεται συνεχώς».

Εν συνεχεία, η Αντιπεριφερειάρχης Πειραιώς της Περιφέρειας Αττικής, κ. Σταυρούλα Αντωνάκου, αναγνώρισε τον κομβικό ρόλο του λιμένα Πειραιά στην ευρύτερη ανάπτυξη της περιοχής: «Η ανάπτυξη του λιμανιού του Πειραιά ως παγκόσμιου κόμβου διακίνησης εμπορευμάτων και μετακίνησης επιβατών αποτελεί βασικό στόχο της διοίκησης της Περιφέρειας Αττικής. Η ΟΛΠ Α.Ε. έχει τη στήριξή μας, ώστε να δημιουργήσουμε ένα δυναμικό μέλλον για τον Πειραιά, προκειμένου να γίνει το μεγαλύτερο λιμάνι της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Καλωσορίζουμε στον Πειραιά το νέο πράσινο πλοίο της COSCO SHIPPING και του ευχόμαστε καλά και ασφαλή ταξίδια».

Από την πλευρά της εταιρείας, ο Πρόεδρος της COSCO SHIPPING Specialized Carrier, κ. Zhang Wei, εξήρε τη στρατηγική σημασία του λιμένα Πειραιά και το όραμα της εταιρείας για μηδενικές εκπομπές: «Το "Yuan Hai Kou" είναι αποτέλεσμα ετών σχεδιασμού, επένδυσης και τεχνολογικής υπεροχής. Αποτελεί σύμβολο της δέσμευσής μας να μειώσουμε τις εκπομπές άνθρακα, να προάγουμε πράσινες πρακτικές και να επαναπροσδιορίσουμε τα πρότυπα στην παγκόσμια ναυτιλία. Η επιλογή



Credit: ΟΛΠ Α.Ε.

του λιμένα Πειραιά για το παρθενικό ταξίδι του πλοίου έχει ιδιαίτερη σημασία, καθώς αποτελεί αναγνώριση της σημασίας του ως στρατηγικού λιμένα στην Ευρώπη και εταίρου υψηλής αξιοπιστίας».

Κλείνοντας τον κύκλο των δηλώσεων, ο Πρόεδρος της Διεθνούς Ναυτικής Ένωσης εν Ελλάδι (ΔΝΕ), κ. Αντώνης Βενιέρης, σημείωσε: «Η ελληνική ναυτιλία οφείλει –και μπορεί– να πρωτοστατεί στον μετασχηματισμό της βιομηχανίας μας. Με πλοία όπως το "Yuan Hai Kou", η τεχνολογία και η περιβαλλοντική συνείδηση συνδυάζονται για να δημιουργήσουν ένα νέο πρότυπο. Ο λιμένας Πειραιά, ως επίκεντρο του ναυτιλιακού οικοσυστήματος, έχει το προνόμιο αλλά και την ευθύνη να ηγηθεί αυτής της μετάβασης».

Ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΟΛΠ Α.Ε., κ. Su Xudong, στην τοποθέτησή του χαρακτήρισε την άφιξη του πλοίου ως «μια ιστορική στιγμή» για το λιμάνι: «Η άφιξη του "Yuan Hai Kou" αποδεικνύει περίτρανα ότι ο λιμένας Πειραιά εξελίσσεται διαρκώς, αγκαλιάζοντας την πρόοδο, τη βιωσιμότητα και την καινοτομία».

Η άφιξη του «Yuan Hai Kou» και η διοργάνωση της Θερινής Δεξίωσης του Λιμένος Πειραιώς 2025 σηματοδοτούν την έναρξη μιας νέας εποχής για το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας. Σε ένα διεθνές περιβάλλον που διαμορφώνεται από τις αέναες εξελίξεις στη βιωσιμότητα, στην τεχνολογική καινοτομία και στη διακρατική συνεργασία, ο λιμένας Πειραιά επιβεβαιώνει τον ρόλο του ως πύλης προόδου, μετασχηματισμού και στρατηγικής σημασίας στο παγκόσμιο ναυτιλιακό γίγνεσθαι.

Με το βλέμμα στραμμένο στο μέλλον και πρωτοβουλίες που προάγουν την πράσινη ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των θαλάσσιων μεταφορών, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς αναδεικνύεται σε πρωτοπόρο της νέας εποχής – μιας εποχής πιο «πράσινης», πιο «έξυπνης» και πιο διασυνδεδεμένης με την παγκόσμια κοινότητα.

Η παραπάνω εκδήλωση δεν αποτελεί απλώς έναν σταθμό, αλλά ένα δυναμικό εφαλτήριο: για να συνεχίσει η Ελλάδα –και ο Πειραιάς– να ηγούνται των εξελίξεων στη ναυτιλιακή καινοτομία και στη διεθνή συνεργασία, με όραμα, συνέπεια και στρατηγική προσήλωση.



MARILOT ELECTRONICS

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
- New Buildings
- Installation
- Maintenance
- Repair
- Surveys
- Spare Parts

+30.210.45.37.374 www.marilot.gr info@marilot.gr

Authorized agents and distributors in Greece and Cyprus

TOKYO KEIKI Highlander ROCKSON AUTOMATION AST SAILOR

Όλο και πιο κοντά η επανεκκίνηση της ναυπήγησης πλοίων στην Ελλάδα

Συμφωνία για την κατασκευή 20 ρυμουλκών στα Ναυπηγεία Ελευσίνας

του Γιάννη Θεοδωρόπουλου

Συμφωνία που ανοίγει νέους ορίζοντες για την εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία και σηματοδοτεί την επανεκκίνηση της ναυπήγησης πλοίων στη χώρα μας υπέγραψαν στις 23 Ιουνίου ο όμιλος ONEX και ο νηογνώμονας Bureau Veritas στον Πειραιά.

Η συμφωνία αφορά την κατασκευή 20 νεότευκτων ρυμουλκών τύπου RAstar 2800 Tugboat στα ναυπηγεία της ONEX στην Ελευσίνα. Τα ρυμουλκά θα διαθέτουν κινητήρες τελευταίας γενιάς και θα προσαρμόζονται σε περιβάλλοντα LNG και LPG, ενώ θα μπορούν να επιχειρούν με πολυπλοκότητα σε διάφορους ρόλους, συμπεριλαμβανομένης της πυρόσβεσης και του καθαρισμού από πετρελαιοκηλίδες.

Στην υπογραφή της σύμβασης, το «παρών» έδωσαν ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Στέφανος Γκίκας, ο Γενικός Γραμματέας Αλιείας και Λιμένων, ο Γενικός Γραμματέας Έρευνας και Ανάπτυξης, εκπρόσωποι του ελληνικού ναυτιλιακού cluster και του ναυτιλιακού Τύπου.

Τη σύμβαση υπέγραψαν ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ομίλου ONEX και Πρόεδρος της Ένωσης Ελληνικών Ναυπηγείων, κ. Πάνος Ξενοκώστας, και η Senior Vice President BV M&O Division, East Europe, Mediterranean Sea, Middle East, Africa and India (EMA), Bureau Veritas, κ. Παγιέτ Παλαιολόγου.

Στον χαιρετισμό του, ο κ. Ξενοκώστας δήλωσε: «Από το 2018 που ξεκινήσαμε, σε πολύ σκοτεινά χρόνια για τη ναυπηγική βιομηχανία, ονειρευτήκαμε, οραματιστήκαμε, σχεδιάσαμε και υλοποιήσαμε αυτό το όνειρο. Σήμερα βλέπουμε τα ναυπηγεία να δουλεύουν, να έχουν ξανά πίσω άμεσα και έμμεσα χιλιάδες θέσεις εργασίας, με πάνω από 720 πλοία να έχουν επισκευαστεί στη Σύρο και στην Ελευσίνα».

Αναφερόμενος στη στρατηγική επιλογή των ρυμουλκών ως σημείο εκκίνησης για τα νεότευκτα πλοία, επισήμανε: «Είμαστε πολύ χαρούμενοι για την επίτευξη ενός ακόμα οροσήμου του ομίλου, αυτή τη φορά για νεότευκτα. Είχαμε δώσει τον λόγο μας ότι θα μπούμε και στον τομέα των νεότευκτων και αποφασίσαμε να ξεκινήσουμε με τα ρυμουλκά. Ήταν λογικό, καθώς πρόκειται για μικρή επενδυτική έκθεση. Μας επέτρεψε να δοκιμάσουμε να κάνουμε όλα αυτά που θέλαμε σε σχέση με το πώς να ετοιμάσουμε το ναυπηγείο και να κάνουμε συνεργασίες με μεγάλες βιομηχανίες και κορυφαίες εταιρείες, όπως η Robert Allan Naval Architects, η MAN Energy Solutions SE, η Schottel GmbH, για τη σχεδίαση ενός ρυμουλκού για το οποίο θα είμαστε περήφανοι και θα προσφέρει “state of the art” τεχνολογίες».

Κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης, ο κ. Ξενοκώστας ανακοίνωσε ένα ακόμα σημαντικό project: «Η γραμμή παραγωγής μας είναι διασφαλισμένη, και μάλιστα τις επόμενες εβδομάδες θα υπογράψουμε για πρώτη φορά με ελληνικών συμφερόντων εταιρεία, τη Megatugs, συμφωνία παραγγελίας ύψους $20 εκατ. για 2 + 2 ρυμουλκά. [...] Η αναβίωση των ναυπηγείων δεν είναι υπόθεση ενός ή δύο. Είναι ένα παιχνίδι που, για να το κερδίσουμε, πρέπει να παίξουμε ομαδικά». Κλείνοντας τον χαιρετισμό του, ο κ. Ξενοκώστας ευχαρίστησε τους πελάτες του ομίλου ONEX, τους Έλληνες εφοπλιστές, την ελληνική κυβέρνηση και τους συνεργάτες που έχουν συμβάλει τα μέγιστα προκειμένου η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία να ανατείλει ξανά.

Για τη βαθιά σύνδεση του BV με την ελληνική ναυτιλία έκανε λόγο η κ. Παλαιολόγου, τονίζοντας την ιστορική σημασία της συμφωνίας: «Έχουμε δει καράβια να χτίζονται, να ταξιδεύουν και να γίνονται μέρος της παγκόσμιας ιστορίας, με την υπογραφή της ασφάλειας και της πληρότητας του Οργανισμού μας. Η δέσμευσή μας στην ελληνική ναυτιλία αλλά και στην τοπική ναυτική δραστηριότητα είναι κάτι περισσότερο από επαγγελματική σχέση. Είναι μια βαθιά συναισθηματική σύνδεση, βασισμένη στην αμοιβαία εμπιστοσύνη και στο όραμα για πρόοδο και εξέλιξη.



Credit: *Ναυτικά Χρονικά*

Ο κ. Πάνος Ξενοκώστας, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του ομίλου ONEX και Πρόεδρος της Ένωσης Ελληνικών Ναυπηγείων, και η κ. Παγιέτ Παλαιολόγου, Senior Vice President BV M&O Division, East Europe, Mediterranean Sea, Middle East, Africa and India (EMA) του Bureau Veritas.

Βρισκόμαστε εδώ σήμερα για να σηματοδοτήσουμε την επανεκκίνηση της λειτουργίας της ναυπηγικής δραστηριότητας στη χώρα μας. Η ναυπηγική βιομηχανία είναι ένας τομέας αναπόσπαστα συνδεδεμένος με την ταυτότητά μας και πάντα καλλιεργούσε την ατελείωτη αγάπη του έθνους μας για τη θάλασσα».

Για τη σημασία του έργου, η ίδια υπογράμμισε ότι «η ναυπήγηση 20 νεότευκτων ρυμουλκών τύπου RAstar 2800 που θα κατασκευαστούν στα ναυπηγεία της ONEX στην Ελευσίνα αποτελεί ένα πολύ σημαντικό project για τα ναυπηγεία, τον BV, την Ελλάδα και την παγκόσμια βιομηχανία ρυμουλκών. Αυτή η συμφωνία ανάμεσα στα Ναυπηγεία ONEX Ελευσίνας και στον BV σηματοδοτεί επίσης την έναρξη μιας ισχυρής συνεργασίας της εταιρείας μας με έναν όμιλο ναυπηγείων γνωστό για τη δέσμευσή του στην ποιότητα αλλά και για το όραμά του για μια μεγάλη ελληνική ναυπηγική βιομηχανία. Αυτό το όραμα το στηρίζουμε και θα το υποστηρίξουμε με όλες μας τις δυνάμεις, καθώς πιστεύουμε ακράδαντα στη δυναμική και στις δυνατότητες της τοπικής ναυπηγικής βιομηχανίας. Μέρος αυτού του σχεδίου είναι το επιχειρηματικό πλάνο για τη ναυπήγηση αυτών των ρυμουλκών που θα κληθούν να υπηρετήσουν τις ανάγκες των εγχώριων λιμένων, και όχι μόνο».

Αναφερόμενη στα τεχνικά χαρακτηριστικά των ρυμουλκών, επισήμανε: «Ο νέος αυτός στόλος ρυμουλκών θα είναι εξαιρετικά ευέλικτος, αφού θα έχει εξοπλιστεί με συστήματα προώθησης υψηλού επιπέδου, που θα του επιτρέπουν να λειτουργεί και ως ρυμουλκό συνοδείας. Θα διαθέτει επίσης δυνατότητες πυρόσβεσης και εξοπλισμό για επιχειρήσεις ανάκτησης πετρελαίου σε περίπτωση ρύπανσης».

Ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Στέφανος Γκίκας, τόνισε ότι «βλέπουμε εν τοις πράγμασι να αναγεννάται η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία, την οποία στηρίζουμε και θέλουμε να τη δούμε να προοδεύει. Με αυτήν εδώ τη σύμβαση μπαίνει ένας ακόμα κρίκος στην αλυσίδα της αναβάθμισης και της αισιοδοξίας με την οποία ατενίζουμε το μέλλον. [...] Τα ρυμουλκά θα αξιοποιηθούν σε καίριους λιμένες της χώρας, και όχι μόνο, και θα παίξουν έναν άλλο ρόλο, εθνικό, διότι γνωρίζουμε η άλλη πλευρά του Αιγαίου τι ρυμουλκά διαθέτει και πώς τα αξιοποιεί όταν απαιτείται». Ο Υφυπουργός εξέφρασε επίσης την αισιοδοξία του ότι «με την αναγέννηση των ναυπηγείων μας σύντομα θα δούμε τόσο τα πολεμικά μας πλοία όσο και αυτά του Λιμενικού Σώματος να κατασκευάζονται από ελληνικά χέρια».

Ο Γενικός Γραμματέας Έρευνας και Καινοτομίας, κ. Τάσος Γαϊτάνης, σημείωσε: «Η ναυπηγική βιομηχανία στη χώρα προοδεύει και αναπτύσσεται, και αυτό ενδιαφέρει τους τομείς της επιστήμης, της έρευνας και της τεχνολογίας. Το γεγονός ότι υπάρχει πλέον ναυπηγική βιομηχανία στη χώρα και κατασκευάζονται πλοία βοηθά τις επιστήμες και την έρευνα. Στο Υπουργείο Ανάπτυξης έχουμε ως επιθυμία και προτεραιότητα να ενισχύσουμε την οικονομία της γνώσης. Προφανώς μιλάμε για την εφαρμοσμένη έρευνα, για προϊόντα και υπηρεσίες που μπορούν να είναι καινοτομικά σε όλο τον κλάδο της οικονομίας και, κατά συνέπεια, στη ναυτική οικονομία».

«ΕΛΕΝΗ SVS II»: Ένα σύγχρονο ρυμουλκό στο λιμάνι του Πειραιά

«Βαφτίσια» για το νεότευκτο ρυμουλκό της N.E. SVS

του Σπήλιου Βαρελά

Φωτ. υλικό: *Ναυτικά Χρονικά*



Ο λιμένας Πειραιά καλωσόρισε ένα σύγχρονο ρυμουλκό, που θα ενισχύσει τις επιχειρησιακές δυνατότητές του. Συγκεκριμένα, στις 2 Ιουλίου έλαβε χώρα στην πύλη Ε2 η τελετή ονοματοδοσίας του «ΕΛΕΝΗ SVS II», το οποίο εντάχθηκε στον στόλο της εταιρείας SVS. Σημειώνεται ότι η SVS αποτελεί κοινοπραξία των εταιρειών ρυμούλκησης και διάσωσης Βερνίκου, Σπανόπουλου και Λυμπουσάκη. Είναι μάλιστα το δεύτερο νεότευκτο ρυμουλκό που παραλαμβάνει η εταιρεία εντός λίγων μηνών. Ανάδοχος του πλοίου ήταν η κ. Ελένη Βρεττού, Διευθύνουσα Σύμβουλος της Attica Bank.

Σε ό,τι αφορά τα τεχνικά χαρακτηριστικά του, το νεότευκτο ναυπηγήθηκε στα ναυπηγεία Med Marine στο Ereğli της Τουρκίας, ενώ αποδίδει 75 τόνους ελκτική δύναμη. Παράλληλα, το ρυμουλκό μήκους 25 μ. είναι εξοπλισμένο με δύο κύριους κινητήρες Caterpillar, ο καθένας με ισχύ 2.100 kW στις 1.600 στροφές ανά λεπτό. Είναι επίσης εξοπλισμένο με σύστημα πυρόσβεσης FiFi 1. Όπως και το αδελφό του «SVS I», σχεδιάστηκε από την καναδική εταιρεία Robert Allan και συμμορφώνεται με τα πρότυπα του IMO για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου.

Το αζιμουθιακό ρυμουλκό καλύπτει ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών, όπως ρυμουλκήσεις λιμένος και ανοικτής θαλάσσης, εξυπηρέτηση εγκαταστάσεων επικίνδυνων φορτίων, πυρόσβεσης και αντιρρύπανσης.

«Προσαρμοσμένο στις ανάγκες του λιμένα του Πειραιά»

Ο Διευθυντής της εταιρείας MedTugs, Λάζαρος Καραπουρναλίδης, κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης σημείωσε: «Το νέο ρυμουλκό ενισχύει τη δυνατότητα της κοινοπραξίας να παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες, προσαρμοσμένες στις απαιτήσεις των πελατών και στις



αυξημένες ανάγκες του λιμανιού του Πειραιά, που δεν σταματά να αναπτύσσεται και να μετατρέπεται σε διεθνές hub. Καθώς το μέγεθος των πλοίων αυξάνεται, ο ρόλος των ρυμουλκών κρίνεται ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια. Σε ορισμένα λιμάνια, μάλιστα, οι εταιρείες ρυμούλκησης είναι οι δεύτεροι σημαντικότεροι επενδυτές μετά τους φορείς διαχείρισης». Ο ίδιος πρόσθεσε ότι η συγκεκριμένη παραλαβή αποτελεί απόδειξη της προσπάθειας της κοινοπραξίας για εξέλιξη, των διαρκών προσπαθειών για βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, καθώς και επένδυση στην ποιότητα και στην αξιοπιστία. Αναφερόμενος στην ανάδοχο του σκάφους και στην Attica Bank, που χρηματοδότησε την αγορά πλοίου, εξήρε τον ρόλο του ελληνικού τραπεζικού συστήματος, που «συμπλέει με τις αναπτυξιακές προοπτικές του κλάδου μας».



«Δέκατο τρίτο κατά σειρά νεότευκτο ρυμουλκό που υψώνει την ελληνική σημαία»

Η Ελληνική Ένωση Πλοιοκτητών Ρυμουλκών, Ναυαγοσωστικών, Αντιρρυπαντικών & Πλοίων Υποστήριξης Υπεράκτιων Εγκαταστάσεων, με ανακοίνωσή της, συνεχάρη τη Ναυτική Εταιρεία SVS για την αγορά του υπό ελληνική σημαία νεότευκτου ρυμουλκού. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στην ανακοίνωση, «η κίνηση αυτή πράγματι συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση του επιπέδου ασφάλειας των ρυμουλκήσεων στα ελληνικά λιμάνια. Παράλληλα, επιβεβαιώνεται με τον πλέον κατηγορηματικό τρόπο η πάγια θέση της Ένωσής μας για την ανάγκη εκσυγχρονισμού του ελληνικού στόλου των ρυμουλκών προκειμένου, πέραν της ασφάλειας, να επιτευχθεί και η ουσιαστική αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων ρυμουλκικών υπηρεσιών».

Ο Πρόεδρος της Ένωσης, κ. Παύλος Ξηραδάκης, δήλωσε: «Το "ΕΛΕΝΗ SVS II" αποτελεί το δέκατο τρίτο σε σειρά νεότευκτο ρυμουλκό που υψώνει την ελληνική σημαία, αποδεικνύοντας για ακόμα μία φορά τα θετικά αποτελέσματα του νέου θεσμικού πλαισίου, το οποίο αποτελεί θεμέλιο λίθο για τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού στόλου των ρυμουλκών καθώς και για την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων, ιδιαίτερα στη σημερινή εποχή των διαρκών και δομικών εξελίξεων στις εθνικές και διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές».

Οι δράσεις της ναυτιλιακής οικογένειας προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας

Ναυτιλία &

Ίδρυμα «Αθανάσιος Κ. Λασκαρίδης»: Το έμπρακτο «ευχαριστώ» στις Ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις

«Ο κύριος και η κυρία Λασκαρίδη επέλεξαν να τιμήσουν αυτή τη σπουδαία προσφορά σας με ένα συμβολικό δώρο, την κατασκευή ενός ειδικού ρολογιού ελληνικής εταιρείας, της εταιρείας IANOS, σε περιορισμένο αριθμό. Το ρολόι που θα πάρετε δεν κυκλοφορεί στην αγορά, θα το έχετε μόνο εσείς. Είναι ένα καταδυτικό ρολόι, το οποίο αποτελεί μια έμπρακτη ευχαριστία της ελληνικής πολιτείας αλλά και των δωρητών προς το εξαιρετικά δύσκολο έργο το οποίο επιτελείτε», ανέφερε ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης, ο οποίος παρέστη σε εκδήλωση για τη δωρεά καταδυτικών ρολογιών χειρός στο προσωπικό Υποβρυχίων Καταστροφών από το Κοινωφελές Ίδρυμα «Αθανάσιος Κ. Λασκαρίδης», στην έδρα της Διοίκησης Υποβρυχίων Καταστροφών, στον Σκαραμαγκά.

Στο σημείο αυτό ευχαρίστησε το ζεύγος Λασκαρίδη «για την πολύ σημαντική τους υποστήριξη στο έργο των Ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων».

Επίσης, αναφέρθηκε σε δύο άλλες πρόσφατες δωρεές δύο drones V-BAT τελευταίας τεχνολογίας, για σκοπούς εναέριας επιτήρησης, αλλά και του καινούργιου κτιρίου κυβερνοχώρου το οποίο κατασκευάζεται στο ΓΕΕΘΑ. «Αυτές οι δύο δωρεές αποτελούν την καλύτερη απόδειξη ότι και στις Ένοπλες Δυνάμεις η συνεργασία του δημοσίου με τον ιδιωτικό τομέα μπορεί πραγματικά να οδηγήσει σε μια σημαντική ποιοτική αναβάθμιση των δυνατοτήτων. Η ελληνική κυβέρνηση, όπως καλά ξέρετε, κ. Αρχηγέ, έχει στηρίξει τις Ένοπλες Δυνάμεις και ειδικά το Πολεμικό Ναυτικό. Επειδή σήμερα κλείνουν και έξι χρόνια από την ημέρα που ορκίστηκα ως Πρωθυπουργός, τον Ιούλιο του 2019, γνώριζα καλά την κατάσταση την οποία τότε παραλάβαμε ειδικά ως προς το Πολεμικό Ναυτικό. Ως απότοκο μιας μακράς κρίσης, είχαν πολύ καιρό να γίνουν σημαντικές επενδύσεις. Τώρα βέβαια είμαστε σε μια εντελώς διαφορετική κατάσταση, με το Πολεμικό Ναυτικό να ετοιμάζεται να παραλάβει πριν από το τέλος του έτους την πρώτη από τις κατά πάσα πιθανότητα τέσσερις νέες φρεγάτες Belhara, που θα αποτελέσουν την αιχμή του δόρατος για τη νέα εποχή στην οποία μπαίνει το Πολεμικό Ναυτικό. Και βέβαια δεν πρέπει να ξεχνούμε... Έβλεπα τις φρεγάτες Belhara κι αυτή η πολύ ενδιαφέρουσα κοψιά της πλώρης τους μας θύμισε το θωρηκτό "Αβέρωφ", το οποίο δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι και αυτό ήταν αποτέλεσμα μιας πολύ μεγάλης δωρεάς, η οποία έγινε σε μια διαφορετική εποχή. Ένα θωρηκτό το οποίο τόσο ταυτίστηκε όχι μόνο με την ιστορία του Πολεμικού Ναυτικού αλλά και με τη δημιουργία της σύγχρονης Ελλάδος έτσι όπως την ξέρουμε».

Η Πρόεδρος του Κοινωφελούς Ιδρύματος «Αθανάσιος Κ. Λασκαρίδης», Εύη Λαζού-Λασκαρίδη, σημείωσε από την πλευρά της: «Βρίσκομαι σήμερα εδώ εκπροσωπώντας το Κοινωφελές Ίδρυμα "Αθανάσιος Κ. Λασκαρίδης", σε μια τελετή που για εμάς έχει ουσιαστικό συμβολισμό.

»Η δωρεά των 300 καταδυτικών ρολογιών χειρός προς τη μονάδα Υποβρυχίων Καταστροφών αποτελεί μία ακόμα πράξη έμπρακτης αναγνώρισης της σημασίας του έργου των Ενόπλων Δυνάμεων και της ανάγκης να στηρίζεται αυτή με κάθε δυνατό τρόπο.

»Η συνεργασία μας με τις Ένοπλες Δυνάμεις δεν είναι ούτε περιστασιακή ούτε συγκυριακή. Αντιθέτως, είναι ουσιαστική και ενισχύεται χρόνο με τον χρόνο. Χτίστηκε μέσα στο πεδίο, εκεί όπου ο καθένας μας δρα με διαφορετική αποστολή αλλά με κοινή ευθύνη

ειδοποιία

Επιμέλεια: Παναγιώτης Κόρακας



Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ / ΓΙΩΡΓΟΣ ΒΙΤΣΑΡΑΣ

απέναντι στη χώρα μας. Εσείς για την υπεράσπιση της εθνικής ασφάλειας και εμείς για την προστασία του φυσικού της πλούτου.

»Η συνεργασία μας έχει και θεσμικό χαρακτήρα, μέσα από το μνημόνιο συνεργασίας με το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας. Μέχρι σήμερα έχουμε υλοποιήσει 11 κοινές δράσεις παράκτιων και ηπειρωτικών καθαρισμών σε νησιά και ηπειρωτικές περιοχές, με τη συμμετοχή περισσότερων από 1.600 εθελοντών από όλους τους κλάδους των Ενόπλων Δυνάμεων, απομακρύνοντας πάνω από 45 τόνους απορριμμάτων από την ευαίσθητη ακτογραμμή των νησιών μας.

»Ήταν κυριολεκτικά περισσότερα από 3.200 χέρια που έδρασαν για έναν κοινό σκοπό. Αυτή είναι η απόδειξη πως οι ουσιαστικές συνέργειες χτίζονται στο πεδίο της δράσης, εκεί όπου μετουσιώνονται σε πραγματικό αποτέλεσμα και υλοποιούνται με σεβασμό, επαγγελματισμό και αίσθημα καθήκοντος.

»Ο ιδρυτής μας, Αθανάσιος Λασκαρίδης, πιστεύει βαθιά στον ρόλο και στη σημασία των Ενόπλων Δυνάμεων και αυτό αποτυπώνεται σταθερά από τις στοχευμένες δωρεές του.

»Αναφέρομαι σε δύο πιο πρόσφατες: την παράδοση δύο αναβαθμισμένων συστοιχιών drones για την επιτήρηση του Αιγαίου και την κατασκευή του νέου κτιρίου της ειδικής μονάδας κυβερνοχώρου του ΓΕΕΘΑ. Δωρεές που αποδεικνύουν πως η υποστήριξη στην εθνική άμυνα μπορεί να συνυπάρχει με το όραμα για μια ασφαλή και ταυτόχρονα καθαρή από απορρίμματα Ελλάδα.

»Κλείνοντας, θα μου επιτρέψετε να εκφράσω και μια προσωπική επιθυμία: να δούμε στο προσεχές μέλλον περισσότερες γυναίκες να εντάσσονται ενεργά και ισότιμα στις Ένοπλες Δυνάμεις, γιατί όχι και στα ΟΥΚ. Η συνεισφορά τους, οι ικανότητές τους και η οπτική τους είναι πολύτιμες όχι μόνο για τη λειτουργία των Σωμάτων, αλλά και για την εξέλιξή τους».

Εγκαίνια της ανακαινισμένης αίθουσας τοκετών Γ.Ν.Α. Αλεξάνδρα – Δωρεά Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη

Την Τρίτη 1η Ιουλίου 2025 πραγματοποιήθηκαν τα εγκαίνια της ανακαινισμένης αίθουσας τοκετών του Γ.Ν.Α. Αλεξάνδρα και η τελετή ονοματοδοσίας Αίθουσα Τοκετών «Μαριλένας Λασκαρίδη». Η πλήρης ανακαίνιση της αίθουσας τοκετών πραγματοποιήθηκε με αποκλειστική δωρεά της Δρος Χριστίνας Λασκαρίδη.



Credit: Ίδρυμα Αικ. Λασκαρίδη

Τα εγκαίνια και η τελετή ονοματοδοσίας της ανακαινισμένης αίθουσας τοκετών «Μαριλένας Λασκαρίδη» πραγματοποιήθηκαν σε πανηγυρικό και συγκινητικό κλίμα, παρουσία του Υπουργού Υγείας κ. Άδωνι Γεωργιάδη, της Υπουργού Παιδείας, Αθλητισμού & Θρησκευμάτων κ. Σοφίας Ζαχαράκη, του Πρύτανη του ΕΚΠΑ κ. Γεράσιμου Σιάσου, Καθηγητών, Προέδρων, Διοικητών, Διευθυντών και όλων των επαγγελματιών υγείας των μεγάλων νοσοκομείων της Αθήνας.

Η πλήρης ανακαίνιση της αίθουσας τοκετών «Μαριλένας Λασκαρίδη» του Γ.Ν.Α. Αλεξάνδρα έγινε με σκοπό να προσφέρει ασφάλεια, αξιοπρέπεια και σεβασμό στη μητέρα κατά τη διάρκεια του τοκετού και να μειωθούν οι αναίτιες παρεμβάσεις. Όλες οι γυναίκες, ανεξαρτήτως κοινωνικής και οικονομικής προέλευσης, έχουν πρόσβαση σε άρτια εξοπλισμένη δημόσια αίθουσα τοκετών.

Ένα νέο κεφάλαιο άνοιξε για τη μαιευτική στην Ελλάδα και για πρώτη φορά σε δημόσιο νοσοκομείο του ΕΣΥ παρέχονται:

1. 4 + 1 ανακαινισμένες αίθουσες τοκετού.
2. Ενσωματωμένα μπάνια που δίνουν τη δυνατότητα ιδιωτικότητας στην επίτοκο.
3. Μπάλες τοκετού, peanutballs, birthing sling, σκαμνί τοκετού, ντους.
4. Μπανιέρα τοκετού (birthing pool).
5. Χαμηλός και ήπιος φωτισμός.
6. Πρόσβαση σε φυσικό φως.
7. Δυνατότητα μουσικής στο δωμάτιο.

Όλα τα παραπάνω πραγματοποιήθηκαν με την αποκλειστική δωρεά της Δρος Χριστίνας Λασκαρίδη, η οποία από την πρώτη στιγμή, με ιδιαίτερη αφοσίωση και φροντίδα, επέβλεψε όλο το έργο, με σκοπό όλες οι γυναίκες που γεννούν στο Γ.Ν.Α. Αλεξάνδρα, είτε έρχονται από την Αθήνα είτε από πιο μακριά, είτε είναι πρόσφυγες είτε είναι Ρομά, να έχουν δικαίωμα να γεννούν σε ένα περιβάλλον αξιοπρεπές, ήρεμο, ασφαλές, με άρτιες υποδομές.

Το σημαντικό αυτό εγχείρημα βρήκε συνοδοιπόρους στο πρόσωπο της Προϊσταμένης της αίθουσας τοκετών κ. Περμανθίας Πανανή και του Επίκουρου Καθηγητή της Α΄ Μαιευτικής-Γυναικολογικής Κλινικής του ΕΚΠΑ κ. Παναγιώτη Αντσακλή, την αμέριστη συμπαράσταση και συνεργασία του Καθηγητή και Διευθυντή της Α΄ Μαιευτικής-Γυναικολογικής Κλινικής κ. Γεωργίου Δασκαλάκη, καθώς και τη στήριξη τόσο της πρώην Διοικήτριας κ. Δήμητρας Παππά όσο και της νέας κ. Ελπινίκης Ταβιανάτου.

Στην εκδήλωση που ακολούθησε την τελετή των εγκαινίων, η Διοικητήρια του Γ.Ν.Α. Αλεξάνδρα κ. Ελπινίκη Ταβιανάτου σημείωσε χαρακτηριστικά: «Πρόκειται για μια ιστορική ημέρα για το νοσηλευτικό αυτό ίδρυμα, που από ιδρύσεώς του, το 1954, υπηρετεί ως Κέντρο Αναφοράς τη Μαιευτική και τη Γυναικολογία. Σήμερα, χάρη στην ευγενική και γενναιόδωρη προσφορά του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη, εγκαινιάζεται η νέα Αίθουσα Τοκετών του Νοσοκομείου εις μνήμην της Μαριλένας Λασκαρίδη και λαμβάνει το όνομα αυτής. Σήμερα παραδίδουμε στο ΕΣΥ, στους ιατρούς, στις μαίες και στους νοσηλευτές, στις μητέρες και στα νεογνά μια ολοκαίνουργια πτέρυγα, ζεστή, με καινούργιο ιατροτεχνολογικό και ξενοδοχειακό εξοπλισμό, φιλόξενη, γεμάτη αρμονία, ιδανική για τη σημαντικότερη και μοναδική στιγμή στη ζωή κάθε γυναίκας».

Ο Υπουργός Υγείας κ. Άδωνις Γεωργιάδης, αφού ευχαρίστησε την κ. Χριστίνα Λασκαρίδη για τη σπουδαία δωρεά της,

LATSCO
SHIPPING LIMITED



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

Χριστίνα Λασκαρίδη: «Η αίθουσα τοκετών έχει πάρει το όνομα ενός ανθρώπου με όραμα και αξίες, που έδινε μεγάλη σημασία στον πραγματικό και συμβολικό ρόλο της μητέρας».

αναφέρθηκε στη διαρκή προσπάθεια του Υπουργείου Υγείας να αναβαθμίζει τις υπηρεσίες του ΕΣΥ, θεσπίζοντας μεταξύ άλλων προγράμματα πρόληψης και αξιοποιώντας στον μέγιστο βαθμό τους πόρους από το Ταμείο Ανάκαμψης, ενώ δεσμεύτηκε για την άμεση στελέχωση της ανακαινισμένης αίθουσας με το απαραίτητο ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό.

Στη συνέχεια, μίλησε η δωρήτρια κ. Χριστίνα Λασκαρίδη, η οποία, αφού ευχαρίστησε όλους για τη συνεργασία και την αμέριστη στήριξή τους στην υλοποίηση της ιδέας της και στην ολοκλήρωση του έργου, αναφέρθηκε στη διαδικασία, στο ξεκίνημα του όλου εγχειρήματος: «Θυμάμαι τις πρώτες φορές που περιηγηθήκαμε στον χώρο μαζί με τους ιατρούς και τις μαίες για να δούμε τις ελλείψεις και να καταλάβουμε και εμείς το μέγεθος του έργου που αναλαμβάναμε. Άρχισε το έργο, ξεκίνησαν οι εργασίες, διευρύνθηκαν οι προσδοκίες μας γι' αυτό. Κάναμε ό,τι μπορούσαμε να επικεντρωθούμε και να υπηρετήσουμε τις ανάγκες μιας γυναίκας που γεννάει και τις συνθήκες εργασίας γύρω από αυτό. Η ανακαινισμένη αίθουσα τοκετών "Μαριλένας Λασκαρίδη" του Γ.Ν.Α. Αλεξάνδρα μπορεί να γίνει ένα υπόδειγμα, πανελλαδικό και, γιατί όχι, πανευρωπαϊκό, καλής πρακτικής με συγκεκριμένους αντικειμενικούς στόχους. Επιθυμία μας είναι να φτιάξουμε ένα περιβάλλον αντάξιο των περιστάσεων, να δίνεται η δυνατότητα σε μια γυναίκα να γεννάει σε ένα περιβάλλον αξιοπρέπειας, σεβασμού και φυσικά ασφάλειας σε ένα δημόσιο νοσοκομείο, και συγκεκριμένα, σε αυτό το νοσοκομείο, με την ιστορικότητά του και τη διαπρεπή πανεπιστημιακή του ταυτότητα». Κλείνοντας η κ. Λασκαρίδη τόνισε ότι: «Προσφέροντας καλύτερες υποδομές για διευρυμένες δυνατότητες επιλογών στη γέννα, ενισχύονται κατ' αυτόν τον τρόπο και η εκπαίδευση και η επιμόρφωση των ειδικευόμενων ιατρών και μαιών. Ο τρόπος που συμπεριφέρεται η κοινωνία, και ένα οποιοδήποτε μαιευτήριο ειδικά, προς τα νεογέννητα αλλά και προς τις νέες μανούλες λέει πολλά, δείχνει τον πολιτισμό της και υποθηκεύει το μέλλον της. Γιατί σε αυτόν τον χώρο, όπως συχνά λέγεται, δεν γεννιούνται μόνο μωρά και νεογνά. Γεννιούνται και μητέρες και νέοι γονείς, που από τη μια στιγμή στην άλλη ξεκινούν αυτό το ταξίδι της φροντίδας, το οποίο όμως, πολλές φορές, μπορεί να ξεκινήσει στραβά από το μαιευτήριο και να συνεχιστεί στο σπίτι χωρίς υποστήριξη, και κατά συνέπεια οι νέοι γονείς να βρεθούν σύντομα απέναντι σε έναν αξεπέραστο Γολγοθά».

Η εκδήλωση έκλεισε με τον χαιρετισμό του Προέδρου του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη, κ. Πάνου Λασκαρίδη, ο οποίος, αφού ευχαρίστησε με τη σειρά του όλους όσοι βοήθησαν στην ολοκλήρωση του έργου, αναφέρθηκε στις δωρεές του ίδιου και της οικογένειάς του κυρίως στο Πολεμικό Ναυτικό, «που διαφέρουν όμως από αυτή τη δωρεά. Εδώ σήμερα ένιωσα κάτι που δεν το νιώθει κανείς στις άλλες δωρεές. Εδώ έγινε μια προσπάθεια να δημιουργηθεί ένα περιβάλλον, το ιδανικό για την πιο ιερή στιγμή της γυναίκας που φέρνει στη ζωή ένα παιδί. Θα προσπαθήσουμε να συνεχίσουμε να βοηθάμε όσο μπορούμε».

Ξεχωριστή ήταν η στιγμή που η κ. Χριστίνα Λασκαρίδη αναφέρθηκε στην ονοματοδοσία της αίθουσας «Μαριλένας Λασκαρίδη», λέγοντας: «Έχω την τύχη να είμαι ένα από τα παιδιά της Μαριλένας, αλλά για πολύ κόσμο που τη γνώριζε, ήξερε και ίσως ένιωθε ότι η Μαριλένα ήταν ένας από αυτούς τους μοναδικούς ανθρώπους που μπορούσε να φροντίσει και να προσέξει πολύ κόσμο πραγματικά σαν παιδιά της. Η αίθουσα τοκετών έχει πάρει το όνομα ενός ανθρώπου με όραμα και αξίες, που έδινε μεγάλη σημασία στον πραγματικό και συμβολικό ρόλο της μητέρας».

Ίδρυμα Αντώνιος και Ιωάννης Αγγελικούσης: Τιμητική βράβευση από το Υπουργείο Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας

Παρουσία του Υπουργού Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας κ. Γιάννη Κεφαλογιάννη, του Υφυπουργού κ. Ευάγγελου Τουρνά και του Αρχηγού Πυροσβεστικού Σώματος, Αντιστρατήγου Θεόδωρου Βάγια, πραγματοποιήθηκε την Τετάρτη 11 Ιουνίου 2025, στις εγκαταστάσεις του Υπουργείου Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, τιμητική τελετή και βράβευση δωρητών του Πυροσβεστικού Σώματος.

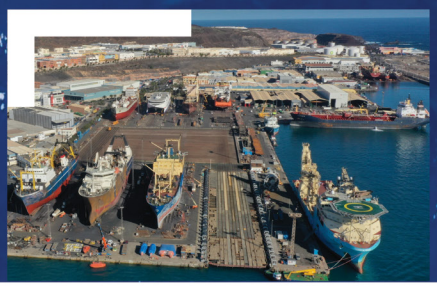
Για τη διαχρονική προσφορά τους, οι δωρητές έλαβαν τιμητικές βραβεύσεις

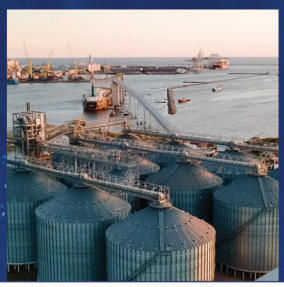
LASKARIDIS MARITIME

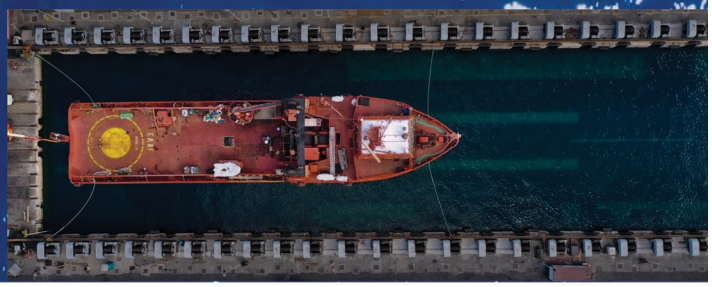
www.laskmar.com

a diversified

shipping group







www.alimiagroup.com

ALIMIA GROUP

από τον Υπουργό Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας κ. Γιάννη Κεφαλογιάννη και από τον Αρχηγό του Πυροσβεστικού Σώματος, Αντιστράτηγο Θεόδωρο Βάγια.

Ανάμεσα στους τιμηθέντες δωρητές ξεχώρισε η αναγνώριση της προσφοράς του Ιδρύματος Αντώνιος και Ιωάννης Αγγελικούσης. Εκπροσωπώντας το Ίδρυμα στην εκδήλωση, ο Γραμματέας του ΔΣ του Ιδρύματος κ. Κωνσταντίνος Παναγόπουλος ανέφερε ότι:

«Το Ίδρυμα Αντώνιος και Ιωάννης Αγγελικούσης, ως Κοινωφελές Ίδρυμα, έχει ως στόχο τη βοήθεια της πατρίδας μας, και για τον λόγο τούτο έρχεται σε επαφή με διάφορους τομείς του ελληνικού Δημοσίου. Στο πλαίσιο λοιπόν αυτό, το Ίδρυμα έχει έλθει επανειλημμένως σε επαφή με το Πυροσβεστικό Σώμα, ενώ, εκτός από τη δωρεά των δέκα υδροφόρων οχημάτων, έχει προβεί και σε δωρεά θερμικών καμερών καθώς και σε ανακαινίσεις πυροσβεστικών σταθμών. Επιθυμώ να αναφέρω ότι, από την επαφή με το Πυροσβεστικό Σώμα, έχει αποδειχθεί η εξαιρετική οργάνωση αυτού, κάτι το οποίο βοηθάει πολύ στη συνεργασία για την επιτέλεση του εκάστοτε ειδικού σκοπού. Θα ήθελα επίσης να μεταφέρω εκ μέρους του Διοικητικού Συμβουλίου και της Προέδρου αυτού, κ. Αγγελικούση, θερμά συγχαρητήρια για τη συμπαγή οργάνωση της Διοίκησης του Σώματος. Το Ίδρυμα εύχεται καλή δύναμη στους άντρες του Σώματος για την επιτέλεση του δύσκολου έργου τους και σας γνωρίζουμε ότι θα είμαστε πάντα στο πλευρό του Πυροσβεστικού Σώματος. Σας ευχαριστώ πολύ».

Το Υπουργείο Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας τίμησε επίσης τον Όμιλο Χρηματιστηρίου Αθηνών, το Ίδρυμα Λίλιαν Βουδούρη, την εταιρεία ROLEX ΕΛΛΑΣ, τον ΔΕΔΔΗΕ και τον ΑΔΜΗΕ.



Credit: Εθνικό Ιστορικό Μουσείο

Η Safe Bulkers στο πλευρό της ΕΛΔΥΚ

Η Safe Bulkers ολοκλήρωσε τη δωρεά της προς την ΕΛΔΥΚ μέσω της παράδοσης οχήματος, την Παρασκευή 20 Ιουνίου. Ειδικότερα, σύμφωνα με ανάρτηση της εταιρείας στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, πραγματοποιήθηκε η τελετή δωρεάς και παράδοσης ενός 17θέσιου λεωφορείου από τη Safe Bulkers Inc. προς τη Διοίκηση της Ελληνικής Δύναμης Κύπρου (ΕΛΔΥΚ). Το όχημα θα αξιοποιηθεί για την κάλυψη καθημερινών λειτουργικών αναγκών της Μονάδας, διευκολύνοντας σημαντικά τις μετακινήσεις των οπλιτών και του προσωπικού, ενισχύοντας την επιχειρησιακή ετοιμότητα και τη μέριμνα της Δύναμης.

Από την πλευρά του, ο CEO της Safe Bulkers Inc., κ. Πόλυς Β. Χατζηωάννου, τόνισε ότι αυτή η πρωτοβουλία εντάσσεται στο πλαίσιο της στρατηγικής ESG (Περιβάλλον, Κοινωνία, Εταιρική Διακυβέρνηση) της εταιρείας, αποδεικνύοντας τη συμβολή στην κοινωνία και την υποστήριξη των εθνικών θεσμών και των σωμάτων ασφαλείας. Όπως δήλωσε, «η ΕΛΔΥΚ αποτελεί θεσμό που διαχρονικά εγγυάται τους αδελφικούς δεσμούς Κύπρου και Ελλάδας. Η Safe Bulkers θα υποστηρίζει και θα παραμείνει σταθερά αρωγός της ΕΛΔΥΚ και στο μέλλον».



Από την πλευρά του, ο Διοικητής της ΕΛΔΥΚ, Συνταγματάρχης Αστέριος Δεσπούδης, εξέφρασε τις ειλικρινείς ευχαριστίες και ευγνωμοσύνη προς τη Διοίκηση της Safe Bulkers, ενώ δήλωσε ότι «με τη δωρεά αυτή υλοποιείται η έναρξη της στήριξης της Safe Bulkers προς την ΕΛΔΥΚ».

Ίδρυμα Ιωάννη Σ. Λάτση: Αποκλειστική χορηγία για την έκθεση «Διαφημίζοντας την Ελλάδα. Οι απαρχές του ελληνικού τουρισμού»

Με μεγάλη επιτυχία πραγματοποιήθηκαν την Παρασκευή 20 Ιουνίου τα εγκαίνια της έκθεσης «Διαφημίζοντας την Ελλάδα. Οι απαρχές του ελληνικού τουρισμού», στην Ιστορική Οικία Λαζάρου Κουντουριώτη, παράρτημα του Εθνικού Ιστορικού Μουσείου στην Ύδρα. Η εκδήλωση πραγματοποιήθηκε σε συνεργασία με τον Δήμο Ύδρας και εντάχθηκε στο πλαίσιο των Μιαουλείων 2025.

Η έκθεση ανιχνεύει τα πρώτα βήματα του ελληνικού τουρισμού, μέσα από φυλλάδια και τουριστικούς οδηγούς ιδιωτικών φορέων και, κυρίως, των πρώτων κρατικών τουριστικών οργανισμών από τις αρχές του 20ού αιώνα, ενώ το κύριο σώμα της αποτελεί μια επιλογή 40 ιστορικών αφισών που εξέδωσε ο ΕΟΤ από το 1929 έως τα μέσα της δεκαετίας του 1960.

Σημειώνεται ότι η έκθεση, που ξεκίνησε στις 25 Μαρτίου και θα διαρκέσει έως τις 31 Οκτωβρίου 2025, τελεί υπό την αιγίδα του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και διοργανώνεται χάρη στην αποκλειστική χορηγία του Κοινωφελούς Ιδρύματος Ιωάννη Σ. Λάτση.

Πανεπιστημιακό Παιδιατρικό Νοσοκομείο Θεσσαλονίκης ΙΣΝ: Ένα σημείο αναφοράς για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη

Το Πανεπιστημιακό Παιδιατρικό Νοσοκομείο Θεσσαλονίκης Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος (ΙΣΝ), το οποίο προβλέπεται να ολοκληρωθεί και να παραδοθεί στην ελληνική κοινωνία στις αρχές του 2027, αποτελεί μια σημαντική εξέλιξη στην παροχή υπηρεσιών υγείας για τα παιδιά στην Ελλάδα. Ως το πρώτο αποκλειστικά παιδιατρικό νοσοκομείο εκτός Αθηνών, θα παρέχει δευτεροβάθμιες ιατρικές υπηρεσίες για την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης και τριτοβάθμια παιδιατρική περίθαλψη για όλη τη Βόρεια Ελλάδα, ενισχύοντας παράλληλα το δίκτυο υπηρεσιών υγείας για παιδιά και εφήβους σε ολόκληρη τη χώρα. Ταυτόχρονα, θα λειτουργήσει ως κεντρικός κόμβος για την παιδιατρική εκπαίδευση και κατάρτιση, προωθώντας την καινοτομία και την αριστεία στην ιατρική πρακτική, στην έρευνα και στην εκπαίδευση.

Το Πανεπιστημιακό Παιδιατρικό Νοσοκομείο Θεσσαλονίκης ΙΣΝ θα αποτελέσει κεντρικό πυλώνα ενός ολοκληρωμένου συστήματος κλινικής υγειονομικής περίθαλψης για παιδιά, νέους και τις οικογένειές τους στη Βόρεια Ελλάδα, και όχι μόνο.

Το νοσοκομείο θα βρίσκεται στο Φίλυρο, στα περίχωρα της Θεσσαλονίκης, και θα προσφέρει όλες τις βασικές κλινικές υπηρεσίες, από επείγοντα περιστατικά και πλήθος χειρουργικών ειδικοτήτων μέχρι τμήματα καρδιολογίας, αιμοκάθαρσης και ογκολογίας, καθώς και νεογνική και παιδιατρική εντατική φροντίδα. Σε ένα ειδικά διαμορφωμένο κτίριο, δίπλα στο νοσοκομείο, θα στεγάζεται το νέο Κέντρο Ψυχικής Υγείας Παιδιών και Εφήβων, το οποίο θα διαθέτει ιδιωτικούς υπαίθριους κήπους και χώρους παιχνιδιού. Παράλληλα, ένα τρίτο κτίριο θα στεγάζει πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις διδασκαλίας και έρευνας, που θα περιλαμβάνουν ένα αμφιθέατρο, αίθουσες διδασκαλίας, χώρους γραφείων, μια αίθουσα πολυμέσων, βιβλιοθήκη, καθώς και εργαστήρια μάθησης και έρευνας. Τα τρία κτίρια αναπτύσσονται σε δύο οικόπεδα, με υπέργειες και υπόγειες συνδέσεις, και λειτουργούν συνδυαστικά, στο πλαίσιο μιας καινοτόμου αρχιτεκτονικής προσέγγισης.

Το νέο νοσοκομείο έχει σχεδιαστεί προκειμένου να παρέχει ένα ασφαλές και αισιόδοξο θεραπευτικό περιβάλλον, όπου τα παιδιά και οι νέοι θα βρίσκονται στο επίκεντρο ενός ολοκληρωμένου δικτύου κλινικών και υποστηρικτικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας. Επιπλέον, οι νοσοκομειακοί χώροι έχουν σχεδιαστεί ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των γονέων και των φροντιστών τους, με στόχο να μπορούν να βρίσκονται δίπλα στα παιδιά, όπως ενδεικτικά τα δωμάτια νοσηλείας, όπου οι γονείς θα έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιή-



Credit: ΙΣΝ

σουν ένα κινητό κρεβάτι για να διανυκτερεύσουν με το παιδί τους. Επιπλέον, το νοσοκομείο θα περιλαμβάνει χώρους παιχνιδιού και στοιχεία περιβαλλοντικού σχεδιασμού φιλικά προς τα παιδιά, και θα διαθέτει ένα ειδικό σύστημα εύρεσης διαδρομής (wayfinding system), που θα βοηθά τα παιδιά, το προσωπικό και τους επισκέπτες να κινούνται με ευκολία μέσα στον χώρο.

Ταυτόχρονα, το νοσοκομείο θα αναπτυχθεί μέσα σε ένα δάσος που θα αφομοιώσει την υπάρχουσα βλάστηση με την ανάπτυξη παιδικών θεραπευτικών κήπων και διαδραστικών παιδικών χαρών και με το ευρύτερο φυσικό περιβάλλον. Όλα τα στοιχεία έχουν σχεδιαστεί ώστε να αλληλοσυμπληρώνονται, σε μια σειρά από παρεμβάσεις στο τοπίο, βελτιώνοντας την καθημερινότητα για το προσωπικό, τα παιδιά και τους φροντιστές, ενισχύοντας παράλληλα τις θεραπευτικές ιδιότητες της φύσης. Οι εσωτερικοί χώροι έχουν διαφανείς και διαπερατές συνδέσεις με τις βεράντες και το υπαίθριο πάρκο, ώστε το προσωπικό και οι ασθενείς να απολαμβάνουν το φυσικό φως, την καταπραϋντική θέα προς το δάσος στην πλαγιά του λόφου και τη μακρινή θέα προς τη θάλασσα.

Ακολουθώντας τις αυστηρές περιβαλλοντικές αρχές που εφαρμόζονται σε καθένα από τα νέα νοσοκομεία που αναπτύσσονται στο πλαίσιο της Διεθνούς Πρωτοβουλίας για την Υγεία (ΔΠΥ) του ΙΣΝ, το νέο Πανεπιστημιακό Παιδιατρικό Νοσοκομείο Θεσσαλονίκης ΙΣΝ επιδιώκει να εξασφαλίσει την πλατινένια πιστοποίηση LEED και να πετύχει ένα σχεδόν ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα, γεγονός που μπορεί εν δυνάμει να το καταστήσει ένα από τα πιο ενεργειακά αποδοτικά νοσοκομεία της κατηγορίας του. Οι νέες εγκαταστάσεις θα επιτρέψουν την πλήρη ψηφιοποίηση των κλινικών υπηρεσιών, τη βιώσιμη και αποτελεσματική διαχείριση και συντήρηση του νοσοκομείου, καθώς και τη συνεργασία με άλλες συνεργαζόμενες μονάδες υγείας για τη συνεχιζόμενη παροχή φροντίδας σε ασθενείς.

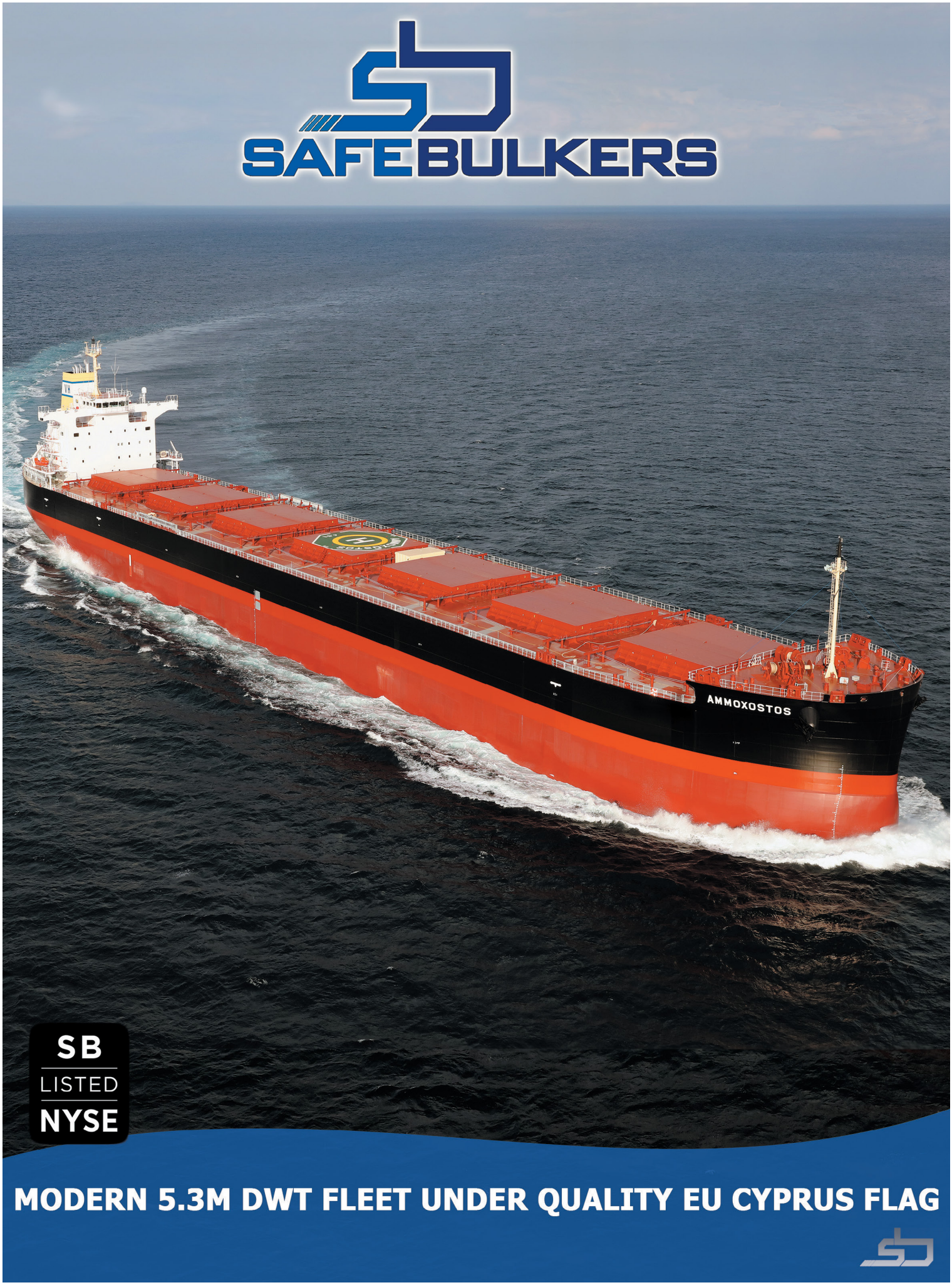
Ακολουθώντας το όραμα για τη δημιουργία ενός υπερσύγχρονου Πανεπιστημιακού Παιδιατρικού Νοσοκομείου, που θα αποτελεί σημείο αναφοράς για την ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, το ΙΣΝ και η Ομάδα Μελέτης συνεργάζονται στενά με το Υπουργείο Υγείας, την Ιατρική Σχολή του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης και τις υγειονομικές αρχές της περιφέρειας. Παράλληλα, συμβουλεύονται και ενσωματώνουν τις απόψεις του προσωπικού του νοσοκομείου καθώς και διεθνών εμπειρογνωμόνων σε κάθε στάδιο ανάπτυξης του νοσοκομείου. Επιπλέον, οι τακτικές συναντήσεις που διοργανώνονται από το ΙΣΝ, δύο φορές τον χρόνο στη Θεσσαλονίκη, είναι καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη του νοσοκομείου, παρέχοντας ένα πλαίσιο για την ανοικτή ανταλλαγή απόψεων με την τοπική κοινωνία.

ΔΕΣΜΟΣ: Δωρεά υπερσύγχρονου ασθενοφόρου στο ΕΚΑΒ Άνδρου

Τον Ιούνιο του 2025, ο ΔΕΣΜΟΣ, σε συνεργασία με το The Kionas Foundation, παρέδωσε στην Άνδρο ένα νέο, σύγχρονο και πλήρως εξοπλισμένο ασθενοφόρο.

Η δωρεά αυτή ανταποκρίνεται σε μια υπαρκτή και κρίσιμη ανάγκη του νησιού, ενισχύοντας τις δυνατότητες άμεσης και ποιοτικής παροχής υπηρεσιών υγείας στους κατοίκους και στους επισκέπτες.

Σύμφωνα με ανακοίνωση του ΔΕΣΜΟΥ, η παράδοση του ασθενοφόρου έγινε παρουσία εκπροσώπων της τοπικής αυτοδιοίκησης, του ΕΚΑΒ, του Κέντρου Υγείας, της Εκκλησίας και φορέων της Άνδρου.

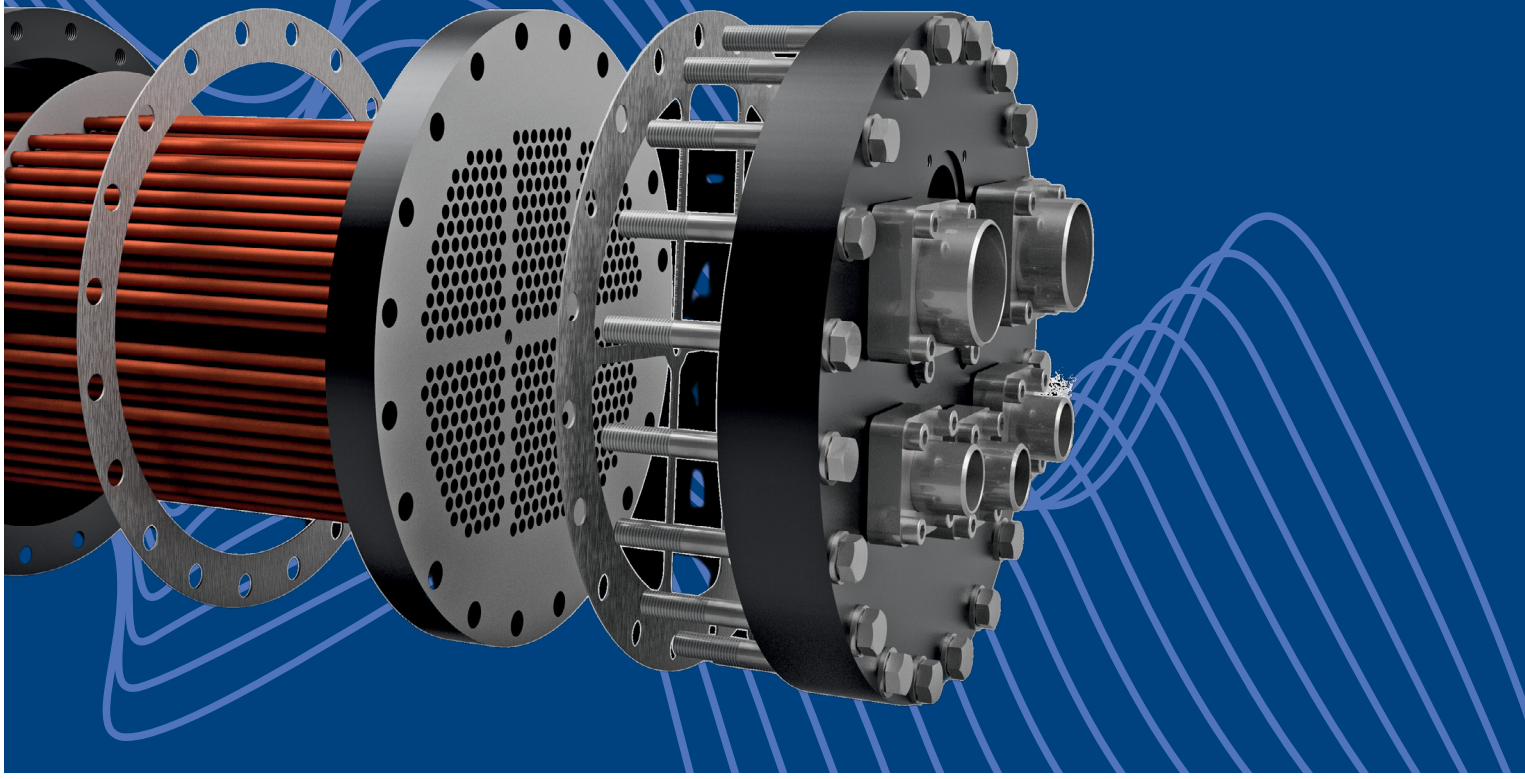

SAFEBULKERS
AMMOXOSTOS
SB
LISTED
NYSE
MODERN 5.3M DWT FLEET UNDER QUALITY EU CYPRUS FLAG

FARAD
HEAT EXCHANGERS

Excellence in Marine Heat Exchangers since 1979

A world leader in heat exchanging technology solutions

>45	90	>45K
years of experience	specialised employees	successful installations



CERTIFIED ISO 9001 · CERTIFIED ISO 14001 · CERTIFIED ISO 45001

CERTIFIED BY DNV·GL MARITIME MANUFACTURER

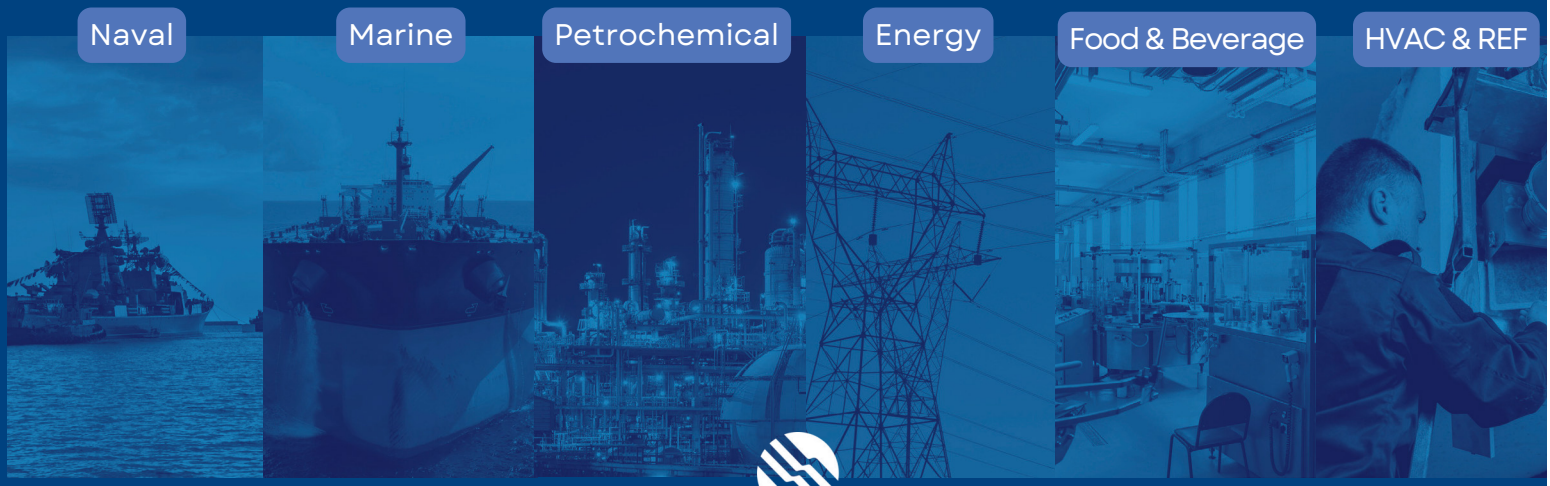
ABS TYPE APPROVED PRODUCT

NATO OTAN
NCAGE Code: G1873

Technical Achievement Award at the Lloyd's List Greek Shipping Awards 2018

A cross-sectoral approach

FARAD S.A. has valuable knowledge
and technical expertise in 6 industries



Top-notch services

We guarantee the longevity and performance
of our equipment with a set of high-quality services

Passivation service

We provide enhanced corrosion resistance and prevent selective leaching for copper

Ultrasonic cleaning

We eliminate stubborn residues for optimal heat exchanger performance

Reconditioning repair

We ensure maintenance through design analysis and operating conditions

Research & optimisation

We conduct in-house tests, collaborate with labs, and enhance installations



News to share

A milestone agreement

Over 45,000 of our marine-grade products are trusted by the Greek merchant fleet, the Hellenic Navy, and other international Navies and industries worldwide.
In this context, in May 2025, FARAD S.A. announced the signing of a new direct contract with Naval Group Hellas, which establishes FARAD S.A. as an official maintenance provider for the three new FDI frigates of the Hellenic Navy.

www.farad.gr

Διεθνή



Ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα

Συγχώνευση μεγατόνων στην ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία

Τα ναυπηγεία Imabari Shipbuilding Co. της Ιαπωνίας ανακοίνωσαν πρόσφατα ότι εξαγόρασαν τον δεύτερο μεγαλύτερο ναυπηγικό όμιλο της χώρας, Japan Marine United Corp. (JMU). Σύμφωνα με τα ιαπωνικά ΜΜΕ, απέκτησαν το 60% των μετοχών της εταιρείας, ενώ πρόκειται να τη μετατρέψουν σε θυγατρική της. Ο ιαπωνικός κολοσσός, με έδρα την επαρχία Εχίμε, κατέχει σήμερα το 30% των μετοχών της JMU, η οποία εδρεύει στη Γιοκοχάμα. Το υπόλοιπο 30% των μετοχών της JMU θα αγοραστεί από τις JFE Holdings, Inc. και IHI Corp., οι οποίες έχουν χρηματοδοτήσει την εταιρεία μαζί με την Imabari. Η εξαγορά θα ολοκληρωθεί μόλις η Imabari λάβει την έγκριση των ρυθμιστικών αρχών στην Ιαπωνία και στο εξωτερικό.

Η επενδυτική αυτή κίνηση θα δημιουργήσει έναν γιγαντιαίο όμιλο εταιρειών, που θα ελέγχει το ήμισυ της εγχώριας ναυπηγικής αγοράς σε όρους χωρητικότητας. Τα δύο ναυπηγεία επιδιώκουν να ανταγωνιστούν τα αντίστοιχα κινεζικά και νοτιοκορεατικά μέσω της οικονομίας κλίμακας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο ναυπηγικός τομέας της Ιαπωνίας αποτελεί ένα από τα δυνατότερα χαρτιά της χώρας στις διαπραγματεύσεις της με τις ΗΠΑ αναφορικά με τους δασμούς. Όπως αναφέρουν πηγές από την ασιατική χώρα, η εν λόγω συγχώνευση κινείται προς αυτή την κατεύθυνση, δεδομένου ότι η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας δύναται να αποδειχθεί καθοριστική στις προαναφερθείσες διαπραγματεύσεις.

Τέλος, η Ιαπωνία επιχειρεί να επανέλθει στην πρώτη θέση ως παγκόσμιος ηγέτης στη ναυπήγηση πλοίων. Υπενθυμίζεται ότι, τη δεκαετία του 1990, το μερίδιο αγοράς της Ιαπωνίας ήταν 40-50%. Ωστόσο, με την άνοδο των κινεζικών και νοτιοκορεατικών ναυπηγείων, το μερίδιο της Ιαπωνίας έχει πέσει κάτω από το 20%.

Στην οικογένεια Λάτση το 51% της EuroHoldings

Την είσοδο της οικογένειας Λάτση, μέσω της Marla Investments Inc., στο πλειοψηφικό πακέτο της EuroHoldings Ltd ανακοίνωσε η τελευταία.

Συγκεκριμένα, μέτοχοι που σχετίζονται με την οικογένεια Πίττα πούλησαν το 51,04% των κοινών μετοχών στη Marla

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος, Σπήλιος Βαρελάς

ύδατα



Credit: EPA/FRANCIS R. MALASIG

Investments. Παράλληλα, σύμφωνα με την ανακοίνωση, μέλη της οικογένειας Πίττα διατήρησαν περίπου το 7,6% των μετοχών της εισηγμένης στον Nasdaq εταιρείας αμέσως μετά την ολοκλήρωση της συναλλαγής.

Οι 1.437.697 μετοχές πουλήθηκαν έναντι $12,9/μετοχή. Επιπλέον, η Marla Investments συμφώνησε να καταβάλει στους πωλητές συγκεκριμένα ποσά σε μετρητά, καταβλητέα τριμηνιαίως, υπό την προϋπόθεση της συνέχισης της ναύλωσης των containerships M/V «Joanna» και M/V «Aegean Express» πέραν της ελάχιστης περιόδου απασχόλησης σύμφωνα με τις αντίστοιχες συμβάσεις ναύλωσης.

Σημειώνεται ότι, στο πλαίσιο της συναλλαγής, δύο μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, οι κ. Αριστείδης Πίττας και Αναστάσιος (Τάσος) Ασλίδης, παραιτήθηκαν. Τις θέσεις τους στο Διοικητικό Συμβούλιο θα αναλάβουν οι κ. Γιώργος Μαργαρώνης και Χρήστος Τριανταφυλλίδης. Η Eurobulk Ltd, η Eurochart S.A. και οι θυγατρικές τους θα συνεχίσουν να παρέχουν στην εταιρεία υπηρεσίες εμπορικής και τεχνικής διαχείρισης.

Αλλαγή σελίδας για τη Louis Dreyfus Armateurs

Σε νέα εποχή εισέρχεται πλέον η γαλλική ναυτιλιακή εταιρεία Louis Dreyfus Armateurs (LDA). Σύμφωνα με ανακοίνωσή της, η οικογένεια Louis Dreyfus, μέτοχος της LDA, και η InfraVia Capital Partners, κορυφαία εταιρεία ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων στην Ευρώπη, ολοκλήρωσαν, την Τρίτη 1 Ιουλίου, μια ιστορική στρατηγική συναλλαγή.

Ειδικότερα, βάσει συμφωνίας των δύο πλευρών, η InfraVia, μέσω του InfraVia European Fund VI, απέκτησε πλειοψηφικό μερίδιο 80% στην LDA. Η οικογένεια Louis Dreyfus διατήρησε μερίδιο

20%, με τον Edouard Louis-Dreyfus να παραμένει Πρόεδρος του ομίλου Dreyfus. Παράλληλα, από την Τρίτη 1 Ιουλίου, η Samira Draoua αναλαμβάνει τον ρόλο της Διευθύνουσας Συμβούλου της εταιρείας, ενώ, με την ολοκλήρωση της συμφωνίας, η Louis Dreyfus Armateurs θα μετονομαστεί σε LD Armateurs.

Με την υποστήριξη της InfraVia, η LD Armateurs σχεδιάζει επενδύσεις ύψους 1 δισ. ευρώ τα επόμενα χρόνια. Οι εν λόγω επενδύσεις θα επιτρέψουν στον όμιλο να υπερδιπλασιάσει τον στόλο του και να επιταχύνει την ανάπτυξή του στην τεχνολογική καινοτομία, στην ενεργειακή μετάβαση και στην ανάπτυξη θαλάσσιων υπηρεσιών επόμενης γενιάς.

Δυναμώνει η Tsuneishi μετά την εξαγορά της Mitsui E&S

Τα ναυπηγεία Tsuneishi Shipbuilding της Ιαπωνίας αποφάσισαν να εξαγοράσουν όλες τις μετοχές του ναυπηγικού ομίλου Mitsui E&S Shipbuilding, ενώ αναμένεται να τον μετατρέψουν σε θυγατρική τους, σύμφωνα με επίσημη ανακοίνωση της πρώτης.

Η συναλλαγή επισημοποιήθηκε στις 30 Ιουνίου. Στο εξής, η Mitsui E&S Shipbuilding θα λειτουργεί με την επωνυμία Tsuneishi Solutions Tokyobay. Οι δύο εταιρείες του κλάδου έχουν συμφωνήσει στους βασικούς όρους και προϋποθέσεις ήδη από το 2021. Τότε, είχε ανακοινωθεί ότι η Mitsui E&S Holdings θα μεταβίβαζε το 49% των μετοχών της ναυπηγικής της δραστηριότητας στη νέα εταιρεία, η οποία θα ήταν πλήρως ελεγχόμενη από την Tsuneishi.

Από τη σύναψη της κεφαλαιακής συμμαχίας, τον Οκτώβριο του 2021, η Tsuneishi Shipbuilding και η Tsuneishi Solutions Tokyobay συνεργάστηκαν, σύμφωνα με πληροφορίες, για να ανταγωνιστούν τα υπόλοιπα ναυπηγεία μέσω της οικονομίας κλίμακας.

Ωστόσο, η απόφαση να προχωρήσει η πλήρης εξαγορά προήλθε από την ανάγκη για περαιτέρω συνεργασία, προκειμένου να «εξασφαλιστεί η βιώσιμη ανάπτυξη και η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας».

Amon Bulk: Η «πράσινη» θυγατρική της Amon Maritime με το βλέμμα στην αμμωνία

Σε μια πρωτοβουλία-ορόσημο για την αποανθρακοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών προχωρά η νορβηγική ναυτιλιακή εταιρεία Amon Maritime. Σύμφωνα με σχετική ανάρτηση στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, η Amon Maritime προχωρά στη σύσταση μιας νέας εταιρείας, με την επωνυμία Amon Bulk, η οποία θα επικεντρωθεί στη διαχείριση bulk carriers που θα αξιοποιούν αμμωνία για την πρόωσή τους.

20% το μερίδιο της οικογένειας Louis Dreyfus στη Louis Dreyfus Armateurs.

Ειδικότερα, η Amon Bulk θα προβεί στη ναυπήγηση δύο bulk carriers κατανάλωσης αμμωνίας, αξιοποιώντας επιδότηση ύψους περίπου $25 εκατ. που έλαβε από την υπηρεσία ενεργειακής μετάβασης Enova του Υπουργείου Κλίματος και Περιβάλλοντος της Νορβηγίας.

Πρόκειται για τα πλοία «Amon Bulk 1», χωρητικότητας περίπου 180.000 dwt, και «Amon Bulk 2», χωρητικότητας περίπου 85.000 dwt. Ως εκ τούτου, τα εν λόγω πλοία κατατάσσονται στην κατηγορία των Capesize και των Kamsarmax αντίστοιχα. Η παράδοση των πλοίων αναμένεται έως το 2029 και εκτιμάται ότι θα είναι μεταξύ των πρώτων μεγάλου μεγέθους bulk carriers παγκοσμίως που θα αξιοποιούν αμμωνία για την πρόωσή τους.

«Με την Amon Bulk πραγματοποιούμε ένα σημαντικό βήμα προς την αποανθρακοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών χύδην ξηρών φορτίων», δήλωσε ο Διευθύνων Σύμβουλος της Amon Maritime, André Risholm.

Διεθνές conglomerate, μεγαλομέτοχος στην Pacific Basin

Η Caravel Group επιβεβαιώνει ότι τις τελευταίες εβδομάδες πραγματοποίησε μια σειρά από αγορές μετοχών της Pacific Basin Shipping Limited, με αποτέλεσμα, κατά το κλείσιμο των εργασιών στις 23 Ιουνίου 2025, η συμμετοχή της στην εταιρεία να ανέρχεται σε 817.528.401 μετοχές.

Ο αριθμός αυτός αντιπροσωπεύει περίπου το 16% του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου της Pasific Basin, με την Caravel Group να αποτελεί πλέον μεγαλομέτοχό της.

Όπως τονίζεται στην ανακοίνωση, η Caravel στοχεύει να υποστηρίξει τη συνεχή ανάπτυξη της Pacific Basin και τη δημιουργία βιώσιμης αξίας για τους μετόχους μακροπρόθεσμα ως στρατηγικός μέτοχος.

ANGLO-EASTERN

ANGLO-EASTERN 50 YEARS OF EXCELLENCE



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

Γεωπολιτική

Ζώνη πολέμου τα Στενά του Ορμούζ; Η ITF φέρνει στο προσκήνιο την ασφάλεια των πληρωμάτων

Σε μια περίοδο που η ναυτιλία διασχίζει ολοένα και πιο ασταθή γεωπολιτικά ύδατα, η ITF εξέφρασε την ανησυχία της στην Κοινή Διαπραγματευτική Ομάδα (Joint Negotiating Group – JNG) σχετικά με τα Στενά του Ορμούζ, τον Κόλπο του Ομάν και τους λιμένες του Ισραήλ.

Επικαλούμενη την αυξανόμενη αστάθεια και την κλιμάκωση της στρατιωτικής δραστηριότητας στην περιοχή της Μέσης Ανατολής, η ITF ζήτησε να χαρακτηριστούν οι προαναφερθείσες περιοχές ως Warlike Operations Areas (WOA). Η αποδοχή αυτής της πρότασης θα έδινε στους ναυτικούς το δικαίωμα της άρνησης εισόδου σε αυτές τις ζώνες, καθώς και του επαναπατρισμού, χωρίς επαγγελματικές συνέπειες.

«Ζητείται από τους ναυτικούς να εργάζονται σε μία από τις πιο ασταθείς και στρατιωτικοποιημένες περιοχές», δήλωσε ο David Heindel, Chair of ITF Seafarers' Section. «Ο στόχος μας είναι απλός: να διασφαλίσουμε ότι είναι ενήμεροι για τους κινδύνους που ελλοχεύουν, ότι υποστηρίζονται με τα κατάλληλα μέσα προστασίας και ότι έχουν το δικαίωμα να προστατεύουν τον εαυτό τους».

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί ότι μεγάλοι ασφαλιστικοί οργανισμοί έχουν ήδη κατατάξει αυτές τις περιοχές ως WOA, επισημαίνοντας τη σοβαρότητα της κατάστασης.

Υπό αυτό το πρίσμα, ο Mark Dickinson, Vice Chair of the ITF Seafarers' Section, δήλωσε χαρακτηριστικά: «Είναι ενδεικτικό το γεγονός ότι οι μεγαλύτερες ασφαλιστικές εταιρείες έχουν ήδη κατατάξει αυτές τις περιοχές ως ζώνες πολεμικού κινδύνου. Οι εκτιμήσεις τους βασίζονται σε πραγματικά γεγονότα και όχι σε εικασίες. Αν οι ασφαλιστικές εταιρείες αναγνωρίζουν την απειλή, το ίδιο πρέπει να κάνουν και οι πλοιοκτήτες».

Δασμών συνέχεια από τις ΗΠΑ με επίκεντρο τους BRICS

Ο Αμερικανός Πρόεδρος Ντόναλντ Τραμπ ανήγγειλε στις 6 Ιουλίου, μέσω Truth Social, ότι οι πρώτες ενημερωτικές επιστολές του για τους ανταποδοτικούς, τιμωρητικούς δασμούς που σκοπεύει να επιβάλει σε άλλες χώρες άρχισαν να επιδίδονται στις κυβερνήσεις τους.

Αμέσως μετά, απείλησε πως όσες χώρες ευθυγραμμίζονται με «τις αντιαμερικανικές πολιτικές» της συμμαχίας BRICS θα υποστούν «επιπρόσθετο δασμό 10%». «Δεν θα υπάρξουν εξαιρέσεις σε αυτή την πολιτική», συμπλήρωσε.

Credit: EPA/ANTONIO LACERDA



Η συμμαχία αυτή, στην οποία αρχικά συμμετείχαν η Βραζιλία, η Ρωσία, η Ινδία και η Κίνα όταν συστήθηκε το 2009, πρόσθεσε κατόπιν τη Νότια Αφρική και πέρυσι την Αίγυπτο, την Αιθιοπία, την Ινδονησία, το Ιράν, τη Σαουδική Αραβία, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα και την Ινδονησία.

Νωρίτερα, η συμμαχία αυτή αναπτυσσόμενων χωρών, η οποία διεξήγαγε σύνοδο κορυφής στη Βραζιλία, εξέφρασε τη «σοβαρή ανησυχία» της για την επιβολή «μονομερών» δασμών από τις ΗΠΑ, χωρίς να τις κατονομάσουν, τονίζοντας πως τα μέτρα αυτής της φύσης «πλήττουν τις προοπτικές της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης».

Η αναστολή συνεργασίας Ιράν-ΔΟΑΕ και οι διεθνείς αντιδράσεις

Ο Ιρανός Πρόεδρος Μασούντ Πεζεσκιάν έδωσε στις 2 Ιουλίου την τελική του έγκριση σε νόμο που αναστέλλει τη συνεργασία με τον Διεθνή Οργανισμό Ατομικής Ενέργειας (ΔΟΑΕ), ανακοίνωσε η κρατική τηλεόραση.

«Ο Μασούντ Πεζεσκιάν υπέγραψε τον νόμο που αναστέλλει τη συνεργασία με τον Διεθνή Οργανισμό Ατομικής Ενέργειας», ανέφερε ο τηλεοπτικός σταθμός, κάτι που σημαίνει ότι το μέτρο, που ελήφθη μετά τον δωδεκαήμερο πόλεμο μεταξύ Ιράν και Ισραήλ τον Ιούνιο, έχει πλέον τεθεί σε ισχύ.

Η αναστολή από το Ιράν της συνεργασίας του με τον Διεθνή Οργανισμό Ατομικής Ενέργειας (ΔΟΑΕ) είναι προφανώς ανησυχητική, δήλωσε σήμερα ο εκπρόσωπος του ΟΗΕ, Στεφάν Ντουζαρίκ.

«Είδαμε την επίσημη απόφαση, η οποία είναι προφανώς ανησυχητική. Ο Γενικός Γραμματέας [Αντόνιο Γκουτέρες] επέμεινε στην έκκλησή του προς το Ιράν να συνεργαστεί με τον ΔΟΑΕ», δήλωσε ο εκπρόσωπος στον Τύπο.

Από τη μεριά τους, οι ΗΠΑ χαρακτήρισαν απαράδεκτη την απόφαση του Ιράν να αναστείλει τη συνεργασία του ΔΟΑΕ, μετά τον πρόσφατο πόλεμό του με το Ισραήλ.

«Θα χρησιμοποιήσουμε τη λέξη "απαράδεκτο" για το ότι το Ιράν επέλεξε να αναστείλει τη συνεργασία του με τον ΔΟΑΕ σε μια στιγμή όπου έχει τη δυνατότητα να κάνει πίσω και να επιλέξει τον δρόμο της ειρήνης και της ευημερίας», δήλωσε στους δημοσιογράφους η εκπρόσωπος του Υπουργείου Εξωτερικών Τάμι Μπρους.

Κίνα-ΕΕ: Αντιπαράθεση ή συνεργασία;

Ο Κινέζος Υπουργός Εξωτερικών Ουάνγκ Γι προειδοποίησε εναντίον των κινδύνων μιας «αντιπαράθεσης» με την ΕΕ, τη στιγμή που το Πεκίνο επιδιώκει να παρουσιαστεί ως ένα σταθερό αντίβαρο έναντι της Ουάσιγκτον.

Η Κίνα και η Ευρωπαϊκή Ένωση «δεν θα έπρεπε να θεωρούνται αντίπαλοι εξαιτίας των διαφορών τους, ούτε να επιδιώκουν την αντιπαράθεση λόγω των διαφωνιών τους», δήλωσε στις 2 Ιουλίου ο Ουάνγκ Γι, στη διάρκεια συνάντησής του στις Βρυξέλλες με την επικεφαλής της ευρωπαϊκής διπλωματίας Κάγια Κάλας.

Η Κάλας είχε δηλώσει την ίδια μέρα πως το Πεκίνο πρέπει να σταματήσει να απειλεί την ευρωπαϊκή ασφάλεια, επικαλούμενη κυρίως κυβερνοεπιθέσεις, ανάμειξη στις δημοκρατικές διαδικασίες και εμπορικές πρακτικές που κρίνονται αθέμιτες.

Ο Ουάνγκ επιδίωξε να εμφανίσει γενικά το Πεκίνο ως αντίβαρο στην αμερικανική κυβέρνηση του Ντόναλντ Τραμπ, η οποία απειλεί να επιβάλει γενικευμένους τελωνειακούς δασμούς στις ευρωπαϊκές εισαγωγές. «Η Κίνα δεν είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες», τόνισε ο Κινέζος Υπουργός.

Τα δύο μέρη εξέτασαν επίσης διεθνή ζητήματα, όπως η Ουκρανία, η ισραηλινοπαλαιστινιακή σύγκρουση και το ιρανικό πυρηνικό πρόγραμμα, διευκρινίζεται στην ανακοίνωση του κινεζικού Υπουργείου Εξωτερικών.

Το Πεκίνο και οι Βρυξέλλες οφείλουν να επιδείξουν αμοιβαίο «σεβασμό», δήλωσε ο Ουάνγκ, προσθέτοντας ότι η Ευρώπη πρέπει να ενθαρρύνει μια περισσότερο «δραστήρια και ρεαλιστική» πολιτική έναντι της Κίνας.



Γαλάζια οικονομία

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εγκρίνει νέο σύμφωνο για τους ωκεανούς

Για την καλύτερη προστασία των ωκεανών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε ένα ευρωπαϊκό σύμφωνο για τους ωκεανούς, το οποίο θα συμβάλει στην προώθηση μιας ακμάζουσας γαλάζιας οικονομίας και στη στήριξη της ευημερίας των ανθρώπων που ζουν σε παράκτιες περιοχές. Στη σύνοδο κορυφής των Ηνωμένων Εθνών για τους ωκεανούς, η Πρόεδρος Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν ανακοίνωσε επένδυση ύψους 1 δισ. ευρώ για τη στήριξη της διατήρησης των ωκεανών, της επιστήμης και της βιώσιμης αλιείας.

Το εν λόγω σύμφωνο για τους ωκεανούς συγκεντρώνει τις πολιτικές της ΕΕ για τους ωκεανούς σε ένα ενιαίο και συντονισμένο πλαίσιο. Αυτό θα επιτευχθεί μέσω συνεργατικής προσέγγισης μεταξύ των χωρών της ΕΕ, των περιφερειών και των ενδιαφερόμενων μερών, συμπεριλαμβανομένων των αλιέων, των φορέων καινοτομίας, των επενδυτών, των επιστημόνων και της κοινωνίας των πολιτών. Οι εργασίες θα επικεντρωθούν σε έξι τομείς δράσεων προτεραιότητας, και συγκεκριμένα:

- Προστασία και αποκατάσταση της υγείας των ωκεανών μέσω της στήριξης των προσπαθειών των χωρών της ΕΕ για την αποκατάσταση υποβαθμισμένων παράκτιων θαλάσσιων οικοτόπων.
- Τόνωση της ανταγωνιστικότητας της βιώσιμης γαλάζιας οικονομίας της ΕΕ, μεταξύ άλλων με την ενίσχυση της ναυτιλιακής βιομηχανίας της ΕΕ και με τη θέσπιση μιας στρατηγικής για την ανανέωση των γενεών στη γαλάζια οικονομία, ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβαση των νέων επαγγελματιών στη θαλάσσια έρευνα, στην τεχνολογία των ωκεανών και στη βιώσιμη αλιεία.
- Στήριξη των παράκτιων και νησιωτικών κοινοτήτων και των εξόχως απόκεντρων περιοχών με την παρουσίαση νέων ή επικαιροποιημένων στρατηγικών γι' αυτές τις περιοχές και κοινότητες.
- Ενίσχυση της ασφάλειας και της άμυνας στη θάλασσα μέσω της ενδυνάμωσης της συνεργασίας των ακτοφυλακών της ΕΕ και της ασφάλειας των θαλάσσιων συνόρων.
- Προώθηση της έρευνας, των γνώσεων, των δεξιοτήτων και της καινοτομίας για τους ωκεανούς με την πρόταση μιας φιλόδοξης πρωτοβουλίας της ΕΕ για την παρατήρηση των ωκεανών.
- Ενίσχυση της διπλωματίας της ΕΕ για τους ωκεανούς και της διεθνούς διακυβέρνησης των ωκεανών μέσω της κλιμάκωσης της δράσης έναντι στην παράνομη, αδήλωτη και ανεξέλεγκτη αλιεία.

Η Επιτροπή έχει δεσμευτεί να μειώσει κατά το ήμισυ τη ρύπανση από πλαστικά και θρεπτικές ουσίες και να αποκαταστήσει το 20 % των θαλάσσιων οικοσυστημάτων της Ευρώπης έως το 2030. Το ευρωπαϊκό σύμφωνο για τους ωκεανούς θα συμπληρωθεί από μια πράξη για τους ωκεανούς έως το 2027, η οποία θα συμβάλει στη διασφάλιση της υλοποίησης των προτεραιοτήτων του συμφώνου. Για την παρακολούθηση της προόδου του συμφώνου της ΕΕ για τους ωκεανούς θα χρησιμοποιηθεί ένας πίνακας δεικτών.

Credit: EPA/OLIVIER HOSLET

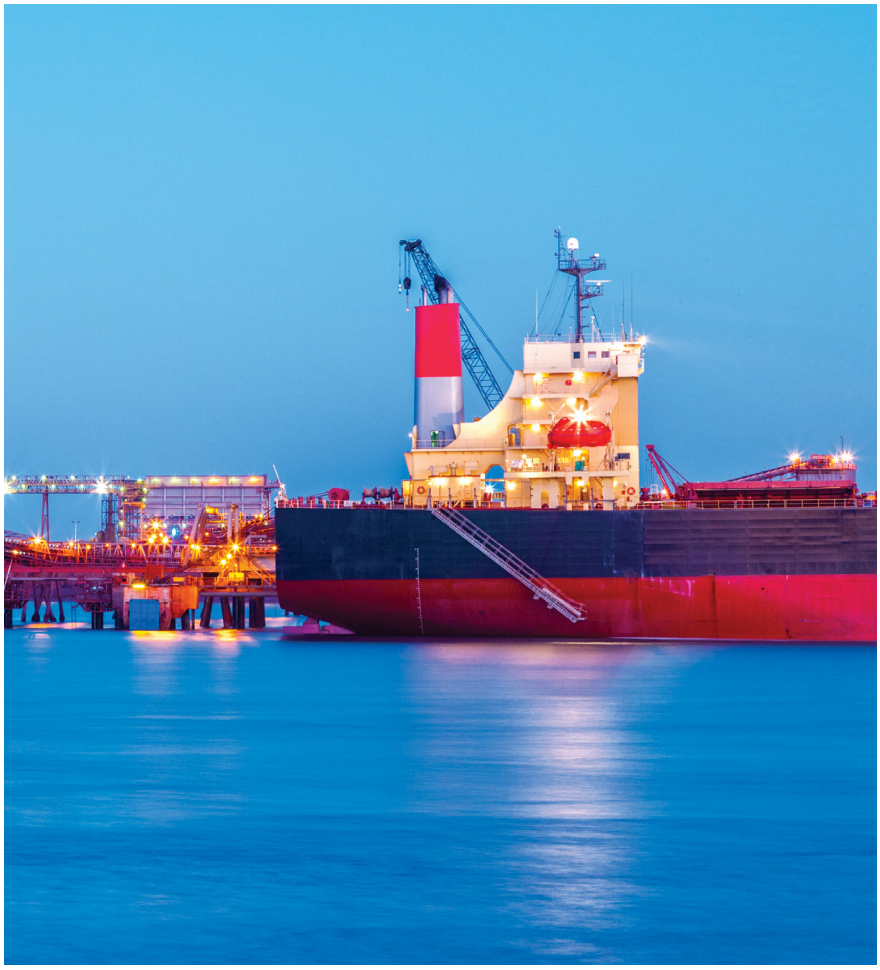


W MARINE INC

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



Στροφή του Πακιστάν σε «πράσινα» ναυπηγεία ανακυκλώσεων πλοίων

Η κυβέρνηση του Πακιστάν ενέκρινε επιδοτήσεις ύψους $42 εκατ. για τη μετατροπή ενός σημαντικού ναυπηγείου ανακύκλωσης πλοίων σε «πρότυπες πράσινες εγκαταστάσεις», με στόχο τη μείωση της ρύπανσης και τη διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων, ανακοίνωσε πρόσφατα το Υπουργείο Ναυτιλιακών Υποθέσεων της χώρας.

Ειδικότερα, τα ναυπηγεία Gadani ήταν κάποτε από τους κύριους προορισμούς στον κόσμο για τα πλοία που είχαν φτάσει στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ωστόσο, με την εν εξελίξει οικονομική κρίση που ταλανίζει το Πακιστάν, η δραστηριότητα των ναυπηγείων βρίσκεται σε ύφεση τα τελευταία χρόνια.

Εκτός αυτού, η βιομηχανία ανακύκλωσης πλοίων έχει πληγεί μετά τις εκκλήσεις για τη διακοπή των αντίστοιχων εργασιών σε παραλίες, ένεκα της περιβαλλοντικής ζημίας από τους ρύπους που καταλήγουν στη θάλασσα.

Επιπλέον, οι εργαζόμενοι, που κερδίζουν μόλις $4 την ημέρα, αντιμετωπίζουν κινδύνους για την υγεία τους, όπως έκθεση σε μολυβδούχα χρώματα και αμίαντο.

Σε πρόσφατη δήλωσή του, ο Υπουργός Ναυτιλιακών Υποθέσεων του Πακιστάν τόνισε ότι η Διεθνής Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ «πρέπει να τηρείται αυστηρά».

«Σήμερα, τα ναυπηγεία Gadani βρίσκονται σε σταυροδρόμι: είτε τα εκσυγχρονίζουμε σύμφωνα με τους στόχους της πράσινης ναυτιλίας είτε διακινδυνεύουμε την περαιτέρω παρακμή τους», πρόσθεσε χαρακτηριστικά.

Τα εν λόγω ναυπηγεία παράγουν πάνω από 1,2 εκατ. τόνους χάλυβα ετησίως, γεγονός που τα καθιστά ακρογωνιαίο λίθο της εφοδιαστικής αλυσίδας χάλυβα του Πακιστάν.

«Ζεστό χρήμα» για επενδύσεις σε λιμάνια της Δυτικής Αυστραλίας

Επενδύσεις ύψους $132 εκατ. για την ανάπτυξη των λιμανιών προβλέπει ο προϋπολογισμός της πολιτείας της Δυτικής Αυστραλίας για το 2025-2026. Οι επενδύσεις αυτές, οι οποίες καλύπτουν λιμένες σε όλη τη Δυτική Αυστραλία και περιλαμβάνουν σημαντικές αναβαθμίσεις στο Fremantle και σε άλλους σημαντικούς περιφερειακούς λιμένες, θα διαδραματίσουν καίριο ρόλο για την οικονομία της πολιτείας.

$57 εκατ. θα διοχετευτούν σε έργα αναβάθμισης των προβλητών στον λιμένα Fremantle για τη διευκόλυνση του θαλάσσιου εμπορίου. Οι υπόλοιπες επενδύσεις περιλαμβάνουν:

- $22,8 εκατ. για την ασφαλτόστρωση του Utah Point Ring Road στον λιμένα Hedland.
- $2,3 εκατ. για τον σχεδιασμό και τη μελέτη των νέων προβλητών 8-9 στο λιμάνι του Geraldton, οι οποίοι θα υποστηρίξουν την εισαγωγή υποδομών ανανεώσιμων πηγών ενέργειας με στόχο την ανάπτυξη μιας νέας βιομηχανίας στη στρατηγική βιομηχανική περιοχή Oakajee.
- $9 εκατ. για την κατασκευή υποδομών βιοασφάλειας στο πρώτο σημείο εισόδου στο λιμάνι του Wyndham για τη στήριξη της γεωργικής ανάπτυξης και της ανάπτυξης των πόρων στο East Kimberley.
- $325.000 για τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη επιχειρηματικής μελέτης για την υποστήριξη των εγκαταστάσεων επιβατικού τερματικού σταθμού στο λιμάνι του Broome, που θα τονώσει τις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στο Kimberley αποφέροντας οικονομικά οφέλη στην πολιτεία.
- $975.000 για μια μόνιμη αποβάθρα φορτηγίδων στο λιμάνι του Derby.
- $7 εκατ. για τον προγραμματισμό και τον σχεδιασμό της ανανέωσης της προβλήτας 1-2 στο λιμάνι του Albany. Το έργο αυτό θα υποστηρίξει τη συνεχιζόμενη δραστηριότητα κρουαζιερόπλοιων καθώς και το εισαγωγικό και εξαγωγικό εμπόριο βασικών εμπορευμάτων, όπως σιτηρά και λιπάσματα.

Group MARPO
Worldwide Corrosion Services
WILSON WALTON GREECE

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

Επιβατηγός ναυτιλία



Credit: EPA/GUILLAUME HORCAJUELO

Στοπ των Καννών στα μεγάλα κρουαζιερόπλοια

Μπλόκο στα μεγάλα κρουαζιερόπλοια στήνουν οι Κάννες, με το δημοτικό συμβούλιο του γαλλικού θερέτρου να λαμβάνει την απόφαση να απαγορεύσει από το επόμενο έτος την είσοδο στο λιμάνι κάθε πλοίου που μεταφέρει πάνω από 1.000 άτομα.

Τα τελευταία χρόνια, οι αντιδράσεις κατά του υπερτουρισμού είναι έντονες και κλιμακούμενες. Πρόσφατα, διαδηλώσεις πραγματοποιήθηκαν στη Βενετία κατά του γάμου του ιδρυτή της Amazon Τζεφ Μπέζος και της δημοσιογράφου Λορίν Σάντσεζ. Ακόμη, τις προηγούμενες ημέρες, χιλιάδες διαδηλωτές στην Ισπανία διαμαρτυρήθηκαν με νεροπίστολα και πανό κατά του υπερτουρισμού.

Το δημοτικό συμβούλιο των Καννών αποφάσισε τη θέσπιση περιορισμών, σύμφωνα με τους οποίους πλοία με λιγότερους από 1.000 επιβάτες θα επιτρέπεται να εισέρχονται στο λιμάνι, ενώ το ανώτατο όριο αποβίβασης θα είναι οι 6.000 επιβάτες την ημέρα.

Η Γαλλία, η οποία προσέλκυσε πέρυσι περίπου 100 εκατ. επισκέπτες, περισσότερους από οποιαδήποτε άλλη ευρωπαϊκή χώρα και περισσότερους από τον πληθυσμό της χώρας, βρίσκεται στην πρώτη γραμμή των προσπαθειών για την εξισορρόπηση των οικονομικών οφελών του τουρισμού με τις περιβαλλοντικές ανησυχίες.

«Οι Κάννες αποτελούν πλέον έναν σημαντικό προορισμό για τα κρουαζιερόπλοια, με πραγματικά οικονομικά οφέλη. Το θέμα δεν είναι να απαγορεύσουμε τα κρουαζιερόπλοια, αλλά να ρυθμίσουμε, να οργανώσουμε, να θέσουμε κατευθυντήριες γραμμές για την πλεύση τους», δήλωσε ο δήμαρχος David Lisnard.

Από την πλευρά τους, εταιρείες κρουαζιερόπλοιων σημειώνουν ότι τέτοιου είδους μέτρα είναι καταστροφικά τόσο για τους επιβάτες όσο και για τους προορισμούς.

Με ιταλική υπογραφή το νεότευκτο κρουαζιερόπλοιο της Viking Cruises

Την παράδοση ενός ακόμα υπερσύγχρονου κρουαζιερόπλοιου στη Viking Cruises γνωστοποίησε πρόσφατα ο ιταλικός ναυπηγικός κολοσσός Fincantieri. Βάσει σχετικής ανακοίνωσης, την Πέμπτη 26 Ιουνίου, έλαβε χώρα στο ναυπηγείο της Fincantieri στην Ανκόνα η παράδοση του νεότευκτου «Viking Vesta». Πρόκειται για το δεύτερο από μια νέα σειρά πλοίων που κατασκευάζει το ιταλικό ναυπηγείο για την εταιρεία κρουαζιέρας.

Το «Viking Vesta», με ολική χωρητικότητα 54.300 τόνων, διαθέτει 499 καμπίνες και είναι σε θέση να φιλοξενήσει 998 επιβάτες κρουαζιέρας. Επίσης, είναι εξοπλισμένο με συστήματα προηγμένης τεχνολογίας, που εξασφαλίζουν αξιόπιστη λειτουργία, υψηλή ενεργειακή απόδοση και χαμηλό περιβαλλοντικό αποτύπωμα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το «Viking Vesta» αποτελεί το υπ' αριθμόν 14 πλοίο που παραδίδει η Fincantieri στη Viking Cruises, γεγονός που επιβεβαιώνει τη μακρόχρονη σχέση των δύο πλευρών.



Στενό του Γιβραλτάρ: Η γη της επαγγελίας για τα ferries;

Η αγορά των ferries, τα οποία διασχίζουν το στενό του Γιβραλτάρ, έχει υποστεί σημαντικές μεταβολές τα τελευταία χρόνια, αναφέρει πρόσφατη έκθεση της AXS Marine. Τον Σεπτέμβριο του 2023, η DFDS εισήλθε στον κλάδο, μέσω της εξαγοράς της FRS Iberia Maroc. Ακολούθησε η εξαγορά του 49% των μετοχών της Africa Morocco Link από τη Stena Line του ομίλου Attica τον Απρίλιο του 2024.

Επιπλέον, σύμφωνα με τα ευρήματα της έκθεσης, παρατηρείται άνοδος της κίνησης, τόσο σε επιβάτες όσο και σε τουριστικά αυτοκίνητα. Το 2014, η επιβατική κίνηση ανερχόταν σε 2.000.363 άτομα, ενώ το 2024 σε 2.677.518, καταγράφοντας αύξηση 33,85%. Αντίστοιχα, το 2024, το ποσοστό των τουριστικών αυτοκινήτων αυξήθηκε κατά 25%, με τον συνολικό αριθμό να ανέρχεται σε 661.711 αυτοκίνητα.

Ωστόσο, αξίζει να αναφερθεί ότι πολλά πλοία δεν τηρούν τα προγραμματισμένα δρομολόγιά τους, με τις καθυστερήσεις να αποτελούν τον κανόνα και όχι την εξαίρεση. Έτσι, ο αριθμός των δρομολογίων που παρατίθενται στους πίνακες δεν αντιστοιχεί στην πραγματικότητα, καθώς οι συσσωρευμένες καθυστερήσεις μπορεί να οδηγήσουν σε ακυρώσεις και να διαταράξουν το συνολικό πρόγραμμα.

Κατά συνέπεια, η τρέχουσα διαμόρφωση των δρομολογίων δεν δικαιολογεί την επένδυση σε νέα πλοία, καθώς το CAPEX θα ήταν απαγορευτικά υψηλό. Συμπερασματικά, τα νεότευκτα πλοία δεν αποτελούν βιώσιμη επιλογή, δεδομένου του τρέχοντος οικονομικού και λειτουργικού κλίματος. Ως εκ τούτου, η απόκτηση νεότερων μεταχειρισμένων πλοίων εμφανίζεται ως μια πιο ρεαλιστική και πιθανή λύση. Το γεγονός αυτό είναι η απάντηση στον λόγο που οι εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στον κλάδο προτιμούν να χρησιμοποιούν παλαιότερα πλοία. Βέβαια, η εξάρτηση από γηράσκοντα πλοία –με μέσο όρο ηλικίας άνω των 33,5 ετών– ενέχει τους δικούς της κινδύνους, καταλήγει η εν λόγω έκθεση.

Ψήφος εμπιστοσύνης της MSC Cruises στον λιμένα Θεσσαλονίκης

Την κοινή τους πεποίθηση ότι η Θεσσαλονίκη μπορεί να εξελιχθεί από «κρυφό διαμάντι» της Μεσογείου σε δυναμικό κόμβο διεθνούς κρουαζιέρας –με την πόλη να έχει όλα τα φόντα να φορέσει... ναυτικό καπέλο αξιοποιώντας και τη δυναμική της Ελλάδας, η οποία πλέον συγκαταλέγεται στους τρεις κορυφαίους προορισμούς παγκοσμίως για το συγκεκριμένο τουριστικό προϊόν– εξέφρασαν στελέχη του τουρισμού και της ναυτιλίας, στη διάρκεια πρόσφατης εκδήλωσης του ελβετικού κολοσσού MSC Cruises, που έγινε πάνω στο υπερπολυτελές κρουαζιερόπλοιο «Explora I».

Όπως επισημάνθηκε στην εκδήλωση, η Ελλάδα έχει όλα τα «όπλα» για να απογειώσει τον κλάδο της κρουαζιέρας, αρκεί να επενδύσει περαιτέρω σε σύγχρονες υποδομές, έξυπνο σχεδιασμό ελλιμενισμού και συνεργασία ανάμεσα σε τοπική αυτοδιοίκηση και κεντρική διοίκηση.

«Η βιώσιμη ανάπτυξη απαιτεί σχέδιο: προγραμματισμένο ελλιμενισμό, σύγχρονες λιμενικές και υποδομές φιλοξενίας, αλλά και διάλογο με το κράτος και τους τοπικούς φορείς», τόνισε ο ανώτερος σύμβουλος Θεσμικών και Ναυτιλιακών Θεμάτων της MSC, Κυριάκος Αναστασιάδης. Αναφερόμενος στο τέλος που σχεδιάζεται να επιβληθεί στις εταιρείες κρουαζιέρας, σημείωσε: «Δεν λέμε όχι, αλλά πρέπει να ξέρουμε πού και πώς θα επενδυθούν αυτά τα χρήματα».

Πάντως, όπως επισήμανε, η Θεσσαλονίκη αποτελεί το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα: όταν υπάρχει σοβαρή προετοιμασία και στρατηγική, η κρουαζιέρα δεν είναι απλώς τουρισμός, αλλά είναι μοχλός ανάπτυξης για ολόκληρες περιοχές και πολλαπλασιαστής της τοπικής οικονομίας.

Η MSC Cruises δένει σε είκοσι ελληνικά λιμάνια με συνολικά περισσότερες από 470 προσεγγίσεις, οι οποίες φέρνουν άνω του ενός εκατομμυρίου επισκέπτες στα ελληνικά παράλια, ενισχύοντας την οικονομία και την τουριστική προβολή της χώρας.

Σύμφωνα με τον κ. Αναστασιάδη, ο ελβετικός κολοσσός έχει αφήσει ισχυρό αποτύπωμα στην ελληνική οικονομία, με την κρουαζιέρα να υποστηρίζει πάνω από 22.500 θέσεις εργασίας και να συνεισφέρει πάνω από 2 δισ. ευρώ σε έσοδα, σύμφωνα με τα στοιχεία του 2023. Υπογράμμισε επίσης ότι ένας εντυπωσιασμένος επιβάτης είναι και ο καλύτερος επαναλαμβανόμενος τουρίστας, αφού το 40% επιστρέφει ξανά στην Ελλάδα για διακοπές στη... στεριά.

Πηγή: ΑΠΕ-ΜΠΕ

Η σημασία της Ναυτικής Ακαδημίας της Βάρνας για τη βουλγαρική ναυτιλία

Αποστολή του Ηλία Μπίσια

Φωτ. υλικό: *Ναυτικά Χρονικά*

Η Βάρνα υπήρξε, επί αιώνες, κέντρο εμπορίου και μεταφορών για τους λαούς των Βαλκανίων. Το λιμάνι της πόλης ήταν η πύλη όχι μόνο της Βουλγαρίας, αλλά και της ευρύτερης περιοχής, προς τη Μαύρη θάλασσα και τα εμπορικά κέντρα της Ρωσίας και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

Μετά τη σοβιετική επικράτηση, αυτό το περίφημο εμπορικό κέντρο μετατράπηκε σε ναυτιλιακό κέντρο με γεωστρατηγική σημασία για τα κράτη-μέλη της ΚΟΜΕΚΟΝ. Έως το 1972, ο περίφημος εμπορικός στόλος της Βουλγαρίας είχε ξεπεράσει τα 100 πλοία, με συνολική μεταφορική δύναμη περίπου 1 εκατ. dwt, ενώ το 1981, παραμονές της μεγάλης κρίσης της ναυτιλίας, το νηολόγιο κατέγραφε 193 εμπορικά πλοία. Ως γνωστόν, όλα τα εμπορικά πλοία ανήκαν σε κρατικές ναυτιλιακές εταιρείες, όπως η Navigation Maritime Bulgare (Navibulgar) –η κύρια κρατική εταιρεία διεθνών θαλάσσιων μεταφορών– και η Bulgarian River Shipping για ενδοποτάμιες μεταφορές (κυρίως σε λιμένες στον Δούναβη).

Σε αυτό το πλαίσιο, οι κυβερνήσεις στη Σόφια έδωσαν ανέκαθεν ιδιαίτερη έμφαση στη ναυτική εκπαίδευση, μια παράδοση που συνέχισαν και οι σοσιαλιστικές κυβερνήσεις, με τις απόλυτες ευλογίες της Μόσχας. Πρόθεση, εξάλλου, των Σοβιετικών ήταν τα πλοία των βαλκανικών κρατών-μελών της ΚΟΜΕΚΟΝ να επικρατήσουν τόσο στη Μαύρη Θάλασσα όσο και στη Μεσόγειο, ενώ μετέπειτα να αποτελέσουν τον συνδετικό ιστό μεταξύ της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και των νέων λαϊκών δημοκρατιών στην Αφρική και στη Λατινική Αμερική. Ήταν αναμενόμενο λοιπόν το λιμάνι της Βάρνας να αναπτυχθεί με γοργούς ρυθμούς τον προηγούμενο αιώνα και τα βουλγαρικά πλοία να γίνουν η ραχοκοκαλιά του θαλασσινού εμπορίου της χώρας.

Η Ναυτική Ακαδημία «Nikola Vaptsarov» στη Βάρνα, όμως, συνιστά τον θεμέλιο λίθο και τον διαχρονικό παρονομαστή της βουλγαρικής ναυτιλιακής παράδοσης και ανάπτυξης. Με ιστορία που ξεκινά από το 1881, είναι το αρχαιότερο ανώτατο ίδρυμα τεχνικής κατεύθυνσης της Βουλγαρίας και ένα από τα σημαντικότερα ναυτικά εκπαιδευτικά κέντρα της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Αποτελεί βασικό συντελεστή, εάν όχι ρυθμιστή, της συνέχισης της βουλγαρικής ναυτοσύνης, μιας και, με την κατάρρευση της λαϊκής δημοκρατίας στη Βουλγαρία, ο στόλος των κρατικών εταιρειών πουλήθηκε, το νηολόγιο συρρικνώθηκε δραστικά και η ιστορική ναυτική Ακαδημία αναζήτησε νέες προοπτικές για την επιβίωσή της. Αν και η Ακαδημία εκπαιδεύει, μετεκπαιδεύει και επιμορφώνει κατά κύριο λόγο αξιωματικούς του βουλγαρικού Πολεμικού Ναυτικού, το στρατηγικό όραμα της Διοίκησής της και της βουλγαρικής κυβέρνησης υπήρξε από το 1990 η ανάπτυξή της ως ενός σύγχρονου κέντρου ναυτικής και ναυτιλιακής εκπαίδευσης και για τη διεθνή εμπορική ναυτιλία.

Η Ναυτική Ακαδημία «Nikola Vaptsarov» σήμερα

Η ναυτιλία είναι σημαντικός πυλώνας της εξωστρέφειας της βουλγαρικής οικονομίας, αλλά κυρίως της γεωστρατηγικής της δυναμικής παρουσίας στη Μαύρη Θάλασσα. Η Ναυτική Ακαδημία ενισχύει αυτή την παρουσία, εκπαιδεύοντας κυρίως τις ένοπλες δυνάμεις και τα σώματα ασφαλείας, συνδράμοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στην εθνική ασφάλεια και στην αμυντική αυτάρκεια της χώρας. Ταυτόχρονα, στηρίζει τη ναυπηγική βιομηχανία, τα λιμάνια και τη θαλάσσια βιομηχανία, παρέχοντας ειδικά προγράμματα σπουδών για στελέχη σε πολλούς κλάδους της θαλάσσιας οικονομίας.

Η Ακαδημία προσφέρει επίσης ολο-

κληρωμένα προγράμματα σπουδών (6ου επιπέδου εκπαίδευσης) για πλοιάρχους, μηχανικούς, ηλεκτρολόγους και ηλεκτρονικούς. Η ακαδημαϊκή/θεωρητική κατάρτιση, που παρέχεται συνήθως από πανεπιστημιακούς δασκάλους με διδακτορικές σπουδές, συνδυάζεται με πρακτική εκπαίδευση υψηλού επιπέδου από έμπειρους ναυτοδιδασκάλους, μέσω προσομοιωτών, ασκήσεων και εκπαιδευτικών ταξιδιών. Από τους 116 εκπαιδευτικούς, μάλιστα, οι 65 είναι κάτοχοι διδακτορικών, εκ των οποίων και ο Διοικητής της Σχολής. Αυτή η προσέγγιση εξασφαλίζει ότι οι απόφοιτοι είναι πλήρως έτοιμοι να ενταχθούν στο διεθνές ναυτεργατικό δυναμικό. Με εξαιρετικά σύγχρονες εγκαταστάσεις και εξοπλισμό, όπως προσομοιωτές γέφυρας, μηχανοστασίου, GMDSS, καθώς και πλανητάριο αστροναυτιλίας, χώρους και πισίνες εξοικείωσης με καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, η Ναυτική Ακαδημία της Βάρνας συγκαταλέγεται στις πλέον τεχνολογικά προηγμένες ακαδημίες της Ανατολικής Ευρώπης. Παράλληλα, συμμετέχει ενεργά σε διεθνείς οργανισμούς όπως το IAMU (International Association of Maritime Universities), ενώ συνεργάζεται με ναυτικές σχολές σε περισσότερες από 30 χώρες. Τα ιστορικά κτίρια των αρχών του προηγούμενου αιώνα «υποστηρίζονται» πλέον από νέες και σύγχρονες μονάδες, που προήλθαν τόσο από κοινοτικά κονδύλια όσο και από ιδιωτικές πρωτοβουλίες, κυρίως ναυτιλιακές εταιρείες της Ιαπωνίας.

Πέρα από τον εκπαιδευτικό της ρόλο, όμως, η Ακαδημία διατηρεί πλούσια πολιτιστική και επιστημονική δραστηριότητα, με ερευνητικά κέντρα, εκδόσεις, διεθνή συνέδρια και κοινωνικές δράσεις. Αποτελεί αναμφισβήτητα πηγή εθνικής υπερηφάνειας και πολιτιστικής ταυτότητας για τη ναυτική Βουλγαρία και σημαντικό κέντρο-τοπόσημο για τη Βάρνα.

Η παρουσία των Ελλήνων σπουδαστών στη Ναυτική Ακαδημία της Βάρνας

Τα τελευταία χρόνια, η Ναυτική Ακαδημία της Βάρνας έχει εξελιχθεί σε ιδιαίτερα δημοφιλή επιλογή για νέους και νέες, ειδικά από τη βόρεια και την





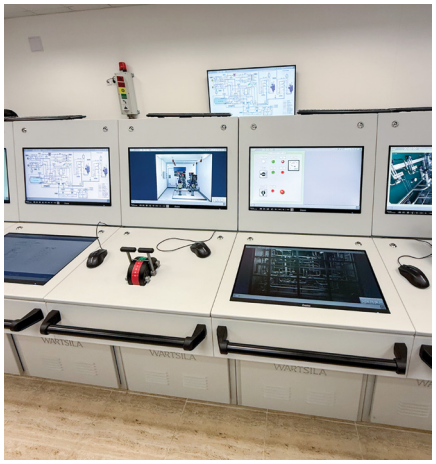
Έλληνες σπουδαστές στη Ναυτική Ακαδημία Nikola Vaptsarov στη Βάρνα.

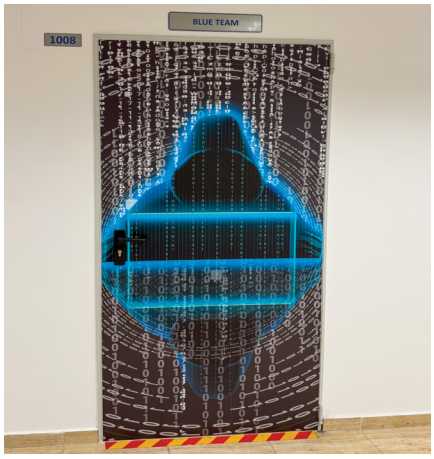


κεντρική Ελλάδα, που επιθυμούν να σταδιοδρομήσουν ως αξιωματικοί ΕΝ. Η συρρίκνωση του βουλγαρικού νηολογίου τη δεκαετία του ’80 και του ’90, καθώς και η μαζική «έξοδος» πολλών νέων Βουλγάρων προς κράτη της ΕΕ, μετά την ένταξη της χώρας στην ΕΕ, οδήγησαν τη Διοίκηση της Σχολής σε άμεσες ενέργειες για προσέλκυση νέων από τα γειτονικά κράτη, ειδικότερα από την Ελλάδα και σε πιο μικρό βαθμό από την Τουρκία. Αν και τα προγράμματα σπουδών για τις Στρατιωτικές Σχολές είχαν κάποια απήχηση στις νεότερες γενιές των Βουλγάρων, το ενδιαφέρον για τα ναυτικά επαγγέλματα, όπως και στην υπόλοιπη Ευρώπη, είχε κλονιστεί. Η Σχολή, σε αυτό το πλαίσιο, δημιούργησε αγγλόφωνα τμήματα, ειδικά προγράμματα σπουδών και νέες κτιριακές εγκαταστάσεις (αίθουσες διδασκαλίας και εστίες), με σκοπό την προσέλκυση αλλοδαπών σπουδαστών που θα έδιναν το πολυπόθητο αλλά και αναγκαίο «φιλί της ζωής» για το συγκεκριμένο ιστορικό ίδρυμα, σε αυτή τη δύσκολη συγκυρία. Τις τελευταίες δύο δεκαετίες, 100-200 Έλληνες φοιτητές (άντρες και γυναίκες) εγγράφονται κάθε χρόνο στα τμήματα Πλοιάρχων και Μηχανικών ΕΝ, προσελκυόμενοι από το χαμηλό κόστος διαβίωσης, τα ανταγωνιστικά δίδακτρα και το υψηλό επίπεδο πανεπιστημιακών σπουδών, που συμπληρώνονται με την αναγνώριση των πτυχίων από τον ΔΟΑΤΑΠ και την άμεση επαγγελματική αποκατάσταση σε διεθνούς βεληνεκούς ναυτιλιακές εταιρείες.

Η Ακαδημία δεν προσφέρει μόνο αγγλόφωνα προγράμματα σπουδών, ειδικά διαμορφωμένα για τους αλλοδαπούς φοιτητές, αλλά, μέσω συνεργασιών με ελληνικά κέντρα συμβουλευτικής και φροντιστηριακής υποστήριξης, οι φοιτητές έχουν τη δυνατότητα να προετοιμαστούν ομαλά για τη φοίτηση και τη ζωή στο εξωτερικό. Τα προγράμματα είναι σχεδιασμένα με βάση τις προδιαγραφές της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας, με πιστοποίηση STCW και εγγύηση αναγνώρισης του πτυχίου από την EMSA, τα κράτη-μέλη και τις κρατικές αρχές της ΕΕ.

Οι Έλληνες φοιτητές εντάσσονται εύκολα στο ακαδημαϊκό περιβάλλον της Βάρνας, ενώ οι διασυνδέσεις με ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες συχνά









τους προσφέρουν τη δυνατότητα για πρακτική άσκηση σε ελληνόκτητα πλοία. Παράλληλα, η χαμηλότερη, έως πρόσφατα, οικονομική επιβάρυνση σε σχέση με αντίστοιχες σχολές σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες κάνει τη Βάρνα ιδιαίτερα ελκυστική για τις ελληνικές οικογένειες, ειδικά της ανατολικής Μακεδονίας και της Θράκης. Ωστόσο η αύξηση του κόστους ζωής στη Βουλγαρία, λόγω της ένταξης της χώρας στο ευρώ, και η ίδρυση ιδιωτικών σχολών στην Ελλάδα φαίνεται ότι μειώνουν σταδιακά (και αναμενόμενα) το ενδιαφέρον των Ελλήνων για τη συγκεκριμένη ιστορική Σχολή.

Η μείωση αυτή του ενδιαφέροντος των Ελλήνων έχει σημάνει συναγερμό για τη Διοίκηση της Σχολής, αφού το 70-80% των φοιτητών στα ξενόγλωσσα προγράμματα ήταν διαχρονικά και σταθερά κυρίως Έλληνες. Ως εκ τούτου, τα τελευταία χρόνια γίνονται συστηματικές προσπάθειες για την προσέλκυση νέων και από άλλες περιοχές της ανατολικής Ευρώπης, ιδίως της Ουκρανίας, αλλά και της Αφρικής και της Μέσης Ανατολής. Η ελληνική παρουσία στην Ακαδημία δεν περιορίζεται μόνο στους φοιτητές, αλλά επεκτείνεται και σε αποφοίτους που έχουν σταδιοδρομήσει τα τελευταία 25 χρόνια ως αξιωματικοί, πλοίαρχοι, μηχανικοί, ναυπηγοί και οικονομολόγοι, διατηρώντας ισχυρούς δεσμούς με την Ελλάδα και συμβάλλοντας στη σύνδεση των δύο ναυτικών παραδόσεων.

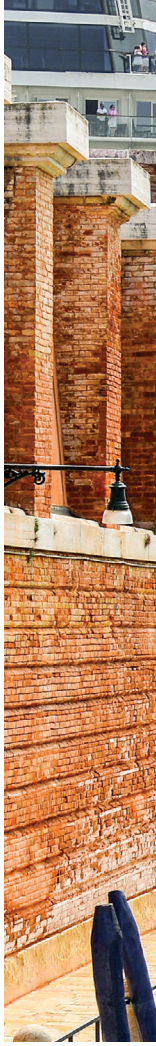
Η Ακαδημία λειτουργεί με στρατιωτικό χαρακτήρα. Επικεφαλής είναι Ναύαρχος του Βουλγαρικού ΠΝ, αλλά παρέχει πανεπιστημιακή εκπαίδευση και διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση και στην ενίσχυση της βουλγαρικής εμπορικής ναυτιλίας. Πλήθος αποφοίτων της στελεχώνουν ή διοικούν πλοία στις διεθνείς θάλασσες, ενώ άλλοι εργάζονται σε ναυτιλιακές εταιρείες, προβάλλοντας το υψηλό επίπεδο της ναυτικής εκπαίδευσης της χώρας. Μέσω αυτών των ανθρώπων, η Ακαδημία συνδέει άμεσα τη Βουλγαρία με τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα.

Η ιστορική Ακαδημία της Βάρνας συνιστά πηγή ζωής για την πόλη, όμως η νέα τάξη πράγματων, ιδίως στα εκπαιδευτικά τεκταινόμενα της Ευρώπης αλλά και στην Ελλάδα, έχει σημάνει (για μία ακόμα φορά) συναγερμό στη Διοίκηση της Σχολής. Θα αποτελέσει η Βάρνα κέντρο ναυτικής εκπαίδευσης για λαούς πιο μακρινούς; Αυτό το στοίχημα καλείται να υπερνικήσει η στρατιωτική διοίκηση της ιστορικής Ακαδημίας.

Η κρουαζιέρα μπροστά στην πρόκληση του υπερτουρισμού

Η λεπτή γραμμή της ισορροπίας μεταξύ τουριστικής ανάπτυξης και βιωσιμότητας των λιμένων

του Παντελή Παϊδούση



Credit: EPA/SASCHA STEINBACH

Τα τελευταία χρόνια, ο τουρισμός έχει μετατραπεί από μοχλό τοπικής ανάπτυξης σε σύνθετη πρόκληση για ορισμένους από τους πιο εμβληματικούς προορισμούς της Γηραιάς Ηπείρου.

Πόλεις και νησιά της Ευρώπης βλέπουν τις υποδομές τους να επιβαρύνονται, την πολιτιστική κληρονομιά τους να φθείρεται και την ποιότητα ζωής των κατοίκων τους να υποβαθμίζεται. Το φαινόμενο αυτό, γνωστό ως υπερτουρισμός, δεν περιορίζεται μόνο στις περιόδους τουριστικής αιχμής ή αποκλειστικά στις δημοφιλείς πρωτεύουσες της Ευρώπης. Τουναντίον, έχει εξελιχθεί σε παγκόσμιο και διαρκώς εντεινόμενο πρόβλημα, το οποίο δοκιμάζει τη βιωσιμότητα των τοπικών κοινωνιών και αλλοιώνει τη γνησιότητα των εμπειριών των επισκεπτών.

Από τα ρομαντικά κανάλια της Βενετίας και του Άμστερνταμ έως τις αχανείς πλατείες της Βαρκελώνης και τις αμμώδεις ακτές της Κυανής Ακτής, ο μαζικός τουρισμός μεταβάλλει την καθημερινότητα κατοίκων και τουριστών. Από τη μία πλευρά, οι κάτοικοι νιώθουν ολοένα και περισσότερο αποξενωμένοι από τον ίδιο τον τόπο τους, καθώς η ανεξέλεγκτη ροή τουριστών έχει πάψει να αποτελεί συνώνυμο της ευημερίας. Αντιθέτως, συνδέεται συχνά με κοινωνικά προβλήματα, περιβαλλοντική υποβάθμιση, κυκλοφοριακή συμφόρηση και αύξηση του κόστους ζωής. Από την άλλη, ακόμα και οι ίδιοι οι επισκέπτες κορυφαίων προορισμών βιώνουν τον μεγάλο αριθμό τουριστών ως υποβάθμιση της εμπειρίας τους: συνωστισμός, καθυστερήσεις, έλλειψη ποιότητας υπηρεσιών.

Στο πλαίσιο αυτό, ιδιαίτερα σημαντική αναδεικνύεται η επίδραση της κρουαζιέρας ως ενός από τους πλέον αμφιλεγόμενους παράγοντες έντασης του υπερτουρισμού. Φανταστείτε ένα καλοκαιρινό πρωινό του Ιουλίου, 6.000 επιβάτες κρουαζιέρας να αποβιβάζονται από δύο mega-κρουαζιερόπλοια στη Βενετία. Μέχρι το μεσημέρι, τα στενά σοκάκια και τα κανάλια της πόλης ασφυκτιούν από τουρίστες. Οι κάτοικοι διαμαρτύρονται για θόρυβο, ρύπανση, υπερκορεσμό. Το σκηνικό επαναλαμβάνεται καθημερινά, μετατρέποντας τον ιστορικό ιστό της πόλης σε προορισμό ταχείας επίσκεψης.

Σε εκείνο το σημείο, οι τοπικές αρχές βρίσκονται μπροστά σε ένα κρίσιμο δίλημμα: να επιβάλουν περιορισμούς στις προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων,



θυσιάζοντας τα οικονομικά οφέλη για την πόλη, ή να παραμείνουν αδρανείς απέναντι στη διογκούμενη δυσαρέσκεια της τοπικής κοινωνίας.

Δεν συνιστά έκπληξη, λοιπόν, το γεγονός ότι ολοένα και περισσότερα λιμάνια στην Ευρώπη και στη Μεσόγειο επαναπροσδιορίζουν τη σχέση τους με τον θαλάσσιο τουρισμό και την κρουαζιέρα, υιοθετώντας αυστηρότερα μέτρα, τέλη και περιορισμούς. Η Ευρώπη αντιδρά προκειμένου να διαχειριστεί τα «κύματα» υπερτουρισμού, που «πνίγουν» τον πολιτιστικό χαρακτήρα και υπονομεύουν τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη των πόλεων.

Τα ευρωπαϊκά λιμάνια υψώνουν «τείχη» στον υπερτουρισμό

Οι Κάννες, η πόλη της Γαλλικής Ριβιέρας που φημίζεται για το φεστιβάλ κινηματογράφου της, αποτελεί τον πιο πρόσφατο ευρωπαϊκό προορισμό που εντάσσεται στην αυξανόμενη παγκόσμια αντίδραση κατά του υπερτουρισμού. Συγκεκριμένα, το δημοτικό συμβούλιο του γαλλικού θερέτρου αποφάσισε τη θέσπιση περιορισμών, βάσει των οποίων από την 1η Ιανουαρίου 2026 μόνο κρουαζιερόπλοια με λιγότερους από 1.000 επιβάτες θα επιτρέπεται να εισέρχονται στον λιμένα της πόλης. Επιπλέον, το ανώτατο ημερήσιο όριο αποβίβασης ορίστηκε στους 6.000 επιβάτες, με γνώμονα τον περιορισμό των προσεγγίσεων mega-κρουαζιερόπλοιων κατά 48% έως το 2026.

Η εν λόγω απόφαση ακολουθεί αντίστοιχα μέτρα που έχουν λάβει άλλες ευρωπαϊκές πόλεις, όπως η Βενετία, η Βαρκελώνη, η Νίκαια και το Άμστερνταμ, για την καταπολέμηση των επιπτώσεων του υπερτουρισμού.

Η Βενετία αποτέλεσε την πρώτη πόλη της Ευρώπης που απαγόρευσε στις εταιρείες κρουαζιέρας να επιχειρούν στη λιμνοθάλασσά της. Ειδικότερα, από την 1η Αυγούστου 2021 τα κρουαζιερόπλοια άνω των 25.000 τόνων απαγορεύεται να διέλθουν από το κανάλι Giudecca, το οποίο οδηγεί στην πλατεία του Αγίου Μάρκου. Η απόφαση αυτή, βέβαια, ελήφθη μετά τις απειλές του Πολιτιστικού Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών ότι η Ιταλία θα συμπεριληφθεί στη «μαύρη λίστα» της UNESCO αν δεν απαγορεύσει τις διελεύσεις κρουαζιερόπλοιων από το Μνημείο Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς.

Στο ίδιο μήκος κύματος, το δημοτικό συμβούλιο του Άμστερνταμ αποφάσισε, αρχής γενομένης από το 2023, να προχωρήσει σε σταδιακή απαγόρευση των κρουαζιερόπλοιων στον λιμένα της ολλανδικής πρωτεύουσας. Υπό αυτό το πρίσμα, ο τερματικός κρουαζιέρας θα μετατοπιστεί εκτός του αστικού ιστού έως το 2035, ενώ οι προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων θα μειωθούν κατά 50% από το 2026. Σε ανάλογες κινήσεις προέβη και η Βαρκελώνη, με το δημοτικό συμβούλιο της πόλης να αποφασίζει τη μετεγκατάσταση του τερματικού κρουαζιέρας μακριά από το ιστορικό κέντρο της καταλανικής πόλης.

Ο αντίλογος του κλάδου της κρουαζιέρας

Απέναντι στις ολοένα αυξανόμενες πιέσεις, στον απόηχο των περιοριστικών μέτρων που υιοθετούνται από κορυφαίους ευρωπαϊκούς προορισμούς, ο κλάδος της κρουαζιέρας υπερασπίζεται σθεναρά τη θέση του. Όπως υπογραμμίζει η Διεθνής Ένωση Εταιρειών Κρου-



Credit: EPA/Andrea Merola

αζιέρας (CLIA), ο κλάδος της κρουαζιέρας δεν μπορεί να θεωρείται ο βασικός υπαίτιος του φαινομένου του υπερτουρισμού. Αντιθέτως, ωφελεί οικονομικά τις τοπικές κοινωνίες σε ολόκληρη την Ευρώπη.

Μάλιστα, το φαινόμενο του υπερτουρισμού και η σύνδεσή του με την κρουαζιέρα βρέθηκαν στο επίκεντρο των συζητήσεων στο πλαίσιο του 8ου Posidonia Sea Tourism Forum, που έλαβε χώρα στο Ηράκλειο της Κρήτης το διήμερο 6-7 Μαΐου 2025. Σε σχετικό πάνελ, που έθεσε επί τάπητος το φλέγον αυτό ζήτημα, η Αναπληρώτρια Γενική Διευθύντρια της CLIA, Julie Green, επισήμανε ότι η κρουαζιέρα αντιπροσωπεύει μόλις το 2% της παγκόσμιας τουριστικής δραστηριότητας, συνεπώς αποτελεί άλμα λογικής να τοποθετείται στο επίκεντρο των συζητήσεων για τον υπερτουρισμό.

Από την πλευρά του, ο κ. Κυριάκος Αναστασιάδης, Senior Advisor for Institutional and Maritime Affairs της MSC Cruises, εξέφρασε την πεποίθηση για τη δημιουργία ενός κοινού πλαισίου συνεργασίας με τη συμβολή των εταιρειών κρουαζιέρας και των τοπικών κοινοτήτων των προορισμών, εστιάζοντας στην ανάγκη διαφοροποίησης. Επίσης, τόνισε ότι οι προορισμοί θα πρέπει να αναλάβουν ενεργό ρόλο στην καταπολέμηση του προβλήματος του υπερτουρισμού, αντί να βασίζονται μονομερώς στην ευθύνη του κλάδου της κρουαζιέρας.

Προς ένα πιο βιώσιμο μέλλον

Πέρα από τις αντιπαραθέσεις και τις αντικρουόμενες απόψεις, η ανάγκη για έναν νέο, πιο ισορροπημένο τουριστικό χάρτη δεν αποτελεί απλώς κοινή παραδοχή, αλλά και αδήριτη ανάγκη. Ο υπερτουρισμός πρέπει να πάψει να θεωρείται ανεξέλεγκτη δύναμη, και αυτό απαιτεί στοχευμένη και συλλογική δράση.

Στο πλαίσιο αυτό, το μήνυμα για ένα πιο βιώσιμο μοντέλο του τουρισμού και της κρουαζιέρας αποτελεί κοινό παρονομαστή. Η αποτελεσματικότερη ανάλυση των δεδομένων, ο ουσιαστικός και ανοικτός διάλογος με τις τοπικές κοινωνίες και ο έξυπνος προγραμματισμός, στη βάση μιας ολιστικής προσέγγισης, αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για τη διαμόρφωση ενός μέλλοντος όπου η τουριστική ανάπτυξη θα συνυπάρχει αρμονικά με την ποιότητα ζωής των τοπικών κοινωνιών, την πολιτιστική ταυτότητα και την προστασία του περιβάλλοντος.

Το στοίχημα, πλέον, είναι κοινό: να μεταβούμε από την ποσότητα στην ποιότητα, από την ανεξέλεγκτη ανάπτυξη στη συνειδητή διαχείριση και από τη βραχυπρόθεσμη κερδοφορία στη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα.

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

Προτάσεις βελτίωσης της ομαλής προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων στα ελληνικά λιμάνια



Η μετά τον κορονοϊό εποχή έδωσε ένα νέο ξεκίνημα στον τομέα της κρουαζιέρας, με αυξανόμενο αριθμό επιβατών ανά έτος, καταρρίπτοντας κάθε ρεκόρ διεθνώς στην προ κορονοϊού εποχή, και ιδιαίτερα το έτος 2019.



του **Μιχάλη Λάμπρου**,
Γενικού Διευθυντή
της Majestic International Cruises

Ένα μεγάλο μερίδιο αυτής της αύξησης κατέγραψαν και οι κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά, στον Πειραιά και στη Θεσσαλονίκη, κάτι που ωφελεί σε μεγάλο βαθμό τις τοπικές οικονομίες.
Παράλληλα, έγινε αποδεκτό από όλες τις μεγάλες διεθνείς εταιρείες κρουαζιερόπλοιων, συμπεριλαμβανομένης της Celestyal Cruises, ότι κρουαζιέρα στην Ανατολική Μεσόγειο δεν νοείται χωρίς προσέγγιση στον Πειραιά, στη Μύκονο και στη Σαντορίνη.
Με αυτά τα δεδομένα, δημιουργήθηκε «υπερτουρισμός» επιβατών κρουαζιέρας στον Πειραιά, στη Μύκονο και στη Σαντορίνη, γεγονός που έφερε σοβαρά προβλήματα σωστής εξυπηρέτησης των επιβατών, ιδιαίτερα στη Μύκονο και στη Σαντορίνη.



Είναι γνωστό ότι, ήδη από το έτος 2022 και μέχρι σήμερα, ορισμένοι προορισμοί ιδιαίτερης προτίμησης κρουαζιερόπλοιων, όπως η Βενετία, η Βαρκελώνη, το Άμστερνταμ, περιόρισαν τις αφίξεις υπερμεγέθους χωρητικότητας κρουαζιερόπλοιων.

Κατά την προσωπική μου άποψη, εκτός από το ιστορικό κέντρο της Βενετίας, όλοι οι άλλοι λιμένες προορισμού κρουαζιερόπλοιων προχώρησαν στον περιορισμό εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων μεγάλης χωρητικότητας όχι τόσο για τη συμμετοχή των επιβατών στον υπερτουρισμό, αλλά κυρίως για να περιορίσουν τη μόλυνση της ατμόσφαιρας από τις αναγκαστικές λειτουργίες των γεννητριών των πλοίων. Ένας τρόπος να λυθεί αυτό το πρόβλημα είναι η δυνατότητα παροχής ηλεκτρικού ρεύματος στα κρουαζιερόπλοια από την ξηρά, κάτι που ήδη έχει ξεκινήσει στα περισσότερα λιμάνια προορισμού κρουαζιέρας, συμπεριλαμβανομένου και του Πειραιά.

Πολύ σωστά η Αναπληρώτρια Γενική Διευθύντρια της CLIA στο Posidonia Sea Tourism Forum στο Ηράκλειο της Κρήτης ανέφερε, όσον αφορά το πρόβλημα «υπερτουρισμού», ότι ο συνολικός αριθμός επιβατών κρουαζιέρας σε διεθνές επίπεδο αντιπροσωπεύει μόλις το 2% της παγκόσμιας τουριστικής δραστηριότητας, π.χ. τα 35 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιέρας που υπολογίζουμε για το έτος 2025, με ετήσια αύξηση στα περίπου 50 εκατομμύρια το έτος 2030.

Οπωσδήποτε υπάρχουν προβλήματα σωστής εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας στα ελληνικά νησιά, ακόμα και στον Πειραιά. Ελπίζουμε ωστόσο ότι θα δρομολογηθούν ενέργειες βελτίωσης των λιμενικών υποδομών σύντομα, ιδιαίτερα με την κυβερνητική απόφαση για την αύξηση των ανά επιβάτη τελών που ανακοινώθηκε από τον Πρωθυπουργό και θα ισχύει από τις 21/7/2025, με τη διαβεβαίωση ότι τα εισπραττόμενα έσοδα θα διατεθούν κυρίως για τη βελτίωση των λιμενικών υποδομών.

Βέβαια, η ανακοινωθείσα αύξηση, ιδιαίτερα για Μύκονο και Σαντορίνη, σε 20 ευρώ ανά επιβάτη και για όλα τα άλλα λιμάνια προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων σε 5 ευρώ, δημιούργησε αντιδράσεις από τις εταιρείες κρουαζιερόπλοιων, διότι συνήθως οι περισσότεροι επιβάτες κρουαζιέρας προαγοράζουν τις κρουαζιέρες δύο, ίσως και τρία έτη πριν από την εκτέλεση των ταξιδιών, οπότε δυστυχώς η αύξηση των τελών θα επιβαρύνει τις εταιρείες κρουαζιερόπλοιων και όχι τους επιβάτες.

Εάν πράγματι τα έσοδα από την αύξηση τελών για επιβάτες διατεθούν για την αναβάθμιση και τη βελτίωση των λιμενικών υποδομών στα λιμάνια προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων, τότε στα επόμενα χρόνια θα μπορούμε να προσφέρουμε σωστές και συντονισμένες υπηρεσίες εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων, κάτι που οπωσδήποτε θα βοηθήσει στον περιορισμό του υπερτουρισμού.

Κατά την προσωπική μου άποψη, οι άμεσες ενέργειες βελτίωσης της ομαλής προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων κυρίως στα μεγαλύτερα λιμάνια μας, όπως π.χ. στον Πειραιά, στη Μύκονο, στη Σαντορίνη και στο Ηράκλειο, είναι οι εξής:

- Εφαρμογή του συστήματος berthing allocation (πρόγραμμα άφιξης ανά λιμένα).
- Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος από την ξηρά στα κρουαζιερόπλοια.
- Στενή συνεργασία λιμενικών υπηρεσιών με τους εκπροσώπους των εταιρειών κρουαζιέρας για την έγκαιρη επίλυση των προβλημάτων που δημιουργούνται.
- Βελτίωση των λιμενικών υπηρεσιών για την καλύτερη και ταχύτερη εξυπηρέτηση των επιβιβαζόμενων και αποβιβαζόμενων επιβατών.

Ελπίζω οι αρμόδιοι εμπλεκόμενοι φορείς –υπουργεία, λιμενικές υπηρεσίες και εταιρείες κρουαζιερόπλοιων– να συνεργαστούν στενά, ώστε να μη θεωρείται πλέον ότι η κρουαζιέρα αποτελεί μέρος του υπερτουρισμού.

Αλλαγή σελίδας για τον λιμένα Στυλίδας

Ένα έργο-ορόσημο, με στόχο τη λειτουργική αναβάθμιση, την προσέλκυση επενδύσεων και τη μετατροπή της Στυλίδας σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών



του Γιάννη Θεοδωρόπουλου

Σε νέα εποχή εισέρχεται το λιμάνι της Στυλίδας στην ανατολική Φθιώτιδα, μετά την πρόσφατη υπογραφή της σύμβασης που σηματοδοτεί την έναρξη των εργασιών για την εκβάθυνση του διαύλου και της λιμενολεκάνης του λιμένα.
Δεδομένης της γεωγραφικής θέσης του λιμένα Στυλίδας, του διαφαινόμενου ισχυρού αποτυπώματος του έργου στην τοπική οικονομία αλλά και του αναβαθμισμένου ρόλου που διαδραματίζουν πλέον τα περιφερειακά λιμάνια της χώρας, η δημοσιογραφική ομάδα των *Ναυτικών Χρονικών* βρέθηκε στην ανατολική Φθιώτιδα και συνομίλησε με θεσμικούς φορείς της περιοχής και τον επιχειρηματικό κόσμο.

Το έργο και ο ρόλος του Λιμενικού Ταμείου Φθιώτιδας

Η υλοποίηση του έργου αποσκοπεί στην ενίσχυση της λειτουργικότητας και της ανθεκτικότητας του λιμένα, μέσω της ολοκληρωμένης εκβάθυνσης της λιμενολεκάνης και του προσβάσιμου διαύλου. Τα νέα βάθη θα είναι συμβατά με τον στόχο υποδοχής μεγαλύτερων πλοίων, ενισχύοντας τη δυνατότητα εξυπηρέτησης εμπορικών και τουριστικών δραστηριοτήτων, καθώς και την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας εντός του διαύλου. Η εκβάθυνση της λιμενολεκάνης και του διαύλου ναυσιπλοΐας θα αναβαθμίσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες του λιμένα, συμβάλλοντας άμεσα στη βελτίωση της λειτουργικότητάς του, στην προσέλκυση φορτίων και, ως εκ τούτου, στην οικονομική αναζωογόνηση της τοπικής κοινωνίας και στην ευρύτερη περιφερειακή ανάπτυξη.
Το έργο υλοποιείται υπό την ευθύνη του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με φορέα διαχείρισης το Λιμενικό Ταμείο Φθιώτιδας, με διάρκεια υλοποίησης οκτώ μηνών.
Συνομιλώντας με τον Πρόεδρο του Λιμενικού Ταμείου Φθιώτιδας, κ. Ιωάννη Πρεμέτη, σχετικά με τον ρόλο του Λιμενικού Ταμείου στην ανάπτυξη του έργου, ο ίδιος δηλώνει: «Ο ρόλος του Λιμενικού Ταμείου Φθιώτιδας για την ανάπτυξη του έργου εκβάθυνσης του διαύλου και της λιμενολεκάνης του λιμένα Στυλίδας είναι καθοριστικός και πολυεπίπεδος. Ως αρμόδιος φορέας διοίκησης, διαχείρισης και αξιοποίησης του λιμένα, το Λιμενικό Ταμείο λειτουργεί ταυτόχρονα ως τεχνικός, διοικητικός και αναπτυξιακός πυλώνας του έργου.
»Κατ' αρχάς, το Λιμενικό Ταμείο ανέλαβε τον σχεδιασμό και την προώθηση των απαραίτητων μελετών, προκειμένου να καθοριστεί επακριβώς το τεχνικό αντικείμενο της εκβάθυνσης, τα απαιτούμενα βάθη και οι παρεμβάσεις στον υφιστάμενο δίαυλο και στη λιμενολεκάνη. Ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε στην



αξιολόγηση των γεωτεχνικών και περιβαλλοντικών δεδομένων, ώστε το έργο να συνάδει με τους ισχύοντες κανόνες ασφαλείας, αλλά και με την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

»Παράλληλα, το Λιμενικό Ταμείο διαδραμάτισε κομβικό ρόλο στη διασφάλιση των αναγκαίων χρηματοδοτικών πόρων, αξιοποιώντας εθνικά και ευρωπαϊκά προγράμματα και συνεργαζόμενο με συναρμόδιους δημόσιους και αυτοδιοικητικούς φορείς. Στόχος μας ήταν να εξασφαλίσουμε τη βιωσιμότητα και την απρόσκοπτη υλοποίηση του έργου, χωρίς καθυστερήσεις.

»Επιπλέον, επιτελέσαμε τον ρόλο του συντονιστή των διαδικασιών αδειοδότησης, διασφαλίζοντας την τήρηση όλων των νόμιμων προβλέψεων και εγκρίσεων από τα συναρμόδια υπουργεία, τις λιμενικές και περιβαλλοντικές υπηρεσίες και τους φορείς ελέγχου. Αυτό το στάδιο ήταν κρίσιμο, διότι πρόκειται για έργο μεγάλης σημασίας και τεχνικής πολυπλοκότητας.

»Στο επιχειρησιακό επίπεδο, το Λιμενικό Ταμείο είναι υπεύθυνο για:

- Την παρακολούθηση της εξέλιξης των εργασιών.
- Τη διασφάλιση της ποιότητας και της ασφάλειας.
- Τον έλεγχο της τήρησης του χρονοδιαγράμματος και του προϋπολογισμού.
- Τη διαρκή επικοινωνία με τους χρήστες του λιμένα (επαγγελματίες, φορείς, πολίτες), ώστε να υπάρχει διαφάνεια και ενημέρωση.

»Σε στρατηγικό επίπεδο, αντιλαμβανόμαστε ότι το έργο της εκβάθυνσης δεν αποτελεί μια αποσπασματική παρέμβαση, αλλά ένα σημαντικό βήμα για τον εκσυγχρονισμό και τη μελλοντική ανάπτυξη του λιμένα Στυλίδας. Με την ολοκλήρωσή του:

- Διευκολύνεται η ασφαλής πρόσβαση μεγαλύτερων πλοίων.
- Ενισχύεται η δυνατότητα εμπορευματικών μεταφορών και διακίνησης προϊόντων.
- Δημιουργούνται νέες προοπτικές για την τουριστική και αλιευτική δραστηριότητα.
- Βελτιώνεται συνολικά η ανταγωνιστικότητα του λιμένα, συμβάλλοντας στη δυναμική ανάπτυξη της τοπικής και περιφερειακής οικονομίας.

»Ως Λιμενικό Ταμείο Φθιώτιδας, υπηρετούμε με συνέπεια το όραμα ενός λιμένα που ανταποκρίνεται στις σύγχρονες ανάγκες, λειτουργεί με ασφάλεια, σεβασμό στο περιβάλλον και προοπτική ανάπτυξης, προς όφελος των κατοίκων και της επιχειρηματικότητας της περιοχής».

Οικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη και ενίσχυση της ασφάλειας

Ο κ. Φάνης Χ. Σπανός, Περιφερειάρχης Στερεάς Ελλάδας, σε δήλωσή του στα *Ναυτικά Χρονικά* κάνει λόγο για την ολοκλήρωση «μιας δαιδαλώδους γραφειοκρατικής διαδικασίας, που εκκρεμούσε από το 2008, για την περιβαλλοντική αδειοδότηση του έργου». Όπως ο ίδιος σημειώνει, πρόκειται για ένα «κορυφαίο αναπτυξιακό έργο, που θα συμβάλει καθοριστικά στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής, όσο και γενικότερα της χώρας, αφού το λιμάνι βρίσκεται σε κομβικό σημείο μεταξύ των μεγάλων οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων».



«Το έργο της εκβάθυνσης του λιμένα θα αποτελέσει κινητήριο μοχλό ανάπτυξης του τόπου. Δεν είναι τυχαίο ότι, μετά την υπογραφή της σύμβασης, καταγράφεται έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον στην ευρύτερη περιοχή, κυρίως για εκτάσεις για projects logistics», σχολιάζει ο Δήμαρχος Στυλίδας, κ. Γιάννης Αποστόλου.

Σε «ένα ορόσημο που θα δώσει νέα πνοή στην οικονομική ανάπτυξη ολόκληρης της Στερεάς Ελλάδας» αναφέρεται ο κ. Χρυσόστομος Τσανσίζης, επικεφαλής της Tsansizis Shipping Agents, εταιρείας ναυτικής πρακτόρευσης και διαχείρισης ρυμουλκών στη Στυλίδα, με ιστορία εκατό και πλέον ετών. «Καθώς η Στυλίδα δεν έχει αναπτύξει άλλες οικονομικές δραστηριότητες, η ανάπτυξη του λιμένα θα αυξήσει το συνάλλαγμα για την τοπική οικονομία».

Αναφορικά με τα οφέλη για την εμπορική δραστηριότητα αλλά και την ενίσχυση της ασφάλειας στο λιμάνι, ο κ. Τσανσίζης υπογραμμίζει: «Ευελπιστούμε ότι το μέγιστο βύθισμα από 5,7 μ. θα αυξηθεί στα 7 μ., με την εξέλιξη αυτή να συμβάλλει τόσο στην ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων, των πλοηγών και των πλοιάρχων όσο και στην εξυπηρέτηση λίγο μεγαλύτερων πλοίων».

Πέραν πάντως των οικονομικών οφελών, αξίζει να σημειωθεί ότι το έργο θα έχει και περιβαλλοντικά οφέλη, καθώς, όπως σημειώνει ο ίδιος, «για τη μεταφορά βαρέων και ειδικών φορτίων, π.χ. ανεμογεννητριών μήκους 45 μ., παρακάμπτεται ο αστικός ιστός. Τα εμπορεύματα μεταφέρονται απευθείας στο οδικό δίκτυο και κατά συνέπεια το project θα έχει και περιβαλλοντικό πρόσημο».

Η Στυλίδα, κόμβος συνδυασμένων μεταφορών;

Η γεωγραφική θέση του λιμανιού, με άμεση πρόσβαση σε μεγάλες υποδομές, αναδεικνύει τον ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει για τις συνδυασμένες μεταφορές της Ελλάδας και ευρύτερα των Βαλκανίων.

Κατά την υπογραφή της σύμβασης, στις 5 Ιουνίου, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ανακοίνωσε την επέκταση του έργου με προσαύξηση του προϋπολογισμού, ώστε να προχωρήσουν επιπλέον παρεμβάσεις στη χερσαία ζώνη του λιμανιού. Αναφερόμενος στην εξέλιξη αυτή, ο Δήμαρχος εξηγεί ότι «από το Ταμείο Ανάκαμψης θα αντληθούν επιπλέον 5 εκατ. ευρώ για την ανάπτυξη έργων υποδομών. Στα έργα περιλαμβάνεται και η ανακατασκευή της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής με χρονοδιάγραμμα δύο τριών ετών. Έτσι, σε ακτίνα τριών χιλιομέτρων, το λιμάνι θα έχει ταυτόχρονη πρόσβαση σε οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο».

Στο ίδιο μήκος κύματος, ο κ. Τσανσίζης τονίζει ότι «το μεγαλύτερο πλεονέκτημα του λιμένα της Στυλίδας είναι η εγγύτητά του στο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Η πρόσβαση προς βιομηχανικές μονάδες της Θεσσαλίας είναι πλέον πολύ εύκολη με τον Ε65». Όπως προσθέτει, «παρά τα φυσικά προνόμια του λιμένα, η ανάπτυξη των logistics είναι το επόμενο βήμα για την πραγματική ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών με επίκεντρο τη Στυλίδα. Όταν δρομολογηθούν οι απαραίτητες επενδύσεις στα logistics (π.χ. σε αποθήκες), τότε ο λιμένας Στυλίδας θα καταστεί ακόμα πιο ελκυστικός για τους ναυλωτές που θέλουν να στείλουν τα εμπορεύματά τους στην Ευρώπη. Η ανάπτυξη χερσαίας ζώνης είναι ζωτικής σημασίας».

Μαρίνα σκαφών αναψυχής: Μια τεράστια επενδυτική και οικονομική ευκαιρία για όλη τη Στερεά Ελλάδα

Όπως μας ενημέρωσε ο Δήμαρχος Στυλίδας, το masterplan προβλέπει επίσης τη δημιουργία μαρίνας σκαφών αναψυχής στο ανατολικό τμήμα του λιμένα, επένδυση που θα αγγίξει τα 4,5 εκατ. ευρώ. «Στα μέσα της επόμενης χρονιάς θα έχουν συμβασιοποιηθεί και αυτά τα χρήματα», επισημαίνει ο κ. Αποστόλου, ο οποίος συμπληρώνει ότι «στο ενδεχόμενο ανάπτυξης της μαρίνας, οι επενδύσεις θα είναι μεγάλες. Ήδη, ισραηλινό fund εξαγόρασε ξενοδοχειακή μονάδα στο Μαρίνι».

Παράλληλα, ο κ. Τσανσίζης τονίζει ότι «η δημιουργία μαρίνας στη Στυλίδα έχει μεγάλες προοπτικές, λαμβάνοντας υπόψη τη μεγάλη συμφόρηση σε άλλες μαρίνες της χώρας αλλά και τη γεωγραφική θέση της Στυλίδας. Ο Βόλος, παρόλο που έχει ένα φυσικό κάλλος, είναι πιο μακριά από την Αθήνα κατά μιάμιση ώρα σε σχέση με τη Στυλίδα, ενώ και η πρόσβαση είναι πιο δύσκολη. Παράλληλα, η απόσταση (σε ναυτικά μίλια) Στυλίδας και Βόλου από τις Σποράδες και τα νησιά του Βορείου Αιγαίου είναι η ίδια. Ένα τέτοιο έργο θα έχει τεράστιο αποτύπωμα και θα αποτελέσει σημαντική πηγή εσόδων». Ακόμη, «με την κατασκευή μαρίνας θα δημιουργηθεί μια τεράστια ακτογραμμή, η οποία

CAT
LET'S DO THE WORK.

80+ YEARS

IN THE MARINE INDUSTRY

SERVICES FOR THE LIFETIME OF YOUR ENGINE

SPECIALIZING IN 12 MARINE SEGMENTS



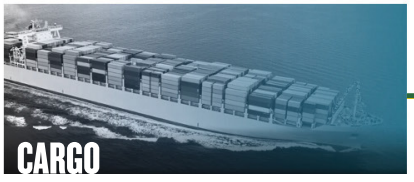


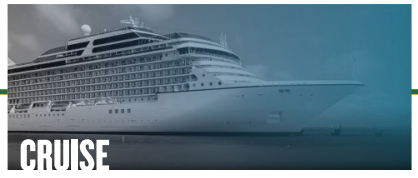




















MAK

www.eltrak.gr | info@eltrak.gr | +30 210 8196 800

eltrak



θα είναι ασφαλής, χωρίς πρόσθετη εργασία, λόγω του αβαθούς πυθμένα, που αποτελεί φυσικό κυματοθραύστη στον λιμένα».

Οι αβλεψίες του παρελθόντος και οι προκλήσεις για την ανάπτυξη του έργου

Ο κ. Αποστόλου υποστηρίζει ότι το έργο εκβάθυνσης στο φθιωτικό λιμάνι θα μπορούσε να προχωρήσει νωρίτερα, όμως «έγιναν λάθη στο παρελθόν, που κατέστησαν αφιλόξενο το λιμάνι της Στυλίδας, με αποτέλεσμα η πρόσβαση να μην είναι άμεση. Για να δει κάποιος το λιμάνι, πρέπει να διασχίσει δρόμο της εθνικής οδού».

Ο κ. Τσανσίζης δηλώνει σχετικά ότι «τόσο η αυτοδιοίκηση όσο και οι κάτοικοι της περιοχής δεν είχαν δώσει τη δέουσα προσοχή στα οφέλη της θαλάσσιας οικονομίας. Δεν είχαν κατανοήσει τα οφέλη της ανάπτυξης του λιμένα και επικεντρώνονταν στην ανάπτυξη αγροτικών δραστηριοτήτων».

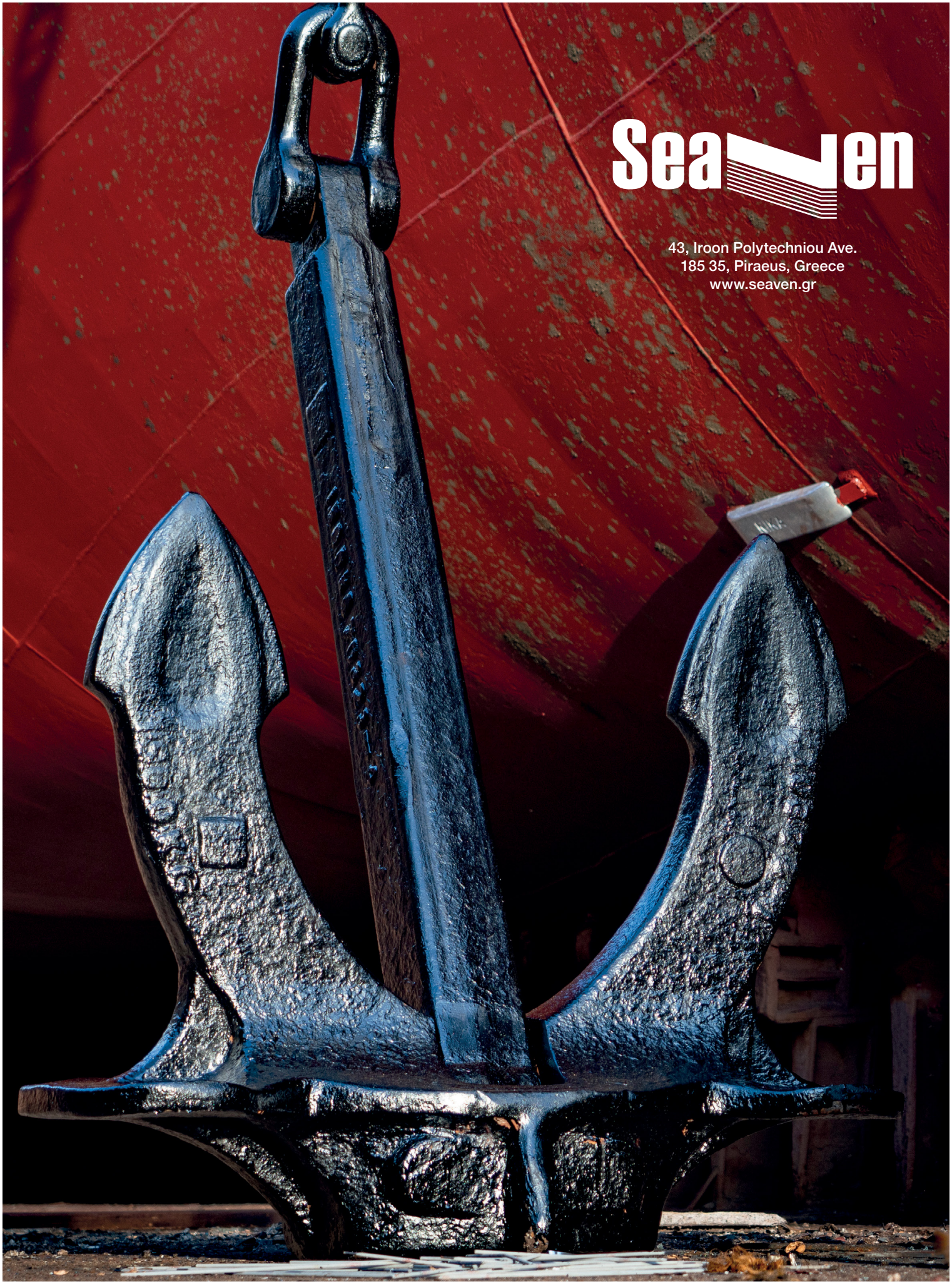
Για τις προκλήσεις τεχνικής ή περιβαλλοντικής φύσεως κατά την προετοιμασία/υλοποίηση της εκβάθυνσης, ο κ. Πρεμέτης επισημαίνει: «Αντιμετωπίσαμε και εξακολουθούμε να αντιμετωπίζουμε ορισμένες σημαντικές προκλήσεις τόσο τεχνικής όσο και περιβαλλοντικής φύσεως. Σε τεχνικό επίπεδο, οι κυριότερες προκλήσεις περιλαμβάνουν:

- Τη γεωτεχνική ιδιαιτερότητα του πυθμένα, καθώς η μορφολογία και η σύσταση των ιζημάτων απαιτούν ειδικό χειρισμό κατά την εκσκαφή και την απόθεση των υλικών. Η διαφοροποίηση ανάμεσα σε μαλακά και πιο συμπαγή στρώματα καθιστά αναγκαία την προσεκτική επιλογή μεθόδων και μηχανημάτων.
- Τη διασφάλιση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας κατά την εκτέλεση των εργασιών, καθώς το λιμάνι παραμένει λειτουργικό και εξυπηρετεί δραστηριότητες αλιείας, εμπορίου και ακτοπλοΐας. Αυτό σημαίνει ότι ο προγραμματισμός των παρεμβάσεων πρέπει να γίνεται με τρόπο που να ελαχιστοποιεί την όχληση στους χρήστες του λιμένα.
- Τη διαχείριση των εκσκαφόμενων υλικών, η οποία είναι μια σύνθετη διαδικασία, καθώς απαιτείται ο διαχωρισμός των καθαρών από τα δυνητικά επιβαρυμένα ιζήματα και η απόθεσή τους σε κατάλληλους χώρους, σύμφωνα με τις αυστηρές περιβαλλοντικές προδιαγραφές.
- Τη διατήρηση της συνοχής και της προστασίας των υφιστάμενων λιμενικών έργων, ώστε οι δυνάμεις που αναπτύσσονται από τα μηχανήματα εκσκαφής να μη δημιουργήσουν φθορές ή αποσταθεροποίηση.

»Σε περιβαλλοντικό επίπεδο, οι κυριότερες προκλήσεις αφορούν:

- Την προστασία της θαλάσσιας βιοποικιλότητας, ιδιαίτερα σε περιοχές που παρουσιάζουν οικολογικό ενδιαφέρον ή αποτελούν πεδία αλιευτικής δραστηριότητας. Λάβαμε μέριμνα ώστε οι εργασίες να εκτελούνται με περιορισμό των επιπτώσεων στα οικοσυστήματα.
- Τον έλεγχο της θολερότητας των υδάτων κατά την εκσκαφή, καθώς τα φερτά υλικά μπορούν να επηρεάσουν την ποιότητα του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τη διαύγεια του νερού. Για τον λόγο αυτόν, εφαρμόζονται τεχνικές περιορισμού της διασποράς των ιζημάτων.
- Την παρακολούθηση και τη διαχείριση του θορύβου και των κραδασμών, τόσο για την προστασία της θαλάσσιας ζωής όσο και για τον περιορισμό της όχλησης στους κατοίκους και στους επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στο λιμάνι.
- Την εξασφάλιση της συμβατότητας με τις ισχύουσες περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις, με συνεχή έλεγχο και τήρηση των δεσμεύσεων που προβλέπονται στις σχετικές μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

»Ως Λιμενικό Ταμείο Φθιώτιδας, θεωρούμε ότι η έγκαιρη αναγνώριση και η υπεύθυνη διαχείριση αυτών των προκλήσεων αποτελούν προϋπόθεση για την επιτυχία του έργου. Για τον λόγο αυτόν, εργαζόμαστε συστηματικά με εξειδικευμένους μελετητές, τεχνικούς συμβούλους και αρμόδιες αρχές, ώστε το έργο να ολοκληρωθεί με τεχνική αρτιότητα, πλήρη σεβασμό στο περιβάλλον και μέγιστο όφελος για την τοπική κοινωνία και την οικονομία».


Sea ven
43, Iroon Polytechniou Ave.
185 35, Piraeus, Greece
www.seaven.gr



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:

SKF RecondOil — SKF RecondOil Distributor
Circular use of oil
Oil filtration

Ying Sui 鹰穗
Marine Firefighting Equipments:
Water, Foam, Dry Powder and Gas

KINTOWE
Tube Seals, Bulkheadseal,
Water Lubrication Bearings

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

SAMOA — LEADING THROUGH INNOVATION
Air Operated Diaphragm Pumps (AODD)
Sprayers, Greasers, Airless

WAYLIT
Marine Boilers, Bruners,
Heat Exchangers, Boiler Auxiliaries

NANHAIAIRBAG 南海一号
Marine Fender Systems
Marine Airbag Systems

Midea | HICONICS
Energy Storage System (ESS)

BSKY
Water ballast treatment
systems (BWMS)

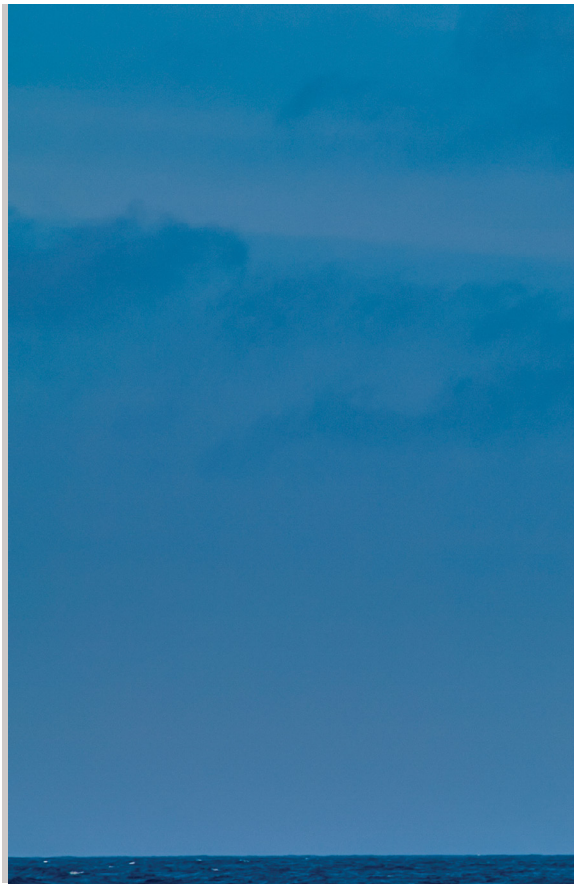
LRQA CERTIFIED ISO 45001 | LRQA CERTIFIED ISO 9001 | LRQA CERTIFIED ISO 14001 | impa International Marine Purchasing Association | Cosmos Nautical Training Centre | VSLJOIN 1ST SEAMEN COMMUNITY | SHIPSERV TradeNet ID 306946

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.

Καιρός να ανασκουμπωθούμε και να βρούμε λύσεις εμείς οι της Ναυτιλίας



Την κλιματική αλλαγή τη ζούμε όλοι μας καθημερινά. Μάλλον αντιληφθήκαμε τις συνέπειές της καθυστερημένα. Αρκετοί δεν έχουν πεισθεί ακόμη. Δυστυχώς, σε αυτούς περιλαμβάνονται και άνθρωποι με τεράστια ισχύ, όπως ο Πρόεδρος των ΗΠΑ. Πολύ φοβάμαι ότι στο όχι και τόσο απώτερο μέλλον θα προκύψουν καταστροφές με δεκάδες χιλιάδες θύματα, που θα οφείλονται στην κλιματική αλλαγή, αλλά τότε θα είναι αργά και ίσως τα μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν να είναι ακόμα πιο δύσκολα και επώδυνα.



του **Χρήστου Χατζηγεωργίου**,
Managing Director της Almi Marine

Ένας από τους τομείς που καλείται να συνεισφέρει στη μείωση των εκπομπών CO_2 είναι και η ναυτιλία. Το έργο είναι τιτάνιο, κυρίως διότι υπάρχουν πάρα πολλά αντικρουόμενα συμφέροντα, τα οποία αφενός έχουν καθυστερήσει τη λήψη αποφάσεων, αφετέρου οι όποιες αποφάσεις δεν είναι τόσο τολμηρές ώστε να αλλάξουν σημαντικά τη μέχρι σήμερα ακολουθούμενη πορεία. Επιπλέον, και λόγω του ότι η ναυτιλία λειτουργεί στον πλανήτη Γη, θα πρέπει να μπορεί να χρησιμοποιεί καύσιμα τα οποία, εκτός από κατάλληλα για περιβαλλοντικούς σκοπούς, θα είναι και διαθέσιμα ανά την υφήλιο. Αυτή βέβαια είναι δουλειά των κρατών, τα οποία όμως ποιούν την νήσσαν.

Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να γίνει κατανοητό ότι ο περισσότερος «στεριανός» κόσμος έχει ελάχιστη έως μηδενική κατανόηση της ναυτιλίας στο παγκόσμιο γίγνεσθαι, και θεωρείται από πάρα πολλούς δουλειά της να ψάξει να βρει καύσιμα ελάχιστου ή και μηδενικού περιβαλλοντικού αποτυπώματος.

Θεωρώ ότι αυτό είναι ένα τεράστιο λάθος, διότι, ελλείψει κατεύθυνσης, η ασφαλέστερη λύση είναι η αναβολή της όποιας απόφασης. Η αναβολή όμως οδηγεί στην κατασκευή πλοίων που χρησιμοποιούν τα παραδοσιακά καύσιμα. Δεν θα πρέπει να λησμονείται ότι η κατασκευή ενός νέου πλοίου ενέχει και ένα σοβαρότατο ενεργειακό αποτύπωμα.

Στον πίνακα που ακολουθεί (Πηγή: ClassNK), αποτυπώνεται με σαφήνεια το έργο της αποανθρακοποίησης του παγκόσμιου στόλου. Κάνοντας τη διαίρεση των 38.700 πλοίων με τη δυνατότητα κατασκευής 1.500 πλοίων ετησίως, προκύπτει ότι θα απαιτηθούν περίπου 25 χρόνια για να αλλάξει το καύσιμο ο στόλος, και αυτό ΑΦΟΥ βρεθεί το καύσιμο. Σήμερα, αυτό το καύσιμο ΔΕΝ υπάρχει.

Την τελευταία δεκαετία έχουν παρατηρηθεί δύο τάσεις στην αγορά. Η πρώτη ήταν η κατασκευή πλοίων «ready» για κάποιο εναλλακτικό καύσιμο, που ήταν «ready» περισσότερο για διαφημιστικούς παρά για ουσιαστικούς λόγους. Η δεύτερη ήταν και είναι η κατασκευή πλοίων Dual Fuel (διπλού καυσίμου), με πρώτο καύσιμο το κλασικό πετρέλαιο και δεύτερο καύσιμο το LNG κατά κύριο λόγο και τη μεθανόλη ή την αμμωνία δευτερευόντως.



A Snapshot of the Current State of Energy Transition in International Shipping

Demand side

In service: 38,700 ships *1

Conventional fuel ships: 37,400 ships (96%)

Alternative fuel ships: 1,500 ships *2 (4%)

A transition of 37,200 ships to alternative fuels is necessary. (Alternative fuel ships can use zero-emission fuels.)

*¹ Subject to ships 5,000 gross tonnage and above as of the end of December 2022.
*² LNG-fueled LNG carriers are included.

Fuel consumption: 216 mil. tons/year *3

Conventional fuel: 200 mil. tons (93%)

Alternative fuel: 16 mil. tons (7%)

The required amount for a full transition to zero-emission fuels would be:

For methanol: 440 mil. tons/year

For ammonia: 470 mil. tons/year

For methane/LNG: 180 mil. tons/year

For hydrogen: 70 mil. tons/year

*3 The annual fuel consumption for ships engaged in international voyages with 5,000 gross tonnage and above (abt 30,000 ships subject to IMO DCS) in 2023 (conventional fuel oil equivalent).
*4 Conventional fuel oil equivalent (of which 98% is LNG fuel).

Supply side

Newbuildings: 1,500 ships/year *5

Conventional fuel ships: 1,200 ships/y (80%)

Alternative fuel ships: 300 ships/y (20%)

* Average of last five years.

Green fuel producers

Methanol: 3.2 mil. tons/year *6

Ammonia: 6.4 mil. tons/year *6

Methane: 0.1 mil. tons/year *6

Hydrogen: 1.5 mil. tons/year *6

*6 Operational, construction, FID (for all sectors)

Other sectors

Methanol: (Chemical, etc.)

Ammonia: (Electricity, Agriculture, Chemical, etc.)

Hydrogen: (Electricity, Automobile, Steel, etc.)

Much of the green fuels and green chemicals produced are expected to be directed towards demand from other sectors.

While biofuels contribute to GHG emission reduction, there are constraints on the resource availability of biomass, which serve as their raw material. Moreover, demand for biomass competes across sectors.

Πηγή: ClassNK Alternative Fuels Insight

Understanding alternative fuels

Amount of renewable energy electricity required for green hydrogen production

Expanding the production of green hydrogen, which serves as the raw material for green ammonia and green methanol, requires an increase in the adoption of renewable energy. Here, we introduce an estimate of the renewable energy electricity capacity needed for green hydrogen production.

Annual fuel consumption in international shipping 1*

1* Subject to ships ≥5,000 gross tonnage on international voyages.

HFO eq 216 million tons

Methanol eq	Ammonia eq	Methane eq	Hydrogen eq
440 mil. tons	470 mil. tons	180 mil. tons	70 mil. tons
Required Hydrogen 84 mil. tons	**Required Hydrogen** 85 mil. tons	**Required Hydrogen** 90 mil. tons	
530 GW	**540 GW**	**570 GW**	**450 GW**

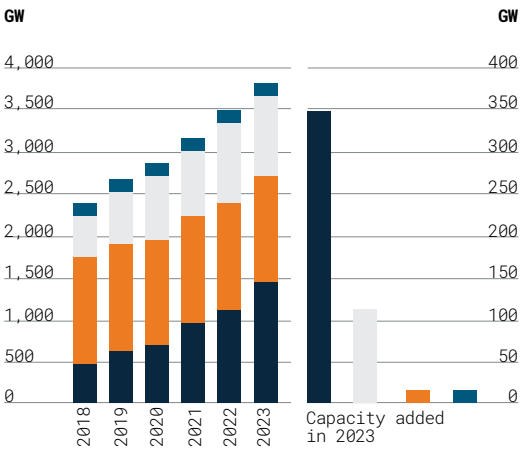
Required renewable energy electricity capacity *2

x 365 days of operation (8,760h)

*2 The calculated power consumption is based on 5.0 kWh per Nm^3-H_2.

Trend of global renewable energy capacity

Renewable power capacity growth 2018-2023



Source: IRENA (2024), Renewable capacity statistics 2024, International Renewable Energy Agency, Abu Dhabi. (Highlights)

Renewable energy capacity is steadily increasing, and the capacity required for green hydrogen production (as shown in the left figure) has been met, but currently, most of it is used directly as electricity. For the decarbonization of international shipping, the key point moving forward will be finding ways to introduce and expand the use of renewable energy for green hydrogen production purposes.

Πηγή: ClassNK Alternative Fuels Insight

Για να θεωρηθούν αυτά τα καύσιμα «πράσινα», θα πρέπει να παραχθούν από σύνθεση υδρογόνου που θα προέλθει από τη διάσπαση του νερού χρησιμοποιώντας «πράσινη» ηλεκτρική ενέργεια και άνθρακα ο οποίος θα έχει απορροφηθεί από την ατμόσφαιρα. Όταν αυτά τα καύσιμα δεν παράγονται με αυτόν τον τρόπο, έχουν περιβαλλοντικό αποτύπωμα, το οποίο μπορεί ακόμα και να υπερβαίνει αυτό του πετρελαίου που χρησιμοποιείται σήμερα.

Στον παραπάνω πίνακα (Πηγή: ClassNK), φαίνεται η ενέργεια που χρειάζεται για την παραγωγή αυτών των καυσίμων. Είναι τεράστιο το ποσό της πράσινης ενέργειας που απαιτείται μόνο για την παραγωγή του απαιτούμενου υδρογόνου.

Οι κανονισμοί που διέπουν σήμερα τα παρόντα και μελλοντικά όρια εκπομπών είναι:

- Το Emissions Trading Scheme (ETS) και το FuelEU από πλευράς ΕΕ.
- Mid-Term Measures: Net-Zero Framework από πλευράς IMO.

Το ETS ήταν ο πρώτος κανονισμός που τέθηκε σε εφαρμογή από 1.1.2024. Αφορά ταξίδια προς, από και ενδιάμεσα στην ΕΕ, όπου το κάθε πλοίο, ανάλογα με τις εκπομπές CO_2, πρέπει να αγοράσει και να παραδώσει μονάδες EUA's που είναι ελεύθερα διαπραγματεύσιμες.

Οι άλλοι κανονισμοί που έχουν προκύψει ως αποτέλεσμα «δημιουργικής ασάφειας» βασίζονται στην απλή ιδέα της θέσπισης ενός ορίου εκπομπών CO_2 ανά μονάδα χρησιμοποιούμενης ενέργειας, το οποίο θα βαίνει μειούμενο με την πάροδο του χρόνου. Το ανά μονάδα πρόστιμο, πολλαπλασιαζόμενο με τη συνολική κατανάλωση, είναι και η συνολική ετήσια έκθεση του κάθε πλοίου.

Όποιος εκπέμπει πάνω από το εκάστοτε όριο θα πληρώνει «πρόστιμο», όποιος εκπέμπει λιγότερο θα παίρνει credits, τα οποία θα χρησιμοποιεί για να αποσβένει το πρόστιμο των άλλων πλοίων του ή θα μπορεί και να τα πουλάει.

Το παρόν καύσιμο, που είναι το πετρέλαιο, είναι ήδη εκτός ορίων εκπομπών και η χρήση του επιφέρει πρόστιμο.

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

Lloyd's List
2022
GREEK SHIPPING AWARDS
TANKER COMPANY of the Year

EFKRANTI
AWARDS 2019
CONTRIBUTION TO MARITIME EDUCATION

9, Fragoklissias str, 151 25 Maroussi, Greece

Tel: 2106152300

www.andriaki.gr

Στον πίνακα που ακολουθεί αναλύονται τα πρόστιμα που θα πρέπει να καταβάλλονται από το 2028 ανά τόνο καυσίμου που θα καταναλώνεται. Έχει υποτεθεί μέσο κόστος 100€/EuA. Το FuelEU και το ETS έχουν εκπτώσεις κατά 50% σε αυτές τις τιμές όταν τα ταξίδια είναι από ή προς λιμάνια της EU.
Ο ανωτέρω πίνακας, που συνιστά μια πρόβλεψη μέχρι το 2050, είναι βασισμένος σε δύο παραδοχές:

- Ότι το κόστος των remedial units Tier 1 & Tier 2 θα παραμείνει σταθερό.
- Ότι τα compliance targets, τα οποία παρουσιάζονται στο παρακάτω γράφημα, θα ακολουθήσουν μια γραμμική εξέλιξη στο μέλλον.

Εκτιμώ ότι και οι δύο αυτές παραδοχές θα αλλάξουν προς το αυστηρότερο/ακριβότερο διότι:

- Το κόστος των remedial units Tier 1 & Tier 2 είναι αποφασισμένο για τα έτη 2028-2030. Οι τιμές για το 2031+ θα προσδιοριστούν το 2027.
- Οι ετήσιες τιμές Base Target and Direct Compliance Target για το 2036+ θα προσδιοριστούν το 2032.

				IMO				FuelEU	ETS
Year	Tier 1 ($)	Tier 2 ($)	Type of Fuel	Fuel Cons (tonnes)	Tier 1 Cost ($)	Tier 2 Cost ($)	Regulatory Balance ($)	Fuel EU Penalty (Euro)	Total ETS Cost
2028	100	380	VLSFO	1	-49	-90	-139	-59	-311.4
2029	100	380	VLSFO	1	-49	-119	-168	-59	-311.4
2030	100	380	VLSFO	1	-49	-147	-196	-153	-311.4
2031	100	380	VLSFO	1	-49	-210	-259	-153	-311.4
2032	100	380	VLSFO	1	-49	-273	-322	-153	-311.4
2033	100	380	VLSFO	1	-49	-336	-384	-153	-311.4
2034	100	380	VLSFO	1	-49	-398	-447	-153	-311.4
2035	100	380	VLSFO	1	-49	-461	-510	-354	-311.4
2036	100	380	VLSFO	1	-38	-504	-541	-354	-311.4
2037	100	380	VLSFO	1	-38	-546	-584	-354	-311.4
2038	100	380	VLSFO	1	-38	-589	-627	-354	-311.4
2039	100	380	VLSFO	1	-38	-632	-669	-354	-311.4
2040	100	380	VLSFO	1	-38	-675	-712	-743	-311.4
2041	100	380	VLSFO	1	-38	-717	-755	-743	-311.4
2042	100	380	VLSFO	1	-38	-760	-798	-743	-311.4
2043	100	380	VLSFO	1	-38	-803	-841	-743	-311.4
2044	100	380	VLSFO	1	-38	-846	-883	-743	-311.4
2045	100	380	VLSFO	1	-38	-889	-926	-1,899	-311.4
2046	100	380	VLSFO	1	-38	-931	-969	-1,899	-311.4
2047	100	380	VLSFO	1	-38	-974	-1,012	-1,899	-311.4
2048	100	380	VLSFO	1	-38	-1,017	-1,054	-1,899	-311.4
2049	100	380	VLSFO	1	-38	-1,060	-1,097	-1,899	-311.4
2050	100	380	VLSFO	1	-38	-1,102	-1,140	-1,899	-311.4



ENTERPRISES
SHIPPING & TRADING S.A.

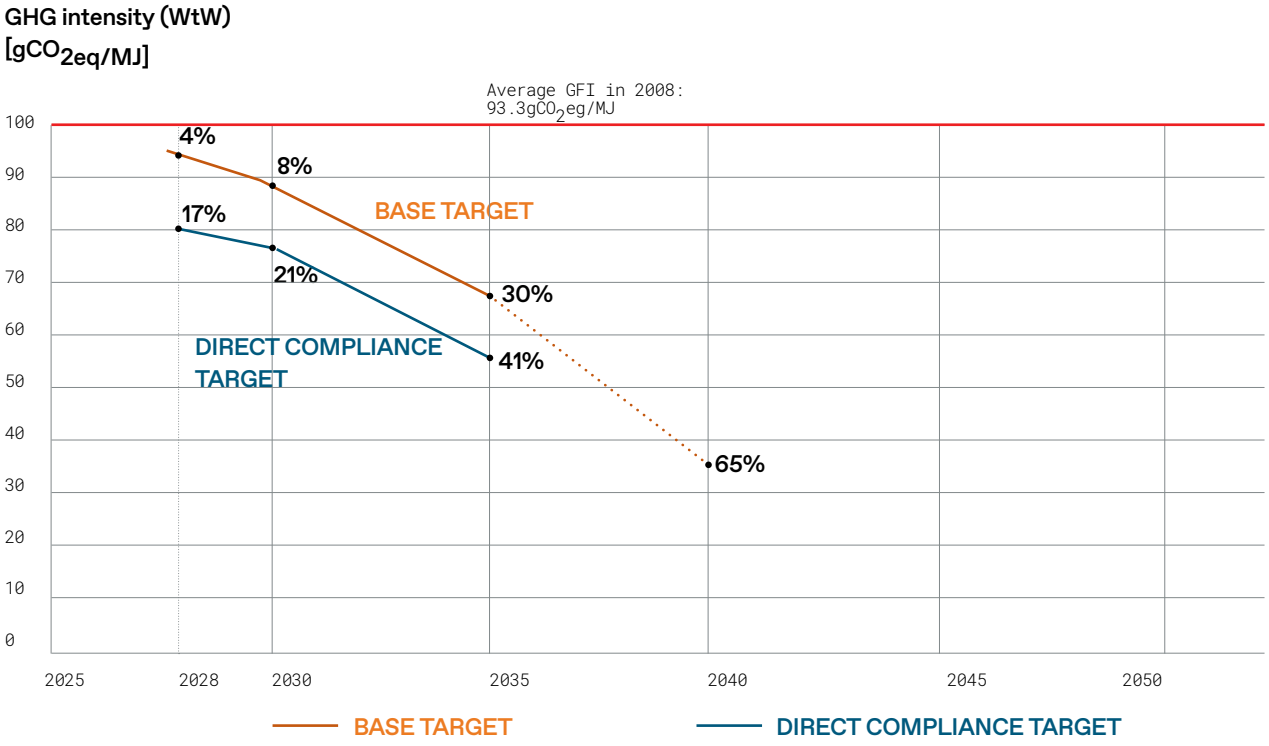
The shipping partner you can trust !

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

RECOGNISED FOR EXCELLENCE EFQM
EBEN GR GOLD BEE
ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification
OHSAS 18001 BUREAU VERITAS Certification
ISO 14001 BUREAU VERITAS Certification

2 - tier GFI targets (reduction factors)



(Source: ClassNK prepared based on MEPC83/WP. 11, annex 1)

- Ενώ έχει προσδιοριστεί ο στόχος του Base Target για το 2040, ο αντίστοιχος στόχος για Direct Compliance Target είναι ακόμη ασαφής.

Εκτιμώ ότι, για να περάσει κατ' αρχάς ο κανονισμός, θεσπίστηκαν παράμετροι που να είναι κάποιος ικανοποιητικός συμβιβασμός (ας μην ξεχνάμε την πίεση που δέχτηκαν οι σύνεδροι τα τελευταία λίγα 24ωρα). Αργότερα, και ανάλογα με τις πολιτικές και περιβαλλοντικές εξελίξεις, αναμένω να αυστηροποιηθούν σημαντικά.

Τα βιοκαύσιμα έχουν σήμερα premium της τάξεως των $250/τόνο, που αντιστοιχεί στο πρόστιμο που θα πρέπει να πληρώνεται από το 2032 και έπειτα. Βλέποντας την εξέλιξη του κόστους των remedial units Tier 1 & Tier 2, προκύπτει ότι τουλάχιστον μέχρι τότε συμφέρει η επιλογή pay to pollute.

- Είναι όμως αυτό το πνεύμα του κανονισμού;
- Τι πραγματικές λύσεις υπάρχουν;
- Υπάρχουν αυτή τη στιγμή πράσινα καύσιμα ή μόνο... πράσινα άλογα;
- Πώς θα πρέπει να κατασκευάζονται τα πλοία για το μέλλον;
- Τι θα γίνει με τα δεκάδες χιλιάδες υπάρχοντα πλοία;

Δυστυχώς, δεν υπάρχει ξεκάθαρη απάντηση για κανένα από τα ανωτέρω ερωτήματα. Το μόνο που ακούμε παντού είναι η λέξη «αποανθρακοποίηση» της ναυτιλίας, που χρησιμοποιείται από τους πάντες για τα πάντα, συνήθως δε η χρήση της είναι επιεικώς ανακριβής. Αυτό που σήμερα διαφημίζεται κατά κόρον ως αποανθρακοποίηση είναι η προσπάθεια μείωσης της κατανάλωσης και τίποτε άλλο, και η διαφήμιση αυτή αποσκοπεί στην αύξηση των πωλήσεων συστημάτων που μειώνουν την κατανάλωση.

Στο πρόσφατο Shaping the Future of Shipping Summit, η Πρόεδρος της ΕΕΕ κ. Μελίνα Τραυλού τόνισε ορθότατα ότι: "Let us not forget: the IMO regulates only ships. It cannot directly regulate the other stakeholders, whose contribution to decarbonization is, however, a sine qua non.

Without safe, scalable, and globally available alternative fuels, decarbonization will remain a theoretical goal".

Κατ' αρχάς να ξεκαθαρίσουμε ότι για τα υπάρχοντα πλοία υπάρχει μόνο μία επιλογή εναλλακτικού καυσίμου, το biofuel. Κανένα άλλο. Το να πιστέψουμε ότι θα υπάρξουν biofuels σε ποσότητες ικανές να καλύψουν όλη τη ναυτιλία είναι μάλλον ουτοπικό.

Η μόνη άλλη λύση, πέραν της πληρωμής των προστίμων, είναι το carbon capture, τεχνολογία για την οποία ακόμη δεν έχουν ψηφιστεί οι προδιαγραφές από τον IMO και θα έλεγα ότι βρίσκεται σε εμβρυακό επίπεδο.

Αυτό όμως που είναι πραγματικά λυπηρό είναι ότι, ελλείψει κατεύθυνσης, τα νεότευκτα πλοία εξακολουθούν να κατασκευάζονται με την υπάρχουσα τεχνολογία. Υπάρχει επίσης διάσπαση της εστίασης των διαφόρων εταιρειών σε διαφορετικά καύσιμα και τεχνολογίες, παρόλο που θεωρώ ανέφικτη τη δημιουργία σοβαρών δικτύων διανομής πολλαπλών καυσίμων όταν μιλάμε για τη ναυτιλία. Αυτή τη στιγμή υπάρχει δίκτυο διανομής για το πετρέλαιο και ένα πολύ βασικό για LNG. Τα υπόλοιπα είναι στη φαντασία μας.

Παρά λοιπόν τον παραλογισμό της μη ύπαρξης εναλλακτικών καυσίμων από τη μία και της επιβολής προστίμων από την άλλη, θεωρώ ότι είναι κρίσιμο για τη ναυτιλία να βρει τρόπους προστασίας και διασφάλισης των τεράστιων επενδύσεων.

Παρά τον παραλογισμό της μη ύπαρξης εναλλακτικών καυσίμων από τη μία και της επιβολής προστίμων από την άλλη, θεωρώ ότι είναι κρίσιμο για τη ναυτιλία να βρει τρόπους προστασίας και διασφάλισης των τεράστιων επενδύσεων.

Επομένως, η σχεδίαση των πλοίων πρέπει να εστιάσει σε πλοία που είναι μετασχηματίσιμα και modular, βάζοντας ως βάση αυτής της αρχιτεκτονικής τη σχεδίαση ενός ηλεκτρικού πλοίου. Στη ναυπηγική, αυτό δεν είναι κάτι καινούργιο. Τα περισσότερα –αν όχι όλα– τα μοντέρνα κρουαζιερόπλοια είναι κατασκευασμένα με αυτή την αρχιτεκτονική.

Αυτή η βάση μάς δίνει τη δυνατότητα της μελλοντικής μετάβασης σε μορφές παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας που είναι άγνωστες σήμερα. Θεωρώ χρήσιμο η ναυτιλία να έχει τα μάτια και τα αυτιά της ανοιχτά για το τι κάνουν και άλλες βιομηχανίες, όπως η αυτοκινητοβιομηχανία. Εξαιρώντας τα πλήρως ηλεκτρικά αυτοκίνητα, όλες οι υπόλοιπες τεχνικές αποανθρακοποίησης βασίζονται στην υβριδική τεχνολογία με διάφορους τρόπους παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, από βενζίνη, diesel, υδρογόνο, fuel cells, κ.λπ.

Τι κάνουμε όμως σήμερα; Δεν υπάρχει περίπτωση να κατασκευαστεί πλοίο το οποίο δεν μπορεί να καταναλώσει VLSFO. Θεωρώ επίσης ότι το LNG δεν είναι ένα ξοφλημένο καύσιμο. Αντίθετα, έχει μέλλον, και στο απώτερο μέλλον μπορεί να παράγεται e-LNG, το οποίο θα έχει πρακτικά μηδενικό αποτύπωμα. Δεν γνωρίζουμε βέβαια το κόστος.

Στη σημερινή εποχή όμως μπορούμε να μετασχηματίζουμε ένα υπάρχον καύσιμο, για παράδειγμα το LNG, σε υδρογόνο, αφαιρώντας ταυτόχρονα τον άνθρακα. Έτσι, χρησιμοποιούμε το LNG σαν μεταφορέα υδρογόνου, αποφεύγοντας τις εξαιρετικά χαμηλές θερμοκρασίες αποθήκευσης που απαιτεί το υγρό υδρογόνο, όπως και τον πολύ μεγάλο όγκο που απαιτείται για την αποθήκευσή του.

Στην Almi Marine, σε συνεργασία με την RINA και το SDARI, σχεδιάσαμε το πρώτο πλοίο με ηλεκτρομηχανές που θα λειτουργούν με VLSFO, LNG και υδρογόνο, καλύπτοντας έτσι όλα τα δυνατά σενάρια μέχρι το 2050. Αυτό το design παρουσιάστηκε και έλαβε AiP (Approval in Principle) στη Nor-Shipping 2025.

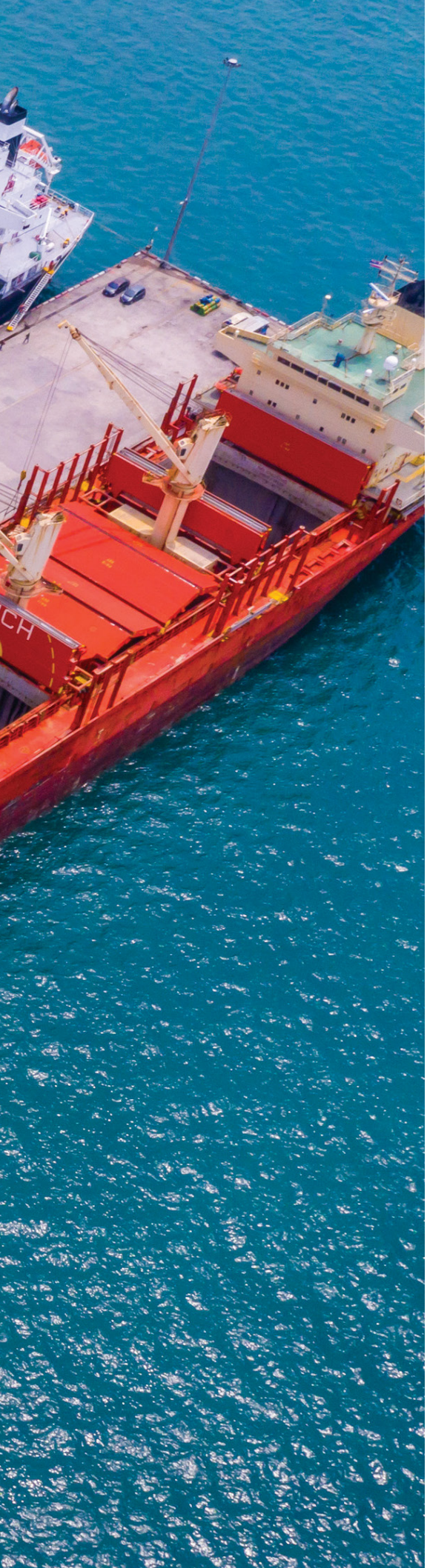
Το πλοίο είναι βασισμένο στην τελευταία γενιά του SDARI Green Dolphin 64, είναι tri-fuel VLSFO/LNG/hydrogen, με hybrid propulsion, δηλαδή θα έχει και μπαταρίες για χρήση παρόμοια με αυτές ενός υβριδικού αυτοκινήτου.

Η δυνατότητα παραγωγής υδρογόνου αποφεύγει τις τεχνικές προκλήσεις της αποθήκευσης υγρού υδρογόνου και οδηγεί στην απομείωση των εκπομπών άνθρακα. Συνεπώς, η αποδοχή της ηλεκτρικής πλατφόρμας ως βάσης σχεδίασης των πλοίων του μέλλοντος είναι, κατ' εμέ, η μόνη λύση που διασφαλίζει τη μακροβιότητα της επένδυσης. Είναι σίγουρα ακριβότερη, αλλά πρέπει να ιδωθεί στη διάρκεια της ζωής του πλοίου.

Προ ημερών, συμμετείχα σε ένα forum, στο οποίο έθεσα το ερώτημα: Αν είναι δυνατόν να συζητούμε την περίπτωση να κατασκευάζουμε ένα καινούργιο πλοίο με την προοπτική να πληρώσουμε μιάμιση με δύο φορές την αξία του σε περιβαλλοντικά πρόστιμα.

Θεωρώ ότι είναι καιρός να ανασκουμπωθούμε και να βρούμε λύσεις εμείς οι της Ναυτιλίας, διότι αν περιμένουμε από άλλους...


WINCH
ONLY



Το status quo στην αγορά των bulk carriers

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Οι ναυτιλιακές αγορές σήμερα λειτουργούν μέσα σε ένα ρευστό και αβέβαιο περιβάλλον. Οι γεωπολιτικές εντάσεις, από την Ερυθρά έως τη Μαύρη Θάλασσα, και οι τριβές μεταξύ των δύο ισχυρότερων οικονομιών του κόσμου ανακατευθύνουν τις εμπορευματικές ροές και εντείνουν τη μεταβλητότητα των ναυλαγορών.

Εξαίρεση δεν θα μπορούσε να αποτελέσει η αγορά των bulk carriers. Οι τεταμένες εμπορικές σχέσεις ΗΠΑ και Κίνας δημιουργούν ανάμεικτες τάσεις στην αγορά. Από τη μία, η ασιατική χώρα αυξάνει τις εισαγωγές σιτηρών από χώρες πιο μακριά σε σχέση με τις ΗΠΑ, φέρνοντας χαμόγελα σε συγκεκριμένα μεγέθη πλοίων. Από την άλλη, οι ΗΠΑ επικεντρώνονται στο περιφερειακό εμπόριο ξηρών φορτίων.

Και μπορεί οι εχθροπραξίες στη Μέση Ανατολή να μην έχουν ουσιαστικό αντίκτυπο στη ναυλαγορά των bulk carriers, υπό την έννοια ότι η συγκεκριμένη περιοχή είναι κόμβος εξαγωγών κυρίως πετρελαίου, ωστόσο η αποφυγή αρτηριών όπως η Διώρυγα του Σουέζ δημιουργεί νέα δεδομένα για τη ναυτιλιακή κίνηση.

Σε κοινωνικό μέτωπο, η αναζωπύρωση των επιθέσεων των Χούθι σε εμπορικά πλοία, συμπεριλαμβανομένων bulk carriers, θέτει εκ νέου ψηλά στην ατζέντα της ναυτιλιακής κοινότητας τη διαφύλαξη της ναυτικής ασφάλειας. Την ίδια στιγμή, η ψηφιοποίηση εισχωρεί με ταχύτητα στον κλάδο, αναδιαμορφώνοντας τον τρόπο λειτουργίας των εταιρειών και φέρνοντας νέα πρότυπα διαχείρισης και διαφάνειας. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, αναδεικνύεται ως κρίσιμη η ανάγκη για επανεκπαίδευση και ενίσχυση του ανθρώπινου κεφαλαίου –τόσο στη στεριά όσο και στη θάλασσα– με έμφαση σε τεχνικές και ψηφιακές δεξιότητες. Ιδιαίτερα δε για τον κλάδο του dry, η πρόκληση αυτή καθίσταται ακόμα πιο έντονη.

Η αβεβαιότητα για την αποανθρακοποίηση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων συνεχίζει ακάθεκτη, κάτι που ερμηνεύει και τη στάση αναμονής των Ελλήνων πλοιοκτητών αναφορικά με τις παραγγελίες bulkers.

Τα *Ναυτικά Χρονικά* συνεχίζουν και φέτος την αρθρογραφική παράδοση ετών, παρουσιάζοντας στο τεύχος Ιουλίου-Αυγούστου τις απόψεις εκπροσώπων της ναυτιλιακής αγοράς για τις τρέχουσες εξελίξεις σε μια αγορά που μεταβάλλεται συνεχώς.

Βρισκόμαστε ενώπιον μιας τεκτονικής αλλαγής στα παγκόσμια εμπορικά πρότυπα

Ο κ. Σιγάλας γράφει για τις προκλήσεις αλλά και τις ευκαιρίες που προκύπτουν για τις εταιρείες διαχείρισης bulk carriers από το εύθραυστο γεωπολιτικό περιβάλλον.



του **Κυριάκου Σιγάλα**,
Διευθύνοντος Συμβούλου
της Blue Seas Shipping S.A.

Πώς εκτιμάτε ότι οι γεωπολιτικές εξελίξεις στη Μέση Ανατολή θα επηρεάσουν συγκεκριμένες διαδρομές ή φορτία των bulk carriers;

Οι γεωπολιτικές εντάσεις στη Μέση Ανατολή, και ειδικότερα οι εξελίξεις στην Ερυθρά Θάλασσα, έχουν ήδη επιφέρει σημαντικές αλλαγές. Η αποφυγή της Διώρυγας του Σουέζ από μεγάλο μέρος της εμπορικής ναυτιλίας και ο περίπλους της Αφρικής μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας δεν είναι πλέον ένα ακραίο σενάριο, αλλά μια επιχειρησιακή πραγματικότητα για πολλούς.

Για τον στόλο μας, αυτό μεταφράζεται σε:

- Αύξηση της διάρκειας των ταξιδιών: Ένα ταξίδι από την Ασία προς την Ευρώπη επιμηκύνεται κατά 10-14 ημέρες. Αυτό «δεσμεύει» τον διαθέσιμο στόλο για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα, μειώνοντας την προσφορά πλοίων στην αγορά και ασκώντας ανοδικές πιέσεις στους ναύλους.
- Επηρεαζόμενα φορτία: Συγκεκριμένα φορτία, όπως σιτηρά από τη Μαύρη Θάλασσα και την Ευρώπη προς την Ασία, λιπάσματα από τη Μέση Ανατολή και ορυκτά, επηρεάζονται άμεσα. Οι εισαγωγείς στην Ασία ενδέχεται να αναζητήσουν εναλλακτικούς προμηθευτές, όπως από τη Βόρεια και Νότια Αμερική, για να αποφύγουν το αυξημένο κόστος και την αβεβαιότητα, αναδιαμορφώνοντας έτσι προσωρινά τις εμπορικές ροές.
- Αυξημένο λειτουργικό κόστος: Ο περίπλους της Αφρικής συνεπάγεται σημαντικά αυξημένη κατανάλωση καυσίμων. Αυτό το κόστος, αναπόφευκτα, μετακυλίεται στην εφοδιαστική αλυσίδα.

Για την Blue Seas, η ευελιξία των Ultramaxes και των Supramaxes μας επιτρέπει να εξυπηρετούμε ένα ευρύ φάσμα λιμανιών και φορτίων, δίνοντάς μας τη δυνατότητα να προσαρμόζουμε τα δρομολόγιά μας για να εκμεταλλευτούμε τις νέες εμπορικές ευκαιρίες που αναδύονται από αυτή την αναταραχή.

Τι θα σημάνει για τη ζήτηση των bulk carriers ενδεχόμενη αποκλιμάκωση του πολέμου μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας;

Μια ενδεχόμενη ειρήνευση στην Ουκρανία θα αποτελέσει καταλύτη για τη ζήτηση των bulk carriers. Η εκτίμησή μου είναι ότι θα δούμε δύο βασικές φάσεις:

- Άμεση φάση – Ανοικοδόμηση: Η Ουκρανία θα εισέλθει σε μια περίοδο μαζικής ανοικοδόμησης. Η ζήτηση για πρώτες ύλες, όπως χάλυβας, τσιμέντο, αδρανή υλικά και άλλος εξοπλισμός, θα εκτοξευτεί. Τα πλοία ξηρού φορτίου, και ειδικά τα εύχρηστα μεγέθη, όπως τα Supramaxes/Ultramaxes/Handies, που μπορούν να προσεγγίσουν τα λιμάνια της περιοχής, θα διαδραματίσουν πρωταγωνιστικό ρόλο σε αυτή την προσπάθεια. Αναμένουμε μια σημαντική και παρατεταμένη αύξηση της ζήτησης για τα πλοία μας σε ολόκληρη τη λεκάνη της Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.
- Μεσοπρόθεσμη φάση – Ομαλοποίηση εμπορίου: Η πλήρης επιστροφή της Ουκρανίας ως κορυφαίου εξαγωγέα σιτηρών και άλλων γεωργικών προϊόντων θα ομαλοποιήσει τις παγκόσμιες εμπορικές ροές. Αυτό θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα του στόλου, μειώνοντας τους χρόνους αναμονής και τα κόστη ασφάλισης, ενώ παράλληλα θα τονώσει τον υγιή ανταγωνισμό και τον όγκο των διακινούμενων φορτίων.

Συνολικά, η ειρήνη θα είναι θετική εξέλιξη για τον κλάδο μας, δημιουργώντας μια ισχυρή και βιώσιμη ζήτηση.

Η νέα πραγματικότητα στις σχέσεις ΗΠΑ-Κίνας θα αναδιαμορφώσει τα trading patterns των bulk carriers;

Αναμφίβολα. Βρισκόμαστε ενώπιον μιας τεκτονικής αλλαγής στα παγκόσμια εμπορικά πρότυπα. Η στρατηγική του «near-shoring» από τις ΗΠΑ και η ταυτόχρονη στροφή της Κίνας σε νέους, μη δυτικούς προμηθευτές αναδιαμορφώνουν τον χάρτη της ναυτιλίας ξηρού φορτίου.

Αυτό που παρατηρούμε είναι λιγότερη έμφαση στις παραδοσιακές διαδρομές trans-pacific και περισσότερη ανάπτυξη σε νέους εμπορικούς άξονες:

- Κίνα-Αφρική/Νότια Αμερική: Η Κίνα διασφαλίζει τις πρώτες ύλες της –π.χ. βωξίτης– από τη Γουινέα, σιδηρομετάλλευμα και σόγια από τη Βραζιλία.

Η εποχή που ο ναυτικός απλώς εκτελούσε εντολές έχει παρέλθει. Σήμερα, χρειαζόμαστε συνεργάτες με υψηλή κατάρτιση, τεχνολογικές δεξιότητες και κριτική σκέψη.

Αυτές οι διαδρομές είναι συχνά μεγαλύτερες σε απόσταση από τις παραδοσιακές.

- Ενδο-ασιατικό εμπόριο & Near-shoring ΗΠΑ: Οι ΗΠΑ αυξάνουν τις εισαγωγές από χώρες της Λατινικής Αμερικής, ενώ ταυτόχρονα αναπτύσσονται νέες αλυσίδες εφοδιασμού στη Νοτιοανατολική Ασία.

Για εμάς, αυτό δεν συνιστά απειλή, αλλά ευκαιρία. Ακόμα και αν οι συνολικοί όγκοι φορτίου παραμείνουν σταθεροί, η αύξηση της απόστασης των ταξιδιών (μεγαλύτερα τονομίλια) οδηγεί σε αυξημένη ζήτηση για πλοία. Ο ευέλικτος στόλος μας είναι ιδανικά τοποθετημένος για να κεφαλαιοποιήσει αυτές τις νέες, αναδυόμενες διαδρομές.

Πώς μπορεί μια σύγχρονη ναυτιλιακή εταιρεία να προσελκύσει αλλά και να διατηρήσει καλά καταρτισμένους ναυτικούς; Τι ρόλο διαδραματίζουν προς αυτή την κατεύθυνση τα κριτήρια ESG;

Αυτό είναι ένα από τα πιο κρίσιμα ζητήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος μας. Η προσέλκυση και η διατήρηση ταλέντων, τόσο στη θάλασσα όσο και στη στεριά, αποτελεί ύψιστη προτεραιότητα για την Blue Seas Shipping. Η εποχή που ο ναυτικός απλώς εκτελούσε εντολές έχει παρέλθει. Σήμερα, χρειαζόμαστε συνεργάτες με υψηλή κατάρτιση, τεχνολογικές δεξιότητες και κριτική σκέψη.

Η στρατηγική μας βασίζεται σε τρεις πυλώνες:

- Επένδυση στον άνθρωπο: Παρέχουμε ανταγωνιστικά πακέτα αποδοχών, συνεχή εκπαίδευση και σαφείς οδούς επαγγελματικής εξέλιξης. Εξίσου σημαντικό είναι να διασφαλίζουμε άριστες συνθήκες διαβίωσης εν πλω, με υψηλής ταχύτητας πρόσβαση στο διαδίκτυο, ποιοτικές εγκαταστάσεις και ουσιαστική στήριξη της ψυχικής υγείας.
- Οικοδόμηση κουλτούρας: Προάγουμε μια κουλτούρα ασφάλειας, σεβασμού και διαφάνειας. Θέλουμε οι ναυτικοί μας να νιώθουν αναπόσπαστο κομμάτι της εταιρείας, όχι απλώς υπάλληλοι.
- Υιοθέτηση ESG ως πυξίδα: Εδώ ακριβώς έρχεται ο ρόλος των κρι-



τηρίων ESG. Δεν είναι απλώς ένα ακρωνύμιο για τις εκθέσεις βιωσιμότητας. Είναι η απόδειξη της δέσμευσής μας. Το «S» (Social/Κοινωνία) στα κριτήρια ESG αφορά ακριβώς τους ανθρώπους μας. Επενδύοντας στην ευημερία, στην ασφάλεια και στην ανάπτυξη του προσωπικού μας, δεν εκπληρώνουμε απλώς μια ηθική υποχρέωση, αλλά χτίζουμε ένα ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Οι νέοι, ταλαντούχοι επαγγελματίες σήμερα επιλέγουν εργοδότες που επιδεικνύουν έμπρακτα την εταιρική και κοινωνική τους ευθύνη. Μια ισχυρή στρατηγική ESG μας καθιστά εργοδότη επιλογής.

Ποιες νέες τεχνολογίες μπορούν να συμβάλουν στην ενεργειακή μετάβαση της ναυτιλίας. Η πρόσφατη MEPC 83 έδωσε κίνητρα για επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες.

Η ενεργειακή μετάβαση είναι η μεγαλύτερη πρόκληση και ταυτόχρονα η μεγαλύτερη ευκαιρία της γενιάς μας. Στην Blue Seas, προσεγγίζουμε το θέμα ρεαλιστικά και προοδευτικά.

Οι τεχνολογίες που εφαρμόζουμε και διερευνούμε ενεργά περιλαμβάνουν:

- Energy Saving Devices (ESDs): Έχουμε ήδη επενδύσει σε τεχνολογίες όπως τα συστήματα βελτιστοποίησης της ροής του ύδατος στην προπέλα (mewis ducts).
- Προηγμένες επιστρώσεις (Coatings): Χρησιμοποιούμε προηγμένες επιστρώσεις στα ύφαλα των πλοίων μας, οι οποίες μειώνουν την τριβή και τη βιολογική επικάθιση (biofouling), οδηγώντας σε σημαντική εξοικονόμηση καυσίμων.
- Ψηφιακή βελτιστοποίηση: Αξιοποιούμε λογισμικό για τη βελτιστοποίηση των ταξιδιών (voyage optimization) και την παρακολούθηση της απόδοσης των πλοίων σε πραγματικό χρόνο.

Η πρόσφατη σύνοδος της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του IMO, η MEPC 83, ήταν καθοριστική. Η ουσία είναι ότι η MEPC 83 έθεσε τις βάσεις για ένα σαφές ρυθμιστικό πλαίσιο, συμπεριλαμβανομένης της συζήτησης για ένα παγκόσμιο πρότυπο καυσίμων και έναν μηχανισμό τιμολόγησης του άνθρακα. Αυτό το πλαίσιο είναι το ισχυρότερο οικονομικό κίνητρο. Δημιουργεί ένα προβλέψιμο περιβάλλον, όπου η επένδυση σε πράσινες τεχνολογίες και καύσιμα χαμηλών εκπομπών δεν θα είναι απλώς περιβαλλοντικά ορθή, αλλά και οικονομικά συμφέρουσα. Δίνει ένα ξεκάθαρο σήμα στην αγορά για το πού πρέπει να κατευθυνθούν οι επενδύσεις.

Τι ρόλο διαδραματίζει σήμερα το AI για τη λειτουργία της εταιρείας σας;

Η τεχνητή νοημοσύνη (AI) δεν είναι πλέον επιστημονική φαντασία για εμάς, αλλά ένα καθημερινό εργαλείο που θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητά μας. Στην Blue Seas Shipping, το AI θα διαδραματίσει καίριο ρόλο σε τρεις τομείς:

- Επιχειρησιακή απόδοση: Πλατφόρμες AI αναλύουν συνεχώς δεδομένα από τα πλοία μας (κατανάλωση καυσίμου, ταχύτητα, κατάσταση μηχανής) σε συνδυασμό με εξωτερικά δεδομένα (καιρός, θαλάσσια ρεύματα), για να προτείνουν το βέλτιστο δρομολόγιο και την ιδανική ταχύτητα, εξοικονομώντας καύσιμα και μειώνοντας τις εκπομπές. Επίσης, μας επιτρέπει να εφαρμόζουμε προγνωστική συντήρηση (predictive maintenance), προβλέποντας πιθανές βλάβες πριν συμβούν.
- Εμπορική ευφυΐα: Εργαλεία AI αναλύουν τεράστιους όγκους δεδομένων της αγοράς ναύλων, τις κινήσεις των εμπορευμάτων και τις γεωπολιτικές εξελίξεις, παρέχοντας στο τμήμα ναυλώσεών μας πολύτιμες πληροφορίες για τη λήψη ταχύτερων και πιο κερδοφόρων αποφάσεων.
- Διαχείριση & Συμμόρφωση: Το AI αυτοματοποιεί διαδικασίες, από την επεξεργασία εγγράφων μέχρι τον έλεγχο συμμόρφωσης με τους διαρκώς αυξανόμενους διεθνείς κανονισμούς, αυξάνοντας την αποδοτικότητα και μειώνοντας τον κίνδυνο ανθρώπινου λάθους.

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 sales
- Installation of Air Lubrication Systems

BRITISH SAFETY COUNCIL Sword of Honour 2024 Winner

BRITISH SAFETY COUNCIL Five Star Occupational Health and Safety Audit 2024







commercial@qatarshipyard.qa
www.qatarshipyard.qa

Οι εμπορικές τριβές αλλάζουν τον χάρτη των θαλάσσιων μεταφορών ξηρών φορτίων

Ο κ. Βήτος σημειώνει ότι οι διαφορετικές οικονομικές στρατηγικές των ΗΠΑ και Κίνας ευνοούν διαφορετικά μεγέθη bulk carriers, ενώ σχολιάζει, μεταξύ άλλων, και τα αποτελέσματα της MEPC 83 για την ενεργειακή μετάβαση του κλάδου.



του **Παύλου Βήτου**,
General Manager της Alpha Bulkers Shipmanagement Inc.

Πώς εκτιμάτε ότι οι γεωπολιτικές εξελίξεις στη Μέση Ανατολή θα επηρεάσουν συγκεκριμένες διαδρομές ή φορτία των bulk carriers;

Παρακολουθούμε μια κλιμακούμενη ένταση μεταξύ των χωρών της Μέσης Ανατολής τους τελευταίους μήνες, που σαφώς επηρεάζει την παγκόσμια οικονομία και ιδιαίτερα τη ναυτιλία.

Η αγορά του χύδην ξηρού φορτίου επηρεάζεται λιγότερο από αυτήν του πετρελαίου, διότι οι χώρες της Μέσης Ανατολής δεν αποτελούν βασικό μέρος αυτού του εμπορίου, αφού υπολείπονται στην εξαγωγή τέτοιων φορτίων. Λαμβάνουν όμως μερίδιο σε αυτή την αγορά ως εισαγωγείς, κυρίως σιτηρών και δομικών υλικών, προκαλώντας τη μείωση των ναυλώσεων όμοιας ζήτησης, λόγω του περιορισμού (μερικώς ή ολικώς) στη διέλευση από τα Στενά του Ορμούζ. Επιπρόσθετα, οι αυξημένες ανησυχίες για την ασφάλεια στην Ερυθρά Θάλασσα επιφέρουν την αποφυγή διέλευσης της Διώρυγας του Σουέζ, με αποτέλεσμα την επαναδρομολόγηση των πλοίων μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, αυξάνοντας τον χρόνο ταξιδιού και τα λειτουργικά κόστη. Ωστόσο, αυτό αντισταθμίζεται οικονομικά με τις ανάλογες εισαγωγές, σε χώρες της Ασίας, προϊόντων σιδήρου και άνθρακα ως επί το πλείστον, εκτός εάν υπάρξουν περιορισμοί στη λειτουργία των λιμανιών και αύξηση στα ασφάλιστρα των πλοίων, ως γενική επίδραση στις αναταραχές που υφίσταται η Μέση Ανατολή.

Τι θα σημάνει για τη ζήτηση των bulk carriers ενδεχόμενη αποκλιμάκωση του πολέμου μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας;

Η επίτευξη μιας συμφωνίας που θα σηματοδοτεί ειρήνη ανάμεσα στη Ρωσία και την Ουκρανία είναι επιθυμητή και ευπρόσδεκτη, τόσο για την Ελλάδα όσο και για την παγκόσμια ναυτιλία.

Το άνοιγμα βασικών λιμανιών (όπως η Οδησσός) θα φέρει εξομάλυνση στις μεταφορές σιτηρών και καλαμποκιού, των οποίων η Ουκρανία είναι σημαντικός εξαγωγέας και για των οποίων τη μεταφορά χρησιμοποιούνται φορτηγά πλοία ξηρού φορτίου σε μεγάλο βαθμό.

Επιπλέον, η ζήτηση δομικών υλικών στην περιοχή θα αυξηθεί κατακόρυφα, λόγω

της ανάγκης ανοικοδόμησης των πληγέντων οικισμών και εγκαταστάσεων. Αυτό συνεπάγεται αύξηση στη ζήτηση φορτηγών πλοίων και των φορτίων που μεταφέρουν, επιφέροντας δυνητικά αύξηση των ναύλων.

Η μείωση του ρίσκου κατά τις διελεύσεις στη Μαύρη Θάλασσα θα επιτρέψει στις ασφαλιστικές εταιρείες να επαναφέρουν τα ασφάλιστρα των πλοίων, που επιχειρούν εκεί, σε φυσιολογικά επίπεδα.

Οι εύθραυστες εμπορικές σχέσεις ΗΠΑ-Κίνας έχουν ως αποτέλεσμα οι ΗΠΑ να εστιάζουν στο near-shoring και στην εγχώρια παραγωγή πρώτων υλών. Η Κίνα, από την άλλη, στρέφεται σε προμηθευτές (βλ. Αφρική) που δεν επηρεάζονται από κυρώσεις. Η νέα αυτή πραγματικότητα θα αναδιαμορφώσει τα trading patterns των bulk carriers;

Οι εμπορικές τριβές μεταξύ ΗΠΑ-Κίνας φέρουν διάσπαση της παγκόσμιας αλυσίδας εφοδιασμού ξηρού φορτίου. Οι ΗΠΑ αναζητούν την προμήθεια πρώτων υλών –άνθρακα και σιδηρομεταλλευμάτων– είτε μέσω της εγχώριας αγοράς είτε από τις κοντινές χώρες (όπως ο Καναδάς και το Μεξικό).

Η Κίνα, επιθυμώντας να αποφύγει δασμούς και οικονομικές κυρώσεις των ΗΠΑ, προσέρχεται σε μια ευρύτερη στρατηγική, εισάγοντας βωξίτη και άλλα ορυκτά από τη Γουινέα και εν γένει από τη Νότια Αφρική, ώστε να εξασφαλίσει τις πρώτες ύλες για τη βαριά βιομηχανία της. Η αλλαγή αυτού του εμπορικού μοτίβου, σε συνδυασμό με τον σταθερό εφοδιασμό προϊόντων σιδήρου από την Αυστραλία, δημιουργεί μια αγορά πέριξ του Νότου, που τα Capesizes και τα Kamsarmaxes καλούνται να αναλάβουν. Εν αντιθέσει με τις ΗΠΑ, όπου παρατηρείται ένα νέο περιφερειακό εμπόριο, που ναι μεν πλήττει τα μεγάλου μεγέθους φορτηγά, ευνοεί όμως τα ευέλικτα μεσαίου μεγέθους (όπως Supramaxes), μεταβάλλοντας τις ανάγκες ανάπτυξης στόλου προς αυτή την κατεύθυνση.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει να ανταγωνιστεί άλλες βιομηχανίες για την προσέλκυση νέων, καλά καταρτισμένων επαγγελματιών.



Η MEPC 83, παρότι επί της ουσίας δεν εισάγει οικονομικά κίνητρα, οδηγεί στην εγκαθίδρυση συστήματος τιμολόγησης του άνθρακα και στη ναυτιλία, που θα δώσει την πρωτοβουλία στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα για δημιουργία πακέτων πράσινης χρηματοδότησης στο πλαίσιο της συμμόρφωσης με τις νέες τεχνολογίες.

Ιδιαίτερα για τα bulk carriers, αυτή η δυσκολία καθίσταται ακόμα μεγαλύτερη, καθώς οι νέοι φαίνεται να προτιμούν άλλους τύπους πλοίων προκειμένου να ναυτολογηθούν. Πώς μπορεί μια σύγχρονη ναυτιλιακή εταιρεία να προσελκύσει αλλά και να διατηρήσει καλά καταρτισμένους ναυτικούς; Τι ρόλο διαδραματίζουν προς αυτή την κατεύθυνση τα κριτήρια ESG;

Είναι γεγονός η δυσκολία εύρεσης νέων, πολλά υποσχόμενων, ναυτικών εν γένει. Η Alpha Bulkers επιθυμεί να επενδύει σε Ελληνίδες και Έλληνες ναυτικούς, ως συνέπεια της εταιρικής κουλτούρας που τη διέπει. Το ανθρώπινο δυναμικό της εταιρείας υποδέχεται και αντιμετωπίζει τον κάθε προσερχόμενο σπουδαστή ή/και αξιωματικό ως μέλος μιας ευρύτερης οικογένειας, προσφέροντάς του διαρκή επαγγελματική, οικονομική και κοινωνική ανέλιξη.

Είναι όμως σημαντικό αυτό να κοινολογηθεί και να επικοινωνηθεί σωστά στους υποψηφίους. Η έντυπη διαφήμιση, στα μεγαλύτερης κυκλοφορίας περιοδικά, θεωρείται το σημαντικότερο μέσο διάδοσης. Είναι υποχρέωσή μας να δημιουργήσουμε ένα διαφημιστικό μήνυμα που να αναφέρει τα ποιοτικά στοιχεία του στόλου και να αναδεικνύει τις απολαβές που χαίρουν οι ναυτικοί.

Επίσης, η ενεργή συμμετοχή της εταιρείας σε συνέδρια/σεμινάρια, που διοργανώνονται από τις εκάστοτε σχολές, και όχι μόνο, είναι βαρύνουσας σημασίας, διότι μέσα από τη διά ζώσης επικοινωνία είναι πολύ πιο εύκολο να μεταφερθεί και να αξιολογηθεί η όποια εν δυνάμει συνεργασία.

Το ίδιο, αν όχι μεγαλύτερο, βάρος οφείλει η εταιρεία να δώσει και στη διατήρηση των ναυτικών στον στόλο της. Είναι πολύ σημαντικό, και για τις δύο πλευρές, να νιώθουν ασφάλεια, σεβασμό και οικειότητα στην καθημερινή τους επαφή. Επιπρόσθετα, για να καλυφθεί η ανάγκη της εξερεύνησης του ανταγωνισμού, η εταιρεία οφείλει να επενδύει συνεχώς στην επαγγελματική κατάρτιση του ναυτικού (μέσω σύγχρονων «in-house» εκπαιδευτικών κέντρων, που η Alpha Bulkers σήμερα διαθέτει), να επιβραβεύει εμπράκτως την καλή εργασία και την αφοσίωση του κάθε ναυτικού, να ακολουθεί τις νέες τεχνολογίες, είτε με την εφαρμογή αυτών στον στόλο της είτε με την ανανέωση του ίδιου του στόλου.

Με την υιοθέτηση των κριτηρίων ESG, ενσωματώθηκε η έννοια της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης στην εταιρική κουλτούρα. Οι επιχειρήσεις, για να είναι βιώσιμες, οφείλουν να υπερβαίνουν τον σκοπό του κέρδους τους μέσω της ανταπόδοσης στο κοινωνικό σύνολο. Οι εκθέσεις βιωσιμότητας, ως απόρροια αυτών των πρακτικών, λειτουργούν ως μια μονάδα μέτρησης επίδοσης, που λαμβάνεται υπόψη από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και επιφέρει σημαντικούς πόρους για την επέκταση και την ανάπτυξη της επιχείρησης, που εν προκειμένω συνεπάγεται τη διευκόλυνση στην υλοποίηση όλων των μέτρων που η ναυτιλιακή εταιρεία επιθυμεί να λάβει για τους ναυτικούς της.

Ποιες νέες τεχνολογίες μπορούν να συμβάλουν στην ενεργειακή μετάβαση της ναυτιλίας; Η πρόσφατη MEPC 83 έδωσε κίνητρα για επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες;

Η μείωση εκπομπών άνθρακα ήταν και παραμένει πρωταρχικό ζήτημα στα παγκόσμια ναυτιλιακά συνέδρια.

Η χρήση εναλλακτικών καυσίμων είναι επιτακτική, τόσο για τη μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου όσο και για τη βέλτιστη ενεργειακή απόδοση, ακολουθώντας τους παγκόσμιους στόχους περί κλιματικής αλλαγής.

Ήδη το υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) έχει υιοθετηθεί ευρέως ως παραδοσιακό καύσιμο, εκπέμποντας λιγότερο


KATRADIS
EST. 1936
GROUP OF COMPANIES
Mooring Ropes
Cathodic Protection
Wire Ropes
Anchors & Chains
Port Infrastructure
Deck Equipment

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

11, Psaron str., 186 48 Piraeus, Greece +30 2104060300 info@katradis.com



διοξείδιο του άνθρακα από το μαζούτ (HFO) κατά 25%, με μειονέκτημα τη διαφυγή μεθανίου.

Η αμμωνία, παρόλο που εξελίσσεται ως καύσιμο μηδενικής εκπομπής άνθρακα, παραμένει σε επίπεδα πιλοτικών δοκιμών και η υλοποίηση αυτού του επιτεύγματος καθυστερεί χρονικά λόγω της επικινδυνότητας χρήσης αυτής.

Τα βιοκαύσιμα μπορούν να αντικαταστήσουν τα συμβατικά καύσιμα, μειώνοντας άμεσα τις εκπομπές, χωρίς να χρήζουν δαπανηρών τροποποιήσεων των κινητήρων. Κατά την άποψή μου, αυτά είναι που θα χρησιμοποιηθούν περισσότερο στο άμεσο μέλλον, έως ότου κατασκευαστούν τα νέα φορτηγά ξηρού φορτίου με χρήση LNG καυσίμου, που θα αποτελέσουν τη νέα πραγματικότητα στον χώρο της ναυτιλίας.

Οι διορθώσεις στο MARPOL Annex VI, που εγκρίθηκαν από τη MEPC 83, ενθαρρύνουν τη χρήση καυσίμων με μειωμένες και μηδενικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Συνάμα, συνδράμουν στην προώθηση νέων ενεργειακών τεχνολογιών, όπως η εγκατάσταση μετατροπέα συχνότητας ρεύματος στα πλοία, καθώς και στη χρήση εξελιγμένων χρωμάτων χαμηλής τριβής, ένας πολλά υποσχόμενος τομέας του μέλλοντος.

Η MEPC 83, παρότι επί της ουσίας δεν εισάγει οικονομικά κίνητρα, οδηγεί στην εγκαθίδρυση συστήματος τιμολόγησης του άνθρακα και στη ναυτιλία, που θα δώσει την πρωτοβουλία στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα για δημιουργία πακέτων πράσινης χρηματοδότησης στο πλαίσιο της συμμόρφωσης με τις νέες τεχνολογίες.

Τι ρόλο διαδραματίζει σήμερα το AI στη λειτουργία της εταιρείας σας;

Η τεχνητή νοημοσύνη είναι πλέον κομμάτι της ζωής μας σε όλους τους τομείς. Αναπόφευκτα θα επιδράσει και στον χώρο της ναυτιλίας.

Με τη χρήση του AI, όταν αυτή είναι περιορισμένη και ελεγμένη, μπορούν να επιτευχθούν πράγματα και καταστάσεις, σε μικρότερο χρόνο και με λιγότερο κόστος, αποτελεσματικά. Για παράδειγμα, στο ζήτημα της ενεργειακής μετάβασης, ένα αυτοματοποιημένο σύστημα διαχείρισης ενέργειας, που χρησιμοποιεί την τεχνητή νοημοσύνη και δεδομένα σε πραγματικό χρόνο, επιτυγχάνει τη βέλτιστη κατανάλωση καυσίμου και απόδοση κινητήρα, σχεδιάζοντας την καταλληλότερη διαδρομή, συνυπολογίζοντας και τις προβλέψεις των καιρικών συνθηκών.

Η Alpha Bulkers παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις σε αυτόν τον τομέα, μέσω σεμιναρίων και πιλοτικών προγραμμάτων, αναζητώντας τη σωστότερη εφαρμογή του AI σε κάθε τομέα, με γνώμονα όμως πάντα το ανθρώπινο δυναμικό και ιδιαίτερα τους ναυτικούς μας, χωρίς τους οποίους δεν μπορεί να υπάρξει πρόοδος και ανάπτυξη στη ναυτιλία.

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.seascape.cy • info@seascape.gr

Γεωπολιτική σκακιέρα και ποντοπόρος ναυτιλία ξηρού φορτίου

Ευκαιρίες μέσα στην αβεβαιότητα;

Η παγκόσμια ναυτιλία –και ειδικά ο τομέας του ξηρού φορτίου– λειτουργεί ως θερμόμετρο των παγκόσμιων γεωοικονομικών εξελίξεων. Στην παρούσα συγκυρία, η διεθνής σκηνή χαρακτηρίζεται από γεωπολιτικές αναταράξεις: ο πόλεμος στην Ουκρανία, η αυξανόμενη ένταση ΗΠΑ-Κίνας, οι προκλήσεις στη Διώρυγα του Σουέζ, η συνεχιζόμενη ενεργειακή αναδιάρθρωση και, προσφάτως, η όξυνση της κρίσης Ισραήλ-Ιράν. Μέσα σε αυτή τη σύνθετη εικόνα, διαμορφώνονται νέες δυναμικές για τον κλάδο του dry bulk shipping - ιδίως για τις εταιρείες που μπορούν να προσαρμοστούν στρατηγικά στις γεωπολιτικές αλλαγές, αξιοποιώντας και τη σταθεροποιητική επιρροή δυτικών πολιτικών.



του **Γιάννη Συρίγου**,
Chief Financial Officer
της Iolcos Hellenic Maritime
Enterprises Co. Ltd.

Ο πόλεμος στην Ουκρανία και η αναδιάταξη των ροών σιτηρών

Η ρωσική εισβολή στην Ουκρανία το 2022 προκάλεσε έντονες αναταράξεις στην παγκόσμια αγορά σιτηρών, με άμεσο αντίκτυπο στη ναυλαγορά των bulkers. Οι ουκρανικές εξαγωγές, οι οποίες ιστορικά διοχετεύονταν μέσω Μαύρης Θάλασσας, αναγκάστηκαν να ανακατευθυνθούν μέσω χερσαίων ή παρακαμπτήριων διαύλων – αυξάνοντας τη ζήτηση για ton-miles. Η συμφωνία του «Black Sea Grain Initiative», με μεσολάβηση δυτικών χωρών, απέδειξε τη σημασία της διπλωματικής παρέμβασης στη διατήρηση κρίσιμων ροών.

Η ανακατεύθυνση φορτίων από Ουκρανία και Ρωσία προς άλλους προορισμούς –όπως ΗΠΑ, Καναδάς, Βραζιλία και Αυστραλία– ενίσχυσε τις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων, ωφελώντας κυρίως τα πλοία Panamax και Supramax. Παράλληλα, δημιουργήθηκαν νέες ανάγκες για short-sea logistics στην Ανατολική Μεσόγειο και στη Βαλτική.

Ωστόσο, το τελευταίο διάστημα πληθαίνουν οι ενδείξεις για ενδεχόμενη διπλωματική αποκλιμάκωση. Πρωτοβουλίες από την κυβέρνηση των ΗΠΑ, η πίεση από τις αγορές ενέργειας και τροφίμων, αλλά και η σχετική κόπωση σε ορισμένες δυτικές κοινωνίες (και φυσικά η εξάντληση των εμπόλεμων μερών, κυρίως της Ουκρανίας), έχουν δημιουργήσει περιθώριο για διερευνητικές συνομιλίες μεταξύ Μόσχας, Κιέβου και διεθνών διαμεσολαβητών. Αν αυτές οι εξελίξεις οδηγήσουν σε εκεχειρία ή συμφωνία επαναλειτουργίας των βασικών λιμένων της Ουκρανίας, θα προκύψει εκ νέου ροή φορτίων μέσω Μαύρης Θάλασσας.

Μην ξεχνάμε, βέβαια, και τον τεράστιο όγκο πρώτων υλών που θα απαιτηθούν για την ανοικοδόμηση της Ουκρανίας... Τι σημαίνει αυτό για τη ναυτιλία: η μεγαλύτερη προβλεψιμότητα, η αύξηση της παγκόσμιας αγροτικής παραγωγής και η άρση ασφαλιστικών περιορισμών μπορούν να ενισχύσουν τις εμπορικές

ροές μεσοπρόθεσμα. Σε κάθε περίπτωση, οι εξελίξεις στο ουκρανικό μέτωπο παραμένουν καθοριστικής σημασίας για τον σχεδιασμό των στρατηγικών των πλοιοκτητών dry bulk.

Η κρίση στη Διώρυγα του Σουέζ

Οι επιθέσεις των Χούθι σε εμπορικά πλοία στην Ερυθρά Θάλασσα από τα τέλη του 2023 προκάλεσαν ανακατατάξεις στις εμπορικές διαδρομές. Πολλοί ναυλωτές απέφυγαν τη Διώρυγα του Σουέζ, επιλέγοντας τον περίπλου της Αφρικής, κάτι που αύξησε σημαντικά τα ton-miles – αν και κανονικά αυτό θα έπρεπε να αποτελέσει μια θετική εξέλιξη για τη ναυλαγορά, εντούτοις πιθανότατα αντίρροπες δυνάμεις (;) κράτησαν την αγορά αρκετά υποτονική, κάτι το οποίο μας προβλημάτισε έντονα.

Η κρίση Ισραήλ-Ιράν: Η νέα μεταβλητή στην εξίσωση

Η τρέχουσα κλιμάκωση των εντάσεων μεταξύ Ισραήλ και Ιράν αποτελεί την πιο σημαντική και απρόβλεπτη γεωπολιτική παράμετρο για το άμεσο μέλλον της ναυτιλίας ξηρού φορτίου. Οι απειλές για επέκταση της σύρραξης σε περιφερειακό επίπεδο, με πιθανή ανάφλεξη στον Περσικό Κόλπο, εγείρουν σοβαρές ανησυχίες για την ασφάλεια των ναυτικών διαδρόμων που διέρχονται από τα Στενά του Ορμούζ.

Αν και τα πλοία ξηρού φορτίου δεν εξαρτώνται από τη ροή πετρελαίου της περιοχής, ενδεχόμενη αποσταθεροποίηση θα προκαλέσει αλυσιδωτές αντιδράσεις στην παγκόσμια ναυλαγορά: από ανακατευθύνσεις φορτίων και αλλαγές λιμανιών έως αυξήσεις στα ασφαλιστικά κόστη και στη διαθεσιμότητα πλοίων σε περιοχές υψηλού ρίσκου. Παράλληλα, η αποφυγή του Περσικού ενδέχεται να ενισχύσει δευτερογενείς αγορές, όπως το Ομάν, η Ινδία και τα Εμιράτα, ως νέους κόμβους logistics. Πιθανή εκτόξευση των τιμών του πετρελαίου θα δημιουργήσει πληθωριστικές πιέσεις και εκτροχιασμό της παγκόσμιας ανάπτυξης, με άμεσο αρνητικό αντίκτυπο στο παγκόσμιο εμπόριο.

Η γεωστρατηγική υποστήριξη των ΗΠΑ προς το Ισραήλ και η αυξημένη παρουσία τους στην περιοχή ενδέχεται να αποτελέσει σταθεροποιητικό παράγοντα, αλλά ο κίνδυνος επέκτασης σε στρατιωτικό επίπεδο δεν μπορεί να αγνοηθεί. Από την πλευρά τους, οι εφοπλιστές θα χρειαστεί να παρακολουθούν στενά τις εξελίξεις και να προσαρμόζουν ευέλικτα τα deployment plans των στόλων τους.

Η ανταγωνιστικότητα ΗΠΑ-Κίνας και οι νέες ροές ξηρού φορτίου

Η διαρκής γεωοικονομική αντιπαλότητα μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας έχει προκαλέσει μεταβολές στις εφοδιαστικές αλυσίδες. Οι ΗΠΑ ενισχύουν την τάση για friend-shoring και near-shoring, ενδυναμώνοντας εμπορικούς δεσμούς με χώρες όπως το Βιετνάμ, το Μεξικό, η Ινδία και η Ινδονησία. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της μεταφοράς πρώτων υλών προς νέες βιομηχανικές βάσεις στην Ασία και στη Λατινική Αμερική.

Η πολιτική στήριξης της εσωτερικής παραγωγής και εξόρυξης από τις ΗΠΑ ενισχύει τη ζήτηση για σιδηρομετάλλευμα και άνθρακα, με σημαντικές ποσότητες να κατευθύνονται προς τις εγχώριες χαλυβουργίες. Οι εμπορικές ροές μεταξύ Αμερικής και συμμάχων της Ασίας ενισχύονται, δημιουργώντας





ευκαιρίες για πλοιοκτήτες που διαχειρίζονται Capesizes και Panamaxes.
Παράλληλα, η Κίνα, προσπαθώντας να θωρακίσει τη δική της στρατηγική ασφάλεια, στρέφεται περισσότερο σε προμηθευτές που δεν επηρεάζονται άμεσα από δυτικές κυρώσεις, κάτι που δημιουργεί νέα patterns στη ναυτιλία ξηρού φορτίου, με προορισμούς στην Αφρική και στην Κεντρική Ασία.

Η πράσινη μετάβαση και οι διεθνείς επενδύσεις σε υποδομές

Η επιτάχυνση της παγκόσμιας ενεργειακής μετάβασης δημιουργεί νέες ανάγκες για μεταφορά πρώτων υλών, όπως λίθιο, χαλκός, αλουμίνιο και βωξίτης. Οι ΗΠΑ, μέσω του νόμου Inflation Reduction Act, δίνουν ισχυρά κίνητρα για καθαρές τεχνολογίες, ωθώντας τη ζήτηση για εισαγόμενες πρώτες ύλες από τη Λατινική Αμερική και την Αφρική.
Οι εμπορικές ροές που συνδέονται με αναδυόμενα ενεργειακά projects, όπως offshore wind και πράσινο υδρογόνο, δημιουργούν νέες προοπτικές για τη ναυτιλία ξηρού φορτίου. Επενδύσεις σε λιμάνια, υποδομές logistics και αλυσίδες εφοδιασμού από θεσμούς όπως η Παγκόσμια Τράπεζα, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και αναπτυξιακές τράπεζες των G7 ενισχύουν τη μακροπρόθεσμη σταθερότητα και τη ροή φορτίων.

Συμπερασματικά: Ευελιξία, στρατηγική ανάλυση και δυτικό πλαίσιο σταθερότητας

Η ποντοπόρος ναυτιλία ξηρού φορτίου βρίσκεται μπροστά σε έναν κόσμο έντονα ρευστό, με διαρκείς μεταβολές στα κέντρα παραγωγής και κατανάλωσης, στις συμμαχίες και στις απειλές. Μέσα σε αυτό το περιβάλλον, η δυνατότητα γρήγορης προσαρμογής, η στρατηγική ανάγνωση των γεωπολιτικών τεκταινομένων και η στήριξη σε διεθνείς μηχανισμούς σταθερότητας –στους οποίους οι ΗΠΑ διαδραματίζουν συχνά πρωταγωνιστικό ρόλο– αποτελούν κρίσιμα πλεονεκτήματα.
Οι εφοπλιστές που μπορούν να διαβάζουν σωστά τον γεωπολιτικό χάρτη, να διαφοροποιούν τους κινδύνους και να επενδύουν σε τεχνολογία και ESG ευθυγραμμισμένες πρακτικές είναι εκείνοι που θα βγουν κερδισμένοι από αυτή την εποχή των μεγάλων αλλαγών.



Steadfast QUALITY

Unmatched SERVICE

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

THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY
21 USCG QUALSHIP 21 CONSECUTIVE YEARS
2004 - 2025

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

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

Οι πρόσφατοι κύκλοι της ναυλαγοράς «έκρυψαν» το αυξανόμενο στοκ του παγκόσμιου στόλου



Ο κ. Κεφαλωνίτης στέκεται στον αντίκτυπο που θα έχει η υπερπροσφορά πλοίων σε ενδεχόμενη επιστροφή των εφοδιαστικών αλυσίδων στην κανονικότητα.



του **Πέτρου Κεφαλωνίτη**,
Investment Manager – Shipping
Terra Capital Partners

Πώς εκτιμάτε ότι οι γεωπολιτικές εξελίξεις στη Μέση Ανατολή θα επηρεάσουν συγκεκριμένες διαδρομές ή φορτία των bulk carriers;

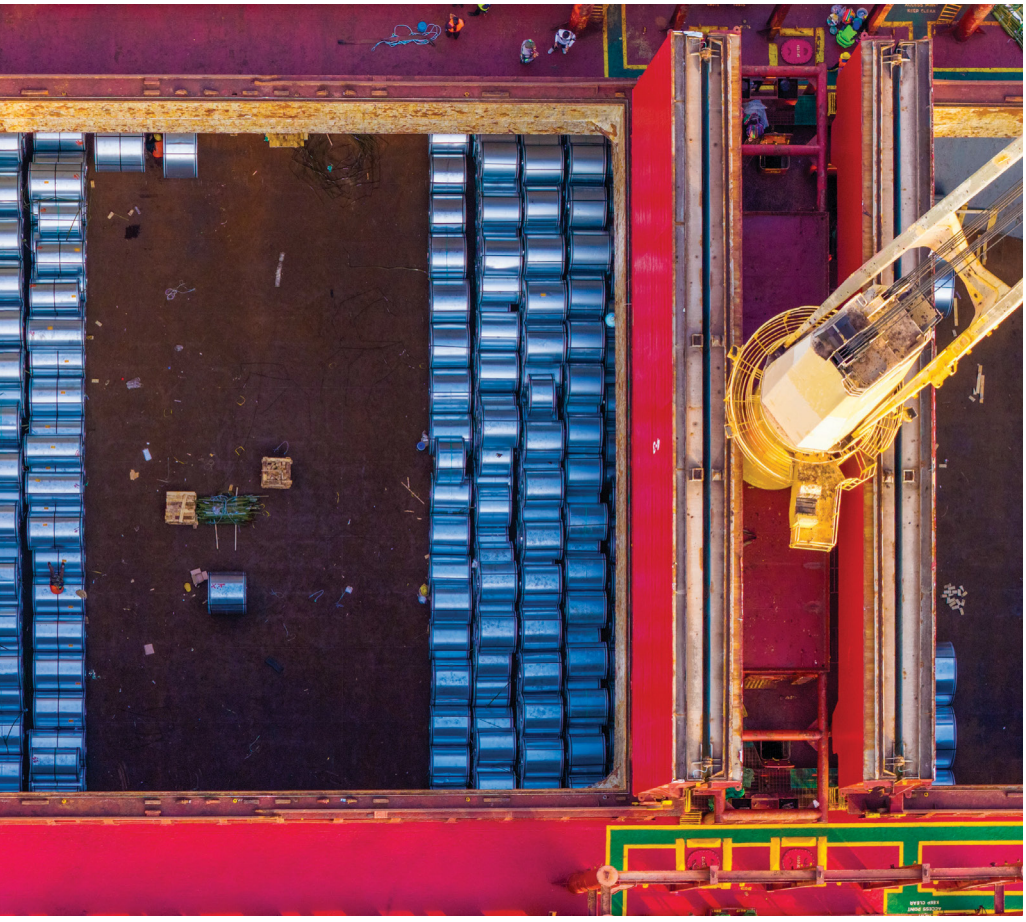
Από την περίοδο του Covid-19 και ένθεν, έχουμε βιώσει μια σειρά διαταραχών, όχι μόνο γεωπολιτικών αλλά και κλιματικών. Κάποιος εξωτερικός παρατηρητής ενδεχομένως, αν έβλεπε ένα διάγραμμα των ναύλων της τελευταίας τετραετίας, να έβγαζε το συμπέρασμα ότι η «ναυτιλία πάει καλά». Αν κάποιος καρατομήσει αυτή την τετραετία, θα παρατηρήσει τουλάχιστον πέντε κύκλους. Ονομαστικά θα μπορούσαμε να τους αναφέρουμε ως Covid-19 – καθυστερήσεις σε λιμάνια, Πόλεμος στην Ουκρανία, Πόλεμος (;) στη Μέση Ανατολή/Ερυθρά Θάλασσα και η εποχική αδυναμία διέλευσης από τη Διώρυγα του Παναμά.

Αυτό το οποίο αδιαμφισβήτητα έγινε είναι η διαταραχή των εφοδιαστικών αλυσίδων και η έκθεση των αδυναμιών τους. Αυτό δεν προκαλεί εντύπωση, δεδομένου ότι σχεδιάστηκαν και υλοποιήθηκαν σε μια περίοδο μακράς ειρήνης και πολιτικής και κλιματικής σταθερότητας.

Κάποιοι από τους παραπάνω κύκλους (Covid) έχουν κλείσει. Κάποιοι, όπως οι δύο προαναφερθέντες πόλεμοι, έχουν αφομοιωθεί από το σύστημα εφοδιαστικών αλυσίδων. Η Διώρυγα του Παναμά, που είναι έρμαιο της εποχικότητας και της κλιματικής αλλαγής, ίσως και να ξανανοίξει εποχικά.

Αυτό που έχουν «καταφέρει» όλοι οι παραπάνω κύκλοι είναι να «κρύψουν» το αυξανόμενο στοκ του παγκόσμιου στόλου. Από το 2020 έως σήμερα, έχουν παραδοθεί 154 εκατ. dwt, ήτοι 17,5% του στόλου του 2020, ενώ αναμένονται και άλλα 65 εκατ. dwt έως το 2027 (Clarksons). Την αντίστοιχη περίοδο, έχουν διαλυθεί 36,2 εκατ. dwt (15 εξ αυτών το 2020), συνεπώς ο στόλος έχει αυξηθεί κατά 13,4%.

Υπό άλλες συνθήκες, και απόντων των παραπάνω κύκλων, ο όγκος παραδόσεων θα είχε ασκήσει πτωτική πίεση στους ναύλους. Κατά συνέπεια, θα είχαν εξωθηθεί περισσότερα πλοία στα διαλυτήρια. Να σημειωθεί ότι ο μέσος όρος ηλικίας διάλυσης φορτηγού είναι τα 29 έτη. Ενδεικτικά να αναφέρουμε ότι αυτή



η ηλικία είναι η υψηλότερη της τελευταίας δεκαετίας, ενώ η αμέσως υψηλότερη ηλικία των 30 και 33 ετών είχε παρατηρηθεί την περίοδο 2007-2008.
Άρα, η ύπαρξη αυτών των κύκλων και η αέναη υποστήριξη που ασκούν στους ναύλους διευκολύνουν μεν την αφομοίωση των νεόδμητων στον στόλο, καθυστερούν δε τη διάλυση παλαιότερων πλοίων, δημιουργώντας έτσι ένα τεχνητά πλευρισμένο περιβάλλον στόλου.

Τι θα σημάνει για τη ζήτηση των bulk carriers ενδεχόμενη αποκλιμάκωση του πολέμου μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας;

Σε συνέχεια του πνεύματος της παραπάνω ανάλυσης, εάν οι εφοδιαστικές αλυσίδες επανέλθουν στην κανονική τους λειτουργία, τότε, ceteris paribus, η «υπερπροσφορά» στόλου θα επηρεάσει πτωτικά τη ναυλαγορά.
Έχοντας πει αυτό, ο ως άνω αντίκτυπος θα μετριαστεί και ενδεχομένως να ανατραπεί από τη συν τω χρόνω επακόλουθη άρση των περιορισμών των φορτίων από τη Ρωσία που υπάγονται σε κυρώσεις.
Συνεπώς, το αποτέλεσμα της αποκλιμάκωσης θα φανεί σε δύο αρκετά διακριτούς χρόνους.

Οι εύθραυστες εμπορικές σχέσεις ΗΠΑ-Κίνας έχουν ως αποτέλεσμα οι ΗΠΑ να εστιάζουν στο near-shoring και στην εγχώρια παραγωγή πρώτων υλών. Η Κίνα, από την άλλη, στρέφεται σε προμηθευτές (βλ. Αφρική) που δεν επηρεάζονται από κυρώσεις. Η νέα αυτή πραγματικότητα θα αναδιαμορφώσει τα trading patterns των bulk carriers;

Θεωρώ ότι το πνεύμα της ερώτησης εστιάζει σε επιπτώσεις δεύτερης τάξης. Το outsourcing / contract manufacturing / subcontracting / offshoring / contracting out το παρατηρήσαμε τελευταία φορά στην πρόσφατη οικονομική ιστορία, από το δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1990 και ένθεν.
Το τρίπτυχο «παγκοσμιοποίηση, αγορές εμπορευμάτων και οικονομίες κλίμακας» οδήγησε στην ανάγκη για εύρεση εύκολα κλιμακούμενων και οικονομικών αγορών. Οικονομικές όσον αφορά τα πάγια έξοδα παραγωγής, με πρώτο το κόστος εργασίας. Όσο οι οικονομίες αναπτύσσονται και οι κοινωνίες ανεβαίνουν στην κλίμακα της ιεραρχίας των αναγκών του Μάσλοφ, το κόστος εργασίας του ανθρώπινου παράγοντα ακολουθεί κατά πόδας.
Είκοσι χρόνια μετά, είναι λογικό ένα παρόμοιο φαινόμενο να έχει παρατηρηθεί και στις οικονομίες οι οποίες επωφελήθηκαν από το outsourcing.
Επιπροσθέτως, για να κάνει outsource μια οικονομία την παραγωγή αγαθών κατώτερης προστιθέμενης αξίας, σημαίνει ότι το δικό της εργατικό δυναμικό μπορεί ή μπορεί να εκπαιδευτεί να παράγει αγαθά αλλά και υπηρεσίες ανώτερης προστιθέμενης αξίας. Αυτό αφορά την αύξηση της παραγωγικότητας. Η τελευταία οξύνεται από τη χρίση του 3D printing και από το AI.
Τέλος, όπως αναφέραμε και παραπάνω, ο Covid-19 εξέθεσε τις αδυναμίες της λειτουργίας των εφοδιαστικών αλυσίδων και επισήμανε την ανάγκη γεωγραφικά αποτελεσματικής παραγωγής.
Επομένως, τα θεμελιώδη οικονομικά στοιχεία τα οποία υποστηρίζουν το near-shoring, ή πιο σωστά το re-shoring, προϋπήρχαν. Το ότι χρησιμοποιούνται ως μοχλοί πίεσης από την εκάστοτε κυβέρνηση δεν είναι κάτι καινούργιο.
Συνεπώς, μέχρι κάποια δυτική οικονομία να μπορέσει να παραγάγει ένα κεφαλαιακό αγαθό εντάσεως εργασίας (όπως ένα πλοίο) πιο οικονομικά από κάποια άλλη οικονομία, το re-shoring θα εστιάσει σε μικρής κλίμακας, αλλά μεγάλης προστιθέμενης αξίας, προϊόντα. Ίσως μέχρι οι οικονομίες κλίμακας και ο ανταγωνισμός κόστους να οδηγήσουν στο offshoring και πάλι, σε έναν πιο σταθερό, πολιτικά, κόσμο. Άλλωστε, έτσι ακριβώς έγινε και με το Blackberry.
Όσον αφορά τις εισαγωγές της Κίνας από την Αφρική, αυτό δεν είναι κάτι καινούργιο και, στο σύνολό του, δεν οδηγείται από τις κυρώσεις. Η προσφορά, το ασταθές πολιτικό κλίμα και η διαφθορά στην Αφρική, καθώς και οι οικονομικές της εξαρτήσεις, συντελούν ώστε ο οποιοσδήποτε εισαγωγέας να βελτιστοποιήσει την αξία που παίρνει για κάθε μονάδα χρήματος που επενδύει. Βέβαια, η γεωγραφική απόκλιση των δύο χωρών και το είδος των εμπορευμάτων ευνοούν όλα τα μεγέθη φορτηγών πλοίων.

Από το «κατάλληλο καύσιμο» στην «κατάλληλη στρατηγική»

Λόγω της ιδιαίτερης φύσης του στόλου τους, τα bulk carriers απαιτούν μια διαφορετική προσέγγιση για την επίτευξη της αποανθρακοποίησης συγκριτικά με άλλα είδη πλοίων - ιδιαίτερα τώρα, που το πλαίσιο του IMO για μηδενικές εκπομπές και οι επερχόμενοι κανονισμοί αναδιαμορφώνουν τις προσδοκίες σε ολόκληρη τη ναυτιλιακή βιομηχανία.



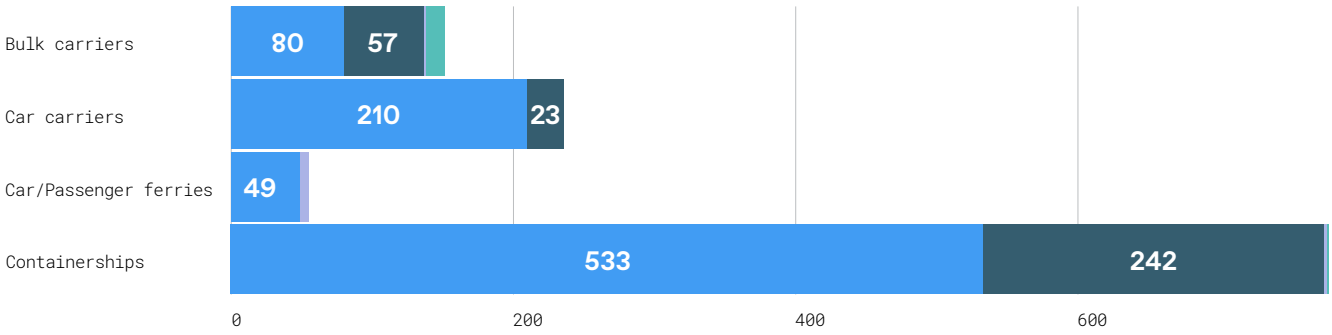
του **Ιάσονα Στεφανάτου**,
Global Decarbonization Director,
DNV Maritime

Από τα μικρά Handysizes έως τα μεγάλα Capesizes, τα bulk carriers συνιστούν έναν από τους πιο ποικιλόμορφους και κατακερματισμένους στόλους παγκοσμίως. Σε αντίθεση με τα containerships ή τα ferries, τα bulk carriers σπανίως ακολουθούν σταθερά δρομολόγια. Αυτή η λειτουργική ευελιξία, παρότι εμπορικά επωφελής, κάνει πιο πολύπλοκο τον σχεδιασμό χρήσης εναλλακτικών καυσίμων – ιδίως λόγω της ανισοκατανομής της αναγκαίας υποδομής σε παγκόσμιο επίπεδο.

Τι καθιστά τα bulk carriers διαφορετικά;
Γιατί, λοιπόν, τα bulk carriers χρειάζονται μια εξατομικευμένη στρατηγική αποανθρακοποίησης;

- Υπάρχουν πάνω από 13.000 bulk carriers άνω των 5.000 dwt – περισσότερα από κάθε άλλο τύπο πλοίου.
- Είναι το πιο κατακερματισμένο τμήμα της ναυτιλίας, με χιλιάδες ανεξάρτητους πλοιοκτήτες.
- Τα περισσότερα bulkers λειτουργούν στη spot αγορά (tramp trading), καθιστώντας δύσκολο τον προγραμματισμό ανεφοδιασμού.
- Δεδομένου ότι το κόστος κατασκευής ενός bulk carrier είναι σχετικά χαμηλό, η πρόσθετη επένδυση για συστήματα εναλλακτικών καυσίμων αποτελεί μεγαλύτερο ποσοστό του συνολικού κόστους πλοίου.
- Τα bulk carriers συνήθως λειτουργούν με χαμηλές ταχύτητες (10-13 κόμβοι) και έχουν υψηλή χωρητικότητα σε dwt, γεγονός που τα καθιστά ήδη αποδοτικά ως προς τις εκπομπές CO_2 ανά τόνο ανά ναυτικό μίλι.
- Υπάρχουν εκατοντάδες ναυπηγεία που κατασκευάζουν bulkers, με μεγάλη ποικιλία σε δυνατότητες και εμπειρία.

Ο συνδυασμός κλίμακας, κατακερματισμού και λειτουργικών ιδιαιτεροτήτων καθιστά τον κλάδο των bulk carriers ταυτόχρονα περίπλοκο αλλά και γεμάτο προοπτικές. Κάθε στρατηγική αποανθρακοποίησης οφείλει επομένως να είναι τεχνικά αξιόπιστη και εμπορικά ευέλικτη, ώστε να ανταποκρίνεται στις ειδικές ανάγκες κάθε περίπτωσης.



Αναλύοντας τα δεδομένα του AFI

Σύμφωνα με τα δεδομένα του Alternative Fuels Insight (AFI) του DNV του Ιουνίου 2025, το LNG παραμένει το προτιμητέο εναλλακτικό καύσιμο για τα bulk carriers που βρίσκονται υπό παραγγελία. Η ώριμη εφοδιαστική αλυσίδα του και το συνεχώς αναπτυσσόμενο παγκόσμιο δίκτυο ανεφοδιασμού το καθιστούν μια πρακτική μεταβατική επιλογή. Το LNG μπορεί να προσφέρει άμεση μείωση των εκπομπών CO_2 σε σύγκριση με τα συμβατικά καύσιμα. Ωστόσο, εξακολουθούν να υπάρχουν ανησυχίες σχετικά με τις διαφυγούσες εκπομπές άκαυστου μεθανίου (methane slip) και τον περιορισμένο του ρόλο σε έναν μακροπρόθεσμο στόχο για μηδενικές εκπομπές άνθρακα, με αποτέλεσμα πολλοί να το θεωρούν γέφυρα και όχι τελικό προορισμό – ενώ αναμένεται και η τελική θέση του IMO για την πλήρη περιβαλλοντική του επίδοση (well-to-tank).

Η μεθανόλη κατατάσσεται στη δεύτερη θέση και κερδίζει συνεχώς έδαφος στον κλάδο των bulk carriers. Η τέλεια καύση της, η ευκολία διαχείρισης και το σχετικά χαμηλό κόστος μετασκευής ή αρχικής εγκατάστασης την καθιστούν ελκυστική επιλογή για πλοιοκτήτες που αναζητούν ευελιξία. Οι παραγγελίες για πλοία με καύσιμο μεθανόλη αυξάνονται σταθερά, έπειτα από διακυμάνσεις τα τελευταία δύο χρόνια, αντικατοπτρίζο-





Το πρώτο παγκοσμίως Ultramax bulk carrier διπλού καυσίμου, κατανάλωσης και μεθανόλης.

Credit: Tsuneishi Shipbuilding Co.

ντας μια αυξανόμενη εμπιστοσύνη σε αυτή τη λύση – με σημαντική ώθηση από κυβερνητικές πρωτοβουλίες σε περιοχές που επενδύουν στην παραγωγή και στη διάθεση μεθανόλης για τη ναυτιλία. Ωστόσο, το περιβαλλοντικό αποτύπωμα της μεθανόλης εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την πηγή της – η πράσινη μεθανόλη παραμένει ακριβή και περιορισμένη σε διαθεσιμότητα. Η άνοδος της μεθανόλης στα bulk carriers συνδέεται άμεσα με συγκεκριμένες περιοχές που αναπτύσσουν σχετική υποδομή, δίνοντας στους πλοιοκτήτες που δραστηριοποιούνται εκεί τη δυνατότητα να αξιοποιήσουν αυτό το καύσιμο.

Η αμμωνία θεωρείται ευρέως ένα πολλά υποσχόμενο μηδενικού άνθρακα καύσιμο για το μέλλον, αν και υπάρχουν ακόμη εμπόδια που πρέπει να ξεπεραστούν. Η τεχνολογία των μηχανών βρίσκεται ακόμη σε στάδιο ανάπτυξης και παραμένουν σημαντικά ζητήματα ασφάλειας που πρέπει να λυθούν πριν μπορέσει να εφαρμοστεί ευρέως. Γι' αυτόν τον λόγο, η αμμωνία αναμένεται να διαδραματίσει πιο μακροπρόθεσμο ρόλο, εφόσον ωριμάσει συνολικά η ναυτιλιακή βιομηχανία.

Η αυξανόμενη δυναμική της μεθανόλης και της αμμωνίας στον κλάδο των bulk carriers οφείλεται σε συγκεκριμένα επιχειρηματικά πλεονεκτήματα. Η μεθανόλη προσφέρει ευκολία αποθήκευσης και χειρισμού, καθιστώντας την κατάλληλη για πλοία με μεταβαλλόμενα δρομολόγια, ενώ παράλληλα ευνοείται από τις περιφερειακές πολιτικές στήριξης στην παραγωγή και στη διάθεσή της. Από την άλλη, η αμμωνία κερδίζει έδαφος κυρίως σε μεγάλα πλοία με σταθερές, προβλέψιμες διαδρομές, όπου υπάρχει πρόσβαση σε κατάλληλη υποδομή, κάνοντας τη χρήση της τεχνικά και εμπορικά εφικτή σε επιλεγμένες περιπτώσεις.

Αξιοσημείωτο είναι ότι οι πρώτες μεγάλες παραγγελίες πλοίων με καύσιμο αμμωνία, εξαιρουμένων των ammonia carriers, αφορούν πολύ μεγάλα bulk carriers. Ο τύπος αυτών των πλοίων, που εξυπηρετεί συγκεκριμένα δρομολόγια μεταξύ λίγων λιμανιών, κοντά σε περιοχές παραγωγής αμμωνίας, καθιστά βιώσιμο το επιχειρηματικό μοντέλο για τη χρήση αυτού του καυσίμου.

Στρατηγική καυσίμου και όχι τύπος καυσίμου: οι καθοριστικοί παράγοντες

Όπως φάνηκε από τις προηγούμενες περιπτώσεις, η επιλογή καυσίμου μπορεί να διαφέρει σημαντικά ακόμα και για πλοία παρόμοιου μεγέθους, ανάλογα με τις εμπορικές συνθήκες και το προφίλ των δρομολογίων τους. Η θέση του DNV είναι ότι η επιλογή καυσίμου δεν θα πρέπει να γίνεται απομονωμένα, με στόχο το «καλύτερο» καύσιμο, αλλά να βασίζεται στη σωστή στρατηγική για κάθε μεμονωμένη περίπτωση. Μια σειρά βασικών παραγόντων διαμορφώνουν αυτή την απόφαση για τους πλοιοκτήτες bulk carriers:

Ηλικία στόλου και ορίζοντας επένδυσης

Τα παλαιότερα πλοία δύσκολα δικαιολογούν το υψηλό κόστος μετατροπής. Γι' αυτά, η βελτίωση ενεργειακής απόδοσης και η χρήση της ψηφιακής παρακολούθησης της απόδοσης του πλοίου αποτελούν πιο ρεαλιστικές επιλογές. Αντίθετα, στα νεότευκτα, οι μηχανές διπλού καυσίμου ή τα fuel-ready προφίλ προσφέρουν την απαραίτητη ευελιξία για ομαλή μετάβαση, όταν έρθει η κατάλληλη στιγμή.

Χρονικός ορίζοντας κανονισμών

Με βασικούς κανονισμούς, όπως το EU ETS, το FuelEU Maritime και το σύστημα αξιολόγησης CII του IMO, ήδη σε ισχύ, η εναρμόνιση των κανονιστικών πλαισίων για συμμόρφωση είναι κρίσιμη. Επιπλέον, τα μεσοπρόθεσμα μέτρα του IMO (GFI) αναμένεται να μεταβάλουν σημαντικά τις εμπορικές συνθήκες, εισάγοντας σημαντικό κόστος εκπομπών. Οι πλοιοκτήτες καλούνται να εξετάσουν πώς αυτές οι πολιτικές επηρεάζουν τα δρομολόγιά τους και να σχεδιάσουν αναλόγως τη στρατηγική καυσίμου τους.

Εμπορικά δρομολόγια και διαθεσιμότητα καυσίμου

Η περιοχή λειτουργίας και τα δρομολόγια του πλοίου διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην προσβασιμότητα σε εναλλακτικά καύσιμα. Εάν ένα bulk carrier επισκέπτεται τακτικά λιμάνια με υποδομές για νέα καύσιμα, η υιοθέτηση είναι πιο εύκολη. Στον αντίποδα, σε περιοχές όπου η υποδομή είναι περιορισμένη, οι πιο καθιερωμένες επιλογές ενδέχεται να παραμένουν ψηλά στις



Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.

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

προτιμήσεις. Η απρόβλεπτη φύση του tramp trading απαιτεί ιδιαίτερα προσεκτική αξιολόγηση των διαθέσιμων υποδομών καυσίμου.

Απαιτήσεις πελατών και ναυλωτών

Οι ιδιοκτήτες φορτίων δίνουν ολοένα και μεγαλύτερη έμφαση σε πιο «πράσινες» μεταφορές. Συνεπώς, οι ναυλωτές μπορεί να προτιμούν ή ακόμα και να απαιτούν επιλογές με χαμηλότερο αποτύπωμα, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις ενδέχεται να συνεισφέρουν στο κόστος των εναλλακτικών καυσίμων.

Προβάδισμα στην ενεργειακή απόδοση: τα άμεσα οφέλη

Παρόλο που τα καύσιμα χαμηλού άνθρακα και τα βιοκαύσιμα μπορούν να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών για μέρος του bulk στόλου, η ναυτιλία πρέπει να διερευνήσει όλους τους διαθέσιμους δρόμους, και η ενεργειακή απόδοση παραμένει σήμερα ο ταχύτερος και πιο χειροπιαστός τρόπος για μείωση των εκπομπών, παράλληλα με τη μετάβαση στα νέα καύσιμα.

Περίπου το 60% του υπάρχοντος στόλου bulk carriers είναι ηλικίας κάτω των 10 ετών. Εκτός αν υπάρξει δραστική αύξηση στο λειτουργικό κόστος των παλαιότερων πλοίων μέσω κανονισμών, υπολογίζεται ότι 7.000 έως 8.000 bulkers θα εξακολουθούν να λειτουργούν το 2040, χρονιά-ορόσημο κατά την οποία ο IMO στοχεύει σε μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά 70%.

Γι' αυτά τα πλοία, η εφαρμογή μέτρων ενεργειακής απόδοσης μπορεί να προσφέρει σημαντική μείωση εκπομπών και ταυτόχρονα εξοικονόμηση κόστους λειτουργίας. Επιπλέον, διευκολύνει τη μελλοντική μετάβαση σε εναλλακτικά καύσιμα, μειώνοντας την κατανάλωση και το κόστος τους.

Βελτίωση της λειτουργικής απόδοσης

Πέρα από τις τεχνικές παρεμβάσεις, υπάρχουν και μέτρα διαχείρισης στόλου που μπορούν να μειώσουν την κατανάλωση ενέργειας και την ένταση εκπομπών:

- Σχεδιασμός διαδρομών με στόχο την αποφυγή αναμονών, αυξομειώσεων ταχύτητας και άσκοπης επιτάχυνσης – όπου το επιτρέπουν οι όροι ναύλωσης.
- Βελτιστοποίηση κατανομής στόλου, επιλέγοντας το κατάλληλο πλοίο για κάθε δρομολόγιο και φορτίο.
- Μείωση χρόνου παραμονής στα λιμάνια, ώστε να αυξηθεί ο χρόνος που αφιερώνεται στη μεταφορά των προϊόντων.
- Χρήση λογισμικού πρόγνωσης και βελτιστοποίησης ταξιδιού, για μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και αύξηση της ασφάλειας.

Αυτά τα μέτρα μπορούν να εφαρμοστούν άμεσα και συχνά χωρίς μεγάλες επενδύσεις, προσφέροντας άμεση εξοικονόμηση και παράλληλη συμμόρφωση με τους κανονισμούς περί εκπομπών.

Ένα ευέλικτο μέλλον – όχι ένα σταθερό καύσιμο

Τελικά υπάρχει ένα και μοναδικό «καλύτερο» καύσιμο για τα bulk carriers; Όχι, θα λέγαμε. Αυτό που υφίσταται όμως είναι η καλύτερη στρατηγική για κάθε πλοίο. Αυτή διαφέρει ανάλογα με την ηλικία του στόλου, τον τρόπο λειτουργίας, το επιχειρησιακό μοντέλο και τη διάθεση ανάληψης ρίσκου.

Η πραγματική αξία δεν βρίσκεται στο να «κλειδώσει» κανείς σήμερα ένα συγκεκριμένο καύσιμο, αλλά στο να προετοιμάσει τον στόλο του για το μέλλον. Είναι ακόμη πολύ νωρίς στο ταξίδι της αποανθρακοποίησης για να αποκλείσουμε ή να προτιμήσουμε οριστικά κάποιο καύσιμο. Μηχανές διπλού καυσίμου, fuel-ready προφίλ, μέτρα ενεργειακής απόδοσης και ψηφιακή βελτιστοποίηση παρέχουν τη δυνατότητα προσαρμογής όσο εξελίσσονται η τεχνολογία, οι πολιτικές και οι αγορές.

Η ετήσια έκθεση του DNV *Maritime Forecast to 2050* προκρίνει μια νοοτροπία «ευελιξίας καυσίμου και θωράκισης για το μέλλον», ειδικά για τα πλοία μεγάλων αποστάσεων, όπως αυτές του bulk trading. Είτε ένας πλοιοκτήτης επιλέξει μηχανές LNG, προετοιμαστεί για μεθανόλη, είτε επικεντρωθεί αρχικά σε βελτιώσεις και βελτιστοποίηση ταξιδιών, το κλειδί είναι η ευελιξία.

Εν κατακλείδι, στον συνεχώς εξελισσόμενο κόσμο της ναυτιλιακής αποανθρακοποίησης, το ερώτημα δεν είναι πλέον «ποιο καύσιμο;» – είναι «ποια στρατηγική;».

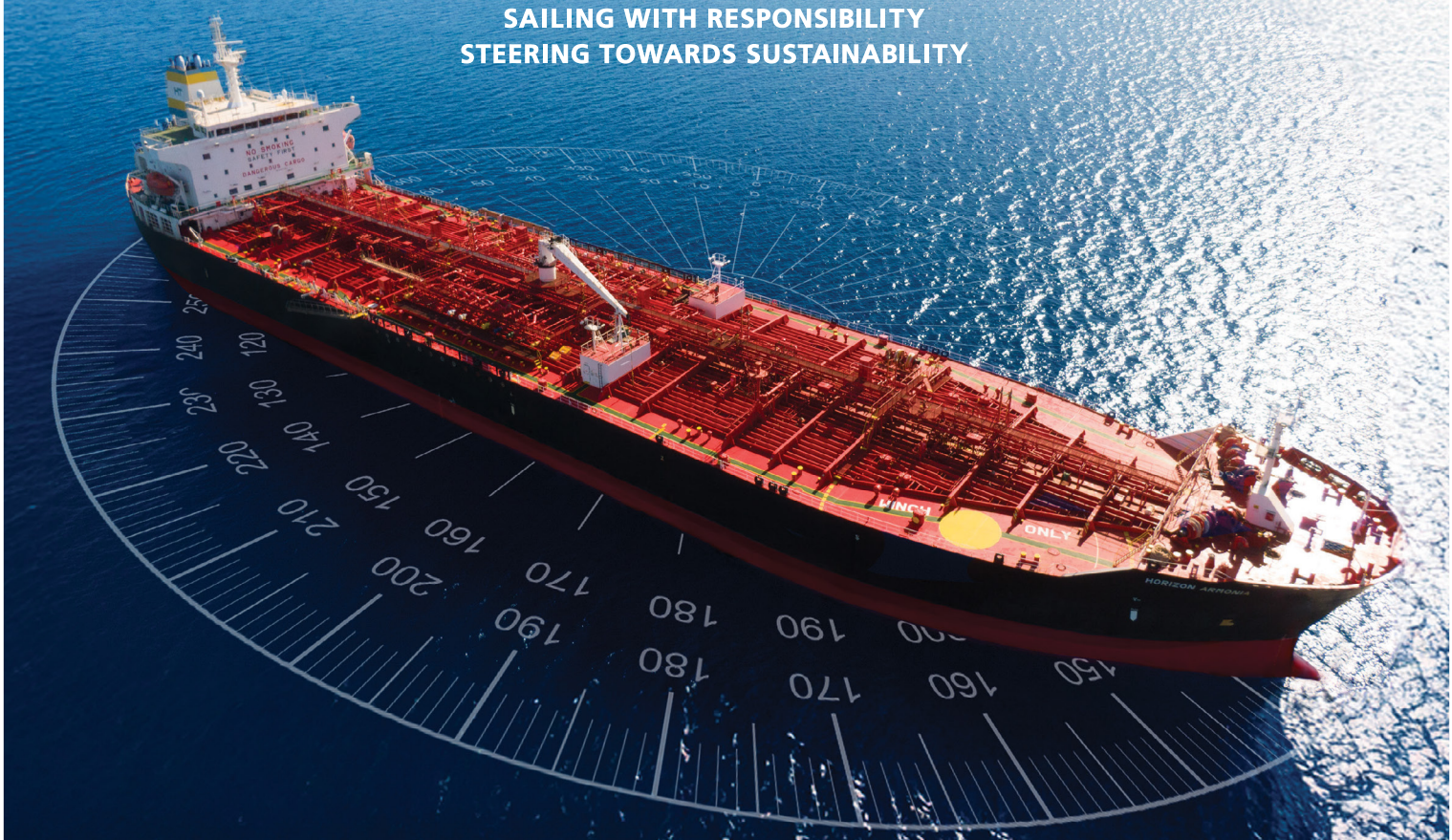
Ο συνδυασμός κλίμακας, κατακερματισμού και λειτουργικών ιδιαιτεροτήτων καθιστά τον κλάδο των bulk carriers ταυτόχρονα περίπλοκο αλλά και γεμάτο προοπτικές. Κάθε στρατηγική αποανθρακοποίησης οφείλει επομένως να είναι τεχνικά αξιόπιστη και εμπορικά ευέλικτη, ώστε να ανταποκρίνεται στις ειδικές ανάγκες κάθε περίπτωσης.

TARGETMARINE.GR | HORIZONTANKERS.GR

TARGET GROUP

TARGETING QUALITY

SAILING WITH RESPONSIBILITY
STEERING TOWARDS SUSTAINABILITY



Anthony E. Comninos foundation

OUR COMMITMENT TO CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY

TARGET MARINE S.A.

HORIZON TANKERS LIMITED S.A.

TURBOTECHNIKI

TURBOCHARGER REPAIR SHOP AND SPARE PARTS SUPPLY

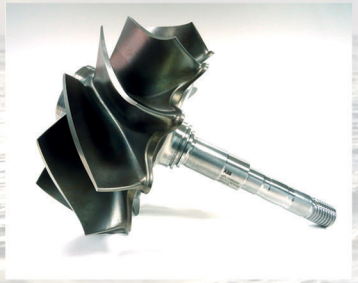
AUTHORIZED REPAIR AGENT

MET turbo

MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES
MARINE MACHINERY & EQUIPMENT CO., LTD

NAPIER

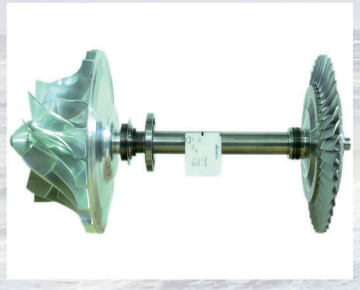
ABB





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

2nd Chios International Shipping Summit

Ένας γόνιμος διάλογος
μεταξύ της ακαδημαϊκής κοινότητας
και της ναυτιλιακής βιομηχανίας





Στιγμιότυπο από τον εναρκτήριο χαιρετισμό του Καθ. Δημητρίου Παπαγεωργίου, Πρύτανη του Πανεπιστημίου Αιγαίου.



Στιγμιότυπο από τον εναρκτήριο χαιρετισμό του Βουλευτή Χίου κ. Σταύρου Μιχαηλίδη.



Στιγμιότυπο από τον εναρκτήριο χαιρετισμό του Υφυπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Στέφανου Γκίκα.

Το Τμήμα Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών Υπηρεσιών (ΤΝΕΥ) του Πανεπιστημίου Αιγαίου διοργάνωσε, για δεύτερη φορά, ένα συνέδριο διεθνούς βεληνεκούς, με σκοπό την ενίσχυση του δυναμικού διαλόγου ανάμεσα στην ακαδημαϊκή κοινότητα και στους εκπροσώπους σημαντικών διεθνών και ελληνικών φορέων και προσωπικοτήτων της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Το 2ο Chios International Shipping Summit, το οποίο πραγματοποιήθηκε υπό την αιγίδα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, έφερε και πάλι τη Χίο και τις Οινούσσες στο επίκεντρο του παγκόσμιου ναυτιλιακού γίγνεσθαι.

Η Χίος και οι Οινούσσες αποτελούν μοναδικούς ναυτότοπους διεθνώς και γενέθλια γη πολλών και σημαντικών προσωπικοτήτων της ελληνικής ναυτιλίας, όπου το ναυτιλιακό επιχειρείν και η ναυτική τέχνη συναντιούνται, δημιουργώντας μια διαχρονική κυψέλη τεχνογνωσίας και καινοτομίας.

Με περισσότερους από 350 συμμετέχοντες και 46 καταξιωμένες προσωπικότητες-ομιλητές από την Ελλάδα, την Ευρώπη και την Ασία, το συνέδριο επιβεβαίωσε τον καθοριστικό ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν τα σύγχρονα πανεπιστήμια στην προαγωγή της επιστημονικής έρευνας και της ανάλυσης καίριων ζητημάτων, με σκοπό την ανάδειξη λύσεων για την αντιμετώπιση των σημερινών προκλήσεων του κλάδου.

Στο συνέδριο παρέστησαν μεταξύ άλλων: ο Πρύτανης του Πανεπιστημίου Αιγαίου, Καθηγητής Δημήτριος Παπαγεωργίου, και ο Αντιπρύτανης, Καθηγητής Στυλιανός Ξανθόπουλος, ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Στέφανος Γκίκας, ο Πρέσβης του Ηνωμένου Βασιλείου στην Ελληνική Δημοκρατία κ. Matthew Lodge, ο Δήμαρχος Οινουσσών κ. Γεώργιος Δανιήλ, ο Βουλευτής Χίου κ. Σταύρος Μιχαηλίδης, οι Επίτιμοι Διδάκτορες του Τμήματος κ. Δημήτριος Φαφαλιός και Γεώργιος Πατέρας, ο Πρόεδρος της INTERCARGO κ. Ιωάννης Ξυλάς, ο Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Εμμανουήλ Κουτουλάκης, οι διοικητές και οι εκπρόσωποι των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού Χίου και Οινουσσών, ο Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ) & European Shortsea Network κ. Χαράλαμπος Σημαντώνης, ο Πρόεδρος του ΕΛΙΝΤ κ. Νικόλαος Λιάπης, ο Πρόεδρος της Ναυτιλιακής Λέσχης Χίων κ. Αντώνιος Πιτσιλός, καθώς και εκπρόσωποι θεσμικών οργάνων, φορέων και επιχειρήσεων, καθηγητές από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου και από επιφανή πανεπιστήμια του εξωτερικού, φοιτητές και φίλοι του Πανεπιστημίου Αιγαίου.

Τον εναρκτήριο χαιρετισμό απηύθυνε ο Καθηγητής Δημήτριος Παπαγεωργίου, Πρύτανης του Πανεπιστημίου Αιγαίου, ενώ ακολούθησαν παρεμβάσεις από τον Υφυπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Στέφανο Γκίκα και τον Βουλευτή Χίου κ. Σταύρο Μιχαηλίδη.

Χαιρετισμό απηύθυνε επίσης ο Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος κ. Γιώργος Αλεξανδράτος, καθώς και



Ο κ. Ιωάννης Α. Ξυλάς, Πρόεδρος της INTERCARGO και Ταμίας της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

–μέσω βιντεοσκοπημένου μηνύματος– ο Δρ Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης, Πρέσβης Καλής Θελήσεως του IMO στην Ελλάδα και Πρόεδρος του Ιδρύματος Ευγενίδου.

Τις δραστηριότητες και τις πρωτοβουλίες του Τμήματος Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, καθώς και το όραμα και την αποστολή του Summit, παρουσίασε ο Καθηγητής Σεραφείμ Κάπρος, Πρόεδρος του Τμήματος.

Οι προκλήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας στο επίκεντρο των εργασιών του Summit

Οι συζητήσεις και οι παρουσιάσεις των ομιλητών εστιάστηκαν στις θεματικές που απασχολούν από κοινού τη ναυτιλιακή βιομηχανία και την ακαδημαϊκή κοινότητα. Σε αυτό το πλαίσιο, οι διοργανωτές επιδίωξαν να παρουσιάσουν μια ολιστική και εις βάθος εικόνα των πραγματικών συνιστωσών που διαμορφώνουν το παρόν και το μέλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Οι σύγχρονες τεχνολογίες για τη μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος, οι πρόσφατες εξελίξεις που αφορούν την εμπορία εκπομπών άνθρακα από τη ναυτιλία, οι προκλήσεις που προκύπτουν από τις τρέχουσες γεωπολιτικές εξελίξεις, τα σύγχρονα δεδομένα για την εκπαίδευση και το well-being των ναυτικών, οι προοπτικές για την ευρωπαϊκή ναυτιλία μικρών αποστάσεων, οι νέες τάσεις και επιταγές για τη βιωσιμότητα στην ακτοπλοΐα και τη νησιωτικότητα, αποτέλεσαν θεματικές ενότητες που προσεγγίστηκαν και αναλύθηκαν κατά τη διάρκεια εργασιών του Summit.

Μια εμπεριστατωμένη επισκόπηση των σύγχρονων ζητημάτων και ευκαιριών του κλάδου

Στην εναρκτήρια ομιλία του στο 2ο Chios International Shipping Summit, ο κ. Ιωάννης Α. Ξυλάς, Πρόεδρος της INTERCARGO και Ταμίας της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, με οικογενειακές ρίζες από τη Χίο, ανέδειξε τις κυριότερες εξελίξεις που επιδρούν στον κλάδο της διά θαλάσσης μεταφοράς ξηρών φορτίων – έναν θεμελιώδη πυλώνα του παγκόσμιου εμπορίου. Ειδική αναφορά έκανε στη σημασία της ναυτιλίας για την ανταγωνιστικότητα και την ενεργειακή ασφάλεια της Ευρώπης, ενώ τόνισε την ανάγκη για συντεταγμένες πρωτοβουλίες από την ΕΕ, βάσει των κατευθύνσεων που έθεσε πρόσφατα η πολυσυζητημένη έκθεση Draghi.

Ο Πρόεδρος της INTERCARGO ανέλυσε με ρεαλισμό τις προκλήσεις της ενεργειακής μετάβασης στη ναυτιλία, προτάσσοντας τις ελλείψεις στις τεχνολογίες και στις υποδομές για εναλλακτικά καύσιμα, καθώς και τους πιθανούς κινδύνους για το περιβάλλον και την ασφάλεια, αν και εφόσον ληφθούν βιαστικές αποφάσεις από τον διεθνή νομοθέτη. Επιπλέον, ο Πρόεδρος της INTERCARGO έκανε έκκληση για συντονισμένη δράση όλων των φορέων και υιοθέτηση από τα αρμόδια όργανα καθολικά αποδεκτών μεθόδων αξιολόγησης των εναλλακτικών που προτάσσονται για την αποανθρακοποίηση του κλάδου. Επιπλέον, υπογράμμισε ότι, χωρίς ουσιαστικές τεχνολογικές τομές και εκπαίδευση της ναυτεργασίας, οι στόχοι για net-zero εκπομπές κινδυνεύουν να παραμείνουν ευχολόγιο. Κλείνοντας, ο κ. Ξυλάς τόνισε τη σημασία της επένδυσης στο ανθρώπινο κεφάλαιο, καθώς και τη στενή συνεργασία με την ακαδημαϊκή κοινότητα, έτσι ώστε η ναυτιλία να συνεχίσει να ηγείται με ασφάλεια και να παραμένει βιώσιμη και ανταγωνιστική.

Ο αντίκτυπος των γεωπολιτικών εξελίξεων στη ναυτιλία

Η πρώτη θεματική συνεδρία του Summit, με τίτλο «Geo-economics and the Impact on Shipping», ανέδειξε τη βαθιά επιρροή που δέχεται η ναυτιλία από τις γεωπολιτικές εξελίξεις και τις παγκόσμιες οικονο-

Mylaki Shipping Agency Ltd



Operations Head Office
43, Iroon Polytechniou Ave., 185 35 Piraeus, Greece / T: +30 210 422 3355
E: ops@mylakiltd.gr / W: www.mylakiltd.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@mylakiltd.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.



Στιγμιότυπο από την παράδοση των τιμητικών πλακετών στους κ. Συμεών Παληό και Αντώνιο Φαράκλα.

μικές ανακατατάξεις. Με συντονίστρια την Καθηγήτρια Ελένη Θανοπούλου, η συζήτηση εστίασε στην ανάγκη για σταθερότητα, διορατικότητα, αλλά και νηφαλιότητα σε ένα ταραγμένο διεθνές περιβάλλον.

Στο πάνελ συμμετείχαν ο Πρέσβης του Ηνωμένου Βασιλείου στην Ελλάδα, κ. Matthew Lodge, ο Δρ Δημήτριος Φαφαλιός, Επίτιμος Πρόεδρος της INTERCARGO και Επίτιμος Διδάκτορας του Τμήματος Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, καθώς και ο κ. Johannes Kock, Director της Container Gr Inc.

Οι ομιλητές εστίασαν στις εξελίξεις στον Αραβικό Κόλπο, τονίζοντας την ανάγκη εξεύρεσης διπλωματικών λύσεων. Παράλληλα αναφέρθηκαν στην εύφλεκτη κατάσταση στη Μέση Ανατολή και στην αποφυγή ορισμένων κομβικών γεωγραφικών περιοχών και θαλάσσιων αρτηριών λόγω της επικινδυνότητας από τις συγκρούσεις στην περιοχή.

Επιπλέον, οι εισηγητές τόνισαν πως η ναυτιλία, και ιδιαίτερα η ποντοπόρος ναυτιλία, αποτελεί πρότυπο ορθής και συστηματικής διαχείρισης αλλαγής, καθώς αντιδρά ταχύτερα και πιο ευέλικτα από πολλούς άλλους κλάδους. Ταυτόχρονα, πρόσθεσαν πως η αποδοτικότητα παραμένει σταθερή επιδίωξη για όλους τους τομείς της ναυτιλίας, ενώ οι συνθήκες ασφαλείας ορίζουν το εάν και πότε θα επανέλθουν τα πλοία του παγκόσμιου εμπορικού στόλου σε βασικές εμπορικές διαδρομές και αρτηρίες. Στο πλαίσιο του πάνελ, αναλύθηκαν επίσης οι δομικές μεταβολές στις ναυλαγορές καθώς και η κυκλικότητα του κλάδου, ενώ οι ομιλητές φάνηκαν να συμφωνούν πως –ειδικότερα στη liner αγορά– στη μετα-πανδημική εποχή οι πελάτες δίνουν προτεραιότητα στην αξιοπιστία της μεταφοράς έναντι του κόστους, σηματοδοτώντας μια νέα εποχή για την αγορά.

Α-Δ: Ο κ. Johannes Kock (Container Gr Inc.), η Α.Ε. ο κ. Matthew Lodge (Πρέσβης του ΗΒ στην Ελλάδα), ο Δρ Δημήτριος Φαφαλιός (Επ. Πρόεδρος της INTERCARGO) και η Καθ. Ελένη Θανοπούλου (Πανεπιστήμιο Αιγαίου).



Αξιοποιώντας τη συλλογική εμπειρία για τη βέλτιστη δυνατή αξιοποίηση του AI στη ναυτιλία

Ακολούθησε σύντομη συζήτηση με επίκεντρο τη διάλεξη του Ομότιμου Καθηγητή του Τμήματος Naval Architecture, Ocean & Marine Engineering του University of Strathclyde, Chengi Kuo, με θέμα «Leveraging Collected Experiences to Better Exploit the AI Potential and Advance Maritime Efficiency». Τη συζήτηση συντόνισε Καθηγητής Σεραφείμ Κάπρος, ενώ ο κ. Αντώνιος Φαράκλας, CEO της Chartworld Shipping Corporation, παρουσίασε το έργο του Ομ. Καθηγητή Chengi Kuo.

Η διάλεξη επικεντρώθηκε στον ρόλο της τεχνολογικής καινοτομίας στη ναυτιλία του μέλλοντος, με έμφαση στην αξιοποίηση της τεχνητής νοημοσύνης για την προστασία των ωκεανών, αλλά και στην ανάγκη αναζήτησης εναλλακτικών πηγών ενέργειας, όπως η αιολική πρόωση. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσίασε η ανάλυση των παραλληλισμών που πραγματοποίησε ο κ. Kuo μεταξύ τεχνολογικών σταδίων σε διαφορετικές ιστορικές περιόδους, καθώς και η επισήμανση ότι κάθε εποχή συνοδεύεται από προκλή-



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



Α-Δ: Ο Αν. Καθ. Ορέστης Σχινάς (Πανεπιστήμιο Αιγαίου), ο Αν. Καθ. Jeroen Pruyn (TU Delft), ο κ. Σπυρίδων Ζολώτας (RINA), ο κ. Σταύρος Χατζηγρηγόρης (Zodiac Maritime & Advanced Engineering Services), ο κ. Βασίλειος Δημουλάς (Bureau Veritas), ο κ. Αντώνιος Φαράκλας (Chartworld Shipping Corporation) και ο Δρ Γεώργιος Πατέρας (Contships Management Inc.).

σεις, αλλά και λύσεις. Με εμφανή αισιοδοξία, ο καθηγητής εξέφρασε την εμπιστοσύνη του στις νεότερες γενιές ότι θα ηγηθούν της τεχνολογικής και περιβαλλοντικής μετάβασης, αξιοποιώντας τις δυνατότητες της εποχής τους μέσα από καινοτόμο σκέψη, στρατηγική οργάνωση και συνεργασία επιστημονικών πεδίων.

Ευκαιρίες και προκλήσεις για την επίτευξη μιας πράσινης ναυτιλίας

Ακολούθησε η δεύτερη θεματική συνεδρία του Summit με τίτλο «Energy Efficiency and Decarbonization Challenges», υπό τον συντονισμό του Αν. Καθηγητή Ορέστη Σχινά. Στη συζήτηση συμμετείχαν ο Δρ Γεώργιος Πατέρας, Αντιπρόεδρος της Contships Management Inc. και Επίτιμος Διδάκτορας του Τμήματος Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου, ο Αν. Καθ. Jeroen Pruyn, Αναπληρωτής Καθηγητής στο TU Delft, ο κ. Αντώνιος Φαράκλας, CEO της Chartworld Shipping Corporation, ο κ. Σταύρος Χατζηγρηγόρης, Τεχνικός Διευθυντής της Zodiac Maritime & Advanced Engineering Services, ο κ. Σπυρίδων Ζολώτας, Αντιπρόεδρος του ιταλικού νηογνώμονα RINA, και ο κ. Βασίλειος Δημουλάς, Διευθυντής Τεχνολογίας & Καινοτομίας για την Ανατολική Ευρώπη, τη Μεσόγειο, τη Μέση Ανατολή, την Ινδία και την Αφρική του γαλλικού νηογνώμονα Bureau Veritas.

Οι ομιλητές ανέλυσαν τις σημαντικές προκλήσεις αλλά και τις ευκαιρίες που προκύπτουν από την επιταχυνόμενη ενεργειακή μετάβαση και την πίεση για αποανθρακοποίηση της ναυτιλίας. Κατά τις εισηγήσεις τους, στάθηκαν στην πολυεπίπεδη αβεβαιότητα που χαρακτηρίζει το τοπίο των εναλλακτικών καυσίμων, την αβεβαιότητα ως προς την επικρατέστερη λύση στον δρόμο προς το 2030, τις δυσκολίες δημιουργίας δικτύων διανομής των νέων καυσίμων σε ολόκληρο τον κόσμο, αλλά και την απροσδιόριστη πορεία του κόστους σε ένα περιβάλλον γεωπολιτικής αστάθειας. Οι ομιλητές συμφώνησαν πως η περαιτέρω βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας των πλοίων είναι ίσως ο πλέον άμεσος και εφαρμόσιμος δρόμος προς την επίτευξη των στόχων του IMO, με ιδιαίτερη έμφαση στη βελτιστοποίηση της απόδοσης μέσω τεχνολογικών παρεμβάσεων. Παράλληλα, εκφράστηκαν τα πλεονεκτήματα αλλά και σκεπτικισμός σχετικά με την αξιοποίηση της πυρηνικής ενέργειας στη ναυτιλία. Ωστόσο, οι ομιλητές φάνηκαν να συμφωνούν πως η βιομηχανία ενδεχομένως να αξιοποιήσει ταχύτερα την πυρηνική ενέργεια ως μέσο παραγωγής «πράσινων» καυσίμων παρά για την τροφοδοσία του παγκόσμιου στόλου. Τονίστηκε τέλος ότι η έλλειψη κατανόησης των απόψεων της ναυτιλιακής κοινότητας, στη διαμόρφωση του κανονιστικού πλαισίου, δημιουργεί κενά και κινδύνους και επιβάλλει άμεση, τεκμηριωμένη και συλλογική δράση.

Το παρόν και το μέλλον για την ευρωπαϊκή shortsea ναυτιλία

Η τρίτη θεματική συνεδρία του Summit, με τίτλο «European Shortsea Shipping», πραγματοποιήθηκε υπό τον συντονισμό του Καθηγητή Σεραφείμ Κάπρου, Προέδρου του Τμήματος Ναυτιλίας & Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου. Στη συζήτηση συμμετείχαν ο κ. Χαράλαμπος Σημαντώνης, Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (EENMA) και του European Shortsea Network, ο κ. Στράτος Τσαλαμανιός, Αντιπρόεδρος της EENMA και Συν-διευθύνων Σύμβουλος της Seaven Tanker & Dry Management Inc., ο κ. Κωνσταντίνος Οικονόμου, Γενικός Γραμματέας της Ένωσης Τραπεζικών & Χρηματοοικονομικών Στελεχών Ελληνικής Ναυτιλίας και Επικεφαλής Ναυτιλιακής Χρηματοδότησης στην Pancreta

– Attica Bank, ο κ. Αλέξανδρος Λαγουρός, Σύμβουλος Ναυτιλιακών Θεμάτων στην EENMA, καθώς και ο Καθηγητής Thierry Vanelslander από το Πανεπιστήμιο της Αμβέρσας.

Οι ομιλητές επεσήμαναν την ανάγκη αναγνώρισης του στρατηγικού ρόλου του ευρωπαϊκού short sea shipping στην περιφερειακή διασύνδεση, στην οικονομική συνοχή και στην εφοδιαστική επάρκεια παραθαλάσσιων περιοχών της Ευρώπης και όμορων χωρών. Επιπλέον, ανέδειξαν τις ανισότητες στη μεταχείριση του short sea shipping, τονίζοντας ότι, ενώ άλλες συνιστώσες των διατροπικών μεταφορών (όπως τα λιμάνια και οι χερσαίες μεταφορές) λαμβάνουν ευρωπαϊκή χρηματοδότηση και ενίσχυση, όπως και ρυθμιστικές διευκολύνσεις, το πλοίο –ως μέσο μεταφοράς– παραμένει ο «αόρατος κρίκος» χωρίς ουσιαστική υποστήριξη. Παράλληλα, επισημάνθηκε η υπερβολική ρυθμιστική πίεση που ασκείται μέσω πολιτικών όπως το ETS, το CII και το MRV, οι οποίες απειλούν τη βιωσιμότητα κυρίως των μικρότερων εταιρειών του κλάδου. Η πρόσβαση στη χρηματοδότηση εμφανίζεται ως βασική πρόκληση, καθώς τα τραπεζικά ιδρύματα συχνά δυσκολεύονται να κατανοήσουν τις ιδιαιτερότητες του short sea shipping, ενώ το υψηλό ρίσκο επένδυσης που αποδίδεται στη ναυτιλία οδηγεί σε αυστηρότερους όρους δανεισμού. Παρά τις πιέσεις, καταγράφηκε συγκρατημένη αισιοδοξία για την προσαρμοστικότητα του κλάδου και την πράσινη μετάβαση, με έμφαση στην ανάγκη για στοχευμένες πολιτικές στήριξης, ευρωπαϊκό συντονισμό και τεκμηριωμένο διάλογο με τους θεσμούς.

Η εκπαίδευση και η ευημερία των ναυτικών στο επίκεντρο του Summit

Η τέταρτη θεματική συνεδρία του Summit, με τίτλο «Education and Wellbeing of Seafarers», πραγματοποιήθηκε υπό τον συντονισμό του καπτ. Γεωργίου Γεωργούλη από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου και εστίασε σε δύο θεμελιώδεις πυλώνες της σύγχρονης ναυτιλίας: την εκπαίδευση των ναυτικών και την ευημερία του ανθρώπινου δυναμικού εν πλω. Στη συζήτηση συμμετείχαν οι Επ. Καθηγήτριες Βικτωρία Αθανασοπούλου και Ελένη Ιακωβάκη από το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, ο κ. Μιχάλης Δημητριάδης-Ευγενίδης, CEO της Aegean Sea Lines και Μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ), ο κ. Δημήτρης Πατρίκιος, Διευθύνων Σύμβουλος της V. Ships Greece Ltd., και η κ. Άννα Γιατρά, Γενική Γραμματέας της WISTA Hellas.

Οι ομιλητές υπογράμμισαν ότι η αποτελεσματικότητα της ναυτικής εκπαίδευσης εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την «κουλτούρα» που καλλιεργεί η ναυτιλιακή εταιρεία. Επίσης επεσήμαναν πως η διαχείριση της πίεσης και του άγχους στα λιμάνια απαιτεί ηγετικές δεξιότητες και ανθρωποκεντρική προσέγγιση από τον πλοίαρχο. Οι ομιλητές και οι ομιλήτριες αναφέρθηκαν επίσης στις πρόσφατες τροποποιήσεις της Maritime Labour Convention (MLC), που επιχειρούν να καλύψουν ζητήματα όπως η εγκατάλειψη ναυτικών, η βίαιη συμπεριφορά και η κακοποίηση. Τονίστηκε ωστόσο ότι το κανονιστικό πλαίσιο από μόνο του δεν επαρκεί, εάν δεν συνοδεύεται από επιστροφή σε βασικές ανθρώπινες αξίες. Τέλος, ιδιαίτερη μνεία έγινε στην ενδυνάμωση της γυναικείας παρουσίας στη ναυτιλία, με την τεχνολογία να λειτουργεί ως καταλύτης για την επίτευξη ισότητας, ανοίγοντας νέες ευκαιρίες απασχόλησης στον κλάδο.





Με το βλέμμα του ναυτικού

Ο ορίζοντας

Επιπτώσεις στη ναυτιλία από πιθανό χτύπημα στον Περσικό Κόλπο

Μετά τις πρόσφατες, σχεδόν τυφλές, επιθέσεις των Χούθι στην Ερυθρά Θάλασσα και με δεδομένη τη στήριξη αυτών των επιθέσεων από το Ιράν, επανέρχονται στη σκέψη μας τα σενάρια τέτοιων χτυπημάτων και μέσα στον Περσικό Κόλπο.

Οι τρεις γεωπολιτικοί αντίπαλοι –το Ιράν, το Ισραήλ, τελευταία και οι ΗΠΑ– συγκρούστηκαν, με αποτέλεσμα τον κίνδυνο αποκλεισμού ενός από τους πιο ευαίσθητους θαλάσσιους διαδρόμους του κόσμου. Εν μέσω όλων αυτών, το παγκόσμιο εμπόριο δεν αισθάνθηκε απλώς τους κραδασμούς, αλλά κλονίστηκε.

Το Στενό του Ορμούζ είναι ένας στενός, ρηχός, θαλάσσιος διάδρομος, που αποτελεί τη μοναδική είσοδο και έξοδο στον Περσικό Κόλπο. Από το Στενό του Ορμούζ διέρχεται το 20% του παγκόσμιου πετρελαίου και το 30% του υγροποιημένου φυσικού αερίου. Το βόρειο τμήμα του ελέγχεται από το Ιράν και το νότιο από το Ομάν.

Μετά τους βομβαρδισμούς των ΗΠΑ και ενώ συμφωνήθηκε κατάπαυση του πυρός μεταξύ Ιράν, Ισραήλ και ΗΠΑ, οι πρόσφατες επιθέσεις των Χούθι σηματοδοτούν νέα αποσταθεροποίηση στην περιοχή, χωρίς ακόμη ευτυχώς να φαίνεται περαιτέρω εξέλιξη. Οι ιρανικές ναυτικές μονάδες έχουν στο παρελθόν παρενοχλήσει εμπορικά πλοία και



του Καπτ. Γιώργου Γεωργούλη

από τη γέφυρα

έχουν καταλάβει δεξαμενόπλοια κοντά στις ακτές του. Η παραπλάνηση των πλοίων με παρεμβολές στα συστήματα ασφαλείας ναυσιπλοΐας των πλοίων (GPS, AIS) εντείνεται, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται μεγάλοι κίνδυνοι στην ασφαλή ναυσιπλοΐα των πλοίων. Το Ορμούζ αρχίζει να μην είναι πλέον ένας ασφαλής θαλάσσιος διάδρομος και τα πλοία χρησιμοποιούν τα πάντα αξιόπιστα παραδοσιακά μέσα προσδιορισμού στίγματος και πορείας. Σε ό,τι αφορά τις ασφάλειες, τα ασφάλιστρα κινδύνου πολέμου (war risk) για δεξαμενόπλοια και πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου που εισέρχονται στον Αραβικό Κόλπο έχουν διπλασιαστεί από τον Απρίλιο και ενδέχεται να αυξηθούν ξανά. Επιπρόσθετα, οι ασφαλιστές απαιτούν λεπτομερή σχέδια έκτακτης ανάγκης και αξιολογήσεις απειλών.

Σε ό,τι αφορά εναλλακτικές μεθόδους φόρτωσης από τον Περσικό, ο αγωγός Habshan-Fujairah των ΗΑΕ και ο αγωγός Petroline (East-West) της Σαουδικής Αραβίας παρέχουν περιορισμένες λύσεις, με πολύ μικρή ικανότητα να αντικαταστήσουν έστω και ένα μικρό ποσοστό της ζήτησης του πετρελαίου από τον Κόλπο.

Ακόμα και η Διώρυγα του Σουέζ, η οποία έχει ήδη υποστεί πιέσεις από την αστάθεια της Ερυθράς Θάλασσας, θα αντιμετωπίζει πρόσθετη πίεση στη χωρητικότητα που θα προστεθεί εάν οι διαδρομές του Κόλπου κριθούν μη ασφαλείς.

Για τους πλοιοκτήτες, οι απρόβλεπτες απειλές απαιτούν μια μετάβαση στην προληπτική επαγρύπνηση. Η διατήρηση αυξημένης επίγνωσης της κατάστασης, η ελαχιστοποίηση της προσέγγισης σε λιμάνια που βρίσκονται σε ζώνες υψηλού κινδύνου και η διασφάλιση της ετοιμότητας του πληρώματος είναι απαραίτητες.

Ο κίνδυνος που έχει ανακύψει δεν είναι μόνο ένα σημείο συμφόρησης (Ορμούζ), αλλά μια ολιστική συμφόρηση, ένα φαινόμενο ντόμινο, όπου η αποφυγή κινδύνου σε μια ζώνη δημιουργεί καθυστερήσεις και κινδύνους αλλού.

Αυτή η σύγκρουση ρίχνει επίσης φως στον σκοτεινό κόσμο των «σκιωδών» στόλων, δηλαδή παλαιών και αδιαφανών δεξαμενόπλοιων που μεταφέρουν πετρέλαιο το οποίο υπόκειται σε διεθνείς κυρώσεις για το εμπόριο πετρελαίου. Αυτά τα πλοία, πολλά από τα οποία λειτουργούν χωρίς πλήρη ασφάλιση ή εποπτεία σημαίας, είναι πλέον ευάλωτα σε επιθέσεις και νομικές εμπλοκές, καθώς οι δυτικές δυνάμεις εντείνουν την επιβολή του νόμου.

Όμως δεν πρόκειται μόνο για το πετρέλαιο. Εάν τα Στενά του Ορμούζ τελικά χαρακτηριστούν ως ζώνη υψηλού κινδύνου, ο παγκόσμιος πληθωρισμός θα εκτοξευτεί ξανά. Οι τιμές της ενέργειας, όπως και το κόστος μεταφοράς σε όλα τα βασικά προϊόντα, θα σημειώσουν κατακόρυφη άνοδο. Οι καθυστερήσεις θα επηρεάσουν τις αλυσίδες εφοδιασμού των εργοστασίων στην Ασία και στην Ευρώπη, και ως εκ τούτου όλα τα προϊόντα.

Αν πρόσφατες επιθέσεις των Χούθι στην Ερυθρά Θάλασσα ενεργοποιήσουν ξανά τον θαλάσσιο διάδρομο της Αφρικής, μια κρίση του Κόλπου θα μπορούσε να δημιουργήσει ένα φαινόμενο διπλής ασφυξίας, πιέζοντας τους στόλους και αυξάνοντας τα ναύλα κατακόρυφα, με αποτέλεσμα υψηλότερο κόστος εφοδιαστικής αλυσίδας για τις παγκόσμιες επιχειρήσεις και υψηλότερες τιμές για τους καταναλωτές.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία θα πρέπει:

- Να δημιουργήσει σχέδια ταξιδιού που ανταποκρίνονται σε ταχέως μεταβαλλόμενα προφίλ απειλών.
- Να ενισχύσει την επικοινωνία σε περίπτωση κρίσης. Οι λιμενικές αρχές, οι θεσμικοί φορείς της ναυτιλίας και οι πλοιοκτήτες πρέπει να ανταλλάσσουν πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο.
- Να διασφαλίσει την ασφάλεια του πληρώματος. Κανένα φορτίο δεν αξίζει ανθρώπινες ζωές. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να έχουν πρωτόκολλα για την αλλαγή πορείας έκτακτης ανάγκης, την εκκένωση και την εγκατάλειψη πλοίων σε εχθρικές ζώνες.

Εκρήξεις ύποπτες για την τοποθέτηση μαγνητικών ναρκών σε δεξαμενόπλοια

Μια σειρά ανεξήγητων και ύποπτων εκρήξεων από μαγνητικές νάρκες που στοχεύουν εμπορικά δεξαμενόπλοια στη Μεσόγειο και στη Βαλτική, το τελευταίο εξάμηνο, έχουν αναζωπυρώσει την παγκόσμια ανησυχία σχετικά με την εξελισσόμενη φύση των θαλάσσιων απειλών. Αυτά τα περιστατικά –που απειλούν την ασφάλεια των πλοίων και των πληρωμάτων τους– εμφανίζουν μεγάλη εξέλιξη στη μέθοδο επίθεσης και αδυναμία στην αποτελεσματική αντιμετώπισή τους, δημιουργώντας την ανάγκη για αναπροσαρμογή τόσο της επιχειρησιακής επαγρύπνησης όσο και της πρόληψης.

Το ιστορικό των περιστατικών

Α. Βαλτική Θάλασσα, λιμάνι Ust-Luga (Ρωσία)

- Δεξαμενόπλοιο αργού «M/T Koala», κατασκευής 2003, γεμάτο με αργό πετρέλαιο 130.000 τόνων: Ακούστηκαν τρεις εκρήξεις στον χώρο του μηχανοστασίου και το πλοίο προσάραξε έξω από το λιμάνι, χωρίς να υπάρξει τραυματισμός ή περιβαλλοντική απειλή (το πλοίο είχε χαρακτηριστεί ως πλοίο του «σκιώδους» στόλου).
- Νεότευκτο LPG carrier «Eco Wizard», χωρητικότητας 40.000 cmb: Μετά την έκρηξη, σημειώθηκε μικρή διαρροή αμμωνίας, ενώ είχε ξεκινήσει η διαδικασία φόρτωσής του.

Β. Μεσόγειος Θάλασσα

- Τέλη Ιανουαρίου 2025 – «Seacharm» (με σημαία Νήσων Μάρσαλ): Ρήξη κύτους ενός μέτρου κοντά στο Σεϊχάν της Τουρκίας. Τα ανακτημένα συντρίμμια υποδηλώνουν τοποθέτηση μαγνητικής νάρκης.
- Αρχές Φεβρουαρίου – «Grace Ferrum» (με σημαία Λιβερίας): Υπέστη σοβαρές ζημιές από έκρηξη κοντά στο Τομπρούκ της Λιβύης και απαιτήθηκε επιχείρηση διάσωσης.
- 15 Φεβρουαρίου – «Seajewel» (με σημαία Μάλτας): Δύο εκρήξεις κοντά στη Σαβόνα-Βάντο της Ιταλίας προκάλεσαν ρήξη κύτους 0,60 × 1,5 μ. Οι αρχές υποψιάζονται τοποθέτηση μαγνητικής νάρκης.



Salvage Masters of the World

TSAVLIRIS
SALVAGE

Piraeus Greece, 10 Akti Poseidonos 185 31
Tel.: +30 210 422 1000, E-mail: salvage@tsavliris.com

London, United Kingdom, 180 Piccadilly, 2nd Floor, W1J 9HF
Tel.: +44 (0)207629 7373, E-mail: tsavuk@tsavliris.co.uk

www.tsavliris.com

24 HOURS EMERGENCY · RESPONSE CONTRACTORS · Tel.: +30 210 422 1000



Credit: EPA / HAVARIEKOMMANDO

- Τελευταίο περιστατικό: Η έκρηξη στο «Vilamoura», ένα δεξαμενόπλοιο Suezmax με σημαία Νήσων Μάρσαλ, είναι το τέταρτο περιστατικό στη Μεσόγειο και το έκτο στη Μεσόγειο και στη Βαλτική μόνο το 2025. Η έκρηξη σημειώθηκε περίπου 90 ναυτικά μίλια ανοικτά των ακτών της Λιβύης, λίγο αφότου το πλοίο είχε φορτώσει ένα εκατομμύριο βαρέλια αργού πετρελαίου από τον τερματικό σταθμό Zueitina της Λιβύης. Ενώ το πλήρωμα δεν τραυματίστηκε και δεν αναφέρθηκε ρύπανση, το πλοίο υπέστη σημαντικές ζημιές και χρειάστηκε ρυμούλκηση στην Ελλάδα. Οι προκαταρκτικές έρευνες που βασίζονται στις ζημιές που υπέστη το κύτος φαίνεται να έχουν παρατηρήσει ότι το μέταλλο είχε στρεβλωθεί προς τα μέσα, υποδηλώνοντας ότι συνέβη εξωτερική έκρηξη. Ενώ παραμένει ανεπιβεβαίωτο, μια τέτοια έκρηξη θα ήταν χαρακτηριστικό των μαγνητικών ναρκών.

Η Εκτίμηση Απειλών για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (Maritime Security Threat Assessment – MSTA) της Dryad Global, τον Ιούνιο του 2025, εντοπίζει ένα σαφές μοτίβο υποβρύχιων εκρηκτικών επιθέσεων με στόχο εμπορικά πετρελαιοφόρα στη Μεσόγειο και στη Βαλτική. Η χρήση μαγνητικά συνδεδεμένων ναρκών με χρονοδιακόπτη υποδηλώνει υψηλό βαθμό σχεδιασμού και τεχνικής πολυπλοκότητας. Τα τέσσερα δεξαμενόπλοια που στοχοποιήθηκαν φέτος στη Μεσόγειο είχαν συνδέσεις με λιμάνια της Λιβύης και της Ρωσίας. Ειδικότερα το «Vilamoura» είχε πρόσφατα προσεγγίσει ρωσικούς τερματικούς σταθμούς εξαγωγής πετρελαίου, συμπεριλαμβανομένου του Ust-Luga και του τερματικού σταθμού της Κοινοπραξίας Αγωγού της Κασπίας κοντά στο Νοβοροσίσκ. Αυτό αντικατοπτρίζεται και στο ιστορικό ταξιδιού των άλλων πλοίων που στοχοποιήθηκαν, οδηγώντας τους αναλυτές σε σύνδεση των επιθέσεων με τη ρωσική εφοδιαστική αλυσίδα πετρελαίου.

Το «Koala», που χτυπήθηκε στο Ust-Luga στη Βαλτική, ανήκε στον «σκιώδη» ρωσικό στόλο μεταφέροντας παράνομα πετρέλαιο, ενώ το «Eco Wizard» βρισκόταν νομίμως και υπό νόμιμη διαχειριστική εταιρεία στο λιμάνι.

Για τους πλοιοκτήτες, οι παραπάνω απρόβλεπτες απειλές απαιτούν μια μετάβαση στην προληπτική επαγρύπνηση. Η διατήρηση αυξημένης επίγνωσης της κατάστασης, η ελαχιστοποίηση της προσέγγισης σε λιμάνια που βρίσκονται σε ζώνες υψηλού κινδύνου και η διασφάλιση της ετοιμότητας του πληρώματος είναι απαραίτητες. Στα αυξημένα μέτρα πρόληψης πρέπει να συμπεριληφθούν:

- Υποβρύχιες επιθεωρήσεις χρησιμοποιώντας δύτες ή ROV στα λιμάνια υψηλού κινδύνου.
- Εκπαίδευση των πληρωμάτων ώστε να αναγνωρίζουν ενδείξεις μαγνητικών ναρκών και να διατηρούν παρακολούθηση μέσω CCTV καμερών γύρω από τις περιοχές του κύτους.
- Αποφυγή προσέγγισης στα λιμάνια περιοχών υψηλού κινδύνου, όπου οι επιθέσεις μπορεί να έχουν τη βοήθεια των τοπικών αρχών.

Πιλοτικό πρόγραμμα για την πυρηνική ενέργεια στα πλοία: Η συμβολή του τομέα των ασφαλίσεων

Η μελλοντική ανάγκη για καύσιμα με μηδενικές εκπομπές άνθρακα θα είναι τεράστια, εφόσον πρόκειται να επιτευχθεί ο στόχος του IMO για πλήρη αποανθρακοποίηση στα καύσιμα στη ναυτιλία έως το 2050. Θα απαιτηθούν τεράστιες ποσότητες από πηγές ανανεώσιμης ενέργειας για την παραγωγή καυσίμων μηδενικών εκπομπών άνθρακα στα πλοία και δεν μπορούν να αποκλειστούν ή να μη διερευνηθούν διεξοδικά όλες οι επιλογές. Πρέπει να ληφθούν υπόψη όλες οι δυνατότητες παραγωγής καυσίμων πλοίων απαλλαγμένων από τις εκπομπές άνθρακα μέσα στις επόμενες δεκαετίες.

Το πιλοτικό πρόγραμμα της Νορβηγίας «Green Shipping Program – GSP», εφαρμόζοντας τη στρατηγική «Leave no stone unturned», αναζητά απαντήσεις στην πιθανότητα ευρείας χρήσης πυρηνικών αντιδραστήρων στα πλοία ως μέση ή/και μακροχρόνια λύση για την αποανθρακοποίηση στη ναυτιλία.

Η πυρηνική ενέργεια έχει αναγνωριστεί ως μια πιθανή και σημαντική μακροπρόθεσμη λύση. Η τεχνολογική ανάπτυξη, κυρίως για μικρούς αντιδραστήρες τέταρτης γενιάς, παρέχει τη βάση για μελλοντικές ευκαιρίες. Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μπορούν να μειωθούν, ενώ ο ανταγωνισμός για πράσινα καύσιμα (όπως αμμωνία, υδρογόνο, μεθανόλη, κ.λπ.) μειώνεται.



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.

ABS

Πιθανότατα θα χρειαστούν τουλάχιστον 10-15 χρόνια πριν το δούμε αυτό σε νέα εμπορικά πλοία. Οι κανονισμοί και οι εγκρίσεις θα χρειαστούν χρόνο.
Στο πρόγραμμα, πέντε πακέτα εργασίας έχουν οριστεί και θα διερευνηθούν:

- Η αντίληψη του κοινού και ο σκεπτικισμός απέναντι στην πυρηνική ενέργεια.
- Τεχνολογικές δυνατότητες για την πυρηνική ενέργεια σε πλοία.
- Παρουσιάσεις ασφάλειας και κινδύνου.
- Απαιτήσεις ταξινόμησης και κανονισμών.
- Οικονομικές ευκαιρίες.

Το πιλοτικό έργο έχει έναν αριθμό-ρεκόρ ενεργών εταίρων. Οι εργασίες σε τέσσερα από τα πέντε καθορισμένα πακέτα εργασίας βρίσκονται σε εξέλιξη.
Το Πανεπιστήμιο της Νοτιοανατολικής Νορβηγίας έχει ξεκινήσει ένα έργο με συνοδευτική έρευνα για τη συλλογή της κοινής γνώμης.
Οι εργασίες για την αξιολόγηση διαφόρων τεχνολογικών δυνατοτήτων για την πυρηνική ενέργεια σε πλοία έχουν σημειώσει καλή πρόοδο.
Ο αντιδραστήρας SMR 4ης γενιάς έχει αναγνωριστεί ως εναλλακτική λύση.
Το «Altera Wave» έχει επιλεγεί ως πλοίο αναφοράς.
Οι εργασίες για την αξιολόγηση πιθανών επιπτώσεων στην υγεία για διαφορετικούς τύπους πηγών ενέργειας βρίσκονται σε εξέλιξη.
Η καταγραφή των εμποδίων στις επιχειρησιακές λειτουργίες και των εμποδίων στις λιμενικές προσεγγίσεις, επίσης σε παγκόσμιο επίπεδο, βρίσκεται σε εξέλιξη.
Η καινοτομία του προγράμματος έγκειται στη συμμετοχή του τομέα των ασφαλίσεων (Underwriters, P&I Clubs). Η συμβολή των τελευταίων αφορά την ανάπτυξη και την επικύρωση διεθνών συμβάσεων για να καταστεί η πυρηνική ενέργεια μια βιώσιμη ασφαλίσιμη επιλογή. Η Σύμβαση των Βρυξελλών του 1962 αποτελεί πιθανό σημείο εκκίνησης και, πράγματι, αφορούσε την εφαρμογή σε εμπορικά πλοία πυρηνικών αντιδραστήρων. Ωστόσο, η σύμβαση δεν επικυρώθηκε ποτέ και συντάχθηκε στο αποκορύφωμα του Ψυχρού Πολέμου, χωρίς να έχουν υπολογιστεί οι συνέπειες από τα ατυχήματα του Τσερνόμπιλ και της Φουκουσίμα, που συνέβησαν πολύ αργότερα.
Η πυρηνική ενέργεια αποτελεί μια επιλογή μηδενικών εκπομπών, που μπορεί να ανταποκριθεί στις φιλοδοξίες του IMO για το 2050, να υποστηρίξει τη ζήτηση ενέργειας και να αποτελέσει μια βιώσιμη τεχνολογική δυνατότητα. Καθώς η ασφάλιση εξαιρεί τα πυρηνικά καύσιμα και δεν διαθέτει διεθνείς συμβάσεις για να το αλλάξει αυτό, απαιτείται μια εκ νέου ενημέρωση και μια νέα συζήτηση επί του θέματος.
Στο πλαίσιο αυτό, το πιλοτικό έργο GSP επιτρέπει να αποκτηθεί μια βασική εικόνα για τους κινδύνους που σχετίζονται με τα πυρηνικά καύσιμα. Η βιομηχανία πρέπει να ωριμάσει για να επιτραπεί η συζήτηση για την πυρηνική ενέργεια ως μία από τις πολλές επιλογές για τη μείωση των εκπομπών άνθρακα
Εάν υποτεθεί ότι τα πυρηνικά πλοία έχουν πρόσβαση σε κάλυψη P&I, τότε η κάλυψη για τους πυρηνικούς κινδύνους θα επηρέαζε σχεδόν όλους τους κινδύνους που καλύπτονται από τα P&I, όπως οι αξιώσεις για ανθρώπινες ζημιές, η ρύπανση, η απομάκρυνση ναυ-



αγίων και το φορτίο. Αυτό πιθανότατα θα θεωρηθεί αύξηση του κινδύνου από την άποψη της ασφάλισης και θα επηρεάσει τα ασφάλιστρα. Οποιαδήποτε συμπερίληψη του πυρηνικού κινδύνου θα πρέπει επίσης να εγκριθεί από τους αντασφαλιστές, καθώς η έκθεσή τους στον πυρηνικό κίνδυνο θα αυξηθεί και τέτοια περιστατικά θα μπορούσαν εύκολα να υπερβούν την κάλυψη του Ομίλου (Pool).

Σύμφωνα με το Νορβηγικό Πανεπιστήμιο Έρευνας και Τεχνολογίας (NTNU), οι πυρηνικοί αντιδραστήρες χρησιμοποιούνταν στην πραγματικότητα σε πλοία πριν χρησιμοποιηθούν στην ξηρά, αλλά από την αρχή αφορούσαν διάφορους τύπους παλαιών αντιδραστήρων. Αυτοί οι αντιδραστήρες είναι δύσκολο να χρησιμοποιηθούν σε εμπορικά πλοία για διάφορους λόγους και, ως εκ τούτου, το πιλοτικό πρόγραμμα έχει επιλέξει ένα σύνολο προηγμένων αντιδραστήρων (τέταρτης γενιάς) που βρίσκονται υπό ανάπτυξη. Σύμφωνα με το NTNU, έως το 2035, το πρώτο εμπορικό πλοίο με προηγμένους αντιδραστήρες μπορεί να τεθεί σε λειτουργία.

Πολιτικές και μέτρα για την εξουδετέρωση της παρενόχλησης και του εκφοβισμού στα πλοία από το International Chamber of Shipping

Η αποτελεσματικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην καταπολέμηση της παρενόχλησης και του εκφοβισμού στα πλοία εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις πολιτικές, την κουλτούρα της εταιρείας και τα μέτρα που λαμβάνει. Αυτό περικλείει τον τρόπο με τον οποίο τα μέτρα αναπτύσσονται, εφαρμόζονται και παρακολουθούνται.

Το International Chamber of Chipping (ICS), το παγκόσμιο δίκτυο πλοιοκτητών και διαχειριστών, έχει δημιουργήσει ένα σύνολο αρχών για τη θέσπιση αποτελεσματικών μέτρων για την καταπολέμηση της παρενόχλησης και του εκφοβισμού. Όλοι οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές πλοίων ενθαρρύνονται να εφαρμόζουν αυτές τις αρχές του ICS, αναθεωρώντας τις υφιστάμενες πολιτικές τους ή κατά τη θέσπιση νέων πολιτικών και συμπληρωματικών μέτρων για την αντιμετώπιση της παρενόχλησης και του εκφοβισμού.



Η αποτελεσματικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην καταπολέμηση της παρενόχλησης και του εκφοβισμού στα πλοία εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις πολιτικές, την κουλτούρα της εταιρείας και τα μέτρα που λαμβάνει. Αυτό περικλείει τον τρόπο με τον οποίο τα μέτρα αναπτύσσονται, εφαρμόζονται και παρακολουθούνται.

Οι πολιτικές της εταιρείας και τα συμπληρωματικά μέτρα για την επιτυχή καταπολέμηση της παρενόχλησης και του εκφοβισμού στον ναυτιλιακό τομέα θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις ακόλουθες πέντε αρχές:

- Να βασίζονται σε δεδομένα (π.χ. έρευνα με συνεντεύξεις των ναυτικών στο πλοίο και στην ξηρά).
- Να καλλιεργούν μια κουλτούρα σεβασμού της διαφορετικότητας.
- Να υποστηρίζουν όλα τα πολιτισμικά υπόβαθρα, τις φυλές, τις θρησκείες και τις πεποιθήσεις.
- Να αντιμετωπίζουν τα παράπονα για παρενόχληση ή εκφοβισμό με σοβαρότητα και να αντιμετωπίζουν όσους υποβάλλουν παράπονα με σεβασμό και αξιοπρέπεια.
- Να δεσμεύεται η ηγεσία για την εξάλειψη της παρενόχλησης και του εκφοβισμού.

Οι πολιτικές της εταιρείας και τα συμπληρωματικά μέτρα για την επιτυχή καταπολέμηση της παρενόχλησης και του εκφοβισμού στον ναυτιλιακό τομέα θα πρέπει επίσης να λαμβάνουν υπόψη και τις ακόλουθες, πιο λεπτομερείς αρχές:

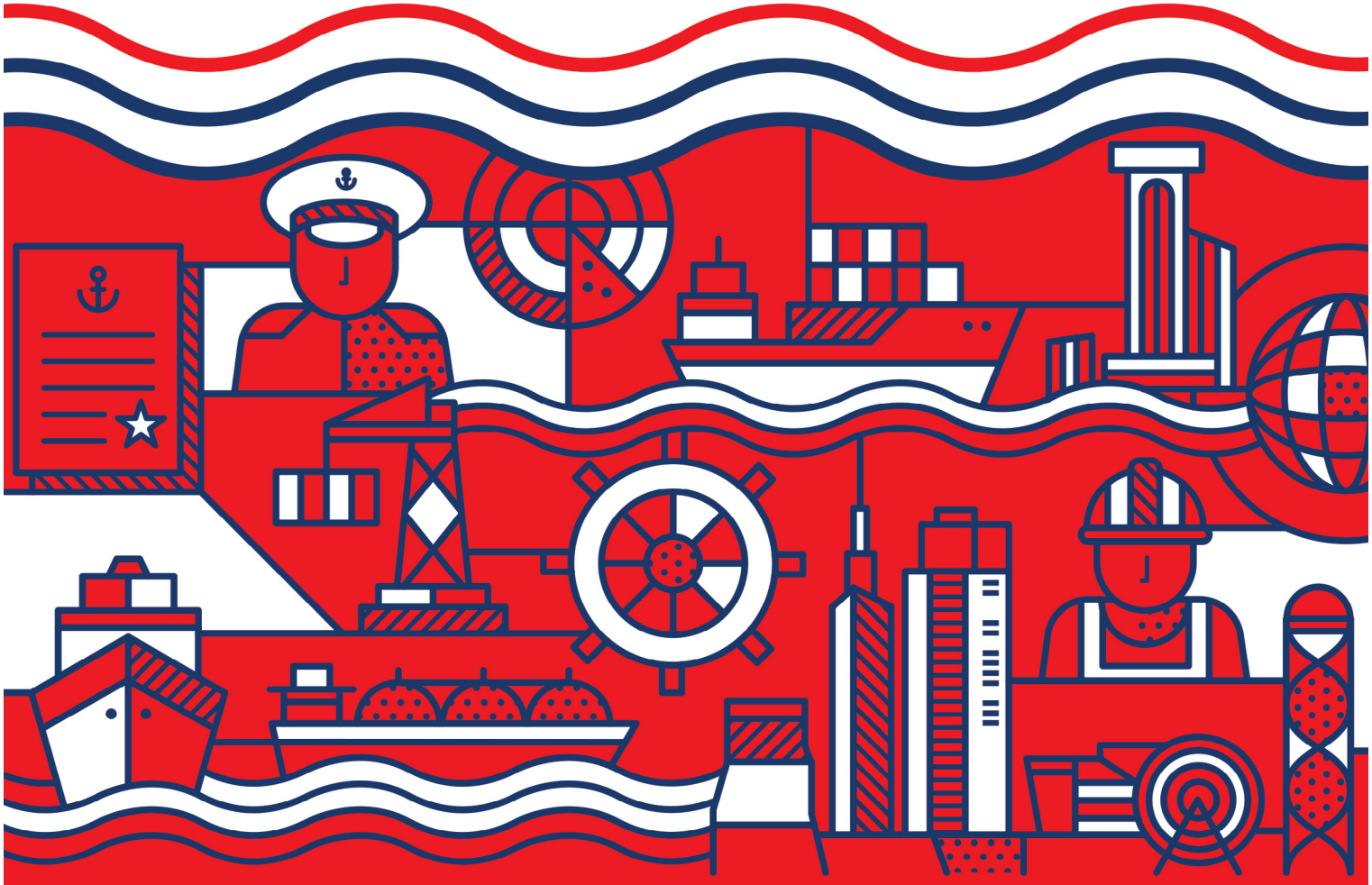
- Ορισμός της παρενόχλησης και του εκφοβισμού για την εταιρεία, συμπεριλαμβανομένων παραδειγμάτων και συμπεριφορών που συνιστούν αυτές τις ενέργειες. Ορισμός με σαφήνεια, μέσω κοινωνικού διαλόγου και συνεργασίας με τους ναυτικούς, τι σημαίνει «παρενόχληση και εκφοβισμός» για την εταιρεία, σύμφωνα με τυχόν ισχύοντες εθνικούς νόμους και κανονισμούς του κράτους σημαίας.
- Ευαισθητοποίηση σε ολόκληρη την εταιρεία (γραφείο και πλοίο) σχετικά με τη στάση και τις προσδοκίες σχετικά με την «παρενόχληση και τον εκφοβισμό». Πρέπει να καταστεί σαφές ότι η εταιρεία δεν ανέχεται κανενός είδους παρενόχληση, συμπεριλαμβανομένης της σεξουαλικής παρενόχλησης ή του εκφοβισμού, και ότι θα χειριστεί όλες τις καταγγελίες σοβαρά και με απόλυτη εμπιστευτικότητα, για να προστατεύσει τους καταγγέλλοντες.
- Αποτελεσματικές πολιτικές της εταιρείας για την καταπολέμηση της παρενόχλησης και του εκφοβισμού, συμπεριλαμβανομένων των βημάτων για την υποβολή καταγγελίας και για τη διερεύνηση και τη διαχείριση καταγγελιών. Οι αποτελεσματικές αυτές πολιτικές μπορεί να περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, εκπαίδευση για την ενθάρρυνση των μελών του πληρώματος να εξετάζουν τις δικές τους στάσεις και συμπεριφορές, αποτελεσματικά προληπτικά μέτρα, εμπιστευτικά κανάλια αναφοράς καταγγελιών, σαφείς διαδικασίες υποβολής καταγγελιών.
- Οι πολιτικές κατά της παρενόχλησης και του εκφοβισμού αναπτύσσονται μέσω κοινωνικού διαλόγου με τα πληρώματα και υποστηρίζονται πλήρως από την ανώτερη διοίκηση.
- Υιοθέτηση πρόσθετων μέτρων ως συμπλήρωμα των υφιστάμενων πολιτικών της εταιρείας για την καταπολέμηση της παρενόχλησης και του εκφοβισμού. Περαιτέρω μέτρα για την καταπολέμηση της παρενόχλησης και του εκφοβισμού θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν, για παράδειγμα:
  1. Υλοποίηση εκστρατειών «Μιλήστε», υποστηριζόμενες από μια πολιτική μη αντιποίνων, για την ενθάρρυνση των εργαζομένων να αναφέρουν τις ανησυχίες τους.
  2. «Κύκλους Συνομιλίας», όπου οι εργαζόμενοι μπορούν να συζητήσουν ανοιχτά τις εμπειρίες τους και τις προκλήσεις τους σε έναν ασφαλή χώρο.
- Διαρκείς βελτιώσεις στις πολιτικές των εταιρειών κατά της παρενόχλησης και του εκφοβισμού και στα συμπληρωματικά μέτρα στο πλαίσιο της συνεχούς βελτίωσης των μέτρων, μετρώντας την αποτελεσματικότητά τους.

Τέλος, η καταπολέμηση της παρενόχλησης και του εκφοβισμού προϋποθέτει, όπως τονίστηκε και στην αρχή, την καλλιέργεια της ανάλογης εργασιακής κουλτούρας στην εταιρεία και στα πλοία.

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

Επιμέλεια: Θεανώ Κρασσά

Τεχνολογία

Αυξημένο επενδυτικό ενδιαφέρον για κινητήρες μεθανόλης

Οι κινητήρες X-DF-M της ελβετικής WinGD αποτελούν τεχνολογία διπλού καυσίμου με δυνατότητα καύσης μεθανόλης. Παράλληλα, οι methanol-ready εκδόσεις των κινητήρων X-Engine επιτρέπουν τη χρήση παραδοσιακών καυσίμων στην αρχική φάση και προβλέπουν τεχνικά την εύκολη μετάβαση σε μεθανόλη μέσω retrofit.

Η WinGD, με τα μοντέλα X92 και X82DF-M, προσφέρει ισχυρή τεχνολογική βάση για σταδιακή ή άμεση μετάβαση σε καύσιμα μεθανόλης, παρέχοντας παράλληλα δυνατότητες χρήσης βιοντίζελ ή ακόμα και retrofit για πλήρη αξιοποίηση καυσίμων μηδενικών εκπομπών στο μέλλον.

Σε αυτό το τεχνολογικό πλαίσιο, μεγάλος Ταϊβανέζος πλοιοκτήτης αποφάσισε να εξοπλίσει περισσότερα από τριάντα νέα containerships με κινητήρες της WinGD, επιβεβαιώνοντας την αυξανόμενη εμπιστοσύνη της αγοράς στη μεθανόλη ως ναυτιλιακό καύσιμο μετάβασης. Η πιο πρόσφατη παραγγελία αφορά δώδεκα πλοία των 16.000 TEUs με methanol-ready κινητήρες X92. Νωρίτερα το 2025, ο ίδιος πλοιοκτήτης είχε παραγγείλει είκοσι πλοία των 8.700 TEUs, από τα οποία τα δεκατέσσερα θα εφοδιαστούν με methanol-ready X82 και τα υπόλοιπα έξι με X82DF-M – κινητήρες που μπορούν να λειτουργούν άμεσα με μεθανόλη.

Η απόφαση για μετάβαση σε μηχανές καύσης μεθανόλης ήρθε ως στρατηγική απάντηση στην πρόσφατη έγκριση του πλαισίου Net Zero του IMO και τη σταδιακή εφαρμογή του GFI Standard, που καθιστά πιο δαπανηρή τη λειτουργία πλοίων με συμβατικά καύσιμα.

Επιτυχής η πρώτη μεταφορά αμμωνίας από πλοίο σε πλοίο

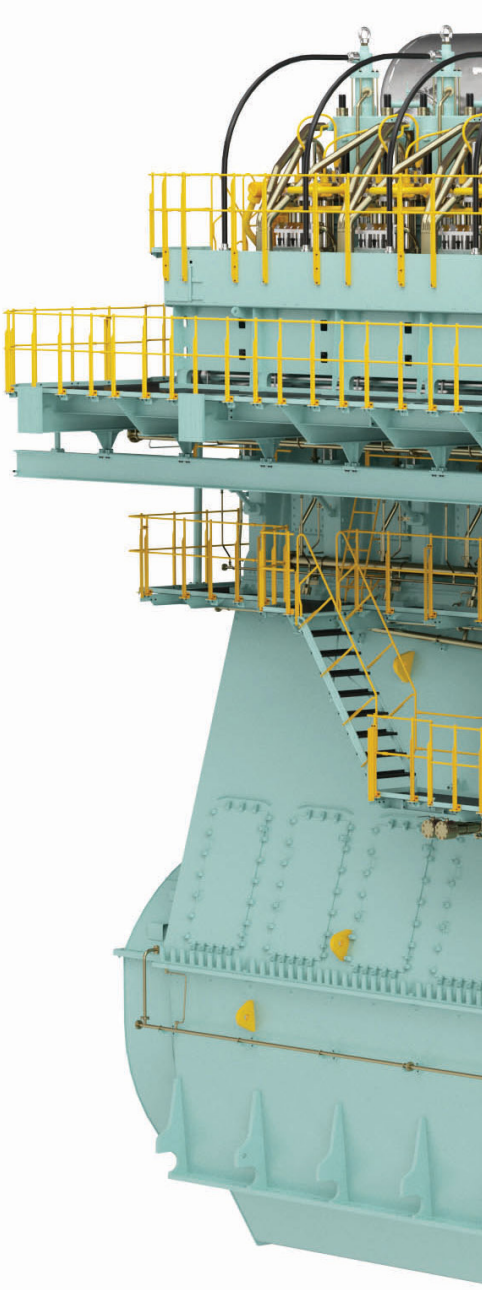
Η επιτυχής ολοκλήρωση της πρώτης ιστορικά μεταφοράς αμμωνίας από πλοίο σε πλοίο (Ship-to-Ship, STS) στον χώρο αγκυροβολίας στο λιμάνι Dampier στη Δυτική Αυστραλία είναι γεγονός. Η τεχνολογία αυτή επιτρέπει τη μεταφορά αμμωνίας μεταξύ πλοίων σε ανοιχτή θάλασσα, προσομοιώνοντας πραγματικές συνθήκες εφοδιασμού και δημιουργώντας νέα δεδομένα για τη χρήση της αμμωνίας ως καυσίμου στη ναυτιλία.

Η τεχνολογική επίτευξη ήταν αποτέλεσμα της στενής συνεργασίας μεταξύ της Yara Clean Ammonia (YCA), του Παγκόσμιου Κέντρου Ναυτιλιακής Αποανθρακοποίησης (GCMD) και της Λιμενικής Αρχής του Pilbara (PPA). Η Yara Clean Ammonia παρείχε το καύσιμο, ναύλωσε το εξειδικευμένο πλοίο «Green Pioneer» της MOL και συμμετείχε με τεχνική υποστήριξη στις μελέτες ασφάλειας, στις αξιολογήσεις κινδύνων και στον σχεδιασμό αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών.

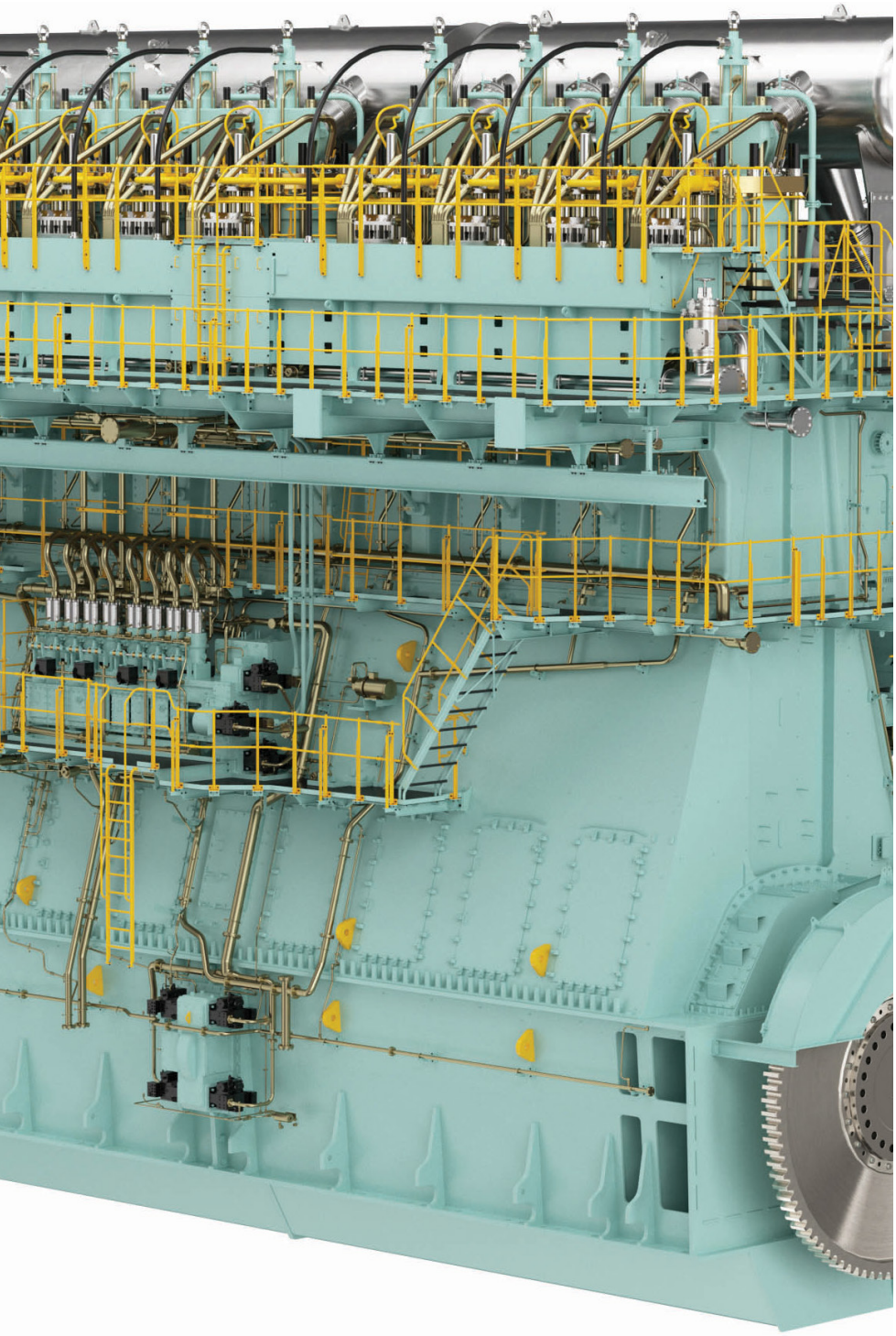
Η επιτυχής δοκιμή ενίσχυσε σημαντικά την εμπιστοσύνη της αγοράς προς την αμμωνία ως καύσιμο μηδενικών έως σχεδόν μηδενικών εκπομπών (Zero-to-Near-Zero – ZNZ), ανοίγοντας δρόμο για την ευρεία εφαρμογή της στην παγκόσμια ναυτιλία.

Κυψέλες καυσίμου και βιώσιμη ναυτιλία: Οι τελευταίες εξελίξεις

Οι κυψέλες καυσίμου είναι ηλεκτροχημικές διατάξεις που μετατρέπουν απευθείας τη χημική ενέργεια του υδρογόνου σε ηλεκτρική, χωρίς καύση. Η διαδικασία αυτή είναι σχεδόν αθόρυβη, δεν παράγει κραδασμούς και κυρίως δεν εκπέμπει διοξείδιο του άνθρακα, οξείδια του αζώτου ή άλλους ρύπους. Για πλοία που δραστηριοποιούνται σε ευαίσθητα θαλάσσια οικοσυστήματα ή σε πυκνοκατοικημένα λιμάνια, αυτή η



& ναυπηγική



τεχνολογία προσφέρει μια πραγματική διέξοδο προς μηδενικές εκπομπές, χωρίς να θυσιάζεται η επιχειρησιακή απόδοση.

Σε αυτό το πλαίσιο, η PowerCell ανακοίνωσε πρόσφατα την απόκτηση Πιστοποίησης Τύπου (Type Approval) από τον Lloyd's Register (LR) για το ναυτιλιακό σύστημά της Marine System 225. Πρόκειται για μια σημαντική πιστοποίηση της εν λόγω τεχνολογίας, καθώς διασφαλίζει ότι το σύστημα πληροί τα αυστηρά πρότυπα ασφαλείας, απόδοσης και αξιοπιστίας που θέτει η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία.

Το Marine System 225 αποδίδει 225 kW ηλεκτρικής ισχύος και είναι σχεδιασμένο ειδικά για θαλάσσιο περιβάλλον, με αρθρωτή και συμπαγή δομή, που το καθιστά ιδανικό για νέες ναυπηγήσεις ή μετασκευές. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε φέρι, περιπολικά, πλοία υποστήριξης υπεράκτιων δραστηριοτήτων ή σκάφη μικρών αποστάσεων, παρέχοντας σταθερή, αποδοτική και αθόρυβη πρόωση μηδενικών ρύπων.

Η χρήση υδρογόνου ως καυσίμου και η μετατροπή του σε ενέργεια μέσω κυψελών καυσίμου εξαλείφει πλήρως τις εκπομπές CO_2, NO_2, SO_2 και σωματιδίων. Η τεχνολογία είναι επίσης πλήρως συμβατή με τους στόχους του IMO για τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου. Το Marine System 225 παρουσιάστηκε στο κοινό στο πλαίσιο της Electric & Hybrid Marine Expo στο Άμστερνταμ, από τις 24 έως τις 26 Ιουνίου.

Τα πλοία μεταφοράς LCO_2, καταλύτης για την τεχνολογία CCS

Η τεχνολογία μεταφοράς υγροποιημένου διοξειδίου του άνθρακα (LCO_2) αποτελεί έναν από τους πλέον σημαντικούς κρίκους στην αλυσίδα δέσμευσης και αποθήκευσης άνθρακα (CCS). Σε αυτό το πλαίσιο, η πρόσφατη εξέλιξη στον σχεδιασμό πλοίων

Η υιοθέτηση της τεχνητής νοημοσύνης (AI) αποτελεί τον καταλύτη στον ψηφιακό μετασχηματισμό των σύγχρονων ναυπηγείων, φέρνοντας επανάσταση στον τρόπο σχεδιασμού, κατασκευής και λειτουργίας των πλοίων.

μεταφοράς LCO_2 χαμηλής πίεσης και θερμοκρασίας αναδεικνύεται σε σημαντικό επίτευγμα.

Πιο συγκεκριμένα, οι εταιρείες PCCSV, MISC και MOL ολοκλήρωσαν πρόσφατα τη Μελέτη Προκαταρκτικού Σχεδιασμού Μηχανικής (Front-End Engineering Design – FEED) για ένα εξειδικευμένο πλοίο μεταφοράς LCO_2 χωρητικότητας 62.000 κ.μ. Η μελέτη του σχεδιασμού του έγινε από το Ινστιτούτο Σχεδιασμού και Έρευνας Εμπορικών Πλοίων της Σαγκάης (SDARI). Ο σχεδιασμός αυτός, που έλαβε την πιστοποίηση Γενικής Έγκρισης Εφαρμογής σε Πλοία (General Approval for Ship Application – GASA) από τον οργανισμό πιστοποίησης DNV τον Δεκέμβριο του 2024, κατατάσσεται πλέον μεταξύ των πιο προηγμένων σχεδίων για πλοία μεταφοράς LCO_2 στον κόσμο.

Η κοινοπραξία, μέσω της αξιοποίησης αυτής της τεχνολογίας αιχμής, φιλοδοξεί να καταστεί ηγέτης στην ιδιοκτησία και στη διαχείριση πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου CO_2, εξασφαλίζοντας την ασφαλή και αποδοτική μεταφορά του προς ειδικά επιλεγμένες περιοχές αποθήκευσης. Ο στρατηγικός στόχος είναι η υποστήριξη έργων CCS στην ευρύτερη περιοχή Ασίας-Ειρηνικού, επιτρέποντας την πλήρη ανάπτυξη της αλυσίδας αξίας δέσμευσης και αποθήκευσης άνθρακα.

«Έξυπνο» ναυπηγείο με τεχνητή νοημοσύνη: Το νέο concept των ABS και HD Hyundai Samho

Η υιοθέτηση της τεχνητής νοημοσύνης (AI) αποτελεί τον καταλύτη στον ψηφιακό μετασχηματισμό των σύγχρονων ναυπηγείων, φέρνοντας επανάσταση στον τρόπο σχεδιασμού, κατασκευής και λειτουργίας των πλοίων. Στο πλαίσιο αυτό, ο ABS και η HD Hyundai Samho υπέγραψαν πρόσφατα μνημόνιο συνεργασίας με σκοπό την τεχνική ανάπτυξη ενός «έξυπνου» ναυπηγείου, που θα αξιοποιεί πλήρως τις δυνατότητες της τεχνητής νοημοσύνης, της αυτοματοποίησης και της ρομποτικής.

Η συνεργασία των δύο εταιρειών έχει στόχο τον εντοπισμό και την εφαρμογή ευκαιριών βελτίωσης των διαδικασιών στο ναυπηγείο της HD Hyundai Samho μέσω έξυπνων τεχνολογιών. Ο ABS θα αξιοποιήσει τον εξειδικευμένο οδηγό του για «έξυπνες» τεχνολογίες στα ναυπηγεία (Guide for Smart Technologies for Shipyards) κατά τη διαδικασία αξιολόγησης.

Η πρωτοβουλία αυτή αποτελεί ένα σημαντικό βήμα προς τον ψηφιακό μετασχηματισμό της ναυπηγικής βιομηχανίας, εστιάζοντας στην υιοθέτηση καινοτόμων τεχνολογιών για τη βελτίωση της ασφάλειας, της αποδοτικότητας και της ποιότητας στην κατασκευή και στη λειτουργία πλοίων.

Καινοτόμος σχεδιασμός πλοίου LCO_2 της HHI με έγκριση από τον DNV

Το τελευταίο διάστημα καταγράφεται έντονη κινητικότητα στον σχεδιασμό και στην ανάπτυξη πλοίων για τη μεταφορά υγροποιημένου διοξειδίου του άνθρακα (LCO_2). Η εντατικοποίηση της παγκόσμιας προσπάθειας περιορισμού των εκπομπών CO_2 αναδεικνύει ως κρίσιμο ζητούμενο την ύπαρξη πλοίων που μπορούν να μεταφέρουν με ασφάλεια μεγάλες ποσότητες LCO_2.

Σε αυτό το πλαίσιο, η HD Hyundai Heavy Industries (HHI) παρουσίασε στη φετινή διεθνή έκθεση Nor-Shipping 2025 τον νέο σχεδιασμό της για ένα πλοίο μεταφοράς LCO_2, χωρητικότητας 20.000 κ.μ. Το πλοίο έλαβε Έγκριση επί της Αρχής (AiP) από τον νηογνώμονα DNV, επιβεβαιώνοντας την ασφάλεια και την απόδοση των τεχνολογικών επιλογών που ενσωματώθηκαν.

Κομβικό στοιχείο της καινοτομίας είναι η μείωση του αριθμού των κύριων δεξαμενών φορτίου από τέσσερις σε τρεις. Ο σχεδιασμός αυτός έχει ως αποτέλεσμα την αντίστοιχη μείωση και στον αριθμό των επιμέρους δεξαμενών, γεγονός που επιφέρει πολλαπλά οφέλη. Το σύστημα διαχείρισης φορτίου απλοποιείται, μειώνοντας τις απαιτήσεις σε σωληνώσεις, εξοπλισμό και όργανα παρακολούθησης. Με επιπλέον πλεονέκτημα να διευκολύνονται οι εργασίες επιθεώρησης, συντήρησης και φόρτωσης.

Παράλληλα, ο ανασχεδιασμός συμβάλλει στη βελτίωση της διαχείρισης των αερίων εξάτμισης του φορτίου (Boil-Off Gas – BOG). Μεγαλύτερη χωρητικότητα ανά δεξαμενή σημαίνει και πιο σταθερές θερμοδυναμικές συνθήκες, οδηγώντας σε αποδοτικότερη ανάκτηση και αξιοποίηση του BOG. Αυτό ενισχύει την ενεργειακή αποδοτικότητα του συστήματος και μειώνει το συνολικό κόστος λειτουργίας του πλοίου.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
NAFTIKA CHRONIKA



ΝΑΥΤΙΛΙΑ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ
ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟ

ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΜΕ ΕΝΑ ΚΛΙΚ

www.naftikachronika.gr

Οι τελευταίες εξελίξεις στο ενεργειακό μέτωπο

Ενέργεια & φυσικοί πόροι

Επιμέλεια: Παντελής Παϊδούσης



Ο οδικός χάρτης της ΕΕ για την απεξάρτηση από τη ρωσική ενέργεια

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπέβαλε, την Τρίτη 17 Ιουνίου, τη νομοθετική της πρόταση για τη σταδιακή και συντονισμένη απεξάρτηση της ΕΕ από το ρωσικό φυσικό αέριο και πετρέλαιο έως το τέλος του 2027.

Ο Επίτροπος Ενέργειας Νταν Γιόργκενσεν, ο οποίος παρουσίασε την πρόταση, τόνισε ότι «η εισαγωγή φυσικού αερίου από τη Ρωσία συνιστά απειλή για την ασφάλεια της Ευρώπης, γι' αυτό προτείνουμε τώρα την απαγόρευση των εισαγωγών ρωσικού φυσικού αερίου από την ΕΕ. Αυτό θα αυξήσει την ενεργειακή μας ανεξαρτησία, μειώνοντας παράλληλα τα έσοδα που χρησιμοποιεί ο Πούτιν για τη χρηματοδότηση του πολέμου του». Ο ίδιος καθησύχασε ότι «κανένα κράτος-μέλος δεν θα μείνει χωρίς ενέργεια ως αποτέλεσμα αυτής της πρότασης» και δεσμεύτηκε ότι η Επιτροπή θα συνεργαστεί στενά με όλα τα κράτη-μέλη, ιδίως με εκείνα που ενδέχεται να αντιμετωπίσουν προκλήσεις.

Από την πλευρά της, η Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν δήλωσε ότι «η Ρωσία έχει επανειλημμένως προσπαθήσει να μας εκβιάσει χρησιμοποιώντας τους ενεργειακούς της πόρους ως όπλο και λαμβάνουμε σαφή μέτρα για να κλείσουμε τη στρόφιγγα και να δώσουμε οριστικά τέλος στην εποχή των ρωσικών ορυκτών καυσίμων στην Ευρώπη».

Από την άνοιξη του 2022, μετά τη ρωσική εισβολή στην Ουκρανία, η ΕΕ έχει μειώσει σημαντικά τα ρωσικά ορυκτά καύσιμα. Από τότε, οι εισαγωγές ρωσικού άνθρακα έχουν απαγορευτεί τελείως, οι εισαγωγές πετρελαίου έχουν μειωθεί από 27% σε 3% σήμερα και οι εισαγωγές φυσικού αερίου από τη Ρωσία έχουν μειωθεί από 45% το 2021 σε 19% το 2024, με τις προβλέψεις να δείχνουν περαιτέρω πτώση στο 13% το 2025, με το τέλος της διαμετακόμισης ρωσικού φυσικού αερίου μέσω της Ουκρανίας. Παρά τη σημαντική πρόοδο που έχει επιτευχθεί, το 2024 οι χώρες της ΕΕ ξόδεψαν 23 δισ. ευρώ σε ρωσικά ορυκτά καύσιμα. Αυτό αφήνει την ΕΕ εκτεθειμένη σε σημαντικούς κινδύνους για το εμπόριο και την ενεργειακή ασφάλεια, θεωρεί η Επιτροπή.

Η πρόταση κανονισμού βασίζεται στο Σχέδιο REPowerEU, που εισήχθη τον Μάιο του 2022, μετά τη ρωσική εισβολή στην Ουκρανία, και ακολουθεί τον «Οδικό Χάρτη» που παρουσίασε η Επιτροπή πριν από έναν μήνα, για την καθολική απεξάρτηση από τα ρωσικά ορυκτά καύσιμα (αργό πετρέλαιο και πυρηνικά) και κυρίως από το ρωσικό φυσικό αέριο (αγωγών και LNG) σταδιακά έως το 2027.

Ο κανονισμός που προτείνεται προβλέπει πως τα κράτη-μέλη θα πρέπει να υποβάλουν, μέχρι το τέλους του έτους, εθνικά σχέδια με ακριβή μέτρα και ορόσημα για τη σταδιακή εξάλειψη των εισαγωγών ρωσικού φυσικού αερίου και πετρελαίου. Ειδικότερα, οι εισαγωγές ρωσικού φυσικού αερίου, βάσει νέων συμβάσεων, θα απαγορευτούν από την 1η Ιανουαρίου 2026. Οι εισαγωγές βάσει υφιστάμενων βραχυπρόθεσμων συμβάσεων θα σταματήσουν έως τις 17 Ιουνίου 2026, εκτός από εκείνες για φυσικό αέριο αγωγών που παραδίδεται σε χώρες που περικλείονται από στεριά και συνδέεται με μακροπρόθεσμες συμβάσεις που θα επιτρέπονται



Credit: EPA/MAXIM SHIPENKOV

έως το τέλος του 2027. Οι εισαγωγές βάσει μακροπρόθεσμων συμβάσεων θα σταματήσουν έως το τέλος του 2027. Οι μακροπρόθεσμες συμβάσεις για υπηρεσίες τερματικών σταθμών ΥΦΑ για πελάτες από τη Ρωσία ή που ελέγχονται από ρωσικές επιχειρήσεις θα απαγορευτούν επίσης. Αυτό θα διασφαλίσει ότι η χωρητικότητα των τερματικών σταθμών μπορεί να ανακατευθυνθεί σε εναλλακτικούς προμηθευτές, ενισχύοντας τελικά την ανθεκτικότητα των ενεργειακών αγορών.

Οι εταιρείες που κατέχουν συμβάσεις προμήθειας φυσικού αερίου για ρωσικό φυσικό αέριο θα πρέπει να παρέχουν πληροφορίες στην Επιτροπή. Επιπλέον, οι εισαγωγείς ρωσικού φυσικού αερίου θα πρέπει να παρέχουν στις τελωνειακές αρχές όλες τις απαραίτητες πληροφορίες που επιβεβαιώνουν την πορεία του εισαγόμενου φυσικού αερίου από την πραγματική του προέλευση μέχρι το σημείο εισαγωγής στην Ένωση.

Ο προτεινόμενος κανονισμός θα πρέπει να εγκριθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της ΕΕ. Η έγκρισή του στο Συμβούλιο θα απαιτήσει ειδική πλειοψηφία. Η Ουγγαρία και η Σλοβακία, που εξαρτώνται ακόμη ενεργειακά από τη Ρωσία, αναμένεται να τον καταψηφίσουν.

Στα σκαριά το πρώτο υπεράκτιο αιολικό πάρκο της Αφρικής

Καθώς οι χώρες της Αφρικής επιδιώκουν την ενίσχυση της ενεργειακής τους ασφάλειας, η επικείμενη ανάπτυξη του πρώτου αφρικανικού υπεράκτιου αιολικού πάρκου από το Μαρόκο συνιστά σημαντικό ορόσημο.

Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για τους Ωκεανούς, το Μαρόκο ανακοίνωσε τα σχέδιά του για την ανάπτυξη του πρώτου υπεράκτιου αιολικού πάρκου στην Αφρική. Πρόκειται για ένα έργο που θα αναπτυχθεί στα ανοικτά της πόλης Εσαουίρα στον Ατλαντικό Ωκεανό. Το έργο θα έχει δυνατότητα παραγωγής έως και 1 GW, ενώ η έναρξη των εργασιών κατασκευής αναμένεται έως το 2029.

Μάλιστα, το εν λόγω έργο θα χρηματοδοτηθεί από το ταμείο Mediterranean Blue Partnership (MBP), το οποίο στηρίζει βιώσιμες πρωτοβουλίες στο πλαίσιο της γαλάζιας οικονομίας στη Νότια Μεσόγειο και στην Ερυθρά Θάλασσα. Αξίζει να σημειωθεί ότι η ανάπτυξη του υπεράκτιου αιολικού πάρκου ευθυγραμμίζεται πλήρως με τους στόχους αποανθρακοποίησης του Μαρόκου. Στόχος της αφρικανικής χώρας είναι οι ΑΠΕ να καλύπτουν το 50% της ενερ-



γειακής της εξίσωσης έως το 2030. Τέλος, σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα, το Μαρόκο έχει τη δυνατότητα να αναπτύξει έως και 200 GW υπεράκτιας αιολικής ισχύος.

Ακάθεκτη η λειτουργία της ηλεκτρικής διασύνδεσης Αττικής-Κρήτης

Με επιτυχία πραγματοποίησαν ο ΑΔΜΗΕ και η Ariadne Interconnection τη μεταφορά ηλεκτρικών φορτίων 320 MW από την Κρήτη προς την Αττική, μέσω της νέας υποθαλάσσιας διασύνδεσης υψηλής τάσης συνεχούς ρεύματος (HVDC) που τέθηκε πρόσφατα σε λειτουργία.

Σε τεχνικό επίπεδο, όπως επισημαίνεται από τον Διαχειριστή, αυτή η εξέλιξη επιβεβαιώνει τη δυνατότητα της ηλεκτρικής διασύνδεσης για αμφίδρομη ροή ενέργειας, σε συνθήκες πραγματικής λειτουργίας.

Η ηλέκτριση της διασύνδεσης Κρήτης-Αττικής ξεκίνησε στα τέλη Μαΐου, με τη μεταφορά των πρώτων φορτίων ηλεκτρικής ενέργειας από την Αττική προς την Κρήτη.

«Οι δύο διασυνδέσεις που διαθέτει πλέον η Κρήτη, μέσω Πελοποννήσου και Αττικής, θωρακίζουν διπλά την ασφαλή ηλεκτροδότηση του νησιού, ενώ δημιουργούν νέες προοπτικές για την παραγωγή πράσινης ενέργειας, με την οποία μπορεί να τροφοδοτείται όχι μόνο το τοπικό σύστημα αλλά και η ηπειρωτική χώρα», τονίζεται.

Οι δοκιμές μεταφοράς ισχύος συνεχίζονται βάσει προγραμματισμού, με στόχο την επίτευξη της μέγιστης μεταφορικής ικανότητας ανά ηλεκτρικό καλώδιο.

Credit: EPA/ALEX PLAVEVSKI



Ρωσία και Καζακστάν έδωσαν τα χέρια για την κατασκευή νέου πυρηνικού σταθμού

Η Ρωσία και το Καζακστάν κατέληξαν σε συμφωνία, στις 20 Ιουνίου, για την κατασκευή ενός νέου πυρηνικού σταθμού στο Καζακστάν, μετέδωσε το πρακτορείο ειδήσεων RIA.

Η εν λόγω συμφωνία υπεγράφη από τον Alexey Likhachev, Γενικό Διευθυντή της ρωσικής εταιρείας ατομικής ενέργειας Rosatom, και τον Almasadam Satkaliyev, Πρόεδρο της Υπηρεσίας Ατομικής Ενέργειας του Καζακστάν, σε τελετή που πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια του Διεθνούς Οικονομικού Φόρουμ της Αγίας Πετρούπολης.

Το Καζακστάν είχε επιλέξει νωρίτερα τη Rosatom ως επικεφαλής μιας διεθνούς κοινοπραξίας που έχει αναλάβει την κατασκευή πυρηνικού σταθμού στη χώρα.

Στροφή της Κίνας στον κλάδο των πετροχημικών

Ο πετροχημικός τομέας αναμένεται να γίνει ο κύριος μοχλός στη ζήτηση πετρελαίου της Κίνας σε διάστημα δέκα ετών, σύμφωνα με δημοσίευμα της Quantum. Μάλιστα, η θυγατρική ETRI της κρατικής εταιρείας παραγωγής πετρελαίου CNPC ανακοίνωσε ότι, μετά το 2035, η ζήτηση θα προέρχεται κατά κύριο λόγο από τον πετροχημικό τομέα παρά από αυτόν των μεταφορών.

«Τα επόμενα πέντε χρόνια, ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης των πετροχημικών πρώτων υλών θα παραμείνει στο 3,7%», δήλωσε ο Lu Ruquan, Πρόεδρος της ETRI, στο πλαίσιο της διάσκεψης Energy Asia στις 16 Ιουνίου.

Σύμφωνα με το ίδιο δημοσίευμα, η άνοδος της ζήτησης θα συνεχιστεί μέχρι το τέλος της επόμενης δεκαετίας, όταν η ζήτηση πετροχημικών στην Κίνα αναμένεται να κορυφωθεί στους 200 εκατ. τόνους περίπου.

Αυτό συμβαίνει σε ένα πλαίσιο μείωσης της ζήτησης για καύσιμα μεταφοράς, καθώς τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα αντικαθιστούν σταδιακά τα οχήματα που κινούνται με συμβατικά καύσιμα. Τα φορτηγά που κινούνται με LNG αναμένεται επίσης να αντικαταστήσουν τα παραδοσιακά φορτηγά που κινούνται με ντίζελ.

Η ETRI προβλέπει ότι η ετήσια ζήτηση για καθαρά πετρελαϊκά προϊόντα στην Κίνα θα μειωθεί σε 310-340 εκατ. τόνους έως το 2030, σημειώνοντας πτώση 13-20% σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2024.

Ο πετροχημικός τομέας της Κίνας συνέχισε να επεκτείνεται τα τελευταία χρόνια, παρά τις αυξανόμενες ζημίες και την αυξανόμενη παγκόσμια πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα, η οποία έχει αρχίσει να αναγκάζει πολλούς άλλους παραγωγούς να αποχωρήσουν από την αγορά.

Commodities

Ξηρά φορτία



ΑΝΘΡΑΚΑΣ

Προς αναδιάταξη ο εμπορευματικός χάρτης θερμικού άνθρακα

Σε φάση αναδιάταξης εισέρχεται η παγκόσμια αγορά θερμικού άνθρακα, καθώς οι νέες τάσεις κορυφαίων εισαγωγών αναδεικνύουν νέους πρωταγωνιστές αλλά και μεγάλους χαμένους στον παγκόσμιο ενεργειακό χάρτη.

Σύμφωνα με το Reuters, Κίνα και Ινδία –οι δύο μεγαλύτεροι εισαγωγείς θερμικού άνθρακα παγκοσμίως– περιορίζουν δραστικά τις εισαγωγές τους από την Ινδονησία, καθώς στρέφονται σε φορτία υψηλότερης ποιότητας και θερμικής αξίας (calorific value). Το γεγονός αυτό αντανακλά την πτώση των τιμών στις διεθνείς αγορές, που έχει καταστήσει τον υψηλότερης ποιότητας άνθρακα πιο ανταγωνιστικό.

«Ο άνθρακας υψηλότερης θερμικής αξίας είναι πιο ακριβός, αλλά παράγει περισσότερη ενέργεια για κάθε δολάριο που δαπανάται. Ένα εκατομμύριο τόνοι άνθρακα υψηλής θερμικής αξίας μπορούν να αντικαταστήσουν 1,2-1,5 εκατ. τόνους θερμικού άνθρακα από την Ινδονησία», δήλωσε ο Vasudev Pamnani, Διευθυντής της ινδικής I-Energy Natural Resources.

Στο μεταβαλλόμενο αυτό τοπίο, ο άνθρακας της Μογγολίας κερδίζει συνεχώς έδαφος στην κινεζική αγορά, ενώ ο άνθρακας της Νότιας Αφρικής σημειώνει ισχυρή άνοδο στις εισαγωγές της Ινδίας. Ταυτό-

Επιμέλεια:
Σπήλιος Βαρελάς,
Παντελής Παϊδούσης

χρονα, η επιβράδυνση των εισαγωγών ινδονησιακού θερμικού άνθρακα έχει οδηγήσει σε αύξηση των ροών από την Τανζανία τόσο προς την Κίνα όσο και προς την Ινδία.
Τέλος, η Ινδία προχωρά σε αύξηση των εισαγωγών της από Καζακστάν, Κολομβία και Μοζαμβίκη, ενώ ο αυστραλιανός άνθρακας επανέρχεται δυναμικά στο προσκήνιο για την Κίνα.

«Ήττα» του άνθρακα στην Αυστραλία
Για δεκαετίες, ο άνθρακας ήταν ο ακρογωνιαίος λίθος των εξαγωγών εμπορευμάτων της Αυστραλίας, προτού χάσει την πρώτη θέση από το σιδηρομετάλλευμα. Πλέον, κινδυνεύει να ξεπεραστεί και από τον χρυσό, αναφέρει το ειδησεογραφικό πρακτορείο Reuters.
Η τελευταία έκθεση της αυστραλιανής κυβέρνησης αποκάλυψε ότι τα έσοδα από τις εξαγωγές του πολύτιμου μετάλλου αναμένεται να αυξηθούν σε $36,6 δισ. κατά το οικονομικό έτος που άρχισε τον Ιούλιο.
Το ποσό αυτό είναι υψηλότερο τόσο από τα έσοδα που προβλέπονται για τον μεταλλουργικό άνθρακα όσο και από αυτά του θερμικού άνθρακα, σύμφωνα με τα στοιχεία που δημοσίευσε στις 30 Ιουνίου το αρμόδιο υπουργείο της Αυστραλίας. Βέβαια, αν προσθέσουμε τα δύο είδη άνθρακα, το συνολικό ποσό των αναμενόμενων εσόδων από τις εξαγωγές για το 2025-26 ανέρχεται σε $43,7 δισ., το οποίο εξακολουθεί να είναι υψηλότερο από την πρόβλεψη για τον χρυσό. Ωστόσο, μέχρι το οικονομικό έτος 2026-27, είναι πολύ πιθανό ο χρυσός να ξεπεράσει το συνολικό ποσό και των δύο.
Η κυβέρνηση αναμένει ότι οι εξαγωγές χρυσού θα αυξηθούν σε 313 μετρικούς τόνους το 2026-27, από 289 τόνους το 2025-26 και 250 τόνους το 2024-25. Αν αυτές οι εκτιμήσεις επαληθευτούν, η Αυστραλία θα εδραιωθεί αφενός ως η μεγαλύτερη εξαγωγέας χρυσού στον κόσμο και αφετέρου ως η τρίτη μεγαλύτερη παραγωγός, σύμφωνα με το Reuters.



ΖΑΧΑΡΗ

«Γλυκιά» ανάκαμψη των εξαγωγών ζάχαρης της Βραζιλίας
Η Βραζιλία, η οποία αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους παραγωγούς ζάχαρης διεθνώς (23,6% παγκόσμιας παραγωγής), σημείωσε πτώση στις διά θαλάσσης εξαγωγές του εν λόγω αγαθού το πρώτο τρίμηνο του 2025, σε σχέση με το αντίστοιχο χρονικό διάστημα του 2024.
Σύμφωνα με δεδομένα της AXSMarine, ο Φεβρουάριος αποτέλεσε τον χείριστο μήνα όσον αφορά την ετήσια απόδοση των εξαγωγών. Συγκεκριμένα, τον Φεβρουάριο του 2025 σημειώθηκε πτώση των εξαγωγών ζάχαρης της Βραζιλίας κατά 44,7% σε σύγκριση με τον ίδιο μήνα το 2024.

Αντιθέτως, τον Μάιο καταγράφηκαν πολύ υψηλές επιδόσεις για τις εξαγωγές ζάχαρης, οι οποίες σημείωσαν αύξηση της τάξεως του 73%. Έτσι, οι εξαγωγές πλέον βρίσκονται σε περίπου ίδια επίπεδα με την αντίστοιχη περίοδο του 2024. Το έναυσμα για την πρόοδο αυτή στις εξαγωγές αποτέλεσε η βελτίωση των καιρικών συνθηκών.

Αξίζει να αναφερθεί ότι το 2024 αποτέλεσε έτος-ορόσημο για τις διά θαλάσσης εξαγωγές ζάχαρης από τη Βραζιλία, η οποία εξήγαγε διεθνώς την ποσότητα-ρεκόρ των 32,3 εκατ. τόνων ζάχαρης. Κύριοι εισαγωγείς αυτών των φορτίων ήταν η Ινδονησία, η Κίνα και η Ινδία. Το Υπουργείο Γεωργίας των ΗΠΑ (U.S. Department of Agriculture, USDA) εκτιμά ότι οι εξαγωγές ζάχαρης την περίοδο 2025/26 θα ανέλθουν στους 35,8 εκατ. τόνους, με κύριο μέσο μεταφοράς τα bulk carriers.

ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ-ΧΑΛΥΒΑΣ

Αλγερία: Ανάπτυξη σιδηροδρομικού έργου με στόχο τις εξαγωγές iron ore

Η Αλγερία ολοκλήρωσε το μεγαλύτερο μέρος ενός έργου για την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής μήκους 1.000 χλμ. που θα συνδέει το μεγαλύτερο ορυχείο σιδηρομεταλλεύματος με βασικές βιομηχανικές περιοχές και τερματικούς σταθμούς εξαγωγής.

Συγκεκριμένα, το αλγερινό πρακτορείο ειδήσεων αναφέρει ότι ολοκληρώθηκε η γραμμή μήκους 135 χλμ. που συνδέει το ορυχείο Gâra Djebilet με το σιδηροδρομικό δίκτυο στη δυτική επαρχία Tindouf. Σύμφωνα με το ίδιο δημοσίευμα, το μεγαλύτερο μέρος της υπόλοιπης σιδηροδρομικής γραμμής έχει επίσης ολοκληρωθεί και θα τεθεί σε λειτουργία στα τέλη του τρέχοντος έτους.

«Η ολοκλήρωση αυτού του έργου αποτελεί ένα μεγάλο άλμα στις προσπάθειες για την πλήρη εκμετάλλευση αυτού του ορυχείου και τη μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος σε άλλα μέρη της χώρας και σε τερματικούς σταθμούς εξαγωγής», τονίζουν πηγές.

Η Αλγερία ανακοίνωσε πέρυσι ότι σχεδιάζει να επενδύσει $7-10 δισ. για την ανάπτυξη του γιγαντιαίου ορυχείου με στόχο την παραγωγή 40 εκατ. τόνων σιδήρου. Το ορυχείο Gâra Djebilet τέθηκε σε λειτουργία στα μέσα του 2022, με προγραμματισμένη αρχική παραγωγή μεταξύ δύο και τριών εκατομμυρίων τόνων ετησίως.

Το Υπουργείο Ενέργειας και Ορυχείων δήλωσε ότι έχει θέσει ως στόχο την παραγωγή 12 εκατ. τόνων σιδήρου ετησίως από το ορυχείο το 2025 και άνω των 40 εκατ. τόνων ετησίως το 2040.

Δασμοί αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές χάλυβα από χώρες της Ασίας

Προσωρινούς δασμούς αντιντάμπινγκ, που θα κυμαίνονται από 3,86% έως 57,90%, σε ορισμένες εισαγωγές σιδήρου και χάλυβα από την Κίνα, τη Νότια Κορέα και το Βιετνάμ ανακοίνωσε η Μαλαισία.

Οι δασμοί στις εισαγωγές πηνίων ή φύλλων γαλβανισμένου σιδήρου ή φύλλων γαλβανισμένου χάλυβα επιβλήθηκαν βάσει προκαταρκτικής έρευνας που ξεκίνησε στις 6 Φεβρουαρίου, ανέφερε σε ανακοίνωσή του το Υπουργείο Επενδύσεων, Εμπορίου και Βιομηχανίας.

«Η κυβέρνηση θεωρεί ότι υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία ότι η εισαγωγή των υπό εξέταση εμπορευμάτων... αποτελεί αντικείμενο ντάμπινγκ και ότι η έρευνα πρέπει να συνεχιστεί», αναφέρεται στην ανακοίνωση.

Οι εν λόγω δασμοί ξεκίνησαν να εφαρμόζονται από τη Δευτέρα 7 Ιουλίου και για τις επόμενες 120 ημέρες.

ΣΙΤΗΡΑ

Σε ελεύθερη πτώση οι εισαγωγές ουκρανικών σιτηρών από την ΕΕ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα μειώσει τις εισαγωγές ουκρανικών σιτηρών και ζάχαρης έως και 80% για να αντιμετωπίσει τις ανησυχίες των αγροτών της, σύμφωνα με τις ποσοστώσεις που ανακοινώθηκαν στις 4 Ιουλίου, οι οποίες είναι πιθανό να ωθήσουν τους Ουκρανούς καλλιεργητές να πουλήσουν περισσότερο στις αγορές της Ασίας και της Αφρικής.

Σε ένδειξη αλληλεγγύης μετά την έναρξη του πολέμου στην Ουκρανία το 2022, η ΕΕ άνοιξε τις αγορές τροφίμων της και παραιτήθηκε προσωρινά από δασμούς και ποσοστώσεις.

Αλλά καθώς οι αγρότες σε όλη την επικράτεια της ΕΕ διαμαρτυρήθηκαν για την πλημμύρα δημητριακών, ζάχαρης και πουλερικών από την Ουκρανία, οι Βρυξέλλες προχώρησαν στην επαναφορά των ποσοστώσεων.

Οι ποσοστώσεις που ανακοινώθηκαν στις αρχές Ιουλίου θα είναι υψηλότερες από εκείνες της πρώτης συμφωνίας ελεύθερου εμπορίου μεταξύ της ΕΕ και της Ουκρανίας που ισχύει από το 2016, αλλά σημαντικά χαμηλότερες από τις ποσότητες που εισήχθησαν τα τελευταία τρία χρόνια χωρίς δασμούς.

Οι ποσοστώσεις έπονται μιας προσωρινής συμφωνίας που επιτεύχθηκε στις 30 Ιουνίου και ορίζει την ετήσια ποσόστωση για το σιτάρι σε 1,3 εκατομμύρια μετρικούς τόνους, μια αύξηση της τάξεως του 30% από τα προπολεμικά επίπεδα του 1 εκατ. τόνων, δήλωσε σήμερα ανώτερος αξιωματούχος της ΕΕ.

Αυτό σημαίνει πτώση της τάξεως του 70-80% από τις τρεις τελευταίες περιόδους, όταν η ΕΕ εισήγαγε περίπου 4,5 εκατ. τόνους ουκρανικού σιταριού την περίοδο 2024/25 έως τις 30 Ιουνίου, 6,5 εκατ. τόνους το 2023/24 και 6,1 εκατ. τόνους το 2022/23, σύμφωνα με τα στοιχεία της Επιτροπής.

Η ΕΕ καθόρισε την ποσόστωση για την ουκρανική ζάχαρη στους 100.000 τόνους, από τους 20.000 τόνους που ήταν πριν από τον πόλεμο, αλλά κάτω από τους 400.000 τόνους χωρίς ποσόστωση το 2022/23 και πάνω από 500.000 τόνους το 2023/24.

Το ουκρανικό αγροτικό λόμπι UCAB ανακοίνωσε ότι οι ποσοστώσεις είναι πολύ χαμηλές, χαρακτηρίζοντας την πρόταση «βήμα προς τα πίσω».

Σε καλό «φεγγάρι» οι εξαγωγές σιτηρών των ΗΠΑ, παρά τους δασμούς

Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2025, οι διά θαλάσσης μεταφορές σιτηρών από τις ΗΠΑ αυξήθηκαν κατά 9%, λόγω της αύξησης των εξαγωγών καλαμποκιού, σύμφωνα με πρόσφατη έκθεση της BIMCO. Αν και η αύξηση των δασμών στα εισαγόμενα προϊόντα οδήγησε σε πτώση 57% του όγκου των εμπορευμάτων προς την Κίνα, οι ΗΠΑ κατάφεραν να βρουν εναλλακτικές αγορές για το μεγαλύτερο μέρος των φορτίων τους», τονίζει ο Filipe Gouveia, Διευθυντής της ναυτιλιακής ανάλυσης στην BIMCO.

Με βάση το ίδιο report, τον Μάρτιο του 2025, η Κίνα επέβαλε υψηλότερους δασμούς στα εμπορεύματα σιτηρών από τις ΗΠΑ, μειώνοντας σημαντικά την ανταγωνιστικότητα των φορτίων της. Ως αποτέλεσμα, το ποσοστό των

The sea is our world...



SEALINK navigation ltd

SEALINK NAVIGATION LTD.
Singapore Office: 203, Henderson Road #10 - 01, Singapore 159546
Athens Office: 3, Xanthou Street, Glyfada, 166-74, Athens, Greece



φορτίων σιτηρών των ΗΠΑ με προορισμό την Κίνα μειώθηκε από 26% το πρώτο εξάμηνο του 2024 σε μόλις 10% το 2025. Για να εξισορροπήσουν αυτή την εξέλιξη, οι ΗΠΑ εισήλθαν σε άλλες αγορές (Ασία, Λατινική Αμερική και Μεσόγειο).
Μέχρι στιγμής φέτος, το 46% των φορτίων σιτηρών των ΗΠΑ έχει μεταφερθεί μέσω Panamaxes, το 32% με Supramaxes και το 22% με Handysizes. Τους επόμενους μήνες, οι ΗΠΑ θα εισέλθουν στην περίοδο συγκομιδής των σιτηρών. Το Υπουργείο Γεωργίας των Ηνωμένων Πολιτειών (USDA) προβλέπει αύξηση 6% στην παραγωγή καλαμποκιού, ενώ η παραγωγή σιταριού και σόγιας αναμένεται να σημειώσει οριακή μείωση.

ΣΙΤΑΡΙ

Παρελθόν οι δασμοί στις ρωσικές εξαγωγές σιταριού
Η Ρωσία, ο μεγαλύτερος εξαγωγέας σιτηρών στον κόσμο, προχώρησε στην κατάργηση του δασμού εξαγωγής σιταριού, με ισχύ από τις 9 Ιουλίου, σύμφωνα με το πρακτορείο ειδήσεων Interfax της χώρας, το οποίο επικαλείται ως πηγή το ρωσικό Υπουργείο Γεωργίας.
Υπενθυμίζεται ότι ο εν λόγω δασμός είχε τεθεί σε ισχύ κατά το 2021, με σκοπό αφενός την προστασία της εγχώριας αγοράς από την απότομη άνοδο των τιμών και αφετέρου τη μείωση του μεγάλου όγκου εξαγωγών. Τον Ιανουάριο του 2025, ο δασμός είχε φτάσει στα υψηλότερα επίπεδά του.
Οι αγρότες είχαν απευθύνει μαζικές εκκλήσεις στην κυβέρνηση Πούτιν, ούτως ώστε να προχωρήσει σε κατάργηση ή έστω μείωση του δασμού, υπογραμμίζοντας ότι βλάπτει την κερδοφορία της καλλιέργειας σιταριού. Εν τέλει, οι διαμαρτυρίες τους φαίνεται ότι απέδωσαν καρπούς, σύμφωνα με την Interfax.

ΣΟΓΙΑ

Πράσινο φως του Πεκίνου στις εισαγωγές σόγιας από την Αιθιοπία
Εν μέσω του εμπορικού πολέμου μεταξύ των μεγαλύτερων οικονομιών του κόσμου, η Κίνα έχει προβεί σε ενέργειες για διαφοροποίηση των εισαγωγών της σε ορισμένα αγαθά, προκειμένου να μετριάσει τον βαθμό εξάρτησής της από τις ΗΠΑ. Στο πλαίσιο αυτό, η Κίνα ενέκρινε τις εισαγωγές σόγιας από την Αιθιοπία, κατόπιν βεβαίωσης ότι τα συγκεκριμένα φορτία από την αφρικανική χώρα ανταποκρίνονται σε ένα σύνολο υγειονομικών απαιτήσεων.
Δημοσίευμα του Reuters αναφέρει επιπλέον ότι η εν λόγω έγκριση έλαβε χώρα λίγο μετά την παραλαβή του πρώτου φορτίου σόγιας της Αργεντινής από Κινέζους παραγωγούς τροφίμων. Υπενθυμίζεται ότι το 2019 η Κίνα είχε εγκρίνει τις εισαγωγές σόγιας από την Αργεντινή, στο πλαίσιο ανάλογης προσπάθειας περιορισμού της εξάρτησής της από την παραγωγή των ΗΠΑ, κατόπιν αστάθειας στις εμπορικές σχέσεις μεταξύ των δύο χωρών.
Πρόσφατα, η Κίνα ενέκρινε και τις εισαγωγές σόγιας από την Ουρουγουάη, διευρύνοντας τη λίστα των εισαγωγέων της, η οποία αριθμεί όλο και περισσότερες χώρες.



A. M. Nomikos
Transworld Maritime Agencies S.A.

Euroco Building, 1 Alamanas Street, 151 25 Maroussi, Athens, Greece
Tel: +30 210 6155200 - Fax: +30 210 6198520, e-mail: amngr@nomikos.gr - website: www.amnomikos.com

Υγρά φορτία

ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Προ των πυλών οι νέες αυξήσεις στην παραγωγή του OPEC+

Προ των πυλών βρίσκονται οι νέες αυξήσεις στην παραγωγή πετρελαίου του OPEC+, καθώς τα μέλη του Οργανισμού συμφώνησαν να επιταχύνουν την άρση των περικοπών που είχαν τεθεί σε εφαρμογή τα προηγούμενα έτη.

Σύμφωνα με το Reuters, κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης των μελών του OPEC+ που έλαβε χώρα το Σάββατο 5 Ιουλίου, αποφασίστηκε η αύξηση της παραγωγής κατά 548.000 βαρέλια ημερησίως από τον προσεχή Αύγουστο. Σε σχετική ανακοίνωση, ο OPEC+ επισημαίνει ότι οι σταθερές προοπτικές της παγκόσμιας οικονομίας και τα υγιή θεμελιώδη μεγέθη της αγοράς, συμπεριλαμβανομένων των χαμηλών αποθεμάτων πετρελαίου, οδήγησαν στη συγκεκριμένη απόφαση.

Υπενθυμίζεται ότι ο OPEC+ περιορίζει ηθελημένα την παραγωγή του από το 2022, με στόχο να στηρίξει τις διεθνείς τιμές του πετρελαίου. Ωστόσο, τους τελευταίους μήνες έχει αντιστρέψει τη στρατηγική του, επιδιώκοντας την ανάκτηση μεριδίου της αγοράς.

Με την επικείμενη αύξηση, ο OPEC+ θα έχει αποκαταστήσει ένα μεγάλο μέρος της παραγωγής πετρελαίου του. Συγκεκριμένα, από τον περασμένο Απρίλιο, η παραγωγή θα έχει αυξηθεί κατά 1,9 εκατ. βαρέλια ημερησίως. Συνεπώς, απαιτούνται ακόμη αυξήσεις της τάξεως των 280.000 βαρελιών ημερησίως για την πλήρη άρση των περικοπών, που άγγιζαν τα 2,2 εκατ. βαρέλια ημερησίως.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η αύξηση της παραγωγής θα προέλθει από τις εξής οκτώ χώρες: Σαουδική Αραβία, Ρωσία, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Κουβέιτ, Ομάν, Ιράκ, Καζακστάν και Αλγερία.

Άνοδος για τις εξαγωγές αργού της Βενεζουέλας, με κινεζικές ευλογίες

Άνοδο κατέγραψαν οι εξαγωγές πετρελαίου και καυσίμων της Βενεζουέλας τον Ιούνιο, καθώς η Κίνα αποτέλεσε «σανίδα σωτηρίας» για τα φορτία του Καράκας.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το Reuters, η Βενεζουέλα εξήγαγε περίπου 844.000 βαρέλια αργού και καυσίμων ημερησίως κατά τη διάρκεια του Ιουνίου, σημειώνοντας μηνιαία άνοδο της τάξεως του 8%. Το γεγονός αυτό αντανακλά την αποστολή περισσότερων φορτίων προς την Κίνα, η οποία αντιστάθμισε τις απώλειες από τη συρρίκνωση των εξαγωγών προς τις ΗΠΑ και την Ευρώπη.

Συνολικά 27 δεξαμενόπλοια αναχώρησαν από τους λιμένες της Βενεζουέλας τον Ιούνιο. Τα εν λόγω πλοία μετέφεραν κατά μέσο όρο 844.000 βαρέλια αργού πετρελαίου και διυλισμένων προϊόντων ημερησίως, καθώς και 233.000 τόνους πετροχημικών, σύμφωνα με επίσημα στοιχεία.



Credit: LNG Canada



Όσον αφορά αποκλειστικά τις εξαγωγές προς την Κίνα –απευθείας ή μέσω κόμβων μεταφόρτωσης– εκείνες αντιπροσωπεύουν το 90% των συνολικών εξαγωγών του Ιουνίου, έναντι 75% τον Μάιο. Τέλος, η κρατική εταιρεία ενέργειας της χώρας, PDVSA, προέβη σε εξαγωγές περίπου 8.000 βαρελιών ημερησίως στην Κούβα, που αποτελεί πολιτικό σύμμαχο της Βενεζουέλας.

Equinor: Ανακάλυψη πετρελαϊκού «θησαυρού» στον Αρκτικό Ωκεανό

Στην ανακάλυψη ενός γιγαντιαίου κοιτάσματος πετρελαίου προέβη πρόσφατα ο νορβηγικός κολοσσός Equinor.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με δημοσίευμα του Reuters, η Equinor ανακάλυψε ένα νέο κοίτασμα στο πετρελαϊκό πεδίο «Johan Castberg» στη Θάλασσα Μπάρεντς. Βάσει των προκαταρκτικών εκτιμήσεων της εταιρείας, το μέγεθος του κοιτάσματος κυμαίνεται μεταξύ 9 και 15 εκατ. βαρελιών πετρελαίου.

«Η ανακάλυψη πραγματοποιήθηκε ελάχιστο χρονικό διάστημα αφότου το πεδίο “Johan Castberg” τέθηκε σε πλήρη λειτουργία», τόνισε η επικεφαλής Εξερευνήσεων και Παραγωγής Βορρά της Equinor, Grete Birgitte Haaland.

Σημειώνεται ότι το εν λόγω πεδίο ανήκει στην Equinor κατά 46,3%, ενώ οι Vaar Energi και Petoro κατέχουν μερίδιο 30% και 23,7% αντίστοιχα. Τέλος, φορέας εκμετάλλευσης του πεδίου είναι η Equinor.

ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ (LNG)

Εξαγωγές LNG από τον Καναδά: Ένα ορόσημο με την υπογραφή της GasLog

Η κοινοπραξία LNG Canada φόρτωσε με επιτυχία το πρώτο φορτίο υγροποιημένου φυσικού αερίου που προορίζεται πλέον για τις παγκόσμιες αγορές, σηματοδοτώντας την έναρξη των εργασιών της πρώτης μεγάλης κλίμακας εγκατάστασης εξαγωγής LNG του Καναδά.

Η νέα εγκατάσταση εξαγωγής LNG της κοινοπραξίας βρίσκεται στο Kitimat της Βρετανικής Κολομβίας, στην παραδοσιακή επικράτεια του έθνους Haisla. Πρόκειται για ένα περιουσιακό στοιχείο που θα εξάγει αρχικά LNG από δύο μονάδες επεξεργασίας με συνολική δυναμικότητα 14 εκατ. τόνων ετησίως (mtpa).

«Σήμερα είναι μια ιστορική στιγμή για την LNG Canada και τους πέντε συμμετέχοντες στην κοινοπραξία μας, το έθνος Haisla, την περιφέρεια Kitimat, τη Βρετανική Κολομβία και ολόκληρο τον Καναδά», δήλωσε ο Chris Cooper, Πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της LNG Canada.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το εν λόγω φορτίο φορτώθηκε σε πλοίο της GasLog και συγκεκριμένα στο «GasLog Glasgow».

Δυναμική είσοδος της Δυτικής Αφρικής στον χάρτη του θαλάσσιου εμπορίου LNG

Η πρόσφατη υπογραφή μνημονίου συνεργασίας (MoU) μεταξύ της Σιέρα

60-63 εκατ. τόνοι LNG η ετήσια παραγωγική ικανότητα της Cheniere.

Λεόνε και των εταιρειών Ceca και AG&P συνιστά ορόσημο για την ανάπτυξη των ενεργειακών υποδομών της Δυτικής Αφρικής. Η συμφωνία προβλέπει την κατασκευή του πρώτου της τερματικού σταθμού διαχείρισης LNG στην περιοχή, ο οποίος θα υποστηριχθεί από τις ΗΠΑ. Το εν λόγω μνημόνιο υπογράφηκε κατά τη διάρκεια του US-Africa Trade and Investment Conference, το οποίο έλαβε χώρα στη Λουάντα.

Βασική λειτουργία του τερματικού σταθμού θα είναι η τροφοδοσία σταθμού παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στο Κίσι. Επιπλέον, η στρατηγική τοποθεσία του καθιστά τον τερματικό σταθμό σημαντικό κέντρο ανεφοδιασμού των γειτονικών χωρών, όπως η Λιβερία και η Γουινέα.

Το εμβληματικό αυτό έργο αποτελεί πυλώνα της μακροπρόθεσμης στρατηγικής της Σιέρα Λεόνε για την ενεργειακή της μετάβαση σε καθαρότερες πηγές ενέργειας. Παράλληλα, δύναται να ενισχύσει τις σχέσεις συνεργασίας με τις γειτονικές χώρες, αλλά και να προσελκύσει ιδιωτικές επενδύσεις στην περιοχή.

Εκ νέου απόπειρα της Ρωσίας για επανεκκίνηση των εξαγωγών από το Arctic LNG 2

Καθώς οι δυτικές κυρώσεις έχουν παραλύσει τις εξαγωγές ρωσικού LNG από το έργο «Arctic LNG 2», η Μόσχα επιχειρεί μια νέα προσπάθεια επανεκκίνησης των εξαγωγικών ροών από το συγκεκριμένο έργο.

Σύμφωνα με το Bloomberg, πρόσφατα ένα LNG carrier κατέπλευσε για πρώτη φορά εδώ και μήνες στις εγκαταστάσεις του «Arctic LNG 2» στη Σιβηρία, σηματοδοτώντας την πιθανή επανεκκίνηση των εξαγωγών. Ωστόσο, οι προκλήσεις παραμένουν σημαντικές.

Η έλλειψη ice-class LNG carriers, απαραίτητων για τη ναυσιπλοΐα στον Αρκτικό Ωκεανό, σε συνδυασμό με τις κυρώσεις της Δύσης, καθυστερούν την πλήρη αξιοποίηση του μεγαλεπήβολου έργου. Στο πλαίσιο αυτό, η Ρωσία φέρεται να συγκροτεί έναν «σκοτεινό» στόλο LNG carriers με ασαφές ιδιοκτησιακό καθεστώς, στοχεύοντας στην παράκαμψη των κυρώσεων.

Παράλληλα, οι παραδοσιακοί αγοραστές LNG στη Δύση αποσύρονται, με τη Μόσχα να στρέφεται πλέον αναγκαστικά προς την Ασία, κυρίως στην Κίνα και στην Ινδία. Παρ' όλα αυτά, η επιβράδυνση της ζήτησης και ο αυξημένος ανταγωνισμός δυσχεραίνουν περαιτέρω την πλήρη ανάκαμψη των ρωσικών εξαγωγών.

Σε κάθε περίπτωση, η υπόθεση «Arctic LNG 2» εξελίσσεται σε κομβικό πεδίο αντιπαράθεσης μεταξύ ενεργειακής γεωπολιτικής και κυρώσεων.

Η Cheniere ανεβάζει στροφές στην παραγωγή LNG

Με δυναμικούς ρυθμούς βαίνει η επέκταση των αμερικανικών έργων LNG, καθώς οι ενεργειακοί κολοσσοί προχωρούν σε νέες στρατηγικές κινήσεις.

Στο πλαίσιο αυτό, η Cheniere Energy ενέκρινε την Τρίτη 24 Ιουνίου τελική επενδυτική απόφαση (FID) για την επέκταση του έργου LNG στο Corpus Christi του Τέξας. Η εν λόγω κίνηση ευθυγραμμίζεται με τη μακροπρόθεσμη στρατηγική της εταιρείας για διπλασιασμό της παραγωγής της σε 90 εκατ. τόνους LNG ετησίως, μέσω της επέκτασης των εγκαταστάσεων εξαγωγής στο Sabine Pass και στο Corpus Christi.

Ειδικότερα, βάσει σχετικής ανακοίνωσης, η επέκταση στο Corpus Christi θα υλοποιηθεί σταδιακά. Η πρώτη φάση της επέκτασης αναμένεται να αυξήσει την παραγωγή LNG της εταιρείας σε περίπου 75 εκατ. τόνους ετησίως έως τις αρχές της επόμενης δεκαετίας.

Τέλος, η Cheniere αναθεώρησε προς τα επάνω τις προβλέψεις της για την παραγωγική της ικανότητα, η οποία εκτιμάται πλέον σε 60-63 εκατ. τόνους LNG ετησίως έναντι 54-57 εκατ. τόνων προηγουμένως.

TMS CARDIFF GAS LTD
TMS TANKERS LTD

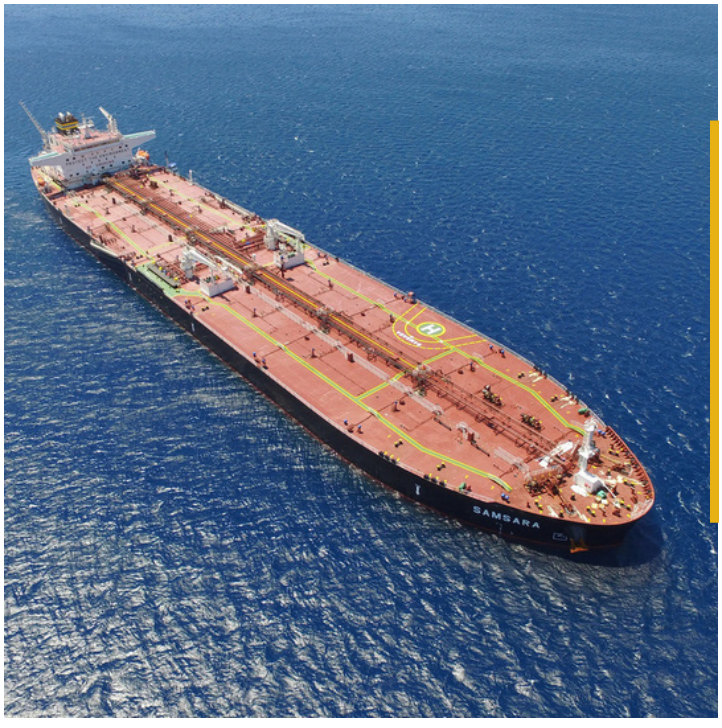


Teamwork Means Success

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



Εικόνες και αναμνήσεις από το Αρχείο των *Ναυτικών Χρονικών*

Επιμέλεια: Παναγιώτης Κόρακας

Άνθρωποι Πλοία Ιστορία

Ιούλιος - Αύγουστος 2025



Μέλος του πληρώματος του υπερωκεανίου «Βασίλισσα Φρειδερίκη» συμμετέχει σε επιχείρηση διάσωσης ναυτικού από το αλιευτικό σκάφος «Red Diamond Three», κοντά στις καναδικές ακτές, στις 25 Ιανουαρίου 1962 (φωτ. Νίκος Γουναράκης).

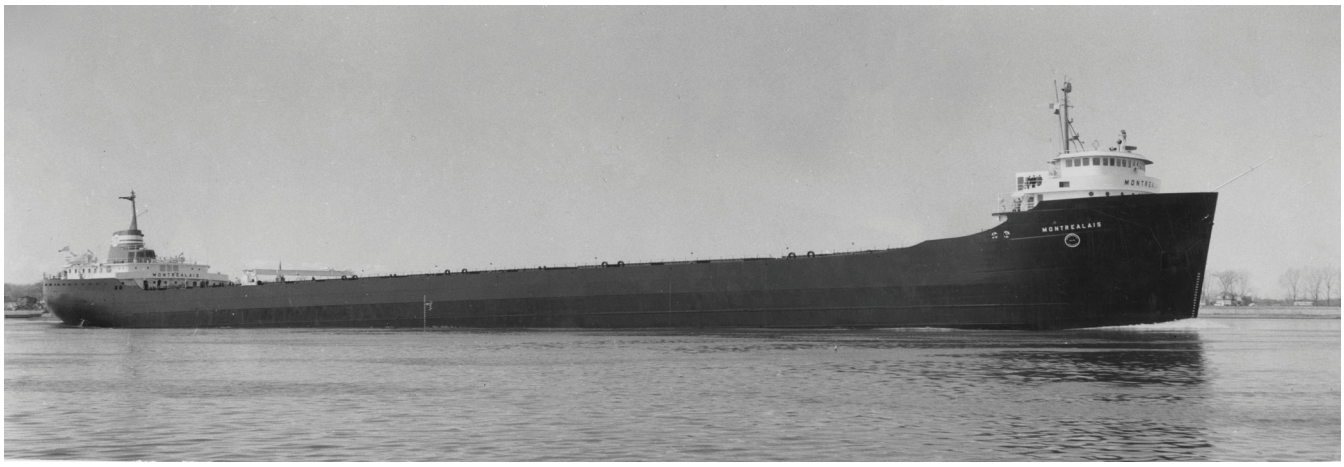
Με την ευγενική χορηγία



Το πλοίο τύπου Fortune «Anangel Prosperity», χωρητικότητας 22.300 dwt, κατασκευάστηκε στην Ιαπωνία το 1976, για λογαριασμό του Οίκου Αγγελικούση.



«Ένα έτος ποιοτικής ανασυγκρότησης»: Το «Helene Kulukundis» ήταν φορτηγό πλοίο τύπου shelter deck, το οποίο καθελκύστηκε στις 26 Μαΐου 1938 στα ναυπηγεία Short Brothers Ltd. του Σάντερλαντ για λογαριασμό του Οίκου των Αδελφών Κουλουκουντή. Διέθετε χωρητικότητα 10.000 dwt και αποτέλεσε μία από τις πιο αξιοσημείωτες νεοναυπηγήσεις ελληνικών συμφερόντων κατά τον Μεσοπόλεμο.



Το «Montrealais» αποτέλεσε το πρώτο «laker» του Οίκου Παπαχρηστίδη, ένα πλοίο ειδικά σχεδιασμένο για τη μεταφορά ξηρών φορτίων στις Μεγάλες Λίμνες της Βόρειας Αμερικής. Διέθετε χωρητικότητα 24.000 dwt και κατασκευάστηκε το 1962 από τα ναυπηγεία Canadian Vickers.



Άποψη του Μεγάρου Καραγεώργη, όπως δημοσιεύτηκε στο τεύχος 15ης Φεβρουαρίου 1974, σε ειδικό αφιέρωμα με τίτλο «Τα εφοπλιστικά μέγαρα εις τον Πειραιά», όπου παρουσιαζόταν η πλήρης αναμόρφωση του μεγαλύτερου λιμένα της χώρας (φωτ. Δημήτριος Πουλακίδας).



ARGO

EASTERN MEDITERRANEAN MARITIME LIMITED

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



Επικαιρότητα από τον χώρο των αερομεταφορών

Επιμέλεια: Σπήλιος Βαρελάς

Εν πτήσει

Αλλαγή στρατηγικής για την Qatar Airways

Η Qatar Airways έλαβε την απόφαση να ακυρώσει την παραγγελία της για 25 Boeing τύπου 737 MAX 10, γεγονός που επιβεβαίωσε και ο Διευθύνων Σύμβουλος Badr Mohammed Al Meer σε συνέντευξή του στο Bloomberg.

Η κίνηση αυτή αναδιαμορφώνει ολόκληρη τη στρατηγική της αεροπορικής εταιρείας. Η παραγγελία τοποθετήθηκε κατά τη διάρκεια της αεροπορικής έκθεσης Farnborough Airshow 2022, σε μια περίοδο που οι σχέσεις της Qatar Airways με την Airbus ήταν σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα. Η συμφωνία παρουσιάστηκε ως λύση για το περιφερειακό δίκτυο της αεροπορικής εταιρείας, με τον τότε Διευθύνοντα Σύμβουλο της Boeing, Stan Deal, να παρουσιάζει το αεροσκάφος ως το πλέον ιδανικό για την ικανοποίηση των αναγκών της εταιρείας στο περιφερειακό δίκτυο.

Ωστόσο, οι καθυστερήσεις στη διαδικασία πιστοποίησης του αεροσκάφους, που ανέβαλλαν την αναμενόμενη έναρξη της επίσημης λειτουργίας του τουλάχιστον μέχρι το 2026, οδήγησαν την αεροπορική εταιρεία να επανεξετάσει την απόφασή της. Αξίζει μάλιστα να σημειωθεί ότι και άλλες αεροπορικές εταιρείες, όπως η United Airlines, η American Airlines και η Delta Air Lines, έχουν εκφράσει την απογοήτευσή τους επί του θέματος.

Παρ' όλα αυτά, η Qatar Airways παραμένει βασικός εταίρος της Boeing, δια-



τηρώντας σε ισχύ μια παραγγελία αξίας $96 δισ. για 160 αεροσκάφη τύπου 787 Dreamliner και 777Xs, με option επέκτασής της για 50 επιπλέον αεροσκάφη.

Sichuan Airlines: Νέες απευθείας πτήσεις μεταξύ Αθήνας και Τσενγκντού

Τις απευθείας πτήσεις της από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ) στην πόλη Τσενγκτού μέσω Κωνσταντινούπολης, τέσσερις φορές την εβδομάδα, ξεκίνησε η Sichuan Airlines. Η νέα αυτή σύνδεση σηματοδοτεί την περαιτέρω ενίσχυση των διμερών σχέσεων Ελλάδας-Κίνας στον τομέα του τουρισμού και της οικονομίας.

«Μοιραζόμαστε κοινές αξίες με την Κίνα και υπάρχει αυξανόμενο κύμα Κινέζων τουριστών προς την Ελλάδα. Η νέα σύνδεση θα αποτελέσει πολιτιστική και οικονομική γέφυρα μεταξύ Αθήνας και Τσενγκντού», επισήμανε η Υπουργός Τουρισμού, κ. Όλγα Κεφαλογιάννη, στη διάρκεια σχετικής εκδήλωσης στον ΔΑΑ.

Από την πλευρά του, ο κ. Γιάννης Παράσχης, Διευθύνων Σύμβουλος του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ), με αφορμή την έναρξη των δρομολογίων Αθήνα-Τσενγκτού από τη Sichuan Airlines τόνισε πως η νέα σύνδεση είναι ένα ακόμα δείγμα για τη σημασία της κινεζικής αγοράς στην Ελλάδα.

Η Sichuan Airlines ιδρύθηκε το 2002 και εξυπηρετεί πάνω από 34 εκατ. επιβάτες ετησίως. Το Τσενγκντού έχει πληθυσμό πάνω από 22 εκατ. κατοίκους, ενώ εκεί λειτουργεί και κέντρο θεωρήσεων visa (visa center) από το προξενείο της ελληνικής πρεσβείας στο Πεκίνο, γεγονός που καθιστά την πόλη και ευρύτερα την επαρχία Σιτσουάν, με πληθυσμό 90 εκατ., ιδιαίτερα σημαντικές για τον εισερχόμενο τουρισμό από την Κίνα.

Όσον αφορά τη σύνδεση με Κίνα, στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» πετούν επίσης η Air China, από τους μεγαλύτερους αερομεταφορείς στην Ασία, η οποία μάλιστα φέτος το καλοκαίρι αύξησε τις πτήσεις στο δρομολόγιο Αθήνα-Πεκίνο σε τέσσερις από τρεις την εβδομάδα, ενώ αντίστοιχα σε τέσσερις εβδομαδιαίες από τρεις αυξάνει φέτος τις πτήσεις της και η Juneyao Air, η οποία ξεκίνησε πέρυσι τη σύνδεση της Αθήνας με τη Σαγκάη.

Η σύνδεση Αθήνα-Τσενγκτού θα διαρκεί 12 ώρες και 45 λεπτά, με ενδιάμεση δίωρη στάση στην Κωνσταντινούπολη.

Ανθεκτικές οι αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές, παρά τις αναταράξεις στο εμπόριο

Αύξηση κατέγραψαν τόσο η ζήτηση όσο και η χωρητικότητα στην παγκόσμια αγορά αεροπορικών εμπορευματικών μεταφορών τον περασμένο Μάιο.

Σύμφωνα με δεδομένα της IATA, η ζήτηση, μετρημένη σε τονοχιλιόμετρα φορτίου (CTK), αυξήθηκε κατά 2,2% σε σύγκριση με τα επίπεδα του Μαΐου του 2024 (+3,0% για τις διεθνείς πτήσεις). Ακόμη, η χωρητικότητα, μετρημένη σε διαθέσιμα τονοχιλιόμετρα φορτίου (ACTK), αυξήθηκε κατά 2% σε σύγκριση με τον Μάιο του 2024 (+2,6% για τις διεθνείς πτήσεις).

Τη μεγαλύτερη ανάπτυξη της ζήτησης για εμπορευματικές μεταφορές σημείωσαν οι αεροπορικές εταιρείες της Ασίας-Ειρηνικού (+8,3%), ενώ αυτές από τη Βόρεια Αμερική κατέγραψαν σημαντική ετήσια πτώση της τάξεως του 5,8%.

Μέτρα της Τουρκίας για την ενίσχυση της χρήσης SAF

Νέες απαιτήσεις με αποδέκτη τόσο τις αεροπορικές εταιρείες όσο και τους προμηθευτές jet fuel θα επιβάλει η Τουρκία, προκειμένου να ενισχυθεί η υιοθέτηση βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων (SAF), με στόχο τη μείωση των εκπομπών από τις αερομεταφορές κατά 5% έως το 2030, ανακοίνωσε η αρχή πολιτικής αεροπορίας της χώρας.

Η κίνηση αυτή αποσκοπεί στη συμμόρφωση με το σύστημα μείωσης των εκπομπών του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας του ΟΗΕ, το οποίο θα καταστεί υποχρεωτικό το 2027.

Συνεπώς, η Τουρκία προετοιμάζεται για την παγκόσμια αυτή ρύθμιση, απαιτώντας από τις αεροπορικές εταιρείες που εκτελούν διεθνείς πτήσεις από ή προς την Τουρκία να ενσωματώνουν στις δραστηριότητές τους επαρκείς ποσότητες SAF.

Την ίδια ώρα, οι προμηθευτές αεροπορικών καυσίμων θα πρέπει επίσης να προμηθεύονται αρκετό SAF για την επίτευξη του στόχου μείωσης των εκπομπών κατά 5%. Ο κανονισμός θα επεκταθεί και στους εγχώριους ενεργειακούς κολοσσούς, με τα διυλιστήρια Tupras και Socar να πρέπει να αρχίσουν να παράγουν αυτά τα βιώσιμα καύσιμα.

Οι αριθμοί της ναυτιλίας

20%

των παγκόσμιων ροών LNG διήλθε από τα Στενά του Ορμούζ το 2024.

6.355

ο αριθμός των bulk carriers ιαπωνικής κατασκευής.

11.507

Έλληνες ναυτικοί εγγεγραμμένοι στο ΝΑΤ ναυτολογούνται σε ποντοπόρα πλοία.

12%

του παγκόσμιου στόλου δεξαμενό-πλοιων άνω των 25.000 dwt υπόκειται σε κυρώσεις.

$5,38/τόνο

τα τέλη διέλευσης πλοίων από Βόσπορο και Δαρδανέλια.

40

σημαίες περιλαμβάνονται στη Λευκή Λίστα του ΙΜΟ.

337.000 TEUs

διακινήθηκαν από τις προβλήτες ΙΙ και ΙΙΙ του λιμένα Πειραιά τον Μάιο.

4,37 εκατ. TEUs

η αθροιστική μεταφορική ικανότητα του στόλου containerships στη συμμαχία Ocean Alliance.

700 εκατ. dwt

θα ανακυκλωθούν την επόμενη δεκαετία, σύμφωνα με εκτιμήσεις της BIMCO.

POLEMBROS SHIPPING

In Pursuit of Excellence



82 Vouliagmenis Avenue • 16777 Elliniko • Athens • Greece • +30 210 4580300 • www.polembros.gr

A Hub of Marine and Offshore Equipment Systems

S&SYS

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.

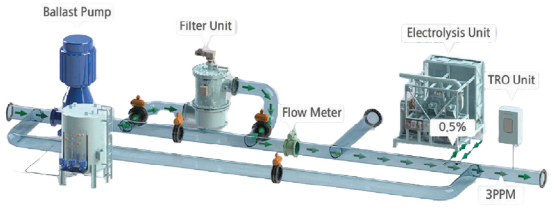
Products

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.

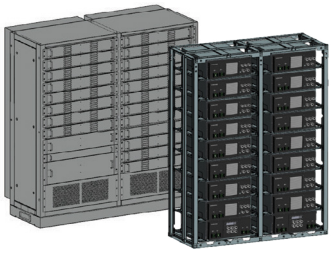
PURIMAR™, Ballast Water Treatment System

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



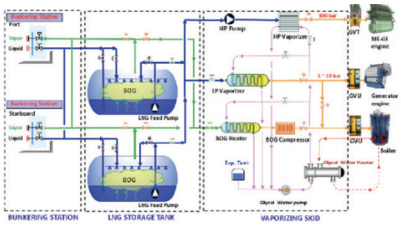
Energy Storage System

- 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



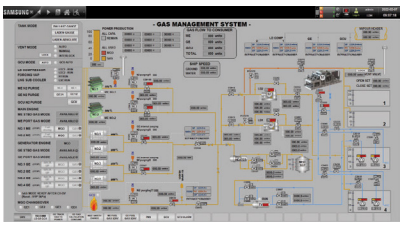
PURIGAS™, Fuel Gas Storage & Supply System

- 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.



SHIP REPAIRS
SHIP CONVERSIONS
OFFSHORE PROJECTS

Η 17η τελετή απονομής των Βραβείων Ευκράντη έλαβε χώρα στην Αμερικανική Σχολή Κλασσικών Σπουδών, στο κέντρο της Αθήνας, την Τετάρτη 18 Ιουνίου 2025, με την ευγενική χορηγία των ακόλουθων εταιρειών:

Κύριοι Χορηγοί

Acceleron

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΦΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Χορηγός Δεξίωσης

SWIFT

Χορηγοί Βραβείων

ERMA FIRST

ERGOMATIC
MARINE & INDUSTRIAL EQUIPMENT

Isle of Man Ship Registry

KORONAKIS

MARINE TOURS
YOUR TRAVEL MANAGEMENT PARTNER

MARICHEM WORLDWIDE MARIGASES SERVICES

OCEANKING

EMBASSY AND GENERAL CONSULATE OF PANAMA IN GREECE
PANAMA MARITIME AUTHORITY

SEABRIGHT
MARINE BRIGHT SOLUTIONS

The Marshall Islands Registry

Υποστηρικτές

GMCG
Global Maritime Consultants Group

Navilands

EST. 2007
GKIRLEMIS
WINERY

ONEX
SHIPYARDS

ROUSSAKIS
From Ship to Shore, We Supply More

VANOS
Your trusted partner.



ΑΝΤΗ

Μπορείτε να παρακολουθήσετε
τη 17η τελετή απονομής
των Βραβείων Ευκράντη
σκανάροντας το ακόλουθο QR:



Φωτ. υλικό: Studio Kominis


ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ
ΝΑΥΤΙΚΑ
ΧΡΟΝΙΚΑ



Η Υφυπουργός Ναυτιλίας της Κυπριακής Δημοκρατίας, κ. Μαρίνα Χατζημανώλη.

Τιμούμε όσους τιμούν

Την Τετάρτη 18 Ιουνίου 2025, στην Αμερικανική Σχολή Κλασσικών Σπουδών στο κέντρο της Αθήνας, έλαβε χώρα η 17η τελετή απονομής των Βραβείων Ευκράντη.

Σημειώνεται πως τα Βραβεία Ευκράντη διοργανώνονται από τα *Ναυτικά Χρονικά* και έχουν καθιερωθεί, από το 2008, ως ένα σταθερό σημείο αναφοράς με ξεχωριστή σημασία στη συνείδηση της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας.

Η φετινή, 17η συνεχόμενη διοργάνωση των Βραβείων Ευκράντη υπήρξε για μία ακόμα χρονιά απτό δείγμα της συνέπειας και της αξιοπιστίας μιας διοργάνωσης που έχει ως σκοπό την ανάδειξη φωτεινών παραδειγμάτων και προτύπων εντός των κόλπων της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας.

Στην τελετή απονομής παρευρέθηκαν εκπρόσωποι της πολιτικής και στρατιωτικής ηγεσίας της χώρας, καθώς και διακεκριμένα μέλη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας ως εκπρόσωποι θεσμικών φορέων συλλογικής εκπροσώπησης του εφοπλισμού και της ναυτικής εργασίας, του πολιτισμού, της ακαδημαϊκής έρευνας αλλά και του ευρύτερου ναυτιλιακού cluster.

Η ανάδειξη των τιμώμενων προσώπων, εταιρειών και φορέων που βραβεύτηκαν προέκυψε μετά την ετυμηγορία της κριτικής επιτροπής των Βραβείων Ευκράντη. Έχοντας ως αρχή τη ρήση «Τιμούμε όσους τιμούν τη ναυτιλία μας», τα μέλη της κριτικής επιτροπής αντιπροσωπεύουν διαχρονικά την ακαδημαϊκή έρευνα, τα ναυτιλιακά γράμματα, την εξειδικευμένη ναυτιλιακή ενημέρωση καθώς και το ναυτιλιακό επιχειρείν. Πιο συγκεκριμένα, η κριτική επιτροπή σχηματίστηκε από πρόσωπα που έχουν τιμηθεί από τον θεσμό κατά τα παρελθόντα έτη, από τακτικούς αρθρογράφους και συνεργάτες των *Ναυτικών Χρονικών*, αλλά και από εκπροσώπους της ακαδημαϊκής, επιχειρηματικής και ναυτιλιακής κοινότητας της χώρας.

Την έναρξη της 17ης τελετής απονομής των Βραβείων Ευκράντη χαιρέτισε με εναρκτήριο λόγο η Υφυπουργός Ναυτιλίας της Κυπριακής Δημοκρατίας, κ. Μαρίνα Χατζημανώλη, και ο κ. Γιάννης Σμυρναίος, Country Managing Director Ελλάδας και Κύπρου της εταιρείας Accelleron, εκ των κύριων χορηγών της εκδήλωσης.



τη ναυτιλία μας

Την εκδήλωση παρουσίασε η δημοσιογράφος της *Καθημερινής*, κ. Μαργαρίτα Πουρνάρα.
Η τελετή ολοκληρώθηκε με σύντομη αποφώνηση από τον κ. Γιάννη Θεοδωρόπουλο, Αρχισυντάκτη των *Ναυτικών Χρονικών*, ο οποίος μίλησε για τους στόχους και το όραμα της συντακτικής ομάδας του περιοδικού.

Πέραν των τιμώμενων προσώπων, τη 17η τελετή απονομής των Βραβείων Ευκράντη παρακολούθησαν μεταξύ άλλων:

- Η Υφυπουργός Ναυτιλίας της Κυπριακής Δημοκρατίας, κ. Μαρίνα Χατζημανώλη.
- Η Πρέσβης και Γενική Πρόξενος του Παναμά Ελλάδος, Α.Ε. Τζούλη Λυμπεροπούλου-Καρνάκη.
- Ο Πρέσβης της Κυπριακής Δημοκρατίας στην Αθήνα, Α.Ε. Σταύρος Αυγουστίδης.
- Ως εκπρόσωπος του Αρχηγού ΓΕΝ, ο Πλοίαρχος ΠΝ Μιχαήλ Γιακουμάκης.
- Ο Β΄ Υπαρχηγός Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής, Υποναύαρχος ΛΣ Φώτιος Κιάμος.
- Ο Πρόεδρος του Greek Shipping Co-operation Committee, κ. Χαράλαμπος Φαφαλιός.
- Ο Πρόεδρος της INTERCARGO, κ. Γιάννης Ξυλάς.
- Ο Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ), κ. Γιώργος Σπ. Αλεξανδράτος.
- Ο Πρόεδρος του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος», κ. Ευθύμιος Μητρόπουλος.
- Η Γενική Γραμματέας του ΔΣ της HELMEPA, κ. Ειρήνη Στ. Νταϊφά.
- Ο Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιεροπλοίων & Φορέων Ναυτιλίας (ΕΕΚΦΝ), Καπτ. Γεώργιος Κουμπενάς.
- Ο Πρόεδρος της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς, κ. Πάρις Κ. Ξανάλατος.
- Ο Αντιπρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ), κ. Βασίλης Λογοθέτης.
- Ο Α΄ Αντιπρόεδρος της ΕΕΝΜΑ, κ. Ευστράτιος Τσαλαμανιός.
- Η Αντιπρόεδρος της INTERCARGO, κ. Μεταξία Ψάλτη.
- Η Διευθύντρια της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, κ. Κατερίνα Πέππα.

Το Ίδρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη εκπροσώπησε ο κ. Πάνος Λασκαρίδης, Πρόεδρος του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη, CEO της Lavinia Corporation/ Laskaridis Shipping Company Ltd. και Υποναύαρχος ε.τ. και ο κ. Κωνσταντίνος Μαζαράκης Αινιάν, Αντιναύαρχος (ε.α.) ΠΝ, Επίτιμος Αρχηγός Στόλου, Γενικός Διευθυντής του Ιδρύματος.



Ο κ. Παντελής (Λου) Κολλάκης (Δ), Επίτιμος Πρόεδρος της Chartworld Shipping Corporation, με τον κ. Ιωάννη Ξενακούδη (Α), General Manager του νηολογίου των Marshall Islands στον Πειραιά, χορηγού του βραβείου.

Παντελής (Λου) Κολλάκης

Βραβείο Συνολικής Προσφοράς στη Ναυτιλία

Ο Παντελής (Λου) Κολλάκης, Επίτιμος Πρόεδρος της Chartworld Shipping Corporation, γεννήθηκε το 1948 στη Μεγάλη Βρετανία και έλκει την καταγωγή του από τον ιστορικό ναυτότοπο των Οινουσσών.

Η ενασχόληση της οικογένειας στο ναυτιλιακό επιχειρείν ξεκίνησε με τον Μιχαήλ Κολλάκη, ο οποίος δραστηριοποιούνταν στην ιστιοφόρο ναυτιλία στις αρχές του 20ού αιώνα. Στα χνάρια του συνέχισαν οι υιοί του, Στέφανος (1911-1994) και Παντελής (1906-1965), οι οποίοι και θα εκκινούσαν τη δραστηριοποίησή τους στην ποντοπόρο ναυτιλία, μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Από τα τέλη της δεκαετίας του 1960, ο καπτ. Στέφανος Κολλάκης και αργότερα δύο από τους υιούς του, ο Παντελής (Λου) και ο Γιώργος, προχώρησαν στην ίδρυση διαφόρων εταιρειών, μεταξύ των οποίων και η Chartworld.

Στις μέρες μας, και έπειτα από πολυετή διαδρομή στο διεθνές ναυτιλιακό στερέωμα, ο Παντελής (Λου) Κολλάκης αναγνωρίζεται ως σημαίνουσα προσωπικότητα της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας. Ξεκινώντας την επαγγελματική του πορεία ήδη από τα δεκαοκτώ του χρόνια, και παράλληλα με τις σπουδές του στη Διοίκηση Επιχειρήσεων, έχει κατορθώσει να κατατάσσεται ως ένας από τους μεγαλύτερους Έλληνες πλοιοκτήτες με βάση τον υπό διαχείριση στόλο, αλλά και μια επιτυχημένη πορεία που έχει διαρκέσει περισσότερες από πέντε δεκαετίες.

Πλέον, ο κ. Κολλάκης είναι επικεφαλής ενός ομίλου ο οποίος αποτελείται από τις εταιρείες Chartworld Shipping Corporation, Charterwell Maritime S.A. και Chartworld Maritime Management Corporation.

Ο Όμιλος Κολλάκη έχει υπό τη διαχείρισή του έναν πολυάριθμο διαφοροποιημένο στόλο bulk carriers, δεξαμενόπλοιων, containerships και πλοίων-ψυγείων, έχοντας κερδίσει εδώ και δεκαετίες την εμπιστοσύνη της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας. Με το βλέμμα στραμμένο στο μέλλον, ο Όμιλος Κολλάκη υλοποιεί από το 2018 ένα διευρυμένο πρόγραμμα νεοναυπηγήσεων, με είκοσι πλοία να έχουν ήδη παραδοθεί και ακόμα οκτώ να αναμένονται τα επόμενα δύο χρόνια. Τόσο ο ίδιος όσο και η επόμενη γενιά της οικογένειας, που έχει αναλάβει τα ηνία, παρακολουθούν με ιδιαίτερη προσοχή τις εξελίξεις που αφορούν την πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας.

Σε ό,τι αφορά τις υπόλοιπες επιχειρηματικές δραστηριότητές του, ο κ. Κολλάκης έχει καταγράψει μια επιτυχημένη πορεία τριών δεκαετιών στον κλάδο των ναυτασφαλίσεων αλλά και της κρουαζιέρας. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η οικογένεια Κολλάκη απέκτησε, στις αρχές της δεκαετίες του 1990, τα ιστορικά ναυπηγεία του Pallion στο Σάντερλαντ της Αγγλίας, σε συνεργασία με τους αδελφούς Μανιού.

Εκτός από τη διακεκριμένη πορεία του, επί σειρά δεκαετιών, στον ναυτιλιακό στίβο, ο Παντελής (Λου) Κολλάκης μπορεί να χαρακτηριστεί από ένα ιδιαίτερα διακριτικό δημόσιο προφίλ αλλά και ένα σπουδαίο φιλανθρωπικό έργο, μακριά από τους προβολείς της δημοσιότητας. Το 2007, του απονεμήθηκε ο Χρυσός Σταυρός του Τάγματος του Φοίνικα, ως ένδειξη αναγνώρισης των δράσεων ευποιίας του.

Τα μέλη της κριτικής επιτροπής των Βραβείων Ευκράντη αποφάσισαν να τιμήσουν τον κ. Κολλάκη, αναγνωρίζοντας τη μακρόχρονη και αξιοσημείωτη πορεία του στο διεθνές ναυτιλιακό επιχειρείν. Μια πορεία που μπορεί να χαρακτηριστεί πολυεπίπεδη και έχει συνοδευτεί από εργατικότητα, διορατικές αποφάσεις, αλλά και υπομονή και νηφαλιότητα, στις κρίσιμες καμπές της ναυλαγοράς. Η κριτική επιτροπή των Βραβείων υπογράμμισε ότι ο κ. Κολλάκης όχι μόνο πέτυχε στο να συνεχίσει την οικογενειακή παράδοση στη ναυτιλία, αλλά κατόρθωσε και να τη γιγαντώσει, εδραιώνοντας τις επιχειρήσεις του Ομίλου Κολλάκη σε πρωταγωνιστική δύναμη διεθνώς. Τέλος, ομόφωνα η κριτική επιτροπή αναφέρθηκε στις σημαντικές κοινωφελείς πρωτοβουλίες που αναλαμβάνει διαχρονικά ο κ. Κολλάκης και αφορούν την ευρύτερη κοινωνία.

Χορηγός βραβείου

The Marshall Islands Registry



Η κ. Αλεξάνδρα Μαρτίνου, Πρόεδρος της Ένωσης «Μαζί για το Παιδί», με τον κ. Λυκούργο Κοντάκο, Managing Director της Ergomatic, χορηγού του βραβείου.

Αλεξάνδρα Μαρτίνου

Βραβείο Κοινωνικής Προσφοράς από Ναυτιλιακή Προσωπικότητα ή Φορέα

Η Αλεξάνδρα Μαρτίνου, Πρόεδρος του «Μαζί για το Παιδί», έχει αδιάκοπη δράση στον χώρο της προσφοράς, που ξεκινά από τις αρχές της δεκαετίας του ’80. Αφιερώνει σημαντικό μέρος της καθημερινότητάς της στη στήριξη παιδιών που έχουν ανάγκη, μέσα από πρωτοβουλίες και προγράμματα που προσφέρουν ουσιαστική βοήθεια και δημιουργούν ευκαιρίες για χιλιάδες παιδιά και οικογένειες.

Η πρώτη της επαφή με την κοινωνική προσφορά ήρθε μέσα από την οικογένειά της, καθώς μεγάλωσε σε ένα περιβάλλον όπου η αλληλεγγύη και η ενίσχυση των πιο ευάλωτων ήταν βασικές αξίες. Οι παιδικές της αναμνήσεις περιλαμβάνουν τη συμμετοχή της στις φιλανθρωπικές δράσεις της μητέρας της, Αλίκης Βεκρή, στο Σώμα Ελληνίδων Οδηγών, αλλά και τη συνεισφορά της οικογένειάς της στην υποστήριξη ενός σχολείου στα Τρίκαλα Κορινθίας. Φοίτησε στο Γυμνάσιο του Pierce – Αμερικανικού Κολλεγίου Ελλάδος, όπου καλλιέργησε περαιτέρω την έννοια της προσφοράς, εμπνευσμένη από το μότο του σχολείου «Non ministrari sed ministrare», που σημαίνει «Να μην υπηρετείσαι, αλλά να υπηρετείς».

Ωστόσο, η στιγμή που καθόρισε την πορεία της στον χώρο της κοινωνικής προσφοράς ήταν η γνωριμία της, το 1982, με μια μητέρα που μεγάλωνε τον γιο της, τον Γιώργο, ένα παιδί με σύνδρομο Down. Τότε, οι συνθήκες για τα παιδιά με αναπηρία στην Ελλάδα ήταν εξαιρετικά δύσκολες. Συγκλονισμένη από την πραγματικότητα που αντιμετώπιζαν αυτά τα παιδιά, αποφάσισε να δράσει. Το 1983, μαζί με γονείς και υποστηρικτές, ίδρυσε το Κέντρο Ειδικών Ατόμων «Η Χαρά», έναν φορέα που παρέχει έως σήμερα αξιοπρεπείς συνθήκες διαβίωσης και φροντίδας για παιδιά και ενήλικες με νοητική και κινητική αναπηρία.

Το 1996 συμμετείχε στη δημιουργία του «Μαζί για το Παιδί», μιας Ένωσης σωματείων με κοινό στόχο τη φροντίδα παιδιών σε ανάγκη. Σήμερα, ως Πρόεδρος του οργανισμού, συνεχίζει να εργάζεται ακούραστα για να εξασφαλίσει ότι κάθε παιδί στην Ελλάδα, ανεξάρτητα από την περιοχή όπου ζει ή τις δυσκολίες που αντιμετωπίζει, έχει πρόσβαση σε ίσες ευκαιρίες ανάπτυξης. Το έργο του «Μαζί για το Παιδί» επικεντρώνεται στην καταπολέμηση της φτώχειας, στην ενίσχυση των τομέων της υγείας, της ψυχικής υγείας και της εκπαίδευσης. Ταυτόχρονα, δραστηριοποιείται για την υποστήριξη πληθυσμών που έχουν πληγεί από φυσικές καταστροφές, στηρίζοντας χιλιάδες παιδιά κάθε χρόνο στη χώρα μας.

Ένα από τα πεδία που αγγίζουν ιδιαίτερα την κ. Αλεξάνδρα Μαρτίνου είναι η ενίσχυση των παιδιών που ζουν σε απομακρυσμένες και ακριτικές περιοχές. Μέσα από ειδικά σχεδιασμένα προγράμματα, το «Μαζί για το Παιδί» έχει καταφέρει να παρέχει σύγχρονα εκπαιδευτικά εργαλεία, τεχνολογικό εξοπλισμό και βελτιώσεις στις σχολικές υποδομές, διασφαλίζοντας ότι αυτά τα παιδιά δεν θα μείνουν πίσω λόγω γεωγραφικών περιορισμών. Το 2022 αποδέχθηκε την πρόταση της Πολιτείας να αναλάβει την προεδρία της «Κιβωτού του Κόσμου», σε μια κρίσιμη στιγμή για τον οργανισμό, με πρωταρχικό στόχο τη διασφάλιση της ευημερίας των παιδιών που φιλοξενούνταν στις δομές της και την οικοδόμηση ενός φορέα-πρότυπο στη χώρα μας.

Επίσης, είναι από τους πρωτεργάτες της «Πρωτοβουλίας για τη Διαφάνεια: Συνεργασία για το Κοινό Καλό», που συστάθηκε το 2024, στοχεύοντας στην ανάδειξη της συνεισφοράς των οργανώσεων της Κοινωνίας των Πολιτών στην ελληνική κοινωνία, αλλά και στην ανάδειξη του γενικού πλαισίου διαφανούς και αξιόπιστης λειτουργίας τους.

Τα μέλη της κριτικής επιτροπής των Βραβείων Ευκράντη αποφάσισαν να τιμήσουν την Αλεξάνδρα Μαρτίνου με το συγκεκριμένο βραβείο, καθώς αναγνώρισαν την πολυεπίπεδη και διαχρονική προσφορά της στην ελληνική κοινωνία, τόσο μέσω προσωπικών της πρωτοβουλιών όσο και μέσω της δραστηριοποίησής της σε σημαντικό αριθμό κοινωφελών φορέων και ενώσεων. Μεταξύ άλλων, η κριτική επιτροπή των Βραβείων Ευκράντη υπογράμμισε με εμφατικό τρόπο τις δράσεις και τις πρωτοβουλίες της κ. Μαρτίνου που προσφέρουν ουσιαστική αρωγή υπέρ της ευημερίας παιδιών, νέων, οικογενειών αλλά και Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ), και αντιμετωπίζουν σημαντικές προκλήσεις στη χώρα μας. Με την κοινωφελή της δραστηριότητα έχει αναδείξει τη σημασία του εθελοντισμού και της ανιδιοτελούς προσφοράς στην κοινωνία, αποτελώντας ένα φωτεινό παράδειγμα προς μίμηση.

Η Αλεξάνδρα Μαρτίνου είναι ενεργό μέλος της Κοινωνίας των Πολιτών, όχι μόνο ως διοικητικό στέλεχος οργανισμών, αλλά και ως εθελόντρια, δίνοντας προσωπικά χρόνο και ενέργεια για τη δημιουργία ενός καλύτερου μέλλοντος για τα παιδιά της Ελλάδας. Με βαθιά πίστη ότι «τα παιδιά είναι το πολυτιμότερο κομμάτι του μέλλοντος», συνεχίζει να αγωνίζεται για έναν κόσμο όπου κάθε παιδί θα έχει την ευκαιρία να ζήσει με αξιοπρέπεια, ελπίδα και όνειρα.

Χορηγός βραβείου

ERGOMATIC
MARINE & INDUSTRIAL EQUIPMENT



Ο Δρ Ιωάννης Κούστας (Δ), Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της Danaos Corporation, με τον κ. Matthew More (Α), Business Executive της Marichem Marigases, χορηγού του βραβείου.

Danaos Shipping

Βραβείο Ευκράντη για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη στη Ναυτιλιακή Βιομηχανία

Η Danaos Shipping ιδρύθηκε το 1972 στην Αθήνα, από τον Δημήτριο Κούστα, αρχικά ως εταιρεία που δραστηριοποιούνταν στη διαχείριση πλοίων μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου. Κατά τη δεκαετία του 1990, η διοίκηση της εταιρείας αποφάσισε να στραφεί στη διαφοροποίηση του στόλου της, επενδύοντας για πρώτη φορά σε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, γεγονός που σηματοδότησε μια σημαντική αλλαγή στην επιχειρηματική στρατηγική της.

Σήμερα, υπό την ηγεσία του Δρος Ιωάννη Κούστα, η Danaos συγκαταλέγεται στις κορυφαίες δυνάμεις της παγκόσμιας ναυτιλίας στον τομέα των containerships, διαχειριζόμενη έναν υπερσύγχρονο στόλο 72 πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, που εξυπηρετούν τους σημαντικότερους εμπορικούς θαλάσσιους διαδρόμους του πλανήτη. Παράλληλα, τα τελευταία δύο χρόνια, η εταιρεία επανήλθε δυναμικά και στον τομέα της μεταφοράς ξηρού φορτίου, ενισχύοντας τον στόλο της με δέκα bulk carriers και διευρύνοντας περαιτέρω την παρουσία της στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Με οδηγό τη δέσμευση στην αριστεία, στην καινοτομία και στη βιωσιμότητα, η Danaos συνεχίζει να ανταποκρίνεται στις προκλήσεις της σύγχρονης ναυτιλιακής βιομηχανίας, διατηρώντας σταθερά μια πολύτιμη κληρονομιά αξιοπιστίας και υψηλής απόδοσης που μετρά δεκαετίες.

Σε ό,τι αφορά τις πρωτοβουλίες της εταιρείας για βιωσιμότητα, η Danaos έχει δεσμευτεί για τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των πλοίων της μέσω της υιοθέτησης «πράσινων» τεχνολογιών και πρακτικών. Πιο συγκεκριμένα, συμμετέχει ενεργά και δυναμικά σε πρωτοβουλίες της ναυτιλιακής βιομηχανίας που έχουν ως στόχο την προώθηση της βιωσιμότητας στη ναυτιλία αλλά και τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

Στο πλαίσιο των δράσεών της για τη βιωσιμότητα, η Danaos έχει θέσει ως στρατηγική προτεραιότητα τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του στόλου της, υιοθετώντας σύγχρονες «πράσινες» τεχνολογίες και βιώσιμες ναυτιλιακές πρακτικές. Η Danaos Shipping συμμετέχει ενεργά σε διεθνείς πρωτοβουλίες που στοχεύουν στην ενίσχυση της περιβαλλοντικής υπευθυνότητας στη ναυτιλία, με επίκεντρο τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και τη μετάβαση προς ένα πιο βιώσιμο μέλλον για τις θαλάσσιες μεταφορές.

Σε αυτή τη διαδρομή προς τη βιώσιμη ναυτιλία, η Danaos ακολουθεί ως βασικό στρατηγικό πυλώνα το Danaos Low Carbon Transition Plan, το οποίο από τη σύλληψή του έχει καθορίσει τις κατευθυντήριες γραμμές για τη μετάβαση της εταιρείας σε ένα μοντέλο βιώσιμης ανάπτυξης. Στο πλαίσιο του στρατηγικού της σχεδίου για τη βιώσιμη ναυτιλία, η Danaos έχει προχωρήσει στον σχεδιασμό και στη δρομολόγηση της ενίσχυσης του στόλου της με 22 νεότευκτα πλοία, τα οποία φέρουν την πιστοποίηση «methanol ready», ενώ εννέα από αυτά διαθέτουν και την ένδειξη «ammonia ready». Τα πλοία αυτά είναι πλήρως εξοπλισμένα με προηγμένες «πράσινες» τεχνολογίες, που συμβάλλουν ουσιαστικά στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Μέχρι τον Ιανουάριο του 2025, η Danaos είχε ήδη παραλάβει επτά από αυτά τα πλοία, επιβεβαιώνοντας την προσήλωσή της στην ενεργειακή μετάβαση του στόλου.

Σε ό,τι αφορά τον υφιστάμενο στόλο, η Danaos τα τελευταία δώδεκα χρόνια έχει αναπτύξει και εφαρμόσει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα ενεργειακής αναβάθμισης, με περισσότερα από 38 επιμέρους μέτρα βελτιστοποίησης της απόδοσης. Ενδεικτικά, περιλαμβάνονται η εγκατάσταση νέων βολβών πλώρης και προπελών υψηλής απόδοσης, η χρήση συστημάτων pre-swirl και post-swirl, η εφαρμογή ειδικών low-friction χρωμάτων, καθώς και εκτεταμένες τεχνικές παρεμβάσεις για τη βελτίωση της απόδοσης των κύριων μηχανών. Τα παραπάνω μέτρα έχουν σταδιακά υλοποιηθεί σε ολόκληρο τον στόλο, ενισχύοντας τη συνολική ενεργειακή αποδοτικότητα των πλοίων.

Η βράβευση της Danaos Shipping με το φετινό βραβείο «Βιώσιμης Ανάπτυξης στη Ναυτιλιακή Βιομηχανία» πραγματοποιήθηκε έπειτα από εισήγηση και επιλογή του Διοικητικού Συμβουλίου της Ελληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος – HELMEPA. Τα μέλη της κριτικής επιτροπής αποφάσισαν να τιμήσουν την εταιρεία, αναγνωρίζοντας τις δεσμεύσεις, τις πρωτοβουλίες και τις πρακτικές που εφαρμόζει στο πλαίσιο μιας στρατηγικής με σαφείς στόχους, ευθυγραμμισμένους με τα διεθνή πρότυπα βιωσιμότητας, οι οποίοι συμβάλλουν στην ενίσχυση των περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιδόσεών της. Συνεκτιμήθηκαν η σταθερή προσήλωσή της στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του υπό διαχείριση στόλου, καθώς και οι πολιτικές που υιοθετεί για την ευημερία των εργαζομένων και την καλλιέργεια κουλτούρας διαφάνειας και υπευθυνότητας. Η κριτική επιτροπή αναγνωρίζει την Danaos Shipping ως έναν αξιόπιστο και πρωτοπόρο φορέα, που ενσωματώνει ουσιαστικά την περιβαλλοντική, κοινωνική και εργασιακή υπευθυνότητα στον σχεδιασμό και στην πράξη, συμβάλλοντας με συνέπεια στη διαμόρφωση ενός σύγχρονου και βιώσιμου μοντέλου λειτουργίας.

Χορηγός βραβείου

MARICHEM WORLDWIDE MARIGASES SERVICES



Ο κ. Νικόλαος Φ. Λυκιαρδόπουλος με την κ. Ελένη Κορωνάκη, Διευθύνουσα Σύμβουλο της D. Koronakis S.A., χορηγού του βραβείου.

Neda Maritime Agency Co. Ltd.

Βραβείο Αρωγής στη Ναυτική Εκπαίδευση από Ναυτιλιακή Προσωπικότητα ή Φορέα

Η Neda Maritime Agency Co. Ltd. ιδρύθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1970 στον Πειραιά, εκπροσωπώντας τον όμιλο Λυκιαρδόπουλου στην Ελλάδα. Ο ναυτιλιακός Οίκος Λυκιαρδόπουλου (κλάδος Νικολάου Διον. Λυκιαρδόπουλου, 1866-1963), με καταγωγή από τις Κεραμιές Λειβαθούς, έναν από τους σημαντικότερους ναυτότοπους της Κεφαλονιάς, αποτελεί μία από τις ιστορικότερες οντότητες του ελληνικού ναυτιλιακού επιχειρείν.

Στα ηνία της επιχείρησης βρίσκεται πλέον η τέταρτη γενιά της οικογένειας Λυκιαρδόπουλου, η οποία, μέσω της στρατηγικής διαχείρισης ενός σύγχρονου στόλου αλλά και της διατήρησης της διεθνούς φήμης της εταιρείας για αξιοπιστία και ορθή λειτουργική διαχείριση στις ναυλαγορές, συνεχίζει τη ναυτιλιακή παράδοση της Κεφαλονιάς στον 21ο αιώνα.

Η Neda Maritime διαχειρίζεται έναν σύγχρονο και διαφοροποιημένο στόλο 10 δεξαμενόπλοιων και 18 bulk carriers, με μέσο όρο ηλικίας τα εννέα έτη και συνολική χωρητικότητα τους 4.133.825 dwt. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι, από αυτά τα πλοία, τα περισσότερα φέρουν την ελληνική σημαία, χαρακτηριστικό δείγμα της διαχρονικής υποστήριξης της εταιρείας προς τον Έλληνα ναυτικό και το ελληνικό νηολόγιο.

Σε ό,τι αφορά τη στρατηγική της Neda Maritime Agency Co. Ltd. σχετικά με τους Έλληνες ναυτικούς και τη ναυτική εκπαίδευση, αυτή αποτυπώνεται μέσα από τη σταθερή προσήλωσή της στην ποιότητα, στην ασφάλεια και στην ενίσχυση της επαγγελματικής εξέλιξης του προσωπικού της.

Με στόχο την καλλιέργεια και την εξέλιξη των μελλοντικών αξιωματικών γέφυρας και μηχανής του Εμπορικού Ναυτικού, η Neda Maritime προχωρά σε δράσεις και πρωτοβουλίες οι οποίες αφορούν τους σπουδαστές και τις σπουδάστριες στις ΑΕΝ της χώρας. Τόσο στελέχη όσο και ναυτικοί της εταιρείας συμμετέχουν συστηματικά σε πρωτοβουλίες που αφορούν την ενημέρωση της νέας γενιάς για τα θαλασσινά επαγγέλματα, ενώ στις στρατηγικές προτεραιότητες της εταιρείας είναι η ναυτολόγηση νέων δοκίμων για εκπαιδευτικά ταξίδια στα πλοία της. Επί σειρά ετών, η ηγεσία της εταιρείας επικουρεί και ενισχύει της Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού της χώρας, με ιδιαίτερη έμφαση στον εκσυγχρονισμό του εκπαιδευτικού εξοπλισμού τους.

Ταυτόχρονα, η εταιρεία φροντίζει για τη διαρκή βελτίωση του εργασιακού περιβάλλοντος του προσωπικού της στη θάλασσα. Πιο συγκεκριμένα, πρόσφατα προχώρησε στην εγκατάσταση ψηφιακών συστημάτων στα πλοία της, που αναβαθμίζουν τη συνδεσιμότητα πλοίου και στεριάς και ενισχύουν το επίπεδο ευημερίας των ναυτικών της. Ταυτόχρονα, με τη συμμετοχή της στο Ναυτιλιακό Κέντρο Μείωσης Εκπομπών Αέριων Ρύπων (Maritime Emissions Reduction Centre, M-ERC), η εταιρεία στοχεύει στην αναβάθμιση των δεξιοτήτων των ναυτικών και του προσωπικού στην ξηρά, προκειμένου να διασφαλιστεί η κατάλληλη εκπαίδευση για τη χρήση των τεχνολογιών του μέλλοντος στη ναυτιλία.

Η ετυμηγορία της κριτικής επιτροπής των Βραβείων Ευκράντη αποτελεί αναγνώριση της συνεπούς και ουσιαστικής συνεισφοράς της Neda Maritime στην υποστήριξη της ναυτικής εκπαίδευσης, καθώς και στην ενθάρρυνση των νέων να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα, πάντα με σεβασμό στις αξίες της ελληνικής ναυτοσύνης. Παράλληλα, τα μέλη της επιτροπής τόνισαν τη διαχρονική στήριξη της εταιρείας σε πρωτοβουλίες που αποσκοπούν στην αναβάθμιση της δημόσιας εικόνας της ναυτιλίας και στη σύσφιξη των δεσμών του κλάδου με τη νέα γενιά της χώρας. Στην απόφαση της κριτικής επιτροπής, σπουδαίο ρόλο διαδραμάτισε ο σημαντικός αριθμός Ελλήνων ναυτικών που εργάζονται στην εταιρεία αλλά και η προσήλωση της εταιρείας στη ναυτολόγηση δοκίμων από τις ΑΕΝ της χώρας.

Ιδιαίτερη μνεία έγινε, τέλος, στην αδιάλειπτη μέριμνα της εταιρείας για την εκπαίδευση και τη συνεχή κατάρτιση των ναυτικών και των στελεχών της, όπως και στη δημιουργία ενός εργασιακού περιβάλλοντος που εξελίσσεται διαρκώς προς το καλύτερο.

Χορηγός βραβείου KORONAKIS



Ο κ. Δημήτρης Ι. Φαφαλιός (Δ), Επίτιμος Πρόεδρος της INTERCARGO και Πρόεδρος της Fafalios Shipping S.A., με τον κ. Κωνσταντίνο Μαχαίρα (Α), Business Development Manager του Isle of Man Ship Registry, χορηγού του βραβείου.

Δημήτρης Ι. Φαφαλιός

Βραβείο για τη Διεθνή Προβολή της Ελληνικής Ναυτιλίας

Ο Δημήτρης Ι. Φαφαλιός είναι Επίτιμος Πρόεδρος της INTERCARGO και Πρόεδρος της Fafalios Shipping S.A. Η Fafalios Shipping είναι μια παραδοσιακή ναυτιλιακή εταιρεία που δραστηριοποιείται στη διαχείριση πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρών φορτίων. Η οικογένεια Φαφαλιού, με καταγωγή από τον Βροντάδο της Χίου, έχει χαράξει τη δική της εξέχουσα πορεία στο ναυτιλιακό γίγνεσθαι, με την ενασχόλησή της με τη ναυτιλία να καταγράφεται ήδη από τα μέσα του 19ου αιώνα.

Ο Δημήτρης Ι. Φαφαλιός είναι ναυπηγός μηχανολόγος μηχανικός, έχοντας ολοκληρώσει σπουδές στο τμήμα Naval Architecture and Ship Building του Πανεπιστημίου του Newcastle upon Tyne, ενώ κατέχει μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών Ocean Systems Management από το MIT. Το 2023 αναγορεύτηκε Επίτιμος Διδάκτορας του Τμήματος Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών του Πανεπιστημίου Αιγαίου.

Από το 1984 έως το 2008 ο κ. Φαφαλιός κατείχε διάφορες διευθυντικές θέσεις στη Fafalios Ltd. στο Λονδίνο, ενώ από το 2014 είναι επικεφαλής της Fafalios Shipping S.A., στην οποία βρίσκεται από το 2008.

Τα τελευταία χρόνια, το όνομά του έχει συνδεθεί άρρηκτα με τη Διεθνή Ένωση Πλοιοκτητών Ξηρού Φορτίου – INTERCARGO. Η μακρά πορεία του στον εν λόγω φορέα εκπροσώπησης της πλοιοκτησίας ξεκίνησε το 1999, όταν και έγινε μέλος του INTERCARGO Technical Committee. Το 2019, συνεχίζοντας την παράδοση των τελευταίων ετών που θέλει την προεδρία της INTERCARGO σε ελληνικά χέρια, αναδείχθηκε Πρόεδρος, θέση στην οποία παρέμεινε έως τα τέλη του 2024. Σε μια περίοδο πρωτοφανών αλλαγών για τη ναυτιλία σε διεθνές επίπεδο, η προεδρία του κ. Φαφαλιού συνοδεύτηκε από σημαντική ενίσχυση των διεθνών ναυτιλιακών προτύπων αλλά και διεύρυνση της επιρροής της INTERCARGO.

Υπό την καθοδήγησή του, τα μέλη της INTERCARGO έφτασαν σε ιστορικά επίπεδα, με περίπου 260 εταιρείες σε 30 χώρες να αντιπροσωπεύουν πλέον περισσότερο από το ένα τρίτο του παγκόσμιου στόλου των bulk carriers σε όρους χωρητικότητας. Κατά τη διάρκεια της θητείας του δρομολογήθηκαν επίσης με επιτυχία πρωτοβουλίες-ορόσημα, όπως το Dry Bulk Centre of Excellence και το πρώτο στην ιστορία της INTERCARGO ESG Review. Ολοκλήρωσε τη θητεία του ως Πρόεδρος της INTERCARGO στις 31 Δεκεμβρίου 2024, μετά από έξι χρόνια διακεκριμένης ηγεσίας. Σε αναγνώριση της προσφοράς του, και με την ολοκλήρωση της θητείας του, ανακηρύχθηκε Επίτιμος Πρόεδρος.

Από το 2015 εκλέγεται συνεχόμενα στο Διοικητικό Συμβούλιο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών. Στην ΕΕΕ κατέχει τη θέση του Γραμματέα του Διοικητικού Συμβουλίου από το 2022. Τελεί Πρόεδρος της Επιτροπής της ΕΕΕ για την Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας και Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, ενώ συμμετέχει επίσης στην Τεχνική Επιτροπή και στην Επιτροπή Εξωτερικών Υποθέσεων της Ένωσης από το 2009.

Τέλος, συμμετέχει διαχρονικά σε επιτροπές του International Chamber of Shipping (ICS), σε επιτροπές σημαντικού αριθμού νηογνωμόνων αλλά και στον IACS, ενώ από το 2010 είναι μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

Τα μέλη της κριτικής επιτροπής των Βραβείων Ευκράντη αναγνώρισαν ότι ο Δημήτρης Ι. Φαφαλιός, ως αιρετό μέλος σε θεσμικούς φορείς εκπροσώπησης της πλοιοκτησίας, αλλά και ως δραστήριος επιχειρηματίας σε διεθνή fora και πρωτοβουλίες, έχει θέσει τις πολύπλευρες γνώσεις και την εμπειρία του στις υπηρεσίες της ναυτιλίας, τόσο σε εθνικό όσο κυρίως σε διεθνές επίπεδο. Η κριτική επιτροπή υπογράμμισε πως, μέσω της δυναμικής παρουσίας του στα «κοινά» της ναυτιλίας, αποτελεί πάντοτε τη φωνή της λογικής στα διεθνή ναυτιλιακά fora, προσεγγίζοντας θέματα όπως η πράσινη μετάβαση του κλάδου με νηφαλιότητα και ρεαλισμό και, πάνω απ' όλα, με καλά τεκμηριωμένες και ρεαλιστικές λύσεις. Μπορεί να ειπωθεί με βεβαιότητα ότι ο κ. Φαφαλιός απολαμβάνει την εμπιστοσύνη των συναδέλφων του τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς, με τη μακρόχρονη πορεία του να συνιστά ένα σημείο αναφοράς για τη διεθνή εκπροσώπηση της ελληνικής ναυτιλίας.

Χορηγός βραβείου Isle of Man Ship Registry



Η κ. Κατερίνα Μυλωνίδου, Υπεύθυνη της Δημοτικής Βιβλιοθήκης Λιτοχώρου, με τον κ. Πάνο Λασκαρίδη, Υποναύαρχο ΠΝ (ε.τ.) και Πρόεδρο του Ιδρύματος Αικ. Λασκαρίδη.

Κατερίνα Μυλωνίδου

Βραβείο «Μαριλένα Λασκαρίδη»

Τιμώντας τη μνήμη της Αντιπροέδρου του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη, το περιοδικό *Ναυτικά Χρονικά*, στο πλαίσιο των Βραβείων Ευκράντη, θεσμοθέτησε το βραβείο «Μαριλένα Λασκαρίδη», για την αριστεία στον ναυτιλιακό πολιτισμό και την αρωγή στην ελληνική ναυτιλιακή κληρονομιά και παράδοση. Από το 2016, κάθε χρόνο, η επιτροπή του Ιδρύματος βραβεύει μια προσωπικότητα, ή οργάνωση, η οποία διακρίθηκε σε αυτόν τον τομέα. Για τη φετινή χρονιά, η προσωπικότητα που βραβεύτηκε με το βραβείο «Μαριλένα Λασκαρίδη» επιλέχθηκε από το κοινό, ύστερα από σχετική πρόσκληση. Ιδιαίτερη βαρύτητα φέρει το φετινό βραβείο, καθώς συμπληρώνονται δέκα χρόνια από τον θάνατο της Μαριλένας Λασκαρίδη, Αντιπροέδρου και ψυχής του Ιδρύματος, καθώς και 30 χρόνια λειτουργίας και προσφοράς του στην παιδεία και στον πολιτισμό.

Στο πρόσωπο της Κατερίνας Μυλωνίδου, το Ίδρυμα τιμά την αφοσίωση και την προσφορά στα παιδιά και στους ενήλικες της ευρύτερης περιοχής του Δήμου Δίου. Η δυναμική παρουσία της Δημοτικής Βιβλιοθήκης του Λιτοχώρου, που ιδρύθηκε το 1963, οφείλεται σε πολύ μεγάλο μέρος στην ίδια, που επένδυσε στον εθελοντισμό και στην ολόψυχη υποστήριξη ενηλίκων και μαθητών της ευρύτερης κοινότητας του Ολύμπου, πείθοντας την τοπική κοινωνία για τη θετική προσφορά της ενασχόλησής τους με το βιβλίο και τη γνώση.

Εδώ και 24 χρόνια συνεχούς προσφοράς, η Κατερίνα Μυλωνίδου είναι η οργανώτρια, η οδηγός και η ψυχή της βιβλιοθήκης Λιτοχώρου. Διοργανώνει επιμορφωτικά προγράμματα για εκπαιδευτικούς και μαθητές, δράσεις για το καλό της κοινότητας, όπως συλλογή ρούχων, προγράμματα για το περιβάλλον, εκστρατείες καλοκαιρινής ανάγνωσης και δημιουργικότητας, προγράμματα Erasmus+, καθώς και εθελοντικές δραστηριότητες για την τοπική κοινότητα και τα σχολεία της περιοχής.

Το 2019, η Κατερίνα Μυλωνίδου βραβεύτηκε με το «Βραβείο σε Βιβλιοθηκονόμο που προωθεί συστηματικά και αποτελεσματικά την παιδική/νεανική λογοτεχνία και την καλλιέργεια της φιλαναγνωσίας» από το Ελληνικό Τμήμα της IBBY – Ο Κύκλος του Ελληνικού Παιδικού Βιβλίου, στο πλαίσιο των ετήσιων βραβείων που διοργανώνει ο Κύκλος, με αφορμή την Παγκόσμια Ημέρα Παιδικού Βιβλίου.

Είναι μέλος της Ένωσης Ελλήνων Βιβλιοθηκονόμων και Επιστημόνων της Πληροφόρησης. Είναι μητέρα δύο παιδιών.

Στο πρόσωπό της τιμώνται η αφοσίωση, η προσφορά, ο εθελοντισμός και συνολικά ένα έργο ζωής προς την κοινότητα, αξίες άμεσα συνυφασμένες με το έργο του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη, μέσα από το φωτεινό παράδειγμα της Μαριλένας Λασκαρίδη.



Ο κ. Βασίλης Τερζής, Διευθύνων Σύμβουλος της εταιρείας Queensway Navigation, με την κ. Ελένη Πολυχρονοπούλου, Πρόεδρο της ERMA TECH GROUP, στην οποία ανήκει η εταιρεία ERMA FIRST, χορηγός του βραβείου.

Βασίλειος Θεοχ. Τερζής

Βραβείο Καλύτερου Manager

Ο Βασίλειος Θ. Τερζής είναι Διευθύνων Σύμβουλος της Queensway Navigation Co. Ltd. και της Queensway Services Ltd.

Γεννήθηκε στην Αθήνα το 1955 και σπούδασε στη Σχολή Εμπορικού Ναυτικού Ύδρας, από όπου αποφοίτησε το 1976, δεύτερος στη σειρά του, σηματοδοτώντας την έναρξη της επαγγελματικής του πορείας στη θάλασσα. Ξεκίνησε την καριέρα του το 1976 ως Δόκιμος Πλοίαρχος σε εμπορικά πλοία και σύντομα προήχθη σε Πλοίαρχο Γ΄ Τάξης. Την περίοδο 1978-1981 υπηρέτησε στο Πολεμικό Ναυτικό ως Κυβερνήτης. Μετά τη θητεία του στο Πολεμικό Ναυτικό, ο κ. Τερζής επέστρεψε στον κλάδο της εμπορικής ναυτιλίας ως Αξιωματικός, εργαζόμενος μάλιστα από το 1986 έως το 1990 ως Αρχιπλοίαρχος του ΕΝ.

Το 1990, έχοντας αποκτήσει πολύτιμη εμπειρία και γνώσεις, προχώρησε στην ίδρυση της Queensway Navigation, εταιρείας διαχείρισης πλοίων υγρού φορτίου, στον Πειραιά. Η εταιρεία πλέον έχει υπό τη διαχείρισή της πέντε oil/chemical tankers, τρία πλοία μεταφοράς ασφάλτου και τις ερχόμενες εβδομάδες αναμένει την παραλαβή του τέταρτου. Το 1992 ακολούθησε η ίδρυση της VEMAOIL, εξειδικευμένης εταιρείας bunkering, με έδρα το Γιβραλτάρ, η οποία δραστηριοποιήθηκε με επιτυχία για περισσότερα από 25 έτη, προσφέροντας υπηρεσίες υψηλής αξιοπιστίας σε διεθνείς ναυτιλιακές εταιρείες. Αργότερα, οι επιχειρηματικές δραστηριότητες του κ. Τερζή επεκτάθηκαν και στο Μπατούμι της Γεωργίας, με την ίδρυση της Queensway Services Ltd. το 2002. Η εταιρεία δραστηριοποιείται στην παροχή υψηλής ποιότητας ναυτικού προσωπικού, διατηρώντας μία από τις μεγαλύτερες βάσεις εξειδικευμένων ναυτικών στην περιοχή, επενδύοντας παράλληλα στη συνεχή εκπαίδευσή τους.

Σημαντικό ορόσημο στην πορεία της Queensway Navigation Co. Ltd. αποτέλεσε η παραγγελία τριών πλοίων μεταφοράς ασφάλτου σε ναυπηγεία της Κίνας το 2024, η οποία ήταν και η πρώτη παραγγελία νεότευκτων πλοίων στην ιστορία της εταιρείας. Η κίνηση αυτή σηματοδότησε τη μετάβαση της Queensway σε μια νέα εποχή βιώσιμης ανάπτυξης και τεχνολογικής αναβάθμισης του στόλου της.

Πέρα από τη διεύθυνση του ομίλου της Queensway, ο κ. Τερζής διαδραματίζει ενεργό ρόλο στα ναυτιλιακά θεσμικά όργανα. Εξελέγη για πρώτη φορά το 2003 στο Διοικητικό Συμβούλιο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ), όπου υπηρέτησε 22 συνεχόμενα έτη. Συνεχίζει να την εκπροσωπεί ως μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου του Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου της Ελλάδος (ΝΕΕ), το οποίο εκπροσωπεί επίσης ως αναπληρωματικό μέλος του Συμβουλίου Ναυτικής Εκπαίδευσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Για πολλά χρόνια, προσέφερε τις υπηρεσίες του ως σύμβουλος της κυβέρνησης του Γιβραλτάρ σε ναυτιλιακά θέματα, ενώ από το 2024 υπηρετεί επίσης ως Γενικός Γραμματέας του Ελληνο-Αφρικανικού Εμπορικού Επιμελητηρίου.

Σε όλη την επαγγελματική του πορεία, ο κ. Τερζής έχει ανταποκριθεί με επιτυχία στις σημαντικές αλλαγές και προκλήσεις που παρουσιάζει διαχρονικά ο κλάδος της ναυτιλίας, διατηρώντας πάντοτε ενεργό ρόλο και συμμετέχοντας άμεσα στις διαδικασίες που αφορούν τη διαχείριση πλοίων.

Τα μέλη της κριτικής επιτροπής των Βραβείων Ευκράντη αναγνώρισαν στον Βασίλη Τερζή όχι μόνο το εύρος γνώσεών του αλλά και τον υποδειγματικό επαγγελματισμό του. Σημαντικό ρόλο στην ανάδειξή του διαδραμάτισε η επιτυχημένη πορεία της Queensway Navigation, η οποία, χάρη στη σταθερή και αφοσιωμένη διοικητική του καθοδήγηση, διαμορφώνει το μέλλον της πάνω σε ισχυρές και στέρεες βάσεις. Όπως υπογράμμισε εμφατικά η κριτική επιτροπή των Βραβείων Ευκράντη, ο κ. Τερζής χαρακτηρίζεται από στρατηγική σκέψη, αίσθηση ευθύνης αλλά και προσήλωση στις αρχές της επιχειρησιακής πειθαρχίας, της διεθνούς συνεργασίας και του επαγγελματικού ήθους.

Χορηγός βραβείου ERMA FIRST



Ο κ. Νίκος Τριανταφυλλάκης (Δ), Managing Director της W MARINE, με την κ. Κάρολα Γιαννούλη, General Manager, και τον κ. Κώστα (Α) Χασιώτη, CEO της OCEANKING, χορηγού του βραβείου.

Νίκος Τριανταφυλλάκης

Βραβείο «Ερχόμεθα προς την Θάλασσαν» για τη Συνεισφορά στη Ναυτιλιακή Σκέψη

Το Βραβείο «Ερχόμεθα προς την Θάλασσαν» για τη Συνεισφορά στη Ναυτιλιακή Σκέψη μέσα από τις σελίδες των *Ναυτικών Χρονικών*, για το 2024, απονέμεται στον κ. Νίκο Τριανταφυλλάκη.

Στο πλαίσιο της διοργάνωσης της 17ης κατά σειρά απονομής των Βραβείων Ευκράντη, η συντακτική ομάδα του περιοδικού αποφάσισε τη θέσπιση μιας νέας κατηγορίας με τίτλο «Βραβείο "Ερχόμεθα προς την Θάλασσαν" για τη Συνεισφορά στη Ναυτιλιακή Σκέψη μέσα από τις σελίδες των *Ναυτικών Χρονικών*».

Η νέα αυτή κατηγορία θεσπίζεται με γνώμονα την αναγνώριση προσωπικοτήτων που, με την αδιάλειπτη αρθρογραφική παρουσία τους στις σελίδες του περιοδικού –μέσω της κατάθεσης απόψεων, του σχολιασμού της ναυτιλιακής επικαιρότητας και της ανάδειξης κρίσιμων θεμάτων του κλάδου– συνέβαλαν ουσιαστικά στον δημόσιο διάλογο και στην καλλιέργεια μιας πιο ενημερωμένης και σκεπτόμενης ναυτιλιακής κοινότητας.

Η φράση «Ερχόμεθα προς την Θάλασσαν» προέρχεται από τον τίτλο του πρώτου κύριου άρθρου των *Ναυτικών Χρονικών*, που δημοσιεύθηκε στο πρώτο τεύχος του περιοδικού τον Ιανουάριο του 1931, και αποτελεί για τη σύγχρονη συντακτική ομάδα του περιοδικού ένα σύνθημα, μια πηγή έμπνευσης αλλά και μια διαρκή υπενθύμιση.

Ο κ. Νίκος Τριανταφυλλάκης είναι Διευθύνων Σύμβουλος της W MARINE INC., εταιρείας που έχει υπό τη διαχείρισή της ποντοπόρα πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου.

Γεννήθηκε στην Αθήνα το 1963 και έχει ολοκληρώσει Bachelor στη Διοίκηση Επιχειρήσεων από το Πανεπιστήμιο του Buckingham, ενώ είναι επίσης κάτοχος μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών στο «Shipping, Trade and Finance» από το πανεπιστήμιο City University Business School του Λονδίνου. Ξεκίνησε την επαγγελματική του ενασχόληση με τη ναυτιλία το 1986, αποτελώντας ένα από τα πρώτα στελέχη στον χώρο της ελληνικής ναυτιλίας που εξειδικεύτηκαν στη ναυτιλιακή οικονομική επιστήμη αλλά και στο γνωστικό αντικείμενο της διοίκησης ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Τις γνώσεις του εφάρμοσε μετέπειτα σε σημαντικές θέσεις ευθύνης, και σήμερα, ως Διευθύνων Σύμβουλος της W MARINE από συστάσεώς της το 2003, αποτελεί ένα καταξιωμένο στέλεχος της ελληνικής ναυτιλίας.

Καθ' όλη τη διάρκεια της επαγγελματικής του πορείας, ο κ. Τριανταφυλλάκης αρθρογραφεί συστηματικά για θέματα ναυλαγοράς, στρατηγικής ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ναυτιλιακής οικονομικής, ενώ στα ενδιαφέροντά του συμπεριλαμβάνονται ζητήματα που άπτονται της ναυτικής εργασίας και του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία.

Ο κ. Τριανταφυλλάκης δεν συνεισφέρει απλώς στη μετάδοση εξειδικευμένης γνώσης προς τους συναδέλφους του στη ναυτιλιακή βιομηχανία, μέσω της αρθρογραφίας του, αλλά συμμετέχει με ιδιαίτερη θέρμη και σε εκδηλώσεις της Isalos.net που εστιάζονται στην επιμόρφωση της νέας γενιάς για εξειδικευμένα θέματα που αφορούν την πολυεπίπεδη φύση της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Το γεγονός που καθιστά ιδιαίτερα ξεχωριστή την παρουσία του Νίκου Τριανταφυλλάκη στις σελίδες του περιοδικού είναι ότι στην ουσία συνεχίζει μια αρθρογραφική παράδοση δεκαετιών. Η παράδοση αυτή ξεκίνησε με τη φιλοξενία των απόψεων του παππού του, Μιχαήλ Α. Καραγεώργη, κατά τη δεκαετία του 1970, και συνεχίστηκε με την αρθρογραφία του θείου του, Αριστομένη Μ. Καραγεώργη. Ο κ. Τριανταφυλλάκης συνεχίζει αυτή την παράδοση στον 21ο αιώνα.

Στο πρόσωπό του, η κριτική επιτροπή του βραβείου αναγνώρισε τον συνδυασμό της επιστημονικής σκέψης και ανάλυσης με την τεχνογνωσία που διαθέτει ένα έμπειρο στέλεχος της ελληνικής ναυτιλίας.

Χορηγός βραβείου OCEANKING



Ο κ. Κωνσταντίνος Μαρκάκης (Δ), President και CEO της Dorian LPG Management Corporation, και η κ. Μαρία Αθανασοπούλου, Senior Crew Operator της Dorian LPG, με τον κ. Κωνσταντίνο Οικονόμου (Α), Διευθύνοντα Σύμβουλο του Ταξιδιωτικού Οργανισμού Marine Tours, χορηγού του βραβείου.

Dorian LPG

Βραβείο Καλύτερης Στρατηγικής Επικοινωνίας

Η Dorian LPG ιδρύθηκε το 2013, με επικεφαλής τον Γιάννη Κ. Χατζηπατέρα, και επικεντρώνει τη δραστηριότητά της στη διαχείριση πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου πετρελαϊκού αερίου.

Ο υπό διαχείριση στόλος της εταιρείας ανέρχεται σε 25 σύγχρονα Very Large Gas Carriers (VLGCs), συνολικής μεταφορικής ικανότητας περίπου 2,1 εκατ. κ.μ., για τις ανάγκες των οποίων απασχολούνται 849 ναυτικοί. Από τα πλοία αυτά, τα 21 είναι ιδιόκτητα, με μέσο όρο ηλικίας μόλις οκτώ έτη. Συνολικά, ο στόλος της Dorial LPG χαρακτηρίζεται από την παρουσία αποδοτικών και eco-friendly πλοίων, ενώ πρόσφατα η εταιρεία ενέταξε στον στόλο της VLGCs με τεχνολογία διπλού καυσίμου. Από την ίδρυσή της, βασική αρχή της λειτουργίας της εταιρείας είναι η ασφαλής, αξιόπιστη, καθαρή και απρόσκοπτη μεταφορά φορτίων.

Η εταιρεία, η οποία είναι εισηγμένη από το 2014 στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, διατηρεί γραφεία στο Στάμφορντ της Αμερικής, αλλά και στην Κοπεγχάγη και στην Αθήνα. Αξίζει να σημειωθεί ότι, με γνώμονα την ανανέωση αλλά και την εξειδίκευση του υπό διαχείριση στόλου της, η Dorian LPG έχει προχωρήσει σε μια σημαντική επένδυση με την παραγγελία ενός Very Large Ammonia Carrier (VLAC), η παράδοση του οποίου υπολογίζεται εντός του 2026.

Στην εποχή των παγκοσμιοποιημένων αγορών παρατηρείται αυξημένη η επιρροή κοινωνικών και καταναλωτικών πιέσεων προς τους περισσότερους επιχειρηματικούς κλάδους, προκειμένου να λειτουργούν με έναν διαφανή και κοινωνικά υπεύθυνο τρόπο. Στο πλαίσιο αυτό, η στρατηγική επικοινωνίας μιας εταιρείας και ο τρόπος με τον οποίο αλληλεπιδρά με το εξωτερικό της περιβάλλον έχουν αναδειχθεί σε παράγοντες εξαιρετικής σημασίας τόσο για την επιτυχημένη προσαρμογή σε νέες συνθήκες όσο και για την ενίσχυση της αξιοπιστίας της, αλλά και της διαμόρφωσης και της διατήρησης μιας θετικής δημόσιας εικόνας.

Υπό αυτό το πρίσμα, η κριτική επιτροπή των Βραβείων Ευκράντη αναγνώρισε τη σταθερότητα, την υπευθυνότητα και τη διαφάνεια με την οποία η Dorian LPG εφαρμόζει τη στρατηγική επικοινωνίας της. Πιο συγκεκριμένα, όπως υπογράμμισε η κριτική επιτροπή των Βραβείων, η Dorian LPG, ως μια σύγχρονη ναυτιλιακή εταιρεία, διεθνούς βεληνεκούς, παρουσιάζει μια συγκροτημένη και αποτελεσματική επικοινωνία, η οποία μπορεί να χαρακτηριστεί πολυεπίπεδη αλλά και στοχευμένη, με σαφή προσανατολισμό στη διαφάνεια, στη βιωσιμότητα και στην ενίσχυση των σχέσεων με όλα τα μέρη της ναυτιλιακής κοινότητας και της ευρύτερης κοινωνίας.

Όπως υπογραμμίστηκε από την κριτική επιτροπή των Βραβείων Ευκράντη, η στρατηγική επικοινωνίας που εφαρμόζει η Dorian LPG αναπτύσσεται με ουσιαστικό τρόπο σε πολλαπλά επίπεδα. Με τη σταθερή συμμετοχή διευθυντικών στελεχών της εταιρείας σε διεθνή αλλά και εγχώρια συνέδρια και fora, η εταιρεία επιδεικνύει συστηματική εξωστρέφεια, εμπλουτίζοντας τον δημόσιο ναυτιλιακό διάλογο. Ταυτόχρονα, μέσω της εποικοδομητικής συνεργασίας της εταιρείας με τα ΜΜΕ αλλά και τη διατήρηση μιας δυναμικής και ουσιαστικής παρουσίας στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, η Dorian LPG προχωρά σε μια συγκροτημένη ανάδειξη και προβολή θεμάτων που αφορούν την ευημερία των ναυτικών, την ενημέρωση των νέων για τα επαγγέλματα της θάλασσας, καθώς και την ισότητα και τη διαφορετικότητα στη βιομηχανία.

Η Dorian LPG είναι ανοιχτή σε συνεργασίες με πανεπιστήμια και επαγγελματικά λύκεια, προσκαλώντας τακτικά φοιτητές και μαθητές σε παρουσιάσεις και δράσεις ενημέρωσης, ώστε να γνωρίσουν από κοντά τον τρόπο λειτουργίας της εταιρείας και τις προοπτικές που προσφέρει ο ναυτιλιακός τομέας. Παράλληλα, μέσω οργανωμένων προγραμμάτων πρακτικής άσκησης, αρκετοί νέοι σπουδαστές εντάσσονται στο ανθρώπινο δυναμικό της εταιρείας και εξελίσσονται σταδιακά σε στελέχη με ευθύνες, αποκτώντας ουσιαστική εμπειρία και προοπτικές σταδιοδρομίας στον ναυτιλιακό κλάδο.

Συνολικά, η στρατηγική επικοινωνίας της Dorian LPG αποτυπώνει το όραμα μιας εταιρείας που ακολουθεί σύγχρονες αρχές και αξιοποιεί την εξωστρέφειά της όχι ως εργαλείο προβολής, αλλά ως βασικό στοιχείο μιας σύγχρονης και διαφανούς στρατηγικής.

Χορηγός βραβείου

MARINE TOURS
YOUR TRAVEL MANAGEMENT PARTNER



Ο κ. Νικόλαος Βυθούλκας (Δ), Fleet Manager της Niovis Shipping Co. S.A., με τον κ. Ηλία Μάλλιο (Α), Υπεύθυνο Εξαγωγών της SEABRIGHT, χορηγού του βραβείου.

Niovis Shipping Co. S.A.

Βραβείο Υποστήριξης της Ελληνικής Ναυτιλιακής Επιχειρηματικότητας

Η Niovis Shipping Co. S.A. ιδρύθηκε το 1972 στον Πειραιά από τον Βασίλειο Ηλ. Μαυρολέων. Η οικογένεια Μαυρολέων, με καταγωγή από την Κάσο και σπουδαία ναυτιλιακή παράδοση, που μπορεί να ανιχνευθεί στα τέλη του 19ου αιώνα, είχε ήδη ιδρύσει το πρακτορείο της Bray Shipping Co. Ltd. το 1946 στο Λονδίνο.

Με επικεφαλής τους εκπροσώπους της τρίτης γενιάς της οικογένειας, κ. Βασίλη και κ. Ηλία Μαυρολέων, η Niovis Shipping έχει καθιερωθεί στις μέρες μας ως μια εταιρεία με πολυετή και εδραιωμένη εμπειρία στη διαχείριση πλοίων μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου. Η εταιρεία ακολουθεί μια χρηματοοικονομικά συντηρητική στρατηγική, με τους επικεφαλής της να στοχεύουν σε αντικυκλικές επενδύσεις, ενισχύοντας τη μακροπρόθεσμη σταθερότητα και ανάπτυξη.

Χάρη στην υιοθέτηση αυτών των στρατηγικών, η Niovis Shipping είναι σε θέση να προσφέρει υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, διαθέτοντας έναν στόλο «πράσινων» πλοίων που έχουν ναυπηγηθεί σε κορυφαία ναυπηγεία της Ιαπωνίας, της Νότιας Κορέας και της Κίνας. Πιο συγκεκριμένα, η Niovis Shipping διαχειρίζεται έναν διαφοροποιημένο στόλο που περιλαμβάνει 13 Ultramax bulk carriers, ένα δεξαμενόπλοιο τύπου Aframax, ένα MR chemical tanker και ένα Handysize τάνκερ.

Χάρη στη συσσωρευμένη εμπειρία δεκαετιών των στελεχών της, αλλά και τον μικρό μέσο όρο ηλικίας του υπό διαχείριση στόλου –μόλις επτά έτη–, η εταιρεία διασφαλίζει την επιχειρησιακή της αξιοπιστία και την παροχή ανταγωνιστικών υπηρεσιών σε όλο το φάσμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η εταιρεία είναι μέλος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, της INTERCARGO αλλά και της HELMEPA, επιβεβαιώνοντας τον επαγγελματισμό, την προσήλωση στη διαφάνεια και τη συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα.

Το Βραβείο Ευκράντη Υποστήριξης της Ελληνικής Ναυτιλιακής Επιχειρηματικότητας απονέμεται διαχρονικά έπειτα από ετυμηγορία του Διοικητικού Συμβουλίου της HEMEXPO, της Ένωσης Ελλήνων Κατασκευαστών Ναυτιλιακού Εξοπλισμού. Η φετινή ανάδειξη της Niovis Shipping αποτελεί αναγνώριση της έμπρακτης στήριξής της στην ελληνική βιομηχανία ναυτιλιακού εξοπλισμού, που όχι μόνο ενισχύει την εγχώρια παραγωγή αλλά συμβάλλει ταυτόχρονα στη διεθνή εξωστρέφεια του κλάδου.

Μέσα από σταθερές συνεργασίες με Έλληνες κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού, η εταιρεία προμηθεύει και εξοπλίζει τα πλοία της με συστήματα και λύσεις υψηλής ποιότητας, ενσωματώνοντας καινοτομίες που προέρχονται από το ελληνικό cluster. Με αυτόν τον τρόπο, όχι μόνο προάγει την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής βιομηχανίας σε διεθνές επίπεδο, αλλά συγχρόνως στηρίζει την ελληνική οικονομία και την απασχόληση σε έναν στρατηγικής σημασίας τομέα.

Η κριτική επιτροπή των Βραβείων Ευκράντη αποφάσισε να απονείμει το βραβείο στη Niovis Shipping Co. S.A., αναγνωρίζοντας την ισχυρή και σταθερή παρουσία της εταιρείας στο απαιτητικό και διαρκώς εξελισσόμενο διεθνές ναυτιλιακό τοπίο, καθώς και την ουσιαστική και πολυδιάστατη στήριξή της προς την ελληνική βιομηχανία ναυτιλιακού εξοπλισμού, την οποία εκφράζει έμπρακτα μέσα από τις επιλογές της.

Η στήριξη των Ελλήνων κατασκευαστών από εταιρείες του βεληνεκούς της Niovis Shipping ενισχύει τις δυνάμεις της ελληνικής βιομηχανίας παραγωγής ναυτιλιακού εξοπλισμού, ενώ ταυτόχρονα αναδεικνύεται η ποιότητα της τεχνογνωσίας και των «made in Greece» προϊόντων σε διεθνές επίπεδο.

Χορηγός βραβείου SEABRIGHT MARINE BRIGHT SOLUTIONS



Ο κ. Δημήτρης Σάμιαλης, Managing Partner της Blue Astra Maritime Inc., με την Α.Ε. Τζούλη Λυμπεροπούλου-Καρνάκη, Πρέσβη και Γενική Πρόξενο του Παναμά στην Ελλάδα, χορηγού του βραβείου.

Blue Astra Maritime Inc.

Βραβείο για τη Συνεισφορά στην Τεχνολογική Καινοτομία

Το Βραβείο Ευκράντη για τη Συνεισφορά στην Τεχνολογική Καινοτομία απονέμεται έπειτα από τελική ετυμηγορία του Διοικητικού Συμβουλίου της MARTECMA, το οποίο απαρτίζεται από διακεκριμένα στελέχη της ελληνικής ναυτιλίας, με εξαιρετική τεχνογνωσία, πολυετή εμπειρία και σε βάθος κατανόηση τόσο της ναυτιλιακής βιομηχανίας όσο και των σύγχρονων εξελίξεων που τη διαμορφώνουν.

Τα μέλη του ΔΣ της MARTECMA αποφάσισαν να τιμήσουν την Blue Astra Maritime Inc., αναδεικνύοντας τη σημασία και τα πρωτοποριακά χαρακτηριστικά ενός καινοτόμου έργου αναβάθμισης του στόλου της. Το πρόγραμμα αφορά τον εκτενή εκσυγχρονισμό τεσσάρων πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου τύπου Handysize, με την εγκατάσταση προηγμένων Τεχνολογιών Ενεργειακής Απόδοσης (EETs), διατηρώντας ακέραια την ταχύτητα και την εμπορική λειτουργικότητά τους. Σκοπός του έργου είναι η ριζική μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και η σημαντική βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων.

Μεταξύ των τεχνολογιών που εγκαθίστανται περιλαμβάνονται:

- Scrubber με Hybrid loop system και προετοιμασία για CO_2 Capture
- Hull Air Lubrication System
- Low Friction Antifouling Paint
- Alternative Marine Power System (AMP) για Cold Ironing
- Pre-Swirl Duct
- Propeller boss cap fins
- Pyrolysis process for CO_2 capture
- Variable Frequency Drives VFDs για το σύνολο των ηλεκτρικών μοτέρ
- Shaft Power meters
- Smart online monitoring system
- Φωτισμός LED
- Λιπαντικά εξαιρετικά χαμηλής τριβής (DEX Oil Lubricants)
- Hydraulic Oil Quality Real Time Monitoring System, BV Boss

Τα εν λόγω πλοία αποκτήθηκαν από την Blue Astra Maritime Inc. κατά το περασμένο έτος, με τις μελέτες και την παραγγελία του εξοπλισμού να πραγματοποιούνται το διάστημα Ιουλίου-Οκτωβρίου 2024. Η έναρξη της μετασκευής ξεκίνησε στα τέλη του 2024, με την τελική ολοκλήρωση των εργασιών να υπολογίζεται μέχρι τον Αύγουστο του 2025. Οι πρώτες δοκιμές έδειξαν μείωση της κατανάλωσης καυσίμου έως και 25%, συμβάλλοντας καθοριστικά στην πορεία για τη μείωση του διοξειδίου του άνθρακα στη ναυτιλία.

Το έργο υλοποιείται με πλήρη συμμόρφωση στους κανονισμούς του IMO, του SEEMP, του EEDI, καθώς και του Συστήματος Εμπορίας Εκπομπών της ΕΕ (EU ETS), με τον ιταλικό νηογνώμονα RINA να έχει αναλάβει την πιστοποίηση και την τεχνική εποπτεία. Ταυτόχρονα, το έργο πλαισιώνεται από ένα καινοτόμο χρηματοδοτικό εργαλείο, που αναπτύχθηκε σε συνεργασία με την Atal Solutions. Η Blue Astra Maritime εκτιμά ότι ο συνδυασμός αυτού του ευέλικτου μηχανισμού χρηματοδότησης με τη σημαντική εξοικονόμηση καυσίμου προσφέρει τη δυνατότητα συμμόρφωσης με τις αυστηρότερες περιβαλλοντικές απαιτήσεις, χωρίς να θυσιάζεται το περιθώριο κέρδους.

Σημειώνεται πως το έργο σχεδιάστηκε και υλοποιείται σε συνεργασία με κορυφαίους διεθνείς εταίρους, όπως οι ATAL Solutions, Damen Shipyards Group, RINA, V Group, Pioneer Marine και Zener.

Τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της MARTECMA αποφάσισαν να επιβραβεύσουν την πρωτοβουλία της Blue Astra Maritime, αναγνωρίζοντας την τεχνολογική της τόλμη. Εκτιμήθηκε ότι αυτό το έργο έρχεται σε μια συγκυρία που τα πλοία συμβατικής τεχνολογίας –και ειδικά εκείνα μέσης ηλικίας– απειλούνται με απαξίωση. Η πρόωρη απόσυρση χρήσιμου τονάζ και αξιόπλοων πλοίων, πέρα από το αδιέξοδο στην παγκόσμια αγορά και οικονομία, θα ήταν και περιβαλλοντικά επιζήμια. Η πρωτοβουλία αυτή, λοιπόν, δεν είναι απλώς μια τεχνική αναβάθμιση, αλλά επαναπροσδιορίζει τη βιωσιμότητα και την αξία του υπάρχοντος στόλου.

Χορηγός βραβείου

EMBASSY AND GENERAL CONSULATE OF PANAMA IN GREECE

PANAMA MARITIME AUTHORITY









Περισσότερες φωτογραφίες
από την εκδήλωση μπορείτε
να δείτε σκανάροντας το QR:

NSB GROUP

Your Integrated Partner for



Ship Management
Crew Management
Maritime Training
Newbuilding

Buxtehude | Busan | Manila | Hamburg | Shanghai | Singapore | Colombo

ATP



HIGHER STANDARDS



IOLCOS
HELLENIC MARITIME ENTERPRISES Co. Ltd

298 Kifissias Avenue, Kifissia 145 63, Athens, Greece
Tel: +30 210 6233960, Fax: +30 210 6233970
e-mail :iolcos@iolcos-atp.gr, wwww.iolcos.eu



