10.25
ΤΕΥΧΟΣ 283
12€

Καπτ. Άγγελος Λουδάρος & Ειρήνη Λουδάρου
Η αφήγηση μιας ζωής γεμάτης θάλασσα

Μιχάλης Κουρτέσης
Οι αξίες της ελληνικής ναυτοσύνης, πυξίδα για το μέλλον

ΝΑΥΤΙΚΑ



ΧΡΟΝΙΚΑ

ΧΟΡΗΓΟΣ ΤΕΥΧΟΥΣ
JOTUN

Maritime Cyprus 2025
Πέντε ναυτιλιακές προσωπικότητες τοποθετούνται

Αφιέρωμα
Διαχείριση κρίσεων & ασφάλεια στη ναυτιλία



ENESEL GROUP

On course for over a century and a half

www.eneselgroup.com

ATHENS COPENHAGEN LONDON DUBAI SINGAPORE

JOTUN

jotun.com



HPS™ 2.0

Tailored to trade™

When launched in 2011, Jotun's Hull Performance Solutions (HPS) disrupted the industry, and shifted the focus from promised to proven performance. Today, we continue to deliver premium products and services as part of the enhanced HPS 2.0 tailored to our customers' needs.

- Our best antifouling technologies
- Unmatchable technical service
- Intelligent hull technical condition management
- Credible performance guarantees

HULL PERFORMANCE SOLUTIONS


YIANNIS


ANTONIS I. ANGELICOUSSIS


MARAN GUARDIAN

Leader in Seaborne Solutions



ANGELICOUSSIS GROUP

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

www.angelicoussisgroup.com
216-226 Doiranis Str., 17674 Kallithea, Athens Greece
T. +30 213 0076500, F. +30 210 9480023
E. info@angelicoussisgroup.com
angelicoussis-group





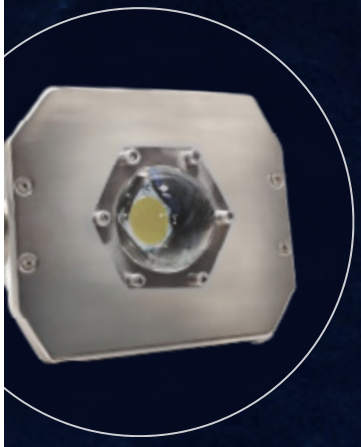
GASLOG

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

SEABRIGHT®



Subsea 50 LED

Engineered for underwater visibility, designed to deter threats before they happen.

Designed & Manufactured in Greece

KORMARINE 2025
21-24 October
BEXCO, Busan, Korea
Visit us @ Booth 1H-57

EUROPORT 2025
04-07 November
Rotterdam Ahoy, The Netherlands
Visit us @ Hall 3, Booth 3406

+30 210 40 82 208 sales@seabright.gr www.seabright.gr
51, Vasilikon & Imittou str. 18540, Piraeus, Greece

PROMINENCE MARITIME



Navigating Excellence

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

YOUR TRUSTED MARINE PARTNER

stx Service Europe B.V.

STX Service Europe B.V is a total marine solution & engine service provider, delivering world-class service under our parent STX Engine Co.Ltd.

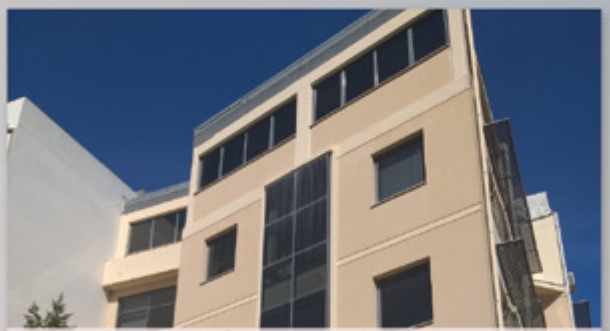


We operate stock points in South Korea, the Netherlands, Singapore, and the USA.
Our 1,000m² warehouse in Rotterdam holds €10M worth of inventory across 15,000 items.



Rotterdam Warehouse

Corkstraat 39-43, 3047AC,
Rotterdam, Netherlands
+31-(0)88-451-2000-27
stx-service-europe@stx-service.com



Greek Office

Zalokosta 44, 152 33,
Chalandri-Athens, Greece
+30-211-10-69390
hellas@stx-service.com

CONTACT US TODAY FOR RELIABLE SERVICE, WHEREVER YOUR VESSEL SAILS.

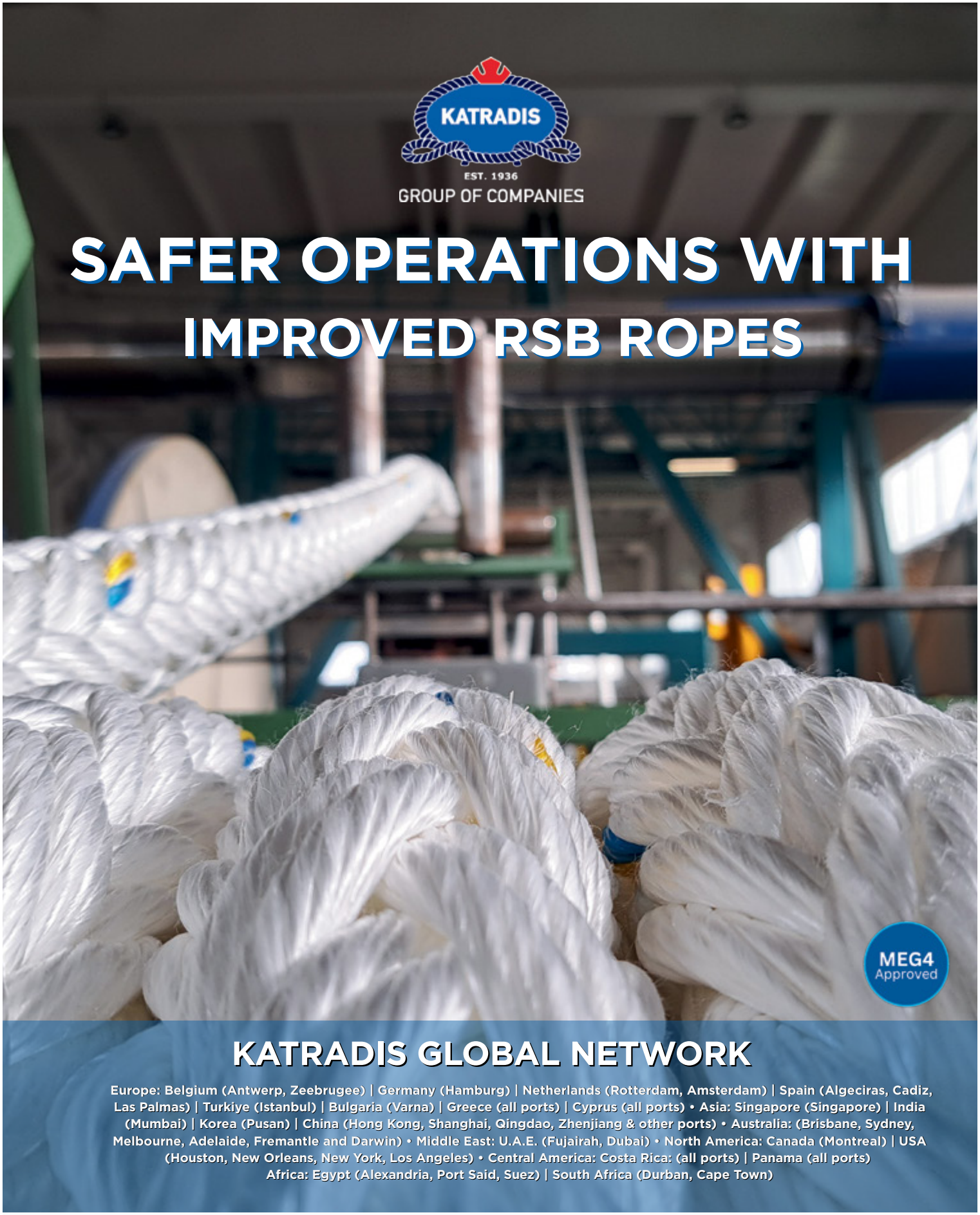


J.H.I. Steamship Co.

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



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

ISSN 1106-7152
Κωδικός Ταχυδρομείου
1449

Περιεχόμενα

Χορηγός Τεύχους JOTUN

17	**Editorial**	
18	**Maritime Cyprus 2025** Πέντε ναυτιλιακές προσωπικότητες εκφράζουν τις ανησυχίες τους για το μέλλον του κλάδου	
24	**Μέσω της θάλασσας & της ναυτιλίας αναστρέψαμε τη μοίρα μας** Συνέντευξη του καπτ. Άγγελου Λουδάρου και της Ειρήνης Λουδάρου	
30	**Η επένδυση στους νέους είναι ο μόνος δρόμος για να παραμείνει η ελληνική ναυτοσύνη ζωντανή και δυνατή** Συνέντευξη του Μιχάλη Κουρτέση	
34	**Το όραμά μας είναι το ΝΑΤ να παραμείνει ένας κοινωνικά δίκαιος φορέας, που στηρίζει τον Έλληνα ναυτικό και την οικογένειά του** Συνέντευξη της Γεωργίας Μανιάτη	
42	**Εν πλω**	Με την ευγενική χορηγία ΜΜ
52	**Η Fed σε κρίσιμο σταυροδρόμι**	
58	**Διεθνή ύδατα**	
70	**Το τοπίο της ναυτασφάλισης παραμένει σύνθετο & απαιτητικό** του Ηλία Τσακίρη	
74	**Αμερικανική ενεργειακή επέλαση νότια της Κρήτης**	
78	**Αναταράξεις στα θεμέλια της 5ης Γαλλικής Δημοκρατίας** της Φιλίππας Χατζησταύρου	
86	**Η Χίος, «εκκολαπτήριο» αξιωματικών για τα πλοία του μέλλοντος**	
88	**«Η ευεργεσία δεν είναι απλή ανάμνηση, αλλά ζωντανή παρακαταθήκη»** Γιορτάζοντας 100 χρόνια προσφοράς της οικογένειας Γεωργίου Σταύρου Λιβανού στο Ναυτικό Γυμνάσιο και Λύκειο Καρδαμύλων	
94	**Ναυτιλία & ευποιία** Οι δράσεις της ναυτιλιακής κοινότητας προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας	Με την ευγενική χορηγία BUREAU VERITAS

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
Μιχάλης Ψάλλης

Εμπορική Διεύθυνση
Χρήστος Καπάνταης

Εμπορικό Τμήμα
Δήμητρα Τσάκου
Νεκτάριος Σαραντόπουλος

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*.



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

TCB



«Οι μεγάλοι εφοπλιστές, που κυριαρχούν σήμερα στον κόσμο, δεν θα τα κατάφερναν εξίσου καλά εάν στο πλευρό τους δεν είχαν τους Καρδαμυλίτες καπετάνιους».
Σελ. 24



«Η ενίσχυση της ελληνικής σημαίας είναι προς όφελος όλων μας, καθώς στηρίζει την εθνική ναυτιλιακή παρουσία και παράδοση».
Σελ. 30

104	**Σύγχρονα προβλήματα στην εφαρμογή του Ναυτεργατικού Δικαίου** του Νίκου Κουντούρη
110	**Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών και Ελληνική Ναυτιλία: Ευκαιρία ή απειλή;** του Δημήτρη Κυριαζή
114	**Advertorial**
120	**Αφιέρωμα** Διαχείριση κρίσεων & ασφάλεια στη ναυτιλία Συμμετέχουν με τις απόψεις τους οι: Καπτ. Γιώργος Ιωάννου, Καπτ. Ελευθέριος Ράμφος Έλενα Σάρδη, Καπτ. Ανδρέας Τογαντζής Καπτ. Γιώργος Ευμορφόπουλος
144	**Ο ορίζοντας από τη γέφυρα**
156	**Τα «δίχτυα-φαντάσματα» & το στοίχημα της Γαλάζιας Οικονομίας**
158	**Ασιατικά ναυπηγεία** Τάσεις, συσχετισμοί και φιλοδοξίες σε ένα παιχνίδι κυριαρχίας
164	**HiMSEN Owners' Day: Η ναυτιλία σε πράσινη ρότα**
166	**Νεότευκτα** Alpha Bulkers Shipmanagement Inc.: «Alpha Legend» & «Alpha Spirit»
168	**Τεχνολογία & ναυπηγική** Οι πρόσφατες τάσεις στη ναυπηγική τεχνολογία και καινοτομία Με την ευγενική χορηγία
174	**Τα VLCCs στο προσκήνιο** των Γιάννη Κάρτσωνα & Θάνου Σοφιού
178	**Commodities**
188	**Η ευθραυστότητα της ενεργειακής σκακιέρας, με τη Μόσχα σε ρόλο ενορχηστρωτή**
192	**Ενέργεια & φυσικοί πόροι**
196	**Άνθρωποι – Πλοία – Ιστορία** Εικόνες και αναμνήσεις από το αρχείο των *Ναυτικών Χρονικών* Με την ευγενική χορηγία
200	**Πώς και γιατί αλλάζει ο αεροπορικός χάρτης στην υπεραγορά του Αραβικού Κόλπου**
206	**Εν πτήσει**
208	**Οι αριθμοί της ναυτιλίας**

FSC

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

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


TOTOTHEO
GLOBAL
Empowering Every Business with
Seamless, Secure Global Connectivity
Our Partners:
inmarsat
iridium
SES
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.
totheo.com

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



NEDA
MARITIME
AGENCY Co Ltd

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

www.nedamaritime.gr

Editorial

Τη χρονική στιγμή που γράφεται το παρόν σημείωμα (9 Οκτωβρίου), η παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα αναμένει με αγωνία τα αποτελέσματα της επερχόμενης συνεδρίασης της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (14-17 Οκτωβρίου), δεδομένου ότι το Net-Zero Framework συνιστά το πλαίσιο που θα ορίσει την πράσινη πορεία της ναυτιλίας για τις επόμενες δεκαετίες. Οι αποφάσεις που θα ληφθούν δεν αφορούν μόνο την περιβαλλοντική στρατηγική, αλλά και την ίδια τη βιωσιμότητα του κλάδου, επηρεάζοντας άμεσα τη σχεδίαση και τη ναυπήγηση των πλοίων, την Έρευνα και Ανάπτυξη νέων καυσίμων και τεχνολογιών και την (επαν)εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού.

Στο πρόσφατο Maritime Cyprus, το συνέδριο που διοργανώνεται στη Λεμεσό κάθε δύο χρόνια από το Υφυπουργείο Ναυτιλίας σε συνεργασία με το Κυπριακό Ναυτιλιακό Επιμελητήριο και την Κυπριακή Ένωση Πλοιοκτητών, σημαντικός αριθμός Ελλήνων και ξένων πλοιοκτητών εξέφρασαν ανοιχτά τις ενστάσεις και τους προβληματισμούς τους για το ρυθμιστικό πλαίσιο που περιβάλλει τον κλάδο. Οι περισσότεροι δεν αμφισβητούν την ανάγκη για αποανθρακοποίηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας· αντιθέτως, αναγνωρίζουν ότι ο στόχος είναι κοινός και η ναυτιλία οφείλει να μειώσει το περιβαλλοντικό της αποτύπωμα προς όφελος των μελλοντικών γενεών. Ωστόσο, θέτουν στο τραπέζι κρίσιμα ερωτήματα: Θα επιστρέψουν τα κεφάλαια που θα συγκεντρωθούν μέσω των περιβαλλοντικών μέτρων πίσω στον ίδιο τον κλάδο; Πώς θα καταφέρουν οι μικρομεσαίες πλοιοκτήτριες εταιρείες να ευθυγραμμιστούν με το κύμα απαιτήσεων του διεθνούς και Ευρωπαίου νομοθέτη; Και, κυρίως, είναι πράγματι ώριμες οι τεχνολογίες και τα καύσιμα που προτείνονται και ποια χρηματοδοτικά εργαλεία είναι διαθέσιμα για την εν λόγω μετάβαση; Οι απαντήσεις σε αυτά τα ερωτήματα επί του παρόντος δεν φαίνεται να πείθουν τον εφοπλισμό, που απαιτεί ρεαλισμό και ισότιμους όρους ανταγωνισμού για την περιβαλλοντική και οικονομική βιωσιμότητα μιας βιομηχανίας η οποία αποτελεί τον κινητήριο μοχλό της παγκόσμιας οικονομίας.

Στον δημόσιο διάλογο, κεντρικό ρόλο αποκτά δικαίως ο ανθρώπινος παράγοντας. Στο πλαίσιο αυτό, το αφιέρωμα του τεύχους Οκτωβρίου αφορά τη ναυτική ασφάλεια και τη διαχείριση κρίσεων μέσω εμπνευσμένης ηγεσίας. Άλλωστε, παρά την πρόοδο της τεχνολογίας, το προσωπικό και η διαχείρισή του παραμένουν το μεγάλο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα κάθε εταιρείας. Η επόμενη μέρα της ναυτιλίας δεν θα είναι μόνο πιο «πράσινη», αλλά και πιο απαιτητική για τους ανθρώπους της σε στεριά και θάλασσα. Στη Λεμεσό, εκπρόσωποι της βιομηχανίας υπερθεμάτισαν την ανάγκη προσέλκυσης, επανεκπαίδευσης και διατήρησης ναυτικών με πράσινες και τεχνολογικές δεξιότητες, ικανών να ανταποκριθούν στις αυξημένες απαιτήσεις των κανονισμών.

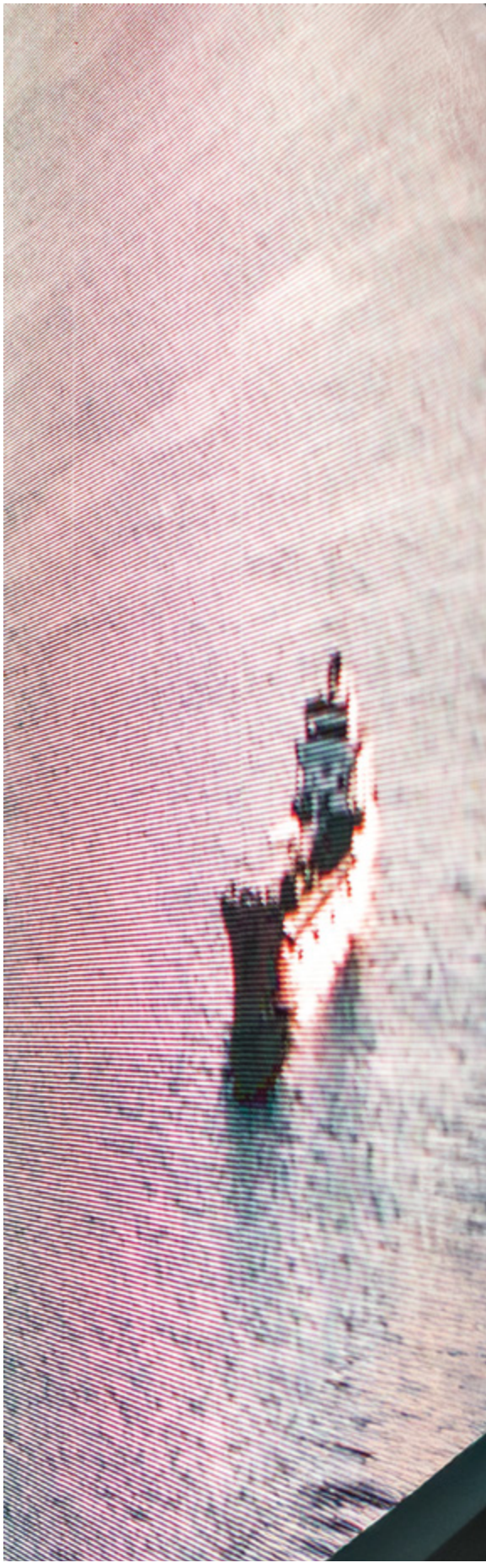
Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, θα ήταν παράλειψη να μην αναγνωρίσουμε τη διαχρονική αξία του Έλληνα ναυτικού, ο οποίος, με τις γνώσεις, το ήθος και την αυταπάρνησή του, αποτέλεσε και εξακολουθεί να αποτελεί τον θεμέλιο λίθο για την ανάδειξη της ελληνικής ναυτιλίας σε απόλυτο πρωταγωνιστή. Στις σελίδες του περιοδικού αναδεικνύεται, συνεπώς, η άρρηκτη σύνδεση παραδοσιακών εφοπλιστικών οίκων με τους γενέθλιους τόπους τους, μια σχέση που κρατά ζωντανή τη ναυτική παράδοση και εμπνέει τις νέες γενιές να συνεχίσουν το ταξίδι στις θάλασσες του κόσμου.

Τέλος, αναλύονται οι πρόσφατες ενεργειακές και γεωπολιτικές εξελίξεις, όπως η παρουσία της Chevron στην Ελλάδα, η οποία ανακατεύει τη γεωστρατηγική τράπουλα στην Ανατολική Μεσόγειο, η πολιτική και οικονομική κρίση στη Γαλλία και οι αποφάσεις της Fed, που επηρεάζουν άμεσα τη ναυτιλιακή χρηματοδότηση.

Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Maritime Cyprus 2025

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος,
Σπήλιος Βαρελάς



Το Maritime Cyprus 2025, που έλαβε χώρα από τις 6 έως τις 8 Οκτωβρίου στη Λεμεσό, συγκέντρωσε περισσότερους από χίλιους συμμετέχοντες από τριάντα πέντε χώρες, μεταξύ των οποίων αρχηγοί κρατών, υπουργοί, εκπρόσωποι θεσμικών εταίρων της ναυτιλίας, πλοιοκτήτες και υψηλόβαθμα στελέχη του κλάδου. Η τριήμερη διάσκεψη επιβεβαίωσε τη θέση της Κύπρου ως ενός από τα κορυφαία ναυτιλιακά κέντρα στον κόσμο και ως γέφυρας που συνδέει τις περιφερειακές και παγκόσμιες ναυτιλιακές κοινότητες.

Ανοίγοντας τις εργασίες του συνεδρίου, ο Δρ Στέλιος Χειμώνας αναφέρθηκε στην κληρονομιά της εκδήλωσης από την πρώτη της διοργάνωση το 1989. Μάλιστα, περιέγραψε το Maritime Cyprus ως «ένα φόρουμ όπου όσοι κυβερνούν, ρυθμίζουν, καινοτομούν και πλοηγούν, συγκεντρώνονται για να αντιμετωπίσουν τις πιο επείγουσες προκλήσεις του κλάδου – από την αποανθρακοποίηση και την ψηφιοποίηση έως τη γεωπολιτική αβεβαιότητα».

Ο κ. Νίκος Χριστοδουλίδης, Πρόεδρος της Κυπριακής Δημοκρατίας, επιβεβαίωσε τη δέσμευση της κυβέρνησής του να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της κυπριακής ναυτιλίας και ανακοίνωσε την άμεση ψηφιοποίηση των υπηρεσιών του Υφυπουργείου Ναυτιλίας. Παράλληλα, υπογράμμισε την αύξηση κατά 20% του τονάζ υπό κυπριακή σημαία τα τελευταία δύο χρόνια –το υψηλότερο επίπεδο των τελευταίων δύο δεκαετιών– μαζί με την αύξηση κατά 15% των εταιρειών που είναι εγγεγραμμένες στο σύστημα φορολογίας τονάζ και την αύξηση κατά 27% της συμβολής του τομέα διαχείρισης πλοίων στο εθνικό ΑΕΠ.

Η κ. Μαρίνα Χατζημανώλη, Υφυπουργός Ναυτιλίας, ευχαρίστησε τους διεθνείς ομολόγους της από την Ελλάδα, το Κατάρ και το Μπαχρέιν για τη συμμετοχή τους. Τόνισε ότι η κυπριακή ναυτιλία δεν στηρίζεται μόνο στον στόλο της, αλλά και στους ανθρώπους της, τους επαγγελματίες που προωθούν τον κλάδο. Έκανε επίσης λόγο για την ανάγκη συνεργασίας και καινοτομίας, προκειμένου ο κλάδος να παραμείνει ανταγωνιστικός και ανθεκτικός τα επόμενα χρόνια.

Ο κ. Arsenio Dominguez, Γενικός Γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, εξήρε τις προσπάθειες της Κύπρου για την ισχυρή συμμόρφωσή της με τους κανονισμούς του ΙΜΟ και την ηγετική της θέση στον τομέα της ψηφιοποίησης. Επίσης, προέτρεψε τη διεθνή κοινότητα να επιδιώξει μια δίκαιη και ισότιμη μετάβαση στη ναυτιλία και να συνεργαστεί συλλογικά για την επίτευξη των μακροπρόθεσμων στόχων του ΙΜΟ για την αποανθρακοποίηση.

Τέλος, ο κ. Απόστολος Τζιτζικώστας, Ευρωπαίος Επίτροπος για τις Βιώσιμες Μεταφορές και τον Τουρισμό, παρουσίασε την ευρωπαϊκή προοπτική για την ανταγωνιστικότητα και τη βιωσιμότητα. Συγχρόνως, επισήμανε την ανάγκη εξισορρόπησης των περιβαλλοντικών φιλοδοξιών με την οικονομική πραγματικότητα, επιβεβαιώνοντας ότι, κατά τη διάρκεια της κυπριακής προεδρίας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Επιτροπή θα παρουσιάσει μια ευρωπαϊκή βιομηχανική θαλάσσια στρατηγική. Ανακοίνωσε επίσης ένα σχέδιο βιώσιμων επενδύσεων για την επιτάχυνση της παραγωγής και της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων για τις μεταφορές. Περιγράφοντας την Κύπρο ως «παγκόσμια ναυτιλιακή δύναμη», εξέφρασε την πεποίθησή του ότι η χώρα θα διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση του θαλάσσιου μέλλοντος της Ευρώπης.





Α-Δ: Ο κ. Γιώργος Μούσκας, ο κ. Γιώργος Προκοπίου, ο κ. θανάσης Μαρτίνος, ο κ. Ανδρέας Χατζηγιάννης, ο Δρ Ιωάννης Κούστας και η κ. Σεμίραμις Παληού.

Πέντε ναυτιλιακές προσωπικότητες εκφράζουν τις ανησυχίες τους για το μέλλον του κλάδου

Με αιχμηρό λόγο και χωρίς περιστροφές, κορυφαίοι εκπρόσωποι της ελληνικής και διεθνούς ναυτιλίας ασκούν πλέον σφοδρή κριτική στα νομοθετικά όργανα διεθνώς αλλά και σε επίπεδο ΕΕ, καταδικάζοντας τον τρόπο με τον οποίο θεσπίζονται οι νέοι περιβαλλοντικοί κανονισμοί – χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες και οι προτάσεις του ναυτιλιακού κλάδου.

Από το βήμα του Maritime Cyprus 2025, πέντε ναυτιλιακές προσωπικότητες, με μακρά εμπειρία στη διεθνή επιχειρηματικότητα, εξέφρασαν ανοιχτά τους προβληματισμούς τους, αν όχι τον σκεπτικισμό τους, απέναντι στη νέα πραγματικότητα που διαμορφώνεται γύρω από την πράσινη μετάβαση, τονίζοντας ότι ο ρεαλισμός, η τεχνολογική ουδετερότητα και η οικονομική βιωσιμότητα πρέπει να προηγούνται των πολιτικών συμβιβασμών. Οι απόψεις που διατυπώθηκαν έχουν έναν ιδιαίτερο συμβολισμό, εάν αναλογιστεί κανείς ότι στην αίθουσα του συνεδρίου παρών ήταν και ο Γενικός Γραμματέας του IMO, ο οποίος λίγο νωρίτερα είχε μιλήσει για την ανάγκη υιοθέτησης του Net-Zero Framework, που όπως φαίνεται έχει διχάσει την εφοπλιστική κοινότητα.

Το πάνελ ανέδειξε με ομοφωνία την ανάγκη για μια ναυτιλιακή πολιτική που να βασίζεται στην πράξη και όχι στη θεωρία – με τη φωνή του εφοπλισμού να ηχεί για ακόμα μία φορά δυνατά στα διεθνή fora.

Τις εντυπώσεις έκλεψε ο κ. Γιώργος Προκοπίου, Πρόεδρος της Dynacom Tankers Management Ltd., ο οποίος με καυστικό λόγο, όπως άλλωστε συνηθίζει στις δημόσιες τοποθετήσεις του, τόνισε ότι «οι φόροι και τα πρόστιμα δεν μειώνουν τη ρύπανση, απλώς μετατρέπουν τη ναυτιλία σε φοροεισπρακτικό μηχανισμό». Πρόσθεσε ακόμα ότι «οι πολιτικοί υπόσχονται το επιθυμητό, γιατί έχουν χρονικό ορίζοντα τεσσάρων ή πέντε ετών. [...] Εμείς οι επιχειρηματίες πράττουμε και επιλέγουμε το εφικτό (doable) και όχι το επιθυμητό», συμπληρώνοντας πως η ναυτιλιακή κοινότητα επιζητά και κινείται ήδη σε πιο αποδο-



τικές λύσεις. Μία εξ αυτών είχε προταθεί από τον ίδιο μερικά χρόνια πριν και αφορά το slow steaming: «Τότε, το 80% του ακροατηρίου –ιδίως οι βόρειοι Ευρωπαίοι φίλοι μας– ήταν αντίθετοι. Τώρα, χρόνια μετά, βλέπουμε ότι οι νηογνώμονες προτείνουν συνεχώς τη μείωση ταχύτητας».

Ο κ. Προκοπίου υπογράμμισε μεταξύ άλλων πως, τη δεδομένη στιγμή, το μέλλον σχετικά με την ενεργειακή μετάβαση είναι οι τεχνολογίες γύρω από το Carbon Capture και όχι τα εναλλακτικά καύσιμα.

Ο Έλληνας πλοιοκτήτης ανέφερε χαρακτηριστικά πως τα λειτουργικά μέτρα που δύνανται να εφαρμοστούν άμεσα, σε συνδυασμό με το γεγονός πως τα νέας γενιάς πλοία εκπέμπουν 35% λιγότερους αέριους ρύπους συγκριτικά με αυτά της παλαιότερης, είναι η απάντηση σε αυτό το ζήτημα. «Αν προσθέσουμε τα παραπάνω, μπορούμε να πετύχουμε περίπου 50% λιγότερους αέριους ρύπους, δίχως να στραφούμε στα εναλλακτικά καύσιμα. Ο υπό ναυπήγηση στόλος μου αριθμεί 103 πλοία και είμαι περήφανος που θα πράξουμε ακριβώς αυτό», δήλωσε μεταξύ άλλων.

Στη συνέχεια, ο κ. Θανάσης Μαρτίνος, Managing Director της Eastern Mediterranean Maritime Limited, εστίασε την προσοχή του κυρίως στις ευρωπαϊκές νομοθεσίες, υποστηρίζοντας ότι είναι άδικο ποντοπόρα πλοία, που κάνουν trade για λίγες μόνο ημέρες σε λιμάνια της ΕΕ, να καλούνται να πληρώσουν υπέρογκα ποσά. Αναφερόμενος στο ETS, σημείωσε: «Ένα τάνκερ 100.000 τόνων που ξεκινά από τον Αραβικό Κόλπο και φτάνει στην Ευρώπη ταξιδεύει συνολικά 90 ημέρες. Από αυτές, μόνο δέκα διανύονται σε ευρωπαϊκά ύδατα. Παρ' όλα αυτά, το πλοίο επιβαρύνεται με φόρους για το σύνολο του ταξιδιού. Το ίδιο συμβαίνει και με πλοία που ταξιδεύουν προς την Αφρική, την Ασία ή την Αμερική – πληρώνουμε για εκπομπές που δεν πραγματοποιούνται στην Ευρώπη. Τελικά, ο Ευρωπαίος καταναλωτής είναι αυτός που θα πληρώσει το κόστος», επισήμανε.

Ερωτηθείς για την εξέλιξη της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, ο πολύ-



πειρος εφοπλιστής σχολίασε ότι η Κίνα πλέον έχει αναδειχθεί σε σημαντικό ναυπηγικό κέντρο, με την ποιότητα των εγχώριων ναυπηγείων να είναι εξίσου καλή με αυτή της Ιαπωνίας και της Νότιας Κορέας. Εξέφρασε ακόμα την άποψη ότι η Ινδία, λόγω χαμηλού εργατικού κόστους και υψηλής τεχνολογίας, θα μπορέσει στο μέλλον να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο. Τέλος, αναφερόμενος στα λιμενικά τέλη των ΗΠΑ, ο κ. Μαρτίνος τα χαρακτήρισε «λάθος» και «πιθανώς η επόμενη κρατική διοίκηση των ΗΠΑ τα αλλάξει».

Από τη μεριά του, ο CEO της Cyprus Sea Lines/Hellenic Tankers και πρώην Πρόεδρος της Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών, κ. Ανδρέας Χατζηγιάννης, ανέφερε χαρακτηριστικά πως το 90% της παγκόσμιας ρύπανσης δεν προέρχεται από ανθρώπινες δραστηριότητες. Από αυτό το 10%, μόλις το 3% προέρχεται από τη ναυτιλία. «Και μας λένε να αλλάξουμε αυτό, ενώ η ναυτιλία είναι τόσο κρίσιμη για το παγκόσμιο εμπόριο», δήλωσε μεταξύ άλλων. Αναφορικά με τα εναλλακτικά καύσιμα, υπογράμμισε και ο ίδιος τη μη διαθεσιμότητά τους, ενώ, πηγαίνοντας κόντρα στο ρεύμα των τελευταίων, τάχθηκε κατά της χρήσης της πυρηνικής ενέργειας για τα πλοία. Ο κ. Χατζηγιάννης ανέδειξε τις αποκλίσεις της Δύσης: «Ο μεγάλος κερδισμένος είναι η Κίνα».

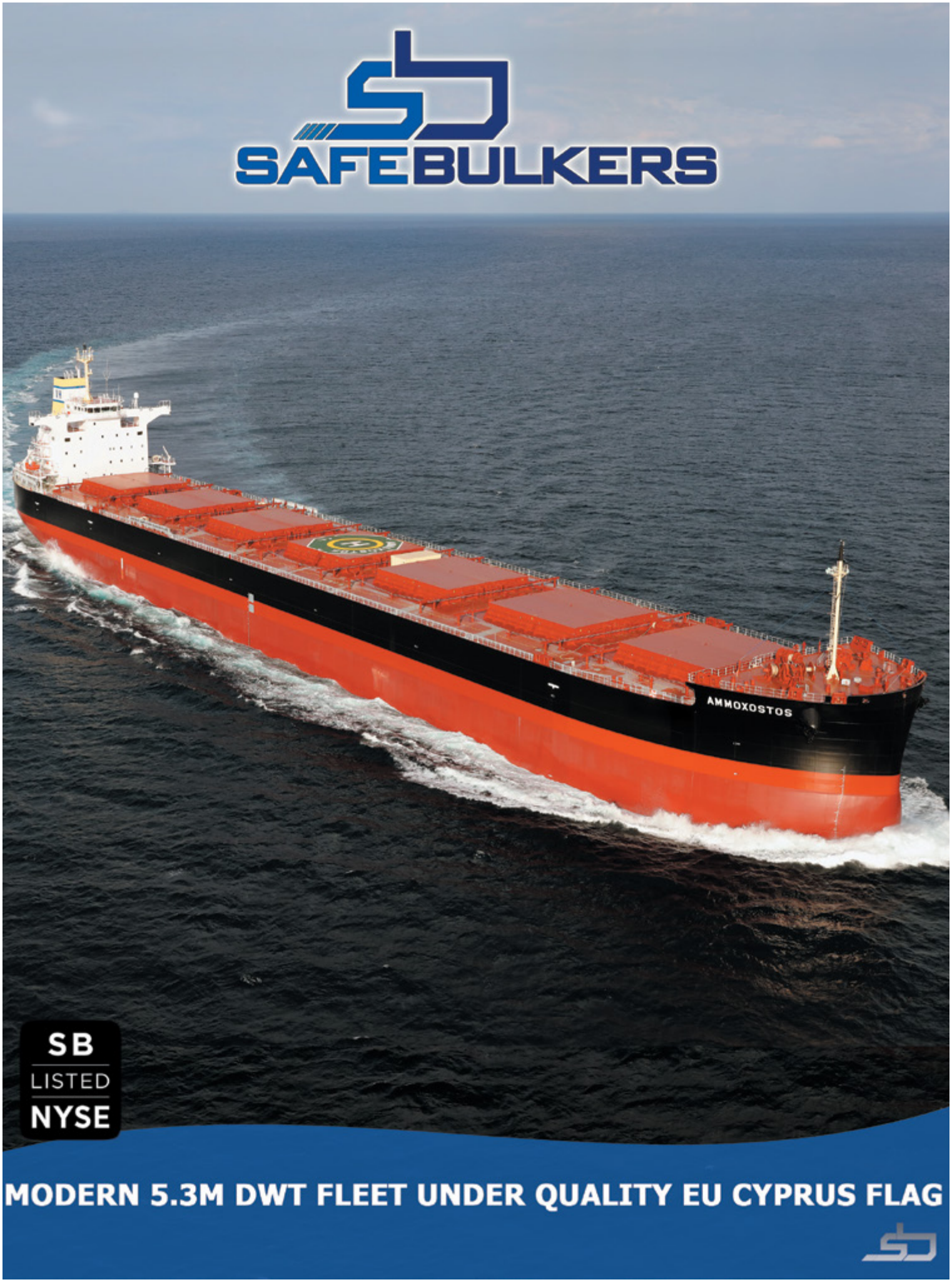
Ο Δρ Ιωάννης Κούστας, Πρόεδρος και CEO της Danaos Corporation, ανέφερε χαρακτηριστικά ότι «δεν μπορούμε να έχουμε πολιτικές για τη ναυτιλία χωρίς να εισακούγονται οι προτάσεις του κλάδου». Στο ίδιο μήκος κύματος, υπογράμμισε τον σκεπτικισμό του για το πού θα διοχετευτούν τα κεφάλαια που θα συγκεντρωθούν από την επιβολή των περιβαλλοντικών κανονισμών. Στο πλαίσιο αυτό, δεν παρέλειψε να αναφερθεί στο παράδειγμα της ίδιας του της εταιρείας, που κατέβαλε 7 εκατ. ευρώ στο ETS στις 30 Σεπτεμβρίου, χωρίς κανένα από αυτά τα ποσά να επιστρέφει στη ναυτιλία.

Σε σχετική ερώτηση για το καύσιμο του μέλλοντος, ο κ. Κούστας τόνισε ότι τα υπό παραγγελία πλοία της Danaos είναι methanol-ready, καθώς, όπως πρόσθεσε, η ναυτιλιακή κοινότητα θα πρέπει να έχει στραμμένα τα βλέμματα στην Κίνα και στα έργα παραγωγής ενέργειας που δρομολογεί: «Μόνο η Κίνα κλιμακώνει την παραγωγή πράσινων καυσίμων. [...] Έχετε δει την Cosco να επενδύει στο LNG; Μόνο σε μηχανές διπλού καυσίμου κατανάλωσης και μεθανόλης».

«Η αποανθρακοποίηση είναι μια ακριβή διαδικασία», ανέφερε στην αρχική της τοποθέτηση η κ. Σεμίραμις Παληού, CEO της Diana Shipping. Κατά την ίδια, το Net-Zero Framework θα έχει πραγματικό αντίκτυπο για την πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας, μόνο υπό την προϋπόθεση ότι τα κεφάλαια που θα συγκεντρωθούν θα χρησιμοποιηθούν για την κλιμάκωση της παραγωγής εναλλακτικών καυσίμων και την κατασκευή κατάλληλων υποδομών. «Αυτό που δημιουργεί αβεβαιότητα είναι η έλλειψη σαφήνειας για τα επόμενα βήματα», σχολίασε η κ. Παληού.

Όσον αφορά το ναυτιλιακό καύσιμο του μέλλοντος, επισήμανε ότι εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως το μέγεθος του πλοίου και τα routes στα οποία δραστηριοποιείται, και ότι «είναι δύσκολο κανείς να τοποθετήσει σήμερα μια παραγγελία και να αισθάνεται σιγουριά ότι το πλοίο δεν θα θεωρηθεί οικονομικά μη ανταγωνιστικό μετά από μερικά χρόνια».

Το πάνελ συντόνισε ο κ. Γιώργος Μούσκας, Πρόεδρος της Olympia Ocean Carriers Ltd. και Αντιπρόεδρος της Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών.


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



Μέσω της θάλασσας και της ναυτιλίας αναστρέψαμε τη μοίρα μας

Στα Καρδάμυλα της Χίου, εκεί όπου η θάλασσα δεν ήταν ποτέ απλώς ορίζοντας αλλά μοίρα, γεννήθηκαν θαλασσινές ιστορίες που ταξίδεψαν ως τις άκρες του κόσμου. Μέσα από τις φουρτούνες του πολέμου, τις στερήσεις της κατοχής και την αγωνία του μπάρκου, πολλοί νέοι από τον ναυτότοπο έβαλαν πλώρη για μια ζωή διαφορετική. Ανάμεσά τους και ο καπτ. Άγγελος Λουδάρος, που ξεκίνησε από τα καράβια της μεταπολεμικής Ελλάδας και με πείσμα και εργατικότητα έφτασε να ιδρύσει τη δική του εταιρεία. Δίπλα του, συνοδοιπόρος στη ζωή του, η σύζυγός του Ειρήνη, με λόγο και διορατικότητα που σφράγισαν αποφάσεις και πορείες. Σε μια συνέντευξη-κατάθεση ψυχής, ο καπτ. Άγγελος Λουδάρος και η κ. Ειρήνη Λουδάρου αφηγούνται μια διαδρομή που δεν είναι μόνο προσωπική αλλά κομμάτι της ίδιας της ελληνικής ναυτιλίας. Μεταξύ άλλων αναφέρονται στη δύναμη της ναυτοσύνης, στην αξία της επιμονής και στην αδιάκοπη άμιλλα που χαρακτήρισε και εξακολουθεί να χαρακτηρίζει τους Καρδαμυλίτες.

Συνέντευξη των **καπτ. Άγγελου Λουδάρου και Ειρήνης Λουδάρου**

στους Ηλία Μπίσια και Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Πώς ξεκίνησε η ισχυρή σχέση των Καρδαμυλιτών με τη ναυτιλία;

Καπτ. Άγγελος Λουδάρος: Από την εποχή του Ομήρου, οι Έλληνες γνωρίζαμε την έννοια της ναυτοσύνης και της ναυτιλίας. Ο Οδυσσέας ήταν, κατά τον Όμηρο, πολύτροπος, διότι «πολλών δ' ανθρώπων ίδεν άστεα και νόον έγνων», όπως αναφέρεται στην αρχή της *Οδύσσειας*. Δηλαδή ταξίδευε και έβλεπε, παρόλο που ήταν βασιλιάς. Όλη η Ελλάδα έχει μια ιστορία ναυτοσύνης.

Κατά τη γερμανική κατοχή, το Γυμνάσιο Καρδαμύλων λειτουργούσε κανονικά και είχε καλούς καθηγητές. Όλα τα αγόρια που αποφοιτούσαν –περίπου είκοσι ανά έτος– επέλεγαν το ναυτικό επάγγελμα του πλοιάρχου ή του μηχανικού. Από το '41 μέχρι το '45 όμως δεν μπορούσαν να μπαρκάρουν, διότι οι Γερμανοί δεν το επέτρεπαν. Δυστυχώς, και μετά την κατοχή, από το '45 έως το '48, πάλι δεν μπορούσαν να μπαρκάρουν λόγω του εμφυλίου πολέμου, διότι ήταν στρατεύσιμοι. Έπρεπε να πάρουν άδεια αποδημίας, με το σκεπτικό ότι ο στρατός ίσως τους είχε ανάγκη κάποια στιγμή, παρά το γεγονός ότι δεν ήταν μάχιμοι στρατιώτες. Δηλαδή από το '41 μέχρι το '48, οι απόφοιτοι του γυμνασίου δεν μπορούσαν να μπαρκάρουν. Περίπου 160 παιδιά περίμεναν να τελειώσει ο εμφύλιος για να πάνε στα βαπόρια και να κάνουν τη θαλάσσια υπηρεσία που χρειάζονταν για να πάρουν το δίπλωμα του ανθυποπλοιάρχου. Τότε, πολλά παιδιά έφυγαν από τα Καρδάμυλα με βάρκες με τις οικογένειές τους και πήγαν πρόσφυγες μέσω Τσεσμέ στη Μέση Ανατολή, απ' όπου γύρισαν μετά το 1945. Άλλοι επέστρεψαν μεταξύ '45 και '48 από την Κύπρο. Μια νομοθετική ρύθμιση του Υπουργείου Παιδείας τότε τους έδινε την ευκαιρία να συμμετάσχουν σε εξετάσεις, καθώς δεν πρόλαβαν να αποφοιτήσουν. Έτσι, έλαβαν το απολυτήριο από το Γυμνάσιο Καρδαμύλων σε ηλικία 20 ετών.

Όσοι στην κατοχή και στον εμφύλιο έζησαν την ανεργία, την ανασφάλεια και την ανέχεια των γονιών τους μπάρκαραν

Credit: Μαρία Ειρήνη Μοσχονά



αποφασισμένοι να τα δώσουν όλα, για να αναστρέψουν την κακομοιριά που τους έτυχε. Και τα κατάφεραν. Σε εκείνο το χρονικό σημείο ξεκίνησε η ελληνική ναυτιλία. Αυτή ήταν η πραγματικότητα στα Καρδάμυλα και σε άλλους ναυτότοπους.

Εσείς γιατί επιλέξατε τη σταδιοδρομία στη θάλασσα;

Καπτ. Άγγελος Λουδάρος: Εγώ τελείωσα το γυμνάσιο το 1950. Είχα επιλέξει το ναυτικό επάγγελμα απ' όταν ήμουν ακόμη στο δημοτικό. Από πολύ μικρή ηλικία ονειρευόμουν να γίνω πλοίαρχος ΕΝ, γιατί έβλεπα πόσο άνετα και αξιοπρεπώς ζούσαν οι ναυτικοί και οι μηχανικοί του χωριού μου, μεταξύ των οποίων και ο πατέρας μου. Είχα επίσης αποφασίσει το πρώτο μπάρκο να διαρκέσει τέσσερα χρόνια, ώστε, όταν επιστρέψω στην Ελλάδα για να υπηρετήσω στο Πολεμικό Ναυτικό όπου με είχαν κατατάξει, να έχω ολοκληρώσει τα τέσσερα χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας και να δώσω εξετάσεις για το δίπλωμα του ανθυποπλοιάρχου. Έτσι, το πρώτο μου μπάρκο διήρκεσε τέσσερα χρόνια.

Το ίδιο έκαναν και οι συμμαθητές μου. Δεν ήμουν μόνος. Την ίδια πορεία ακολούθησαν όλοι οι απόφοιτοι του Λιβανείου Γυμνασίου Καρδαμύλων. Πριν και μετά τον πόλεμο, σχεδόν όλοι έγιναν πλοίαρχοι και μερικοί έγιναν και εφοπλιστές. Μάλιστα, ορισμένοι από αυτούς είναι στους δέκα μεγαλύτερους εφοπλιστές του κόσμου.

Οφείλω να επισημάνω ότι αυτή η πόρτα δεν έχει κλείσει για κανέναν, ακόμα και σήμερα: αυτό να έχουν υπόψη όσοι επιλέγουν το ναυτικό επάγγελμα. Σε διάστημα πέντε έως δέκα χρόνων, συνεταιρικά και με τις κατάλληλες οικονομίες, μπορεί κάποιος πλοίαρχος να αποκτήσει βαπόρι.

Ο εφοπλισμός πώς ήρθε στη ζωή σας;

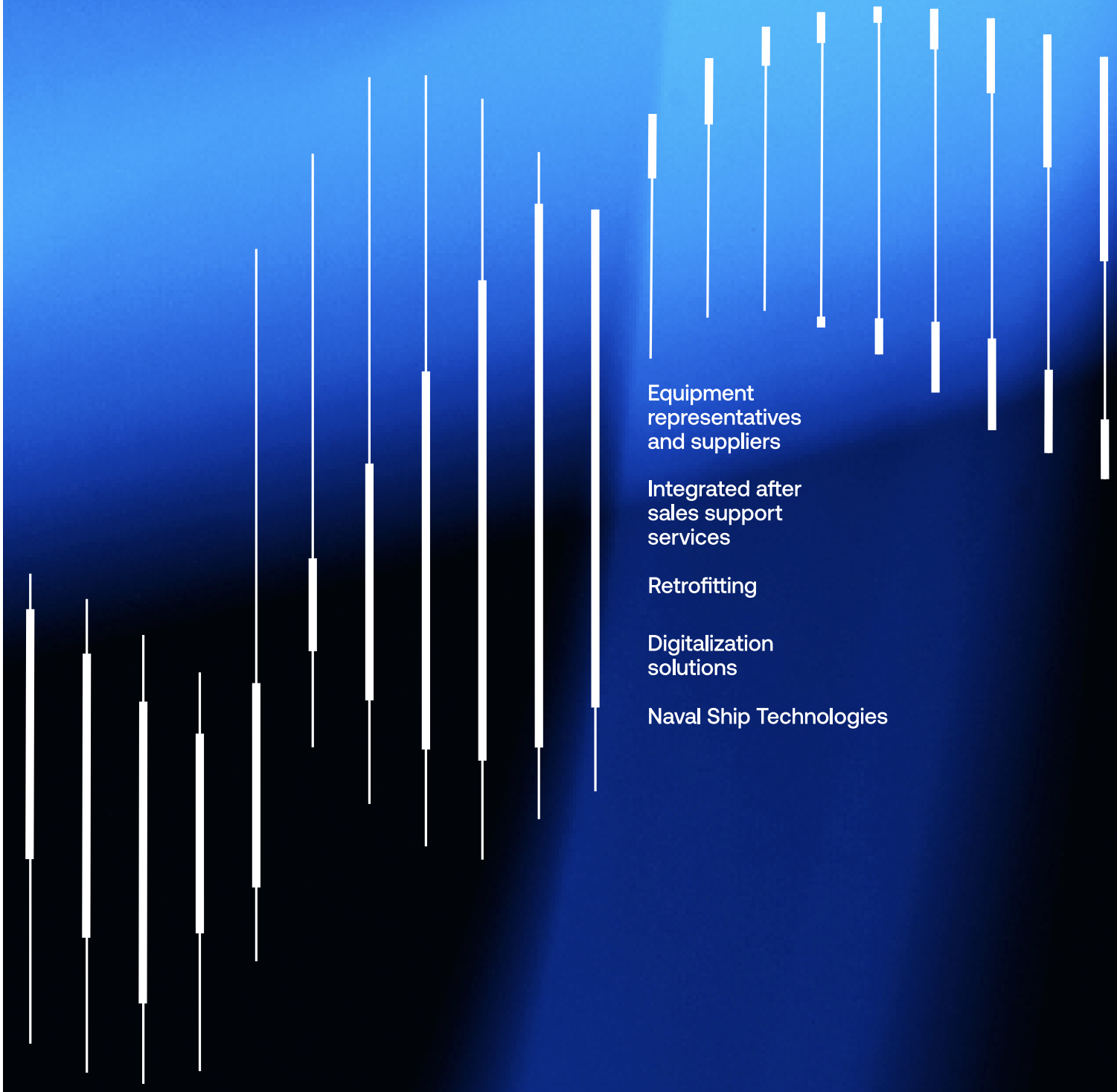
Καπτ. Άγγελος Λουδάρος: Παντρευτήκαμε με τη σύζυγό μου στην Πύλο, όπου τα πλοία σταματούσαν πάντα για τροφοδοσίες, αλλαγές πληρωμάτων κ.λπ. Το '65 ήμουν πλοίαρχος σε ένα Λίμπερτυ, στο οποίο κατείχα το 10%. Η εταιρεία είχε αγοράσει το πλοίο 300.000 δολάρια και εγώ είχα βάλει τα 30.000, τα οποία τα είχα δουλέψει. Ήταν πλοίο του Σκαρβέλη, που ήταν θείος της συζύγου μου και κουμπάρος μας. Την επόμενη μέρα φύγαμε για την Ινδία. Είχαμε συμφωνήσει με τη σύζυγό μου να προχωρήσουμε μαζί και όπου μας βγάλει. Θα κάναμε κουράγιο, διότι η ανηφόρα θα ήταν μπροστά μας και θα ήταν μεγάλη. Έτσι, για τέσσερα χρόνια ταξιδεύαμε με πλοία Λίμπερτυ.

Το '67 ο Βασίλης Σκαρβέλης αποφάσισε να μην επενδύσει σε νεότευκτα. Άλλοι εφοπλιστές ήδη επένδυαν σε νεότευκτα, όπως ο Ι. Κ. Καρράς και ο Αντ. Αγγελικούσης. Το '68-'69 ο Καρράς κατασκεύαζε μάλιστα τα Freedoms. Εγώ, από την πλευρά μου, εξέφρασα την επιθυμία μου να αναλάβω την πλοιαρχία νεότευκτου πλοίου. Έχοντας λάβει την άδεια του Σκαρβέλη, πήγα στην εταιρεία του αείμνηστου Αντώνη Αγγελικούση, που παραλάμβανε το πλοίο «ΘΕΛΗΣΙΣ». Ήμασταν στο Ρότερνταμ, απ' όπου η εταιρεία θα παραλάμβανε το πλοίο. Το βαπόρι ήταν στη δεξαμενή και το επιθεωρούσαμε κάθε μέρα μέχρι να είναι έτοιμο για παραλαβή. Ύστερα από τρεις μέρες που ήμασταν στο ξενοδοχείο, με πλησιάζει ο αείμνηστος Αντώνης Αγγελικούσης και μου πρότεινε να μπω μέτοχος στο πλοίο. Τότε αρνήθηκα, διότι δεν ήμουν έτοιμος.

Για ποιους λόγους οι εφοπλιστές εκείνη την περίοδο έδιναν μετοχές στους πλοιάρχους;

Καπτ. Άγγελος Λουδάρος: Ήταν σύνηθες τότε οι εφοπλιστές να δίνουν μετοχές των πλοίων τους στους πλοιάρχους, για να εξασφαλίσουν μεγαλύτερη ρευστότητα αλλά και προκειμένου οι πλοίαρχοι να προσέχουν τα πλοία σαν δικά τους. Οι μεγάλοι εφοπλιστές, που κυριαρχούν σήμερα στον κόσμο, δεν θα τα κατάφερναν εξίσου καλά εάν στο πλευρό τους δεν είχαν τους Καρδαμυλίτες καπετάνιους να

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

είναι τόσο αφοσιωμένοι, εργατικοί και να αγαπούν αυτό που κάνουν.

Έτσι ξεκίνησε η Adelfia Navigation;

Καπτ. Άγγελος Λουδάρος: Έναν χρόνο μετά την παραλαβή του πλοίου «ΘΕΛΗΣΙΣ», ο αείμνηστος Αντώνης Αγγελικούσης με έστειλε στο Τόκιο για να παρακολουθήσω τη ναυπήγηση των Freedoms. Τότε ήλθε η δεύτερη ευκαιρία να αγοράσω μερικές μετοχές στο νεότευκτό τους πλοίο «PELEAS». Αφού εργάστηκα πέντε χρόνια στο Τόκιο, μεταφέρθηκα στο γραφείο της ANANGEL στον Πειραιά. Τότε παρακάλεσα τον αείμνηστο Αγγελικούση να μου πουλήσει το μισό «ΓΑΛΗΝΗ», ένα παλιό τους πλοίο. Αργότερα, με τον Κώστα Μαυρομμάτη αγοράσαμε το άλλο μισό και έγινε η διαχειρίστρια εταιρεία ADELFIA.

Η βοήθεια της γυναίκας μου αυτή την περίοδο ήταν υπερπολύτιμη, διότι ήμουν μόνος, όπως πολύτιμη ήταν και η στήριξη του αείμνηστου Αντώνη Αγγελικούση.

Και άλλοι τόποι ήταν προκομμένοι όπως τα Καρδάμυλα, αλλά δεν βγήκαν τόσο πολλοί πλοιοκτήτες. Πού αποδίδετε το γεγονός ότι από τα Καρδάμυλα ξεκίνησε ένας τόσο μεγάλος αριθμός πλοιοκτητών;

Ειρήνη Λουδάρου: Διότι, όπως τότε, έτσι και τώρα υπάρχει μεταξύ των Καρδαμυλιτών μια ευγενής άμιλλα. Ποιος θα προκόψει περισσότερο.

Πώς τόσο πολλοί ναυτικοί των Καρδαμύλων έγιναν καπετάνιοι και τελικά εφοπλιστές;

Καπτ. Άγγελος Λουδάρος: Ήταν σχεδόν μια φυσική εξέλιξη. Δεν είχαμε και άλλες επαγγελματικές διεξόδους.

Ειρήνη Λουδάρου: Όσοι ήταν έξυπνοι και έβλεπαν τους άλλους να προοδεύουν, να γίνονται εφοπλιστές και να ζουν πιο άνετα από τους καπετάνιους ανέπτυξαν ένα σχέδιο και ένα πρόγραμμα να κάνουν δική τους επιχείρηση. Όσοι έβλεπαν λίγο μπροστά και ήθελαν να δημιουργήσουν κάτι και για τις επόμενες γενιές έβαζαν πλώρη να γίνουν εφοπλιστές και να ανοίξουν το δικό τους γραφείο, που εμπεριείχε όμως ρίσκο. Εάν το πράξεις με σύνεση, μόνο κερδισμένος μπορείς να βγεις.

Εξάλλου, η ενασχόληση με τη ναυτιλία έχει πολλά πλεονεκτήματα. Είναι μια δουλειά που κάθε μέρα επιφυλάσσει και κάτι καινούργιο. Η ναυτιλία απαιτεί να είσαι σε 24ωρη «επιφυλακή». Βέβαια, οι συνθήκες έχουν αλλάξει στον χώρο μας και οι προκλήσεις για τη ναυτιλία είναι πολύ μεγαλύτερες σε σχέση με το παρελθόν.

Το γνωρίζουν πολύ καλύτερα από εμάς οι κόρες μας, Αννίτα και Αντωνία, και οι σύζυγοί τους, που έχουν τα ηνία της εταιρείας μας σήμερα. Παρ' όλα αυτά, τα πηγαίνουν περίφημα. Μακάρι και οι εγγονές μας να ασχοληθούν με τη ναυτιλία, αν και δεν μπορούμε να προκαθορίσουμε την επαγγελματική τους σταδιοδρομία. Θα τις συμβούλευα ωστόσο να έρθουν σε επαφή με το επάγγελμα.

Η επιμονή και η υπομονή από την πρώτη μέρα είναι τα συστατικά στοιχεία της επιτυχίας στη ναυτιλία. Πρέπει επίσης κανείς να είναι στοχοπροσηλωμένος στο να δημιουργήσει κάτι και να το αναπτύσσει μέρα με τη μέρα. Αφιερώνεις τον εαυτό σου σε αυτό το επάγγελμα.

Κυρία Λουδάρου, ήσασταν συστηματικά παρούσα σε όλη τη διαδρομή του κυρίου Λουδάρου. Τον συμβουλεύατε;

Ειρήνη Λουδάρου: Με συμβουλευόταν για όλα. Έλεγα την άποψή μου και πολλές φορές έβγαινα και δικαιωμένη. Οι Καρδαμυλίτισσες το έχουν αυτό. Ανακατεύονται σε όλα. Μας ενδιαφέρει η πρόοδος των οικογενειών μας. Η λέξη «συνορισιό» χαρακτηρίζει αυτή την άμιλλα μεταξύ των Καρδαμυλιτισσών. Η μάνα η Καρδαμυλίτισσα είναι πολύ κοντά στον σύζυγό της, προκειμένου αυτός να προκόψει και κατά συνέπεια τα παιδιά να εξελιχθούν σε κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο. Όταν οι Καρδαμυλίτες καπετάνιοι ξεμπάρκαραν και γυρνούσαν σπίτι τους, οι σύζυγοί τους έπλεναν τα ρούχα και την επόμενη μέρα είχαν έτοιμη τη βαλίτσα τους για το επόμενο μπάρκο.

Οι γυναίκες διατηρούσαν επίσης το πουγκί, που σε πολλές περιπτώσεις είχε αποβεί σωτήριο για τις οικογενειακές επιχειρήσεις. Αλλά και οι καπετάνιοι εμπιστεύονταν εξ ολοκλήρου τις συζύγους τους να διαχειρίζονται τα οικονομικά του σπιτιού.

Έχετε ζήσει τις δεκαετίες '60 και '70, που ήταν αρκετά δύσκολες για το ναυτιλιακό επιχειρείν. Πότε μια εταιρεία κλείνει;

Καπτ. Άγγελος Λουδάρος: Πριν από κάποια χρόνια, φίλοι μας που δεν είχαν καμία σχέση με τη θάλασσα ήθελαν να ασχοληθούν με τη ναυτιλία, διότι θεωρούσαν ότι είναι εύκολο και προσοδοφόρο επάγγελμα. Νόμιζαν ότι τα βαπόρια «ξεφυτρώνουν σαν τα μανιτάρια». Όπως καταλαβαίνετε, δεν κατάφεραν να επιβιώσουν στο ανταγωνιστικό αυτό περιβάλλον.

Η ατυχία παίζει σίγουρα ρόλο, αλλά κυρίως τα λάθη των επικεφαλής τους οδηγούν τις εταιρείες σε δυσμενείς οικονομικές καταστάσεις. Όταν καθησυχάζεις, επιζητάς την υπεργιγάντωση και δεν είσαι αποκλειστικά επικεντρωμένος στη ναυτιλία, τότε μοιραία τα αποτελέσματα είναι μη αναστρέψιμα. Πιστεύω ακράδαντα ότι τα λάθη βαραίνουν τους αρχηγούς σε μια επιχείρηση/οργανισμό. Επίσης, από την εμπειρία μου θα έλεγα ότι το συναίσθημα συχνά δεν αποτελεί τον καλύτερο σύμβουλο.

Ποια είναι τα συστατικά της επιτυχίας στη ναυτιλία;

Καπτ. Άγγελος Λουδάρος: Η επιμονή και η υπομονή από την πρώτη μέρα. Πρέπει επίσης κανείς να είναι στοχοπροσηλωμένος στο να δημιουργήσει κάτι και να το αναπτύσσει μέρα με τη μέρα. Αφιερώνεις τον εαυτό σου σε αυτό το επάγγελμα.



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



Η επένδυση στους νέους είναι ο μόνος δρόμος για να παραμείνει η ελληνική ναυτοσύνη ζωντανή και δυνατή

Η σπουδαία ναυτική κληρονομιά ναυτότοπων και η εστίαση των κοινωνικών εταίρων του κλάδου στη νέα γενιά ναυτικών θα αποτελέσουν την πυξίδα που θα καθορίσει το μέλλον της ελληνικής ναυτοσύνης. Τα παραπάνω υποστηρίζει ο κ. Μιχάλης Κουρτέσης, Managing Director του ομίλου εταιρειών SeaHawk, στη συνέντευξή του στα *Ναυτικά Χρονικά*. Έλκοντας την καταγωγή του από ένα νησί με βαθιά ναυτική παράδοση, την Άνδρο, μιλά για τις διαχρονικές αξίες της ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας, τις προοπτικές του ελληνικού νηολογίου και τη στρατηγική που χαράζει ο όμιλος του οποίου ηγείται.

Συνέντευξη του **Μιχάλη Κουρτέση**,
Managing Director
του ομίλου εταιρειών SeaHawk

Για ποιους λόγους ο όμιλός σας εστιάζεται αποκλειστικά πλέον στη διαχείριση LPG carriers; Με βάση την πρότερη τεχνογνωσία σας, θα εξετάζατε την επανεπένδυση σε tankers και bulkers και υπό ποιες προϋποθέσεις;

Από το 1991, η οικογένειά μας δραστηριοποιείται ενεργά στη ναυτιλία, ενώ από το 2003 ξεκινήσαμε τη διαχείριση πλοίων μέσα από δικές μας εταιρείες. Έκτοτε έχουμε αποκτήσει μεγάλη εμπειρία σε ένα διαφοροποιημένο portfolio πλοίων, από bulk carriers έως tankers. Η πολυετής δραστηριότητά μας στα δεξαμενόπλοια αποτέλεσε τη βάση για να εδραιώσουμε την τεχνογνωσία μας και να ενισχύσουμε την παρουσία μας στον χώρο.

Το 2021, αφού ολοκληρώσαμε τον κύκλο μας στα bulkers, προχωρήσαμε σε επενδύσεις στα tankers, κάτι που αποτέλεσε το εφαλτήριο για να κάνουμε το επόμενο βήμα: την είσοδό μας στον τομέα των LPG carriers, έναν εξειδικευμένο και τεχνικά απαιτητικό κλάδο, που ταιριάζει με τη στρατηγική μας για σταθερή και ελεγχόμενη ανάπτυξη.

Σήμερα, ο όμιλος διαχειρίζεται τέσσερα LPG carriers με δύο νεότευκτα υπό παραγγελία και τρία tankers, δημιουργώντας ισορροπία και διαφοροποίηση. Δεν αποκλείουμε τίποτα για το μέλλον, όμως σήμερα η στρατηγική μας είναι περισσότερο προσανατολισμένη προς το LPG. Με τα tankers αποκομίσαμε σημαντική εμπειρία και, σίγουρα, επιτυχημένα αποτελέσματα, τα οποία μας έδωσαν την αυτοπεποίθηση να προχωρήσουμε στο επόμενο βήμα. Εάν οι συνθήκες της αγοράς και οι συγκυρίες το επιτρέψουν, μπορούμε να εξετάσουμε ξανά μια περαιτέρω διαφοροποίηση, πάντοτε με προϋπόθεση τη διασφάλιση της βιωσιμότητας και της σταθερότητας του ομίλου. Εξάλλου, ένα από τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα της SeaHawk είναι αυτό της ευελιξίας και της προσαρμοστικότητας, λόγω της συσσωρευμένης τεχνογνωσίας που διαθέτουμε και, φυσικά, τις διάρθρωσης της εταιρείας.

Οι κοινωνικοί εταίροι της ελληνικής ναυτιλίας εκφράζουν ανοιχτά τους προβληματισμούς τους για την έλλειψη Ελλήνων αξιωματικών ΕΝ. Ποια η δική σας εικόνα;

Είναι γεγονός ότι υπάρχει έλλειψη νέων Ελλήνων αξιωματικών, κάτι που αποτελεί σοβαρή πρόκληση για όλη τη ναυτιλιακή κοινότητα. Στον όμιλο SeaHawk προσπαθούμε να δώσουμε το δικό μας παράδειγμα με συγκεκριμένες δράσεις. Για παράδειγμα, με αφορμή την ίδρυση του παραρτήματός μας στην Άνδρο, θεσπίσαμε μια μόνιμη διπλή υποτροφία που αφορά δύο ετήσιες θέσεις cadetship, έναν δόκιμο πλοίαρχο και έναν δόκιμο μηχανικό, δίνοντας τη δυνατότητα σε νέους και νέες του νησιού να ολοκληρώσουν το εκπαιδευτικό τους ταξίδι, όπως ορίζουν οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.

Η πρωτοβουλία αυτή είναι ένας τρόπος να τιμήσουμε τη ναυτική κληρονομιά της Άνδρου, αλλά κυρίως να στηρίξουμε την επόμενη γενιά Ελλήνων αξιωματικών, που αποτελεί και το μέλλον της ναυτιλίας μας. Πιστεύουμε ακράδαντα ότι η επένδυση στους νέους είναι ο μόνος δρόμος για να παραμείνει η ελληνική ναυτοσύνη ζωντανή και δυνατή.

Πόσο εύκολο είναι για μια μικρομεσαία εταιρεία διαχείρισης LPG carriers να προσελκύσει και να διατηρήσει νέους και καλά καταρτισμένους ναυτικούς εν μέσω ισχυρού ανταγωνισμού με μεγάλους ναυτιλιακούς ομίλους;

Ο ανταγωνισμός είναι αναμφίβολα έντονος, όμως οι μικρομεσαίες εταιρείες, μεταξύ άλλων, έχουν τα πλεονεκτήματα της αμεσότητας και της ευελιξίας, όπως προανέφερα. Επίσης, στον όμιλο εταιρειών της SeaHawk, οι ναυτικοί μας αισθάνονται μέρος μιας οικογένειας, όχι απλώς ένας αριθμός σε μια τεράστια δομή. Αυτό μας δίνει τη δυνατότητα να χτίζουμε σχέσεις εμπιστοσύνης και μακροχρόνιας συνεργασίας, κάτι που αποτελεί το ισχυρό μας πλεονέκτημα στην προσέλκυση και στη διατήρηση ταλέντων.

Ποιες δεξιότητες και χαρακτηριστικά θεωρείτε πιο σημαντικά σε έναν νέο αξιωματικό που ξεκινά καριέρα σε gas carriers;

Η ενίσχυση της ελληνικής σημαίας δεν είναι μόνο ζήτημα εθνικού συμβολισμού, αλλά και εργαλείο ανάπτυξης, που θα ωφελήσει όλη τη ναυτιλιακή κοινότητα, από τα πληρώματα και τις ΑΕΝ μέχρι τις επιχειρήσεις και το ελληνικό κράτος.

Πέρα από τη θεωρητική κατάρτιση, που είναι απαραίτητη, εκείνο που ξεχωρίζει έναν νέο αξιωματικό στον χώρο των gas carriers είναι η πειθαρχία, η προσοχή στη λεπτομέρεια και η ικανότητα να εργάζεται με συνέπεια σε τεχνικά απαιτητικά περιβάλλοντα. Παράλληλα, η διάθεση για συνεχή μάθηση και η ομαδικότητα είναι αξίες που καθορίζουν την εξέλιξή του.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι ένας σημαντικός αριθμός επιστημόνων αναφέρονται συχνά στη «θεωρία της εξάρτησης από το παρελθόν», καθώς και στις διαχρονικές αξίες και παραδόσεις της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας, τι θα λέγατε ότι διδαχτήκατε από το ναυτικό και ναυτιλιακό παράδειγμα της Άνδρου, απ' όπου και κατάγεστε;

Η Άνδρος έχει βαθιά ναυτική παράδοση, η οποία μας έχει διδάξει το ήθος, την επιμονή και τη σημασία της σκληρής δουλειάς. Από εκεί αντλούμε έμπνευση για να κρατούμε ζωντανή την αξία της ελληνικής ναυτοσύνης και να τη μεταφέρουμε στο σήμερα, μέσα από μια σύγχρονη, διεθνώς ανταγωνιστική εταιρεία, που παραμένει πιστή στις ρίζες της, αλλά ταυτόχρονα κοιτάζει με θάρρος και ενθουσιασμό το αύριο.

Η ίδια η οικογένειά μας, με πολλές γενιές ναυτικών, αποτελεί κομμάτι αυτής της ιστορίας. Αυτή η συνέχεια από γενιά σε γενιά μάς υπενθυμίζει ότι η θάλασσα δεν είναι μόνο επάγγελμα, αλλά τρόπος ζωής και ευθύνη που μεταφέρεται με σεβασμό και ακεραιότητα στο σήμερα.

Υπό ποιες προϋποθέσεις θεωρείτε ότι το ελληνικό νηολόγιο θα καταστεί πραγματικά ανταγωνιστικό έναντι άλλων νηολογίων; Εξετάζετε την επιλογή της ελληνικής σημαίας στα πλοία σας;

Το ελληνικό νηολόγιο έχει προοπτικές, αρκεί να εκσυγχρονιστεί και να απλοποιήσει τις διαδικασίες του, ώστε να γίνει πιο ευέλικτο και φιλικό προς τις εταιρείες. Εάν δούμε στην πράξη τέτοιες βελτιώσεις, τότε βεβαίως θα εξετάσουμε την ένταξη πλοίων μας στην ελληνική σημαία. Η ενίσχυση της ελληνικής σημαίας είναι προς όφελος όλων μας, καθώς στηρίζει την εθνική ναυτιλιακή παρουσία και παράδοση.

Ως όμιλος SeaHawk, έχουμε τη βούληση να στηρίξουμε έμπρακτα αυτή την προσπάθεια. Έχουμε ήδη δεσμευτεί ότι ένα από τα δύο νεότευκτα LPG carriers που ναυπηγούνται στην Ιαπωνία θα φέρει την ελληνική σημαία. Πρόκειται για μια απόφαση που έχει και ουσιαστική και συμβολική σημασία: ενισχύουμε την εθνική ναυτιλιακή παρουσία και στέλνουμε μήνυμα εμπιστοσύνης προς το ελληνικό νηολόγιο.

Παραδείγματα όπως αυτό της Πορτογαλίας δείχνουν ότι, με πολιτική βούληση και θεσμικές μεταρρυθμίσεις, ένα νηολόγιο μπορεί να αναδειχθεί ανταγωνιστικό και να προσελκύσει διεθνή κεφάλαια και στόλους. Είναι στο χέρι μας να μιμηθούμε αυτές τις καλές πρακτικές.

Η ενίσχυση της ελληνικής σημαίας δεν είναι μόνο ζήτημα εθνικού συμβολισμού, αλλά και εργαλείο ανάπτυξης, που θα ωφελήσει όλη τη ναυτιλιακή κοινότητα, από τα πληρώματα και τις ΑΕΝ μέχρι τις επιχειρήσεις και το ελληνικό κράτος.

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 I Your anchor in quality since 1967

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



Το όραμά μας είναι το ΝΑΤ να παραμείνει ένας κοινωνικά δίκαιος φορέας, που στηρίζει τον Έλληνα ναυτικό και την οικογένειά του

Ο Έλληνας ναυτικός, διαχρονικά, αποτελεί τον θεμέλιο λίθο για τη διατήρηση της πρωτοκαθεδρίας της ελληνικής ναυτιλίας παγκοσμίως. Στον πυρήνα της στήριξης των Ελλήνων ναυτικών και των οικογενειών τους βρίσκεται το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ), με ιστορία που ξεπερνά τον ενάμιση αιώνα. Στη συνέντευξη που ακολουθεί, η Διοικήτρια του ΝΑΤ, Γεωργία Μανιάτη, μιλά για τις προτεραιότητες του Ταμείου, τις προκλήσεις της σύγχρονης ναυτιλίας, την ανάγκη ενίσχυσης του ναυτικού επαγγέλματος και τον ρόλο της ισότητας των φύλων στον κλάδο, αναδεικνύοντας το όραμα ενός σύγχρονου και κοινωνικά δίκαιου φορέα.

Συνέντευξη της **Γεωργίας Μανιάτη**, Διοικήτριας του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (ΝΑΤ),

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Ποιες είναι οι βασικές προτεραιότητες που έχετε θέσει για τις δράσεις του ΝΑΤ ώστε να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες προκλήσεις της ναυτιλίας (τεχνολογία, κλιματική αλλαγή, διεθνής ανταγωνισμός);

Η απάντηση στις σύγχρονες προκλήσεις της ναυτιλίας δεν μπορεί παρά να είναι αποτέλεσμα συλλογικής προσπάθειας όλων των εμπλεκόμενων στον κλάδο. Το ΝΑΤ, που εδώ και πάνω από 160 χρόνια βρίσκεται σταθερά δίπλα στους ναυτικούς μας και στην Ελληνική Ναυτιλία, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του συμβάλλει σε αυτή την προσπάθεια, εστιάζοντας σε τρεις κεντρικούς άξονες:

- Στην αναβάθμιση των πληροφοριακών συστημάτων του, για την ταχύτερη εξυπηρέτηση ναυτικών και πλοιοκτητών, στην παροχή περισσότερων ηλεκτρονικών υπηρεσιών (ψηφιακές αιτήσεις, βεβαιώσεις), ώστε να μειωθεί η γραφειοκρατία, και στην ολοκλήρωση διασυνδέσεων με άλλους φορείς (ΔΥΠΑ, ΗΔΙΚΑ, e-ΕΦΚΑ, ΥΝΑΝΠ) για άμεση ανταλλαγή στοιχείων και βελτίωση της αποτελεσματικότητάς του.
- Στην ανάληψη πρωτοβουλιών για την ενίσχυση του ναυτικού επαγγέλματος, κυρίως μέσω της προσέλκυσης νέων και γυναικών στο ναυτικό επάγγελμα, και για την εναρμόνιση με τα διεθνή πρότυπα, ώστε οι Έλληνες ναυτικοί να παραμένουν ανταγωνιστικοί στην παγκόσμια αγορά εργασίας.
- Στη στήριξη πολιτικών για την πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας, με μελέτες και προβλέψεις για τις επιπτώσεις στις θέσεις εργασίας των ναυτικών.

Ποιες βελτιώσεις βλέπετε ως απαραίτητες στο πλαίσιο της κοινωνικής ασφάλισης και των παροχών για τους ναυτικούς;

Αν και μετά την εφαρμογή του Ν. 4387/16 οι αρμοδιότητές μας στο πλαίσιο της κοινωνικής ασφάλισης είναι πλέον περιορισμένες, οφείλω να επισημάνω ότι βρισκόμαστε σε μια θετική συγκυρία γι' αυτό, καθώς η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης δείχνει εξαιρετικό ενδιαφέρον για τον κλάδο της Ναυτιλίας και είναι ανοιχτή σε προτάσεις για βελτιώσεις προς όφελος των ναυτικών, αναγνωρίζοντας ότι είναι πρόσθετο κίνητρο ενίσχυσης του ναυτικού επαγγέλματος. Προφανώς, σε αυτό συμβάλλει και η παρουσία στη Γενική Γραμματεία Κοινωνικών Ασφαλίσεων του Κωνσταντίνου Τσαγκαρόπουλου, ο οποίος, από τη θέση του Διοικητή του ΝΑΤ τα προηγούμενα χρόνια, απέκτησε ολοκληρωμένη εικόνα των προσκλήσεων και των ευκαιριών του κλάδου.

Σε κάθε περίπτωση, το ΝΑΤ, αξιοποιώντας την ΑΠΔ Ναυτικών και τα εργαλεία Business Intelligence που διαθέτει, μπορεί να εισφέρει κρίσιμα στατιστικά δεδομένα που βοηθούν στην ακριβή αποτύπωση των μεγεθών και μπορούν να συμβάλουν στη λήψη δίκαιων και ρεαλιστικών αποφάσεων.

Και βέβαια οφείλουμε να έχουμε κατά νου ότι τα όποια μέτρα προς αυτή την κατεύθυνση θα πρέπει να στοχεύουν στην περαιτέρω ενίσχυση της διαλειτουργικότητας των ασφαλιστικών συστημάτων, στον εκσυγχρονισμό των ψηφιακών υπηρεσιών, στην κοινωνική προστασία των οικογενειών των ναυτικών και στην καλύτερη πρόσβαση σε ποιοτικές υπηρεσίες υγείας, για τους ίδιους τους ναυτικούς, με σύγχρονα εργαλεία, όπως π.χ. τηλεϊατρική και 24/7 ιατρική υποστήριξη, για πλοία σε απομακρυσμένες περιοχές.

Έχετε αναφερθεί συχνά στην ανάγκη ενίσχυσης της δημόσιας εικόνας του ναυτικού επαγγέλματος. Με ποιες δράσεις και πρωτοβουλίες σκοπεύετε να το πετύχετε; Υπάρχει ανοικτός διάλογος με ναυτεργατικά σωματεία και τα αρμόδια υπουργεία προς αυτή την κατεύθυνση;

Για την ενίσχυση του ναυτικού επαγγέλματος χρειάζεται ένα πλέγμα δράσεων που θα απαντά σε τρεις μεγάλες προκλήσεις: την ελκυστικότητα για τους νέους, τη διατήρηση των έμπειρων ναυτικών και την προσαρμογή στις διεθνείς εξελίξεις. Αυτό πρακτικά σημαίνει καλύτερη ενημέρωση γύρω από τη ναυτιλία γενικότερα, εκπαίδευση και κατάρτιση των νέων, προγράμματα επιμόρφω-

σης των ναυτικών καθώς και συνεχής ενημέρωση για τις διεθνείς εξελίξεις. Το ΝΑΤ πρωτοστατεί σε αυτή την προσπάθεια κατ' αρχάς με την καθιέρωση της Ετήσιας Έκθεσης για τη Ναυτική Απασχόληση, η οποία, με τη φετινή τρίτη έκδοσή της, έχει καταστεί πλέον αναγνωρισμένος θεσμός, που συμβάλλει αποτελεσματικά στην προσπάθεια αντιμετώπισης των βασικών προκλήσεων ανάπτυξης των ανθρώπινων πόρων της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Τα σημαντικά συμπεράσματα της Ετήσιας Έκθεσης ήρθε να συμπληρώσει και η πρώτη στην Ελλάδα μελέτη του ΝΑΤ «Διεθνείς καλές πρακτικές για την προώθηση της γυναικείας ναυτικής απασχόλησης», η οποία παρουσιάστηκε πριν από λίγες ημέρες στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης. Επόμενο βήμα είναι η αξιοποίηση των συμπερασμάτων αυτής της μελέτης, μέσα από το Σχέδιο Δράσης που θα εκπονήσει το ΝΑΤ για τη γυναικεία ναυτική απασχόληση, δίνοντας ιδιαίτερη σημασία στην ενίσχυση των παρεμβάσεών του στο πεδίο των ανθρώπινων πόρων της Ελληνικής Ναυτιλίας, ώστε το ναυτικό επάγγελμα να παραμείνει ελκυστικό, ασφαλές και διεθνώς ανταγωνιστικό.

Στην ίδια κατεύθυνση κινείται και το σχέδιο για σύσταση και λειτουργία πρότυπου Παρατηρητηρίου Ναυτικής Απασχόλησης ως διοικητικής μονάδας του ΝΑΤ, που θα συμβάλει ολοκληρωμένα και τεκμηριωμένα στον στόχο της ενίσχυσης του ναυτικού επαγγέλματος και της προσέλκυσης σε αυτό νέων και γυναικών.

Και, φυσικά, σε αναγνώριση της σημασίας που έχει η εκπαίδευση και η σωστή ενημέρωση ήδη από τα στάδια της υποχρεωτικής εκπαίδευσης, το ΝΑΤ διοργάνωσε πέρυσι Διαγωνισμό Ζωγραφικής για τα Γυμνάσια του Πειραιά, με τίτλο «Πειραιάς – ΝΑΤ – Ναυτοσύνη», δίνοντας στους μαθητές την ευκαιρία αφενός να γνωρίσουν τη μακραίωνη ιστορία του ΝΑΤ και τον άρρηκτο δεσμό του με τον Πειραιά και τη ναυτοσύνη, αφετέρου να ενημερωθούν για το ναυτικό επάγγελμα και τις σημαντικές προοπτικές σταδιοδρομίας που προσφέρει.

Οι πρωτοβουλίες αυτές του ΝΑΤ προστίθενται στο πλήθος δράσεων για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα που έχουν αναλάβει σχεδόν όλοι οι φορείς της Ναυτιλίας, όπως το Υπουργείο Ναυτιλίας, το Ναυτικό Επιμελητήριο, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών κ.λπ., και βέβαια τα ναυτεργατικά σωματεία, με τους οποίους το ΝΑΤ συμπλέει και έχει άριστη συνεργασία. Άλλωστε, ο στόχος είναι κοινός.

Οι πολιτικές κατά των έμφυλων διακρίσεων δεν είναι απλώς «κοινωνικό μέτρο», αλλά εργαλείο ανάπτυξης. θα ενισχύσουν την εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας διεθνώς, θα προσελκύσουν νέους/νέες στο επάγγελμα και θα εξασφαλίσουν βιωσιμότητα σε έναν κλάδο που αλλάζει.

Η μελέτη που παρουσιάστηκε στη ΔΕΘ αναφέρει ότι το ποσοστό των γυναικών ναυτικών στην Ελλάδα είναι 7,8%, υπερβαίνοντας σημαντικά τον διεθνή και ευρωπαϊκό μέσο όρο. Ποιες είναι οι βασικές αιτίες που, παρά την πρόοδο αυτή, η παρουσία των γυναικών στα πλοία παραμένει περιορισμένη;

Παρά την πρόοδο των τελευταίων ετών, η παρουσία των γυναικών στα πλοία εξακολουθεί να παραμένει περιορισμένη κυρίως λόγω ενός συνδυασμού πολιτισμικών, κοινωνικών και θεσμικών παραγόντων. Οι βασικές αιτίες είναι:

- Το ναυτικό επάγγελμα εξακολουθεί να θεωρείται «ανδρικό» επάγγελμα, λόγω της βαριάς και απαιτητικής φύσης του.
- Σε πολλές οικογένειες υπάρχει ακόμη δισταγμός να ενθαρρύνουν τις κόρες να ακολουθήσουν καριέρα στη θάλασσα.
- Η μακρόχρονη απουσία από το σπίτι και οι περιορισμένες επικοινωνιακές δυνατότητες αποθαρρύνουν γυναίκες που θέλουν ισορροπία επαγγελματικής και προσωπικής ζωής.
- Οι γυναίκες συχνά έρχονται αντιμέτωπες με σεξιστικές συμπεριφορές ή αμφισβήτηση της ικανότητάς τους από άνδρες συναδέλφους.
- Υπάρχει έλλειψη στην ανάδειξη γυναικών-προτύπων σε ανώτερες ναυτικές θέσεις (πλοίαρχοι, μηχανικοί Α΄).
- Δεν υπάρχουν επαρκείς πολιτικές για τη συμφιλίωση οικογενειακής ζωής και ναυτικού επαγγέλματος.
- Οι γυναίκες δεν έχουν πάντα επαρκή πληροφόρηση για τις επαγγελματικές προοπτικές στη ναυτιλία.
- Οι εκστρατείες προβολής και προσέλκυσης εστιάζουν περισσότερο σε άνδρες υποψηφίους.

Contships Management Inc.

40
Container Feeder Ships

800
Seafarers Employed

1.7
Million TEU Carried

5,000
Port Calls Annually



The leading provider of container feederships
between 900-1500 TEU

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



Στιγμιότυπο από την παρουσίαση της πρώτης μελέτης με θέμα «Διεθνείς καλές πρακτικές για την προώθηση της γυναικείας ναυτικής απασχόλησης» στο πλαίσιο συμμετοχής του ΝΑΤ στην 89η ΔΕΘ.

Credit: Paterakis Photo

Πώς αξιολογείτε την ανάγκη για πολιτικές που αντιμετωπίζουν άμεσα τις έμφυλες διακρίσεις στη ναυτική αγορά εργασίας;

Η ανάγκη είναι υψηλή και επείγουσα. Κύριοι λόγοι που την καθιστούν αναγκαία είναι:

- Η διαχρονική ανισότητα πρόσβασης στην εργασία.
- Τα προβλήματα στο εργασιακό περιβάλλον.
- Τα κοινωνικά στερεότυπα (το επάγγελμα θεωρείται παραδοσιακά «ανδρικό»).
- Η απώλεια ανθρώπινου δυναμικού (σε μια περίοδο που η ναυτιλία χρειάζεται νέες δεξιότητες, π.χ. πράσινες, ψηφιακές, ο αποκλεισμός των γυναικών στερεί από τον κλάδο ένα τεράστιο απόθεμα ταλέντου).

Τέλος, οι διεθνείς οργανισμοί, όπως ο IMO, η ΕΕ και άλλοι, έχουν ήδη θέσει την ισότητα φύλων ως προτεραιότητα. Η Ελλάδα, ως κορυφαία ναυτιλιακή δύναμη, οφείλει να πρωτοπορεί και σε αυτό το πεδίο.

Οι πολιτικές κατά των έμφυλων διακρίσεων δεν είναι απλώς «κοινωνικό μέτρο», αλλά εργαλείο ανάπτυξης. Θα ενισχύσουν την εικόνα της ελληνικής ναυτιλίας διεθνώς, θα προσελκύσουν νέους/νέες στο επάγγελμα και θα εξασφαλίσουν βιωσιμότητα σε έναν κλάδο που αλλάζει. Η υιοθέτησή τους θα στείλει μήνυμα δικαιοσύνης, σεβασμού και ίσων ευκαιριών, το οποίο αποτελεί προϋπόθεση για τη σύγχρονη αγορά εργασίας. Η ανάγκη για τέτοιες πολιτικές είναι στρατηγικής σημασίας. Δεν αφορούν μόνο την ισότητα των φύλων, αλλά και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, την κοινωνική δικαιοσύνη και τη διατήρηση της ναυτιλίας ως ελκυστικού επαγγέλματος για όλους.

Κοιτώντας μπροστά, πώς μπορεί το ΝΑΤ να παραμείνει σύγχρονο και βιώσιμο, χωρίς να απολέσει τον ιστορικό του ρόλο;

Το όραμά μας είναι το ΝΑΤ να παραμείνει ένας σύγχρονος, βιώσιμος και κοινωνικά δίκαιος φορέας, που να στηρίζει τον Έλληνα ναυτικό και την οικογένειά του και να ανταποκρίνεται στις προκλήσεις του μέλλοντος, ενώ παράλληλα να εξακολουθεί να τιμά την ιστορική του κληρονομιά και να συμβάλλει ενεργά στη μελλοντική ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας.

Αυτό θα επιτευχθεί:

- Με τον ψηφιακό εκσυγχρονισμό του Οργανισμού, δηλαδή με την πλήρη ψηφιοποίηση υπηρεσιών, για διαφάνεια και άμεση εξυπηρέτηση. Ήδη έχουμε κάνει σημαντικά βήματα στην κατεύθυνση αυτή, με την εφαρμογή myNAT και με την υλοποίηση διαλειτουργικοτήτων με e-ΕΦΚΑ, ΑΑΔΕ, ΚΕΔ. Πρόσφατα, το ΝΑΤ βραβεύτηκε με το χάλκινο μετάλλιο της κατηγορίας «Κυβερνητικοί Δημόσιοι Οργανισμοί», για την εφαρμογή μηχανισμού κυβερνοασφάλειας, που διασφαλίζει τη συμμόρφωση με την Οδηγία NIS2 και τα διεθνή πρότυπα.
- Με την ενίσχυση του προσωπικού του Ταμείου, έτσι ώστε να μπορέσει να ανταποκριθεί στις σύγχρονες προκλήσεις.
- Με τη διατήρηση της ιστορικής του ταυτότητας, και
- Με την προσαρμογή στις νέες ανάγκες των ναυτικών και με την ενίσχυση του κοινωνικού του ρόλου (στήριξη οικογενειών, γυναικών ναυτικών και ευάλωτων ομάδων).



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.

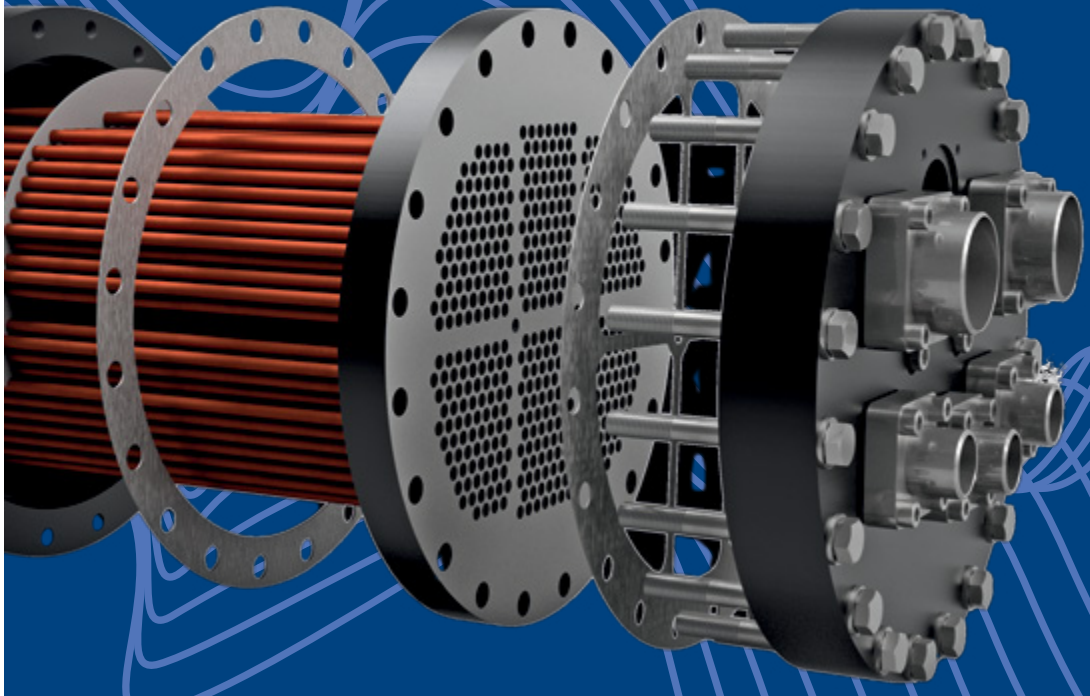
neptunelines.com

FARAD
HEAT EXCHANGERS

Excellence in Marine Heat Exchangers since 1979

A world leader in heat exchanging technology solutions

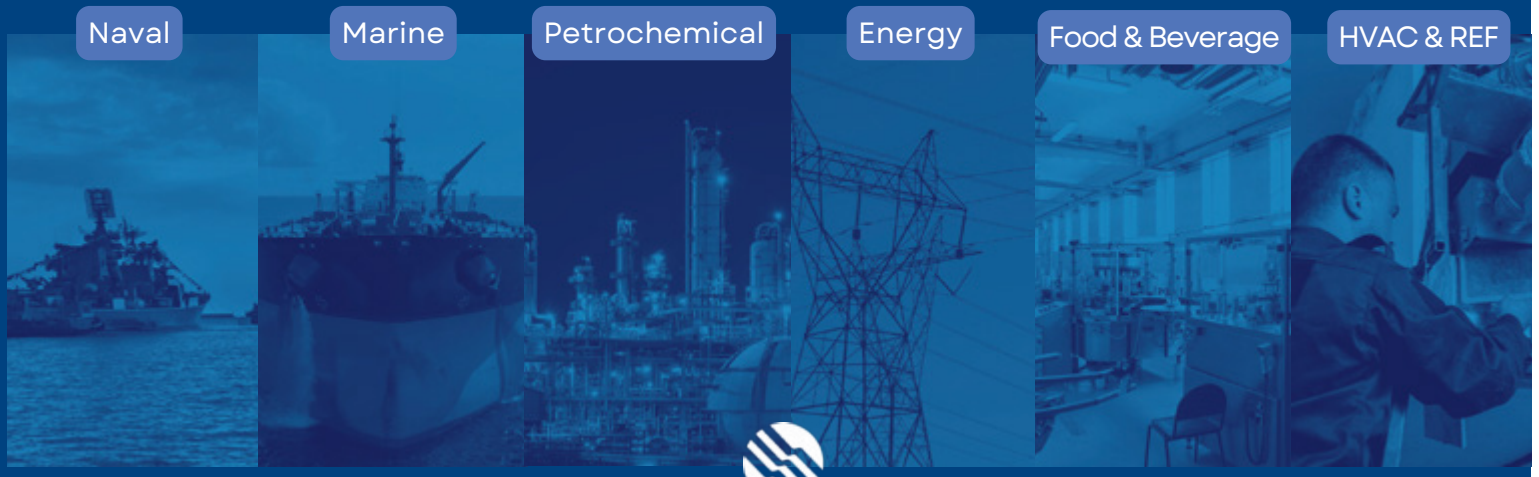
>45	90	>45K
years of experience	specialised employees	successful installations



CERTIFIED ISO 9001
CERTIFIED ISO 14001
CERTIFIED ISO 45001
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

Εν πλω

Στους Έλληνες πλοιοκτήτες τα σκήπτρα της παγκόσμιας ναυτιλίας

Σε μια περίοδο έντονων γεωπολιτικών ζυμώσεων και ραγδαίων εμπορικών μεταβολών, οι Έλληνες πλοιοκτήτες καταφέρνουν να διατηρούν πρωταγωνιστικό ρόλο στο παγκόσμιο ναυτιλιακό στερέωμα. Η στρατηγική διορατικότητα και η ευελιξία τους σε ένα ασταθές και απρόβλεπτο περιβάλλον τούς καθιστούν σημείο αναφοράς διεθνώς.

Τον κεντρικό αυτό ρόλο των Ελλήνων πλοιοκτητών στη διεθνή ναυτιλία επιβεβαιώνει για μία ακόμα χρονιά και η πρόσφατη έκθεση της UNCTAD *Review of Maritime Transport 2025*.

Συγκεκριμένα, βάσει στοιχείων έως την 1η Ιανουαρίου 2025, ο ελληνόκτητος στόλος αριθμεί 5.124 πλοία αθροιστικής χωρητικότητας περίπου 397.649.662 dwt. Ως εκ τούτου, ο ελληνόκτητος στόλος αντιπροσωπεύει το 16,4% του παγκόσμιου στόλου σε όρους χωρητικότητας, γεγονός που χαρίζει στην Ελλάδα την πρώτη θέση στη λίστα με τα κορυφαία κράτη σε όρους πλοιοκτησίας.

Την τριάδα με τα κορυφαία κράτη πλοιοκτησίας (σε όρους χωρητικότητας) συμπληρώνουν η Κίνα και η Ιαπωνία, με μερίδιο 14,4% και 9,9% αντίστοιχα. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Ελλάδα, η Κίνα και η Ιαπωνία αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 40% του παγκόσμιου στόλου σε όρους χωρητικότητας και σχεδόν το ένα τρίτο σε όρους αριθμού πλοίων.

Οι διαχειρίστριες εταιρείες στην Ελλάδα στο μικροσκόπιο: Το 80% του τονάζ σε 85 εταιρείες

Το ναυτιλιακό επιχειρείν επιφυλάσσει δυσκολίες με οικονομικές αλλά και γεωπολιτικές διαστάσεις, τις οποίες όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες καλούνται, αναπόφευκτα, να αντιμετωπίσουν. Ως αποτέλεσμα, ο «πληθυσμός» των εταιρειών υπόκειται σε σκαμπανεβάσματα συναρτήσει του χρόνου, τα οποία επηρεάζονται και από τις τάσεις που κυριαρχούν στην αγορά, όπως η εξαγορά των μικρότερων εταιρειών από τις μεγαλύτερες και πιο εύρωστες. Το φαινόμενο αυτό επαληθεύεται με την έρευνα της Petrofin, η οποία παραθέτει δεδομένα σχετικά με τις ναυτιλιακές εταιρείες ελληνικών συμφερόντων και τη σύνθεσή τους.

Συγκεκριμένα, βάσει της εν λόγω έρευνας, κατά την περίοδο 2004-2024, οι διαχειρίστριες εταιρείες στην Ελλάδα μειώθηκαν κατά 24,66%, από 733 σε 588. Σημειώνεται ότι ο αριθμός τους κορυφώθηκε το 2009, με 773 εταιρείες, προτού οι αντιξοότητες της δεκαετίας που ακολούθησε ωθήσουν μεγάλο αριθμό εξ αυτών εκτός αγοράς.

Ανεξάρτητα από αυτή την κάθοδο, οι εταιρείες που διαχειρίζονται 25 ή και περισσότερα πλοία σήμερα αγγίζουν το



Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος

ιστορικό υψηλό των 60 εταιρειών, μετά το προηγούμενο ρεκόρ των 57, κατά το 2023. Παράλληλα, το τονάζ των συγκεκριμένων εταιρειών αυξήθηκε με αλματώδεις ρυθμούς το 2024, με 16,5 εκατ. dwt, έναντι 7,86 εκατ. dwt το 2023. Αθροιστικά, το τονάζ των εταιρειών με 25 ή περισσότερα πλοία διαμορφώθηκε σε 336.722.308 dwt το 2024.

Στον αντίποδα, οι εταιρείες διαχείρισης ενός ή δύο πλοίων ήταν λιγότερες από ποτέ, συνολικά 173, το 2024. Σύμφωνα με τα δεδομένα της Petrofin, στα τέλη του 2011, οι εν λόγω εταιρείες ανέρχονταν σε 350 και από τότε εμφανίζουν σημάδια «εξαφάνισης» από την αγορά. Επιπλέον, οι διαχειρίστριες εταιρείες τριών ή τεσσάρων πλοίων αυξήθηκαν από 116 το 2023 σε 122 το 2024. Οι εταιρείες που διαχειρίζονται οποιονδήποτε άλλο αριθμό πλοίων εμφανίζουν μόνο ελαφριές αυξομειώσεις σε πλήθος μεταξύ 2023 και 2024, οι οποίες κυμαίνονται από -2 έως +2 εταιρείες.

Σημειώνεται ότι οι εταιρείες των οποίων το τονάζ που διαχειρίζονται ξεπερνάει το 1 εκατ. dwt αυξήθηκαν πέρυσι σε 85 έναντι 83 το 2023. Οι εταιρείες αυτές διαχειρίζονται το 80% του στόλου σε όρους χωρητικότητας σταθερά από το 2017.

Εντούτοις, ο υπό ελληνική διαχείριση στόλος εμφανίζει σταδιακά σημάδια γήρατος. Ο αριθμός των εταιρειών των οποίων τα πλοία δεν ξεπερνούν σε ηλικία τα εννέα έτη υποχώρησε στις 81 το 2024, έναντι 89 το 2023, σημειώνοντας πτώση της τάξεως του 9%. Στο βάθος της διετίας 2023-2024, η μέση ηλικία του στόλου των Ελλήνων κατέγραψε άνοδο, από τα 14,3 έτη, στα 14,6. Η τάση γήρανσης του –υπό ελληνική διαχείριση– στόλου διαφαίνεται ανυποχώρητη από 2018.



Τα λιμενικά τέλη των ΗΠΑ, «σπαζοκεφαλιά» για τους διαχειριστές πλοίων

Το πλάνο για την επιβολή τελών από αμερικανικούς λιμένες σε πλοία κινεζικής κατασκευής ή και διαχείρισης βρίσκεται προ των πυλών, με ημερομηνία έναρξης τη 14η Οκτωβρίου. Ως γνωστόν, τα εν λόγω τέλη έχουν ως στόχο να αναχαιτίσουν την υπεροχή της Κίνας στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών.

Δεν πρόκειται όμως για ένα σταθερό ποσό που θα καταβάλλουν οι διαχειριστές στους λιμένες. Τα τέλη θα εφαρμόζονται ανεξαιρέτως σε κάθε πλοίο κινεζικής κατασκευής ή διαχείρισης. Μάλιστα, το ποσό που θα υποχρεούνται να καταβάλλουν πρόκειται να αυξηθεί περαιτέρω εντός των επόμενων τριών ετών. Αναπόφευκτα, τα λιμενικά τέλη θα λάβουν υπέρογκες διαστάσεις και, ως απότοκο, θα καταστήσουν τα εν λόγω πλοία λιγότερο ανταγωνιστικά και την έξοδό τους από την αγορά των ΗΠΑ μονόδρομο για αρκετούς.

Σημειώνεται ότι ο συνολικός αριθμός των πλοίων που θα επιβαρύνουν τα λιμενικά τέλη εξαρτάται από το πώς ορίζεται ένα

πλοίο κινεζικής διαχείρισης ή ιδιοκτησίας, καθώς τα τέλη διαφοροποιούνται βάσει αυτών των εννοιών. Παράλληλα, επικρατεί αβεβαιότητα για το ποιος θα επιμεριστεί το βάρος των τελών. Σύμφωνα με την Gibson, τόσο οι πλοιοκτήτες όσο και οι ναυλωτές θα συνδράμουν για να καλύψουν τα αναδυόμενα κόστη.

Ερωτηματικά εγείρονται επίσης γύρω από τη διαμόρφωση της προσφοράς χωρητικότητας ή μεταφορικής ικανότητας, μετά την αφαίρεση ορισμένων πλοίων κινεζικής κατασκευής. Βάσει δεδομένων της Gibson, ήδη παρατηρείται μια τάση εκ νέου «τοποθέτησης» πλοίων κινεζικής κατασκευής σε άλλες αγορές, μακριά από τις ΗΠΑ.

Κλείνοντας, παρά το υψηλό ποσοστό του παγκόσμιου στόλου που αντιστοιχεί σε πλοία κινεζικής κατασκευής, τα πλοία μη συνδεδεμένα με ναυπηγεία της Κίνας ή κινεζικά συμφέροντα παραμένουν εξίσου πολλά, αρκετά ώστε να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των ΗΠΑ για θαλάσσιες μεταφορές. Παρ' όλα αυτά, δεν αποκλείεται να υπάρξει μεταβλητότητα στα επίπεδα των ναύλων, καθώς η εφοδιαστική αλυσίδα προσαρμόζεται στα νέα δεδομένα.

Πηγή: Gibson

Εναλλακτικά καύσιμα: Στόλος και orderbook υπό μεγεθυντικό φακό

Καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία επιταχύνει τις προσπάθειες αποανθρακοποίησης, τα εναλλακτικά καύσιμα βρίσκονται στο επίκεντρο της ενεργειακής μετάβασης των πλοίων. Στο πλαίσιο αυτό, πρόσφατη έκθεση της ναυλομεσιτικής Allied εστιάζει στην παρουσία των πλοίων εναλλακτικών καυσίμων στον υπάρχοντα στόλο και στο orderbook, αναδεικνύοντας τις τάσεις και τις προτιμήσεις των πλοιοκτητών.

Επί του παρόντος, μόλις το 8,8% του παγκόσμιου στόλου σε όρους χωρητικότητας (gt) αξιοποιεί εναλλακτικά καύσιμα (2.557 πλοία), ενώ το 91,7% του παγκόσμιου στόλου εξακολουθεί να καταναλώνει συμβατικά καύσιμα. Μεταξύ των πλοίων που αξιοποιούν εναλλακτικά καύσιμα για την πρόωσή τους, το LNG ξεχωρίζει ως κύρια επιλογή. Ενδεικτικά, τα πλοία κατανάλωσης LNG αντιπροσωπεύουν το 7,2% του παγκόσμιου στόλου (σε όρους gt), ενώ τα υπόλοιπα εναλλακτικά καύσιμα λιγότερο από 1% έκαστο.

2.021 πλοία εναλλακτικών καυσίμων περιλαμβάνονται στο παγκόσμιο orderbook.

Ωστόσο, το τοπίο θα διαφοροποιηθεί αισθητά τα επόμενα χρόνια, καθώς ο στόλος πλοίων εναλλακτικών καυσίμων αναμένεται σχεδόν να διπλασιαστεί. Συγκεκριμένα, στο παγκόσμιο orderbook περιλαμβάνονται 2.021 πλοία εναλλακτικών καυσίμων. Από τα εν λόγω πλοία, σχεδόν 1.000 θα αξιοποιούν LNG για την πρόωσή τους, περίπου 330 μεθανόλη και 515 θα είναι εξοπλισμένα με μπαταρίες.

Ως εκ τούτου, η εικόνα του orderbook είναι σημαντικά διαφορετική από εκείνη του υπάρχοντος στόλου. Σε όρους χωρητικότητας (gt), τα πλοία κατανάλωσης LNG αντιπροσωπεύουν το 36,5% του παγκόσμιου orderbook, ενώ τα πλοία κατανάλωσης μεθανόλης το 10%. Τέλος, πλοία που θα αξιοποιούν LPG, μπαταρίες ή κάποιο άλλο εναλλακτικό καύσιμο αντιπροσωπεύουν λιγότερο από το 3% του orderbook έκαστο.

Πηγή: Allied Shipbroking

Η στροφή των κινεζικών ναυπηγείων που προκαλεί πονοκέφαλο στη Νότια Κορέα

Τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα των κινεζικών ναυπηγείων, έναντι των υπολοίπων, τόσο στην Ασία όσο και σε κάθε άλλη γωνιά του πλανήτη είναι δεδομένα. Μάλιστα, με δεδομένο τον ανταγωνισμό Κίνας-Νότιας Κορέας, μια μικρομεσαία διαχειρίστρια εταιρεία με έδρα τη Νότια Κορέα, η Dongjin Shipping, ανέθεσε την κατασκευή νέων πλοίων σε κινεζικό ναυπηγείο για πρώτη φορά από την ίδρυσή της, το 1984. Ειδικότερα, πρόκειται για παραγγελία στα ναυπηγεία Yangtze River Shipbuilding τριών containerships, συνολικής αξίας $69 εκατ. Τα πλοία αναμένεται να παραδοθούν διαδοχικά από το 2027.

Πλέον, τα κινεζικά ναυπηγεία έχουν στραφεί προς την εξασφάλιση παραγγελιών για μικρά και μεσαίου μεγέθους εμπορικά πλοία, προσφέροντας εξαιρετικά φιλικές προς τους πλοιοκτήτες τιμές. Σημειώνεται ότι οι ΗΠΑ, από τον ερχόμενο Οκτώβριο, θα εφαρμόζουν λιμενικά τέλη στις κινεζικές ναυτιλιακές εταιρείες και στα πλοία που ναυπηγήθηκαν στην Κίνα, δημιουργώντας περιορισμούς στην εξασφάλιση παραγγελιών για μεγάλα εμπορικά πλοία. Τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων μεταφορικής ικανότητας 4.000 TEUs ή λιγότερο, τα πλοία που εκτελούν σύντομες διαδρομές 2.000 ναυτικών

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

μιλίων ή λιγότερο και τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου χωρητικότητας 55.000 dwt ή λιγότερο θα εξαιρούνται από τα τέλη.

Στην περίπτωση που η Κίνα «σαρώσει» τις παραγγελίες και στα πλοία τέτοιου μεγέθους, τα μικρά και μεσαία ναυπηγεία της Νότιας Κορέας αναμένεται να δεχτούν ισχυρό πλήγμα.

Υπενθυμίζεται ότι, τον Αύγουστο, τα κινεζικά ναυπηγεία εξασφάλισαν παραγγελίες αθροιστικής χωρητικότητας 1,38 εκατ. CGTs, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 57% των συνολικών παραγγελιών του Αυγούστου. Το ίδιο διάστημα, στις κλίνες των νοτιοκορεατικών ναυπηγείων τοποθετήθηκαν παραγγελίες αθροιστικής χωρητικότητας 560.000 CGTs, που αντιστοιχούν στο 23% των συνολικών παραγγελιών του Αυγούστου.

Το τοπίο στη δευτερογενή αγορά bulk carriers

Η γεωπολιτική αστάθεια και η προσπάθεια της κυβέρνησης του Ντόναλντ Τραμπ να αναβιώσει τη ναυτιλιακή βιομηχανία των ΗΠΑ, ταυτόχρονα με τη μείωση της κινεζικής επιρροής, έχουν διαδραματίσει τον δικό τους ρόλο στη νωχελικότητα της δευτερογενούς αγοράς, σύμφωνα με πρόσφατη έκθεση της Howe Robinson Partners. Επιγραμματικά, την περίοδο Ιανουαρίου-Απριλίου 2025, άλλαξαν χέρια μόλις 204 bulk carriers, από 310 την ίδια περίοδο του 2024.

Ωστόσο, καθώς η ναυλαγορά έχει ανακάμψει τους τελευταίους μήνες, η δραστηριότητα στη second-hand αγορά καταγράφεται αυξημένη. Μάλιστα, οι πωλήσεις τις τρεις πρώτες εβδομάδες του Σεπτεμβρίου διαμορφώνονται σε 79, αριθμός που αποτελεί μηνιαίο ρεκόρ από τον Απρίλιο του 2014. Πλέον, μέχρι στιγμής το 2025, έχουν πωληθεί 514 πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, 76 λιγότερα συγκριτικά με την ίδια περίοδο το περασμένο έτος.

Ακολουθώντας το ίδιο μοτίβο, η αγορά νεότευκτων παρουσιάζει σημαντική ετήσια πτώση. Σημειώνεται ότι, την περίοδο Ιανουαρίου-Αυγούστου, τοποθετήθηκαν μόλις 208 παραγγελίες για bulk carriers, έναντι 581 το 2024. Είναι άξιο αναφοράς ότι, σε όρους χωρητικότητας (17,1 εκατ. dwt), οι παραγγελίες για τους πρώτους εννέα μήνες του έτους σηματοδότησαν τη χειρότερη επίδοση από το 2020.

Τέλος, καθώς η κινητικότητα στην αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων –ιδίως των παλαιότερων Panamaxes και Supramaxes– έχει ξεπεράσει αυτή της ναυπήγησης νεό-





τευκτων, οι τιμές των μεταχειρισμένων έχουν εκτοξευτεί.
Η μέση τιμή για ένα Panamax 15 ετών διαμορφώθηκε στα μέσα Σεπτεμβρίου σε περίπου $16 εκατ., από $13,25 εκατ. στα τέλη Αυγούστου και μόλις $10 εκατ. στα μέσα Μαρτίου.
Πηγή: Howe Robinson Partners

Στον «πάγο» τα υπερήλικα δεξαμενόπλοια

Η προσφορά χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων, σε γενικό πλαίσιο, βρίσκεται σε σχετικά υψηλά επίπεδα, ενώ παράλληλα επεκτείνεται με ταχείς ρυθμούς, ιδίως αν λάβει κανείς υπόψη τις αναμενόμενες παραδόσεις νεότευκτων εντός του 2026 και αργότερα. Εντούτοις, δεδομένα της ναυλομεσιτικής εταιρείας MB Shipbrokers υπογραμμίζουν ότι η αύξηση της ηλικίας του στόλου dirty, αλλά και clean tankers, δεν επιτρέπει στα πλοία αυτά να αντεπεξέλθουν στις προδιαγραφές του σύγχρονου εμπορίου.
Σύμφωνα με τα εν λόγω δεδομένα, το πλήθος των δεξαμενόπλοιων που ξεπερνούν την ηλικία των 20 ετών αυξάνεται ανελλιπώς. Παρά το γεγονός ότι η χωρητικότητά τους καταγράφεται ως «διαθέσιμη», στην πραγματικότητα πολλά δεξαμενόπλοια που ξεπερνούν τα 15 έτη δυσκολεύονται να εξασφαλίσουν ναύλωση. Το φαινόμενο αυτό επαληθεύεται και από τα εξής δεδομένα για τα product carriers: Ενώ τα LR1s και τα LR2s άνω των 20 ετών αναλογούν στο 22% και στο 9% των αντίστοιχων στόλων τους, λιγότερο από το 2% των εν λόγω πλοίων συνεισφέρουν σε θαλάσσιες μεταφορές.
Επιπροσθέτως, στον τομέα των crude carriers, το 55% των Aframaxes, το 42% των Suezmaxes και το 39% των VLCCs ξεπερνούν την ηλικία των 15 ετών. Και όμως, παρά την αναλογία αυτών των πλοίων ως προς τους αντίστοιχους στόλους τους, πολλά εξ αυτών, και ιδίως Aframaxes, το 2025 αδυνατούν να εξασφαλίσουν ναύλο.
Σε συνέχεια των παραπάνω δεδομένων, η MB Shipbrokers σημειώνει ότι, ακόμα και με τον ρυθμό υπό τον οποίο θα παραδίδονται νέα δεξαμενόπλοια στον στόλο έως το 2029, αυτή η τάση ενδέχεται να μην αντισταθμιστεί. Βέβαια, εάν τελικά η μη εξασφάλιση ναύλων από γηραιότερα πλοία αποτελέσει το έναυσμα για άνοδο των ανακυκλώσεών τους, ο στόλος δεξαμενόπλοιων ενδέχεται να «ξεφουσκώσει». Έως τότε, όμως, θα συνεχίσει να κατακλύζεται από μεγαλύτερα σε ηλικία πλοία.

Σε λήθαργο οι ανακυκλώσεις πλοίων

Αναντίρρητα, την τελευταία πενταετία, η διεθνής κοινότητα έχει ταλανιστεί από αλλεπάλληλες κρίσεις –γεωπολιτικές, υγειονομικές, ενεργειακές– που έχουν επηρεάσει το σύνολο των βιομηχανιών, με το αίσθημα της αβεβαιότητας να κυριαρχεί.
Ωστόσο, παρά τους τριγμούς που συντελούνται και την αβεβαιότητα που επικρατεί κατά τη διάρκεια των τελευταίων πέντε ετών, η αγορά ανακυκλώσεων πλοίων παραμένει υποτονική. Στο πλαίσιο αυτό, πρόσφατη έκθεση της ναυλομεσιτικής Xclusiv σκιαγραφεί τις παραμέτρους νωχελικότητας της αγοράς, η οποία μάλιστα, από το 2020 και έπειτα, καταγράφει σταδιακή πτώση.
Κατά τη διάρκεια της υγειονομικής κρίσης του COVID-19, το αίσθημα αβεβαιότητας ήταν τέτοιο που οδήγησε τους πλοιοκτήτες να στραφούν στην αγορά διαλύσεων, προκειμένου να αντεπεξέλθουν με επιτυχία στις χρηματοπιστωτικές πιέσεις. Σύμφωνα με την Xclusiv, τα έτη 2020 και 2021 ξεχώρισαν την τελευταία πενταετία, με 308 και 291 πλοία να ανακυκλώνονται αντίστοιχα. Το 2023, 215 πλοία οδηγήθηκαν προς διάλυση, ενώ το 2024 μόλις 164.
Είναι άξιο αναφοράς ότι, το τρέχον έτος, ενδέχεται να αποτελέσει εκ των πλέον υποτονικών για την εν λόγω αγορά την τελευταία δεκαετία, με μόλις 122 πλοία να έχουν ανακυκλωθεί τους πρώτους οκτώ μήνες του 2025. Μάλιστα, ακόμα και αν οι διαλύσεις επιταχυνθούν μέχρι το τέλος του έτους, ο συνολικός αριθμός είναι (μάλλον) απίθανο να ξεπεράσει το όριο των 200.
Όσον αφορά τους τύπους πλοίων, μέχρι στιγμής φέτος οι διαλύσεις bulk carriers ανέρχονται σε 54 πλοία, έναντι 144 το 2020. Ακόμα πιο υποτονική καταγράφεται η δραστηριότητα στις διαλύσεις containerships, με μόλις οκτώ πλοία να έχουν οδηγηθεί στις γιάρδες διάλυσης μέχρι τώρα το 2025, από 81 και 82 το 2020 και το 2023 αντίστοιχα. Στον αντίποδα, τα δεξαμενόπλοια καταγράφουν έναν ασυνεπή ρυθμό. Από 179 πλοία το 2021, ο αριθμός ανακυκλώσεων κατακρημνίστηκε σε μόλις 11 το 2024. Το 2025, 28 δεξαμενόπλοια έχουν ήδη πωληθεί για scrap.
Τέλος, οι ανακυκλώσεις LNG carriers επιταχύνονται, με δέκα πλοία να έχουν ήδη ανακυκλωθεί το 2025, ξεπερνώντας τους αριθμούς των περισσότερων προηγούμενων ετών. Αυτό οφείλεται στην πλημμύρα παραγγελιών για νέα πλοία αυτού του τύπου, η οποία έχει οδηγήσει πολλά πλοία εκτός αγοράς.

Διώρυγα του Παναμά: Παράταση για την επιστροφή στην κανονικότητα

Καθώς η ναυτιλιακή κίνηση στη Διώρυγα του Παναμά σταδιακά αποκαθίσταται, η επιβράδυνση των αμερικανικών εισαγωγών φαίνεται να προκαλεί νέους «πονοκεφάλους» στη ζωτικής σημασίας θαλάσσια αρτηρία του παγκόσμιου εμπορίου.
Συγκεκριμένα, ο επικεφαλής της Αρχής της Διώρυγας του Παναμά, Dr. Ricaurte Vásquez Morales, επισήμανε ότι η ηπιότερη αμερικανική ζήτηση για εισαγωγές φορτίων αναμένεται να αποτελέσει «τροχοπέδη» για τη ναυτιλιακή κίνηση στη διώρυγα. Σύμφωνα με τον Morales, το 2025 οι διελεύσεις από τη διώρυγα εκτιμάται ότι θα ανέλθουν κατά μέσο όρο σε 33 ημερησίως, έναντι της μέγιστης ικανότητας των 36 διελεύσεων ημερησίως.
Ως εκ τούτου, η επιστροφή της ναυτιλιακής κυκλοφορίας σε επίπεδα αντίστοιχα με εκείνα πριν από την εκτεταμένη ξηρασία του 2023-2024 θα καθυστερήσει περαιτέρω.
Μοναδική «αχτίδα» αισιοδοξίας για τη Διώρυγα του Παναμά αποτελούν τα containerships. Ειδικότερα, σύμφωνα με στοιχεία του AIS, κατά τους οκτώ πρώτους μήνες του 2025, περισσότερα από 1.920 containerships διήλθαν από τη διώρυγα, έναντι 1.892 την αντίστοιχη περίοδο του 2021. Όπως υπογραμμίζει η Alphaliner, δεν κατεγράφη καμία ουσιαστική κάμψη στις διελεύσεις των containerships από τη Διώρυγα του Παναμά κατά τη διάρκεια της ξηρασίας, σε αντίθεση με τις διελεύσεις των bulk carriers, που σημείωσαν κατακόρυφη πτώση.



Η αποανθρακοποίηση, δυσεπίλυτος γρίφος για τη ναυτιλία

Οι απόψεις σχετικά με την απαλοιφή των εκπομπών CO_2 από τη ναυτιλία έως το 2050 διίστανται, καθώς σίγουρα πρόκειται για ένα περίπλοκο και πολυδιάστατο εγχείρημα. Ο DNV, στην τελευταία του έκθεση *Maritime Forecast to 2050*, υπογραμμίζει ότι, καθώς η προσφορά εναλλακτικών καυσίμων παραμένει χαμηλή, αποτελεί ζήτημα κομβικής σημασίας για τη ναυτιλία να ενισχύσει την ενεργειακή της απόδοση, δίνοντας παράλληλα βάση στην ψηφιοποίηση του κλάδου.

Η υιοθέτηση του Net-Zero Framework του IMO στα μέσα Οκτωβρίου συνιστά το επόμενο μεγάλο βήμα για την αποανθρακοποίηση και εγείρει διχογνωμίες εντός της ναυτιλιακής κοινότητας. Την ίδια ώρα, ο DNV σημειώνει πως, παρά το γεγονός ότι έργα για την παραγωγή καυσίμων χαμηλών εκπομπών συναντούν σκοπέλους, η ναυτιλιακή βιομηχανία εντείνει τις προσπάθειές της προς το net-zero.

Ενδεικτικό αυτής της κατεύθυνσης είναι ότι το orderbook αριθμεί περισσότερες παραγγελίες από ποτέ για πλοία εναλλακτικών καυσίμων, όπως LNG ή μεθανόλη. Αυτή τη στιγμή, βάσει του DNV, υπάρχουν στο orderbook 966 πλοία κατανάλωσης LNG, 336 πλοία κατανάλωσης μεθανόλης και ακόμα 199 πλοία κατανάλωσης άλλων εναλλακτικών καυσίμων. Επιπλέον, τεχνολογίες συναφείς με την αποανθρακοποίηση, όπως η δέσμευση άνθρακα, σημειώνουν πρόοδο με αλματώδεις ρυθμούς.

Ο DNV συμπληρώνει ότι οι πλοιοκτήτες που θα προχωρήσουν σε παραγγελίες για νεότευκτα το επόμενο διάστημα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα νεότερα δεδομένα αναφορικά με τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς. Διαφορετικά, τα πλοία τους ενδέχεται να καταστούν οικονομικά μη ανταγωνιστικά και μη κερδοφόρα στο κοντινό μέλλον. Επιπροσθέτως, καθώς πλησιάζει το έτος 2030, οι πλοιοκτήτες ενδέχεται να χρειαστεί να εξετάσουν τις εναλλακτικές τους για τα λιγότερο σύγχρονα πλοία τους, όπως οι μετασκευές, οι οποίες θα επιτρέπουν στα πλοία την κατανάλωση καυσίμων με χαμηλότερες εκπομπές διοξειδίου.

Συμπερίληψη και διαφορετικότητα: Πού βαδίζει η ναυτιλία

Νέα έκθεση του Global Maritime Forum και των εταιρειών-μελών της All Aboard Alliance έρχεται να ρίξει φως στην πρόοδο αλλά και στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή βιομηχανία για τη δημιουργία μοντέλων ηγεσίας που θα ευθυγραμμίζονται με τις αρχές της συμπερίληψης.

Για την εξαγωγή των ευρημάτων, πραγματοποιήθηκαν 108 συνεντεύξεις με ηγέτες της ναυτιλίας τόσο εν πλω όσο και στην ξηρά. Πολλές από τις ιστορίες ανέδειξαν τις θετικές εμπειρίες ηγετικών στελεχών του ναυτιλιακού τομέα που κατάφεραν να αναβαθμίσουν τις δεξιότητές τους, να προχωρήσουν στην καριέρα τους και να βρουν νόημα και ικανοποίηση στους ρόλους τους. Υπήρχαν όμως και συνεντεύξεις που αποκάλυψαν επίμονες, καθημερινές πρακτικές που έχουν τις ρίζες τους σε ξεπερασμένες κοινωνικές και επιχειρηματικές νόρμες, οι οποίες περιορίζουν την πρόοδο, τονίζει το Global Maritime Forum.

Ανησυχητικό είναι το εύρημα ότι στην ερώτηση «έχετε αντιμετωπίσει ποτέ συγκεκριμένα εμπόδια που πιστεύετε ότι σχετίζονταν με το φύλο, τη φυλή, την εθνικότητα ή οποιοδήποτε άλλο χαρακτηριστικό της ταυτότητάς σας ενώ ασκούσατε ηγετικό ρόλο στον κλάδο της ναυτιλίας;», το 68% των συμμετεχουσών απάντησαν θετικά έναντι 33% των ανδρών συναδέλφων τους. Στον αντίποδα, όταν τους ζητήθηκε να απαντήσουν σε μια κλίμακα από το ένα έως το πέντε (όπου το ένα σημαίνει «καθόλου» και το πέντε σημαίνει «εντελώς») στην ερώτηση «Μπορείτε να είστε ο εαυτός σας στη δουλειά;», οι περισσότεροι ερωτηθέντες επέλεξαν το πέντε (41%) ή το τέσσερα

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



Credit: EENMA

(37%), γεγονός που δείχνει ότι η πλειονότητα των ηγετών αισθάνονται ασφάλεια και υποστήριξη στον χώρο εργασίας τους. Ωστόσο, 15 ερωτηθέντες (14%) βαθμολόγησαν την εμπειρία τους με τρία ή λιγότερο. Αξίζει να σημειωθεί ότι επτά από αυτούς ήταν LGBTQ+ άτομα. Με μόνο 11 LGBTQ+ άτομα να έχουν ερωτηθεί συνολικά, αυτό υποδηλώνει μια σημαντική διαφορά στην εμπειρία τού να αισθάνονται οι LGBTQ+ ηγέτες ότι μπορούν να είναι ο εαυτός τους στον χώρο εργασίας.

Αρκετοί από τους ηγέτες που συμμετείχαν στις συνεντεύξεις τόνισαν τα επίμονα στερεότυπα που επικρατούν στον ναυτιλιακό κλάδο. Είναι χαρακτηριστικό ότι πολλές από τις διοικητικές θέσεις σε εταιρείες και οργανισμούς της ευρύτερης ναυτιλίας εξακολουθούν να κατέχονται από λευκούς άνδρες. Τα άτομα που δεν ταιριάζουν σε αυτό το πρότυπο συχνά αγνοούνται για ηγετικές θέσεις ή δυσκολεύονται να αναγνωριστούν ως ηγέτες, ακόμα και όταν κατέχουν τέτοιες θέσεις. Ερωτηθείς περιέγραψε τις διαπραγματεύσεις με ένα ναυπηγείο για νεότευκτα, εξηγώντας ότι οι ομόλογοί του «περίμεναν από μένα να έχω μια συγκεκριμένη εμφάνιση. Όταν έφτασα, αμφισβήτησαν την εξουσία μου να υπογράψω, παρά το γεγονός ότι ήταν η δική μου εταιρεία. Μάλιστα, δήλωσαν στους broker ότι δεν ήταν σίγουροι για μένα».

Η έκθεση είδε το φως της δημοσιότητας σε μια περίοδο κατά την οποία η ναυτιλία θα αντιμετωπίσει έλλειψη 90.000 εκπαιδευμένων αξιωματικών έως το 2026. Κατά συνέπεια, υπογραμμίζει το Global Maritime Forum, η προώθηση της ποικιλομορφίας στην ηγεσία είναι ζωτικής σημασίας για την ενίσχυση της ανθεκτικότητας και τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης ανταγωνιστικότητας του κλάδου.

ΕΕΝΜΑ: Οι προκλήσεις του κλάδου με φόντο την ενεργειακή μετάβαση

Τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, με ορίζοντα την ενεργειακή μετάβαση, ανέδειξαν τόσο ο Πρόεδρος της Ένωσης Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ), κ. Χαράλαμπος Σημαντώνης, όσο και τα ευρήματα της νέας μελέτης του ΙΟΒΕ, σε εκδήλωση που έλαβε χώρα στο Ίδρυμα Ευγενίδου την Πέμπτη 18 Σεπτεμβρίου.

Την εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία τους εκπρόσωποι της πολιτείας, της ακαδημαϊκής κοινότητας, του διπλωματικού σώματος, όπως και φορέων και οργανισμών της ναυτιλίας, μεταξύ των οποίων ο Υπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, Γιάννης Κεφαλογιάννης, η Υπουργός Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας, Δόμνα Μιχαηλίδου, ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Στέφανος Γκίκας, ο Υφυπουργός Κλιματικής Κρίσης και Πολιτικής Προστασίας, Κώστας Κατσαφάδος, ο Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Γιώργος Αλεξανδράτος, η Πρόεδρος της WISTA International και Γενική Γραμματέας της ΕΕΝΜΑ, Έλπη Πετράκη, ο Πρόεδρος του ΕΛΙΝΤ και μέλος ΔΣ της ΕΕΝΜΑ, Νίκος Λιάπης, ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής, Αντιναύαρχος Τρύφων Κοντιζάς κ.ά. Χαιρετισμό απηύθυναν ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Στέφανος Γκίκας, ο εκπρόσωπος του Υπουργού Ανάπτυξης, Γεώργιος Λαρίσης, και ο Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Γεώργιος Αλεξανδράτος.

Πιο συγκεκριμένα, το ΙΟΒΕ εκπόνησε και παρουσίασε τη νέα μελέτη «Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων – Τάσεις, προκλήσεις και επίδραση στην ελληνική οικονομία», αναδεικνύοντας τον οικονομικό αντίκτυπο του κλάδου για την ελληνική οικονομία, καθώς και τις σοβαρές προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος αναφορικά με την πράσινη μετάβαση.

Σύμφωνα με τα ευρήματα της μελέτης, το οικονομικό αποτύπωμα της θαλάσσιας μεταφοράς φορτίων (χωρίς τις διεθνείς μεταφορές της ποντοπόρου ναυτιλίας), το 2023, ανήλθε σε 914 εκατ. ευρώ στο ΑΕΠ, στηρίζοντας 8,3 χιλιάδες θέσεις πλήρους απασχόλησης, ενώ η συνεισφορά στα δημόσια έσοδα εκτιμάται σε 207 εκατ. ευρώ.

Η Ελλάδα κατατάσσεται όγδοη στην ΕΕ των 27, με το 6,7% του συνολικού όγκου φορτίων της ευρωπαϊκής ναυτιλίας μικρών αποστάσεων να διακινείται μέσω του εγχώριου κλάδου, στοιχείο που αναδεικνύει τον στρατηγικό της ρόλο τόσο για την ελληνική όσο και για την ευρωπαϊκή αγορά.

Αναφορικά με την πράσινη μετάβαση του στόλου, σύμφωνα με τη μελέτη, το ετήσιο κόστος συμμόρφωσης με τα νέα μέτρα εκτιμάται σε 225 εκατ. ευρώ το 2030. Το γεγονός αυτό αναμένεται να οδηγήσει σε αύξηση ναύλων έως 39% και απώλεια εσόδων 140 εκατ. ευρώ.

Από τη μεριά του, ο κ. Σημαντώνης υπογράμμισε πως, από το 2004, έχει παρατηρηθεί μείωση του στόλου φορτηγών κατά 32% και δεξαμενόπλοιων κατά 42% περίπου, σε ό,τι αφορά τις εθνικές μεταφορές. Ταυτόχρονα, ένα ακόμα σημαντικό ζήτημα αποτελούν τα υπερήλικα πλοία, καθώς, όπως ανέφερε, το μεγαλύτερο μέρος αυτών είναι άνω των 30 ετών.

Το παρωχημένο νομοθετικό πλαίσιο σε συνδυασμό με τους ανωτέρω παράγοντες λειτουργούν ως κατασταλτικός παράγοντας ανάπτυξης για τον κλάδο του short sea shipping, γεγονός που έχει οδηγήσει την ΕΕΝΜΑ να κρούσει τον κώδωνα του κινδύνου αναφορικά με το μέλλον του κλάδου.



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

Η Fed σε κρίσιμο σταυροδρόμι

Η μακροοικονομική πραγματικότητα, η «ωρολογιακή βόμβα» Τραμπ και το παρασκήνιο της μείωσης των επιτοκίων

του Γιάννη Θεοδωρόπουλου



Η πολυαναμενόμενη μείωση των επιτοκίων από τη Fed ανακοινώθηκε στις 17 Σεπτεμβρίου, με την Ομοσπονδιακή Τράπεζα των ΗΠΑ να αφήνει ανοιχτό το ενδεχόμενο για δύο ακόμα μειώσεις μέχρι το τέλος του χρόνου, δείγμα των ανησυχιών για την πορεία της αγοράς εργασίας στη μεγαλύτερη οικονομία του πλανήτη.
Η μείωση των επιτοκίων κατά 25 μονάδες βάσης (ή 0,25%), στο εύρος του 4% έως 4,25%, αποτέλεσε την πρώτη εδώ και εννέα μήνες και την πρώτη από τότε που ο Ντόναλντ Τραμπ κατοικοέδρευσε για δεύτερη φορά στον Λευκό Οίκο. Ως αποτέλεσμα, οι JPMorgan Chase, Citigroup, Wells Fargo και Bank of America μείωσαν τα επιτόκια δανεισμού τους στο 7,25% από το 7,5%.
Αξιωματούχοι της Fed έδωσαν το σήμα για μόλις μία ακόμα μείωση το 2026, απογοητεύοντας πολλούς επενδυτές, που ανέμεναν συνολικά πέντε μειώσεις μέχρι το τέλος του 2025 και το 2026.

Credit: EPA/JIM LO SCALZO



Τι οδήγησε τη Fed στην απόφαση
Διαφαίνεται ότι το ενδιαφέρον της Ομοσπονδιακής Τράπεζας μετατοπίστηκε από τον πληθωρισμό, ο οποίος παραμένει βέβαια πάνω από τον στόχο του 2%, στην αγορά εργασίας, δεδομένου ότι οι νέες θέσεις εργασίας στις ΗΠΑ τραβούν χειρόφρενο και τα ποσοστά ανεργίας έχουν αυξηθεί. Η δήλωση του επικεφαλής της Fed, Τζερόμ Πάουελ, μετά τη διήμερη συνεδρίαση της Τράπεζας, είναι χαρακτηριστική: «Η σημερινή απόφαση εστιάστηκε κυρίως στους κινδύνους που διαβλέπουμε για την αγορά εργασίας».
Οι επιχειρήσεις κάνουν «κράτει» στις νέες προσλήψεις, καθώς η δασμολογική λαίλαπα Τραμπ εντείνει την αβεβαιότητα για την πορεία βασικών μακροοικονομικών μεγεθών στη χώρα. Ο Τζέιμι Ντάιμον, CEO της JPMorgan και μία εκ των φωνών με βαρύνουσα σημασία στη Wall Street, προειδοποίησε στο Reuters ότι ο αντίκτυπος των δασμών, της μετανάστευσης, της γεωπολιτικής και του πακέτου φορολογικών μέτρων και δαπανών του Τραμπ δεν είναι ακόμη πλήρως γνωστός. Στο ίδιο μήκος κύματος, ο Ντέιβιντ Σόλομον, CEO της Goldman Sachs, ανέφερε σε συνέντευξή του στο CNBC ότι είναι δύσκολο να ποσοτικοποιηθεί ο αντίκτυπος των δασμών. «Δεν έχω καμία αμφιβολία ότι αυτό έχει αντίκτυπο στην ανάπτυξη», πρόσθεσε.
Το σκεπτικό, λοιπόν, της Fed είναι ότι η μείωση του κόστους δανεισμού για τις επιχειρήσεις θα τονώσει την ανάπτυξή τους και, κατά συνέπεια, τις προσλήψεις.

Τα δεδομένα για την αγορά εργασίας
Συναγερμός ήχησε στους κόλπους της Fed από τα δεδομένα για την αγορά εργασίας στις ΗΠΑ τον περασμένο Αύγουστο. Η εικόνα ήταν απογοητευτική, αν όχι αποκαρδιωτική. Αναλυτικότερα, η αμερικανική οικονομία πρόσθεσε τον Αύγουστο μόλις 22.000 μισθολόγια σε θέσεις εργασίας εκτός γεωργικού τομέα, αριθμός μειωμένος κατά 70% έναντι του Ιουλίου. Οι προσθήκες στον τομέα της υγειονομικής περίθαλψης (+31.000) δεν κατάφεραν να αντισταθμίσουν τις απώλειες θέσεων εργασίας στην ομοσπονδιακή κυβέρνηση (-15.000) και στους τομείς της εξόρυξης, της λατομικής δραστηριότητας και της εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι, από τις αρχές του έτους, οι θέσεις εργασίας στην ομοσπονδιακή κυβέρνηση μειώθηκαν κατά 97.000, εξέλιξη που δεν θα πρέπει να προκαλεί έκπληξη, καθώς από τις πρώτες ημέρες στο Οβάλ Γραφείο ο Αμερικανός Πρόεδρος φρόντισε να αποσαφηνίσει τις προθέσεις του περί μικρότερου κράτους. Οι αριθμοί έπεσαν ως κεραυνός εν αιθρία και μεταξύ των αναλυτών, οι οποίοι την ίδια ώρα ανέμεναν ότι περίπου 75.000 νέες θέσεις εργασίας θα προστίθεντο στην αμερικανική οικονομία.
Σε ό,τι αφορά την ανεργία, το ποσοστό αυξήθηκε οριακά στο 4,3%, έναντι 4,2% τον Ιούλιο, ενώ οριακή μεταβολή σημείωσε και ο αριθμός των ανέργων, που διαμορφώθηκε σε 7,4 εκατ. Και μπορεί ο αριθμός των μακροχρόνια ανέργων (για 27 και πλέον εβδομάδες) να μην παρουσίασε σημαντικές μεταβολές και να διαμορφώθηκε σε 1,9 εκατ., εντούτοις ανησυχία προκαλεί το γεγονός ότι, από τις αρχές του έτους, στη συγκεκριμένη ομάδα έχουν προστεθεί 385.000 άνεργοι. Μάλιστα, τον Αύγουστο, το ποσοστό των μακροχρόνια ανέργων έναντι του συνόλου των ανέργων διαμορφώθηκε στο 25,9%.



Ο Στίβεν Μίραν Credit: EPA/GRAEME SLOAN

Το παρασκήνιο

Δεν αποτελεί μυστικό ότι οι σχέσεις Τραμπ-Πάουελ δεν είναι και οι καλύτερες, παρά το γεγονός ότι το 2017, κατά την πρώτη θητεία του Τραμπ, ο Πάουελ αποτέλεσε την επιλογή του Αμερικανού Προέδρου να αντικαταστήσει τη Γέλεν, την οποία έκρινε ως ανεπαρκή. Για να το θέσουμε ορθότερα, ο Αμερικανός Πρόεδρος πολλάκις έχει αναφερθεί κατά του Προέδρου της Κεντρικής Τράπεζας, εξαπολύοντας επιθέσεις εναντίον του και απειλώντας τον με απόλυση έως και ποινική δίωξη. Πάντως, αυτές οι απειλές μάλλον δεν μπορούν να μετουσιωθούν, καθώς ουσιαστικά η Fed κινείται ανεξάρτητα από το Κογκρέσο και τον Λευκό Οίκο, ενώ η νομισματική πολιτική που καθορίζει δεν επιδέχεται πολιτικών πιέσεων.

Με βάση τα ανωτέρω, ο Αμερικανός Πρόεδρος, από τις πρώτες ημέρες επιστροφής του στην εξουσία, ασκούσε έντονες πιέσεις στον Πάουελ προκειμένου η Fed να μειώσει τα επιτόκια, πολύ πριν δηλαδή από τη 17η Σεπτεμβρίου. Κατά τον ίδιο, η νομισματική πολιτική της Fed «έπληττε τον κλάδο των ακινήτων» την ίδια ώρα που «δεν υπάρχει πληθωρισμός».

Και φτάνουμε λίγες ημέρες πριν από τη συνεδρία της Ομοσπονδιακής Τράπεζας. Η Γερουσία άναψε το πράσινο φως στον Στίβεν Μίραν, στενό συνεργάτη του Τραμπ σε θέματα οικονομίας, προκειμένου να ενταχθεί στο Διοικητικό Συμβούλιο της Fed. Η υπερψήφιση Μίραν ερμηνεύτηκε από αναλυτές, αλλά και από τον αμερικανικό Τύπο, ως μία ακόμα προσπάθεια του Αμερικανού Προέδρου να επηρεάσει την ανεξαρτησία της Τράπεζας. Και αυτό διότι ο Μίραν έσπευσε να ενημερώσει ότι θα διατηρήσει το πόστο του ως Πρόεδρος του Συμβουλίου Οικονομικών Συμβούλων του Λευκού Οίκου, κάτι που αντιβαίνει στην ανεξαρτησία της Fed. Υπό αυτό το πρίσμα, οι Δημοκρατικοί, που καθολικά καταψήφισαν την επιλογή Μίραν για το ΔΣ της Ομοσπονδιακής Τράπεζας, ανέφεραν ότι ο οικονομικός σύμβουλος στον Λευκό Οίκο θα αποτελέσει ουσιαστικά το «φερέφωνο Τραμπ στη Fed». Βέβαια, σε μια κίνηση μάλλον αντιπερισπασμού, ο Μίραν κατά τη διάρκεια ακρόασης υπεραμύνθηκε της δυνατότητας της Fed να χαράζει ανεξάρτητη πορεία πέραν των όποιων πολιτικών πιέσεων και συμπλήρωσε ότι, κατά τη διάρκεια της ψηφοφορίας για τα επιτόκια, θα κινούνταν βάσει «της ανάλυσης της μακροοικονομίας και για το καλό της μακροπρόθεσμης διαχείρισης».

Όπως ήταν λογικό, ο Μίραν επιχείρησε να περάσει την ατζέντα Τραμπ στη διήμερη συνεδρίαση και υποστήριξε μια μείωση των επιτοκίων κατά 50 μονάδες βάσης, πρόταση όμως που έπεσε στο κενό. Η ιστορία έγραψε ότι από τα δώδεκα μέλη της επιτροπής της Fed, αρμόδιας για τη νομισματική πολιτική (Federal Open Market Committee), τα έντεκα ψήφισαν υπέρ μιας συντηρητικής μείωσης των επιτοκίων κατά 0,25%, αν και η Μισέλ Μπόουμαν και ο Κρίστοφερ Γουόλερ είχαν αφήσει ανοικτό το ενδεχόμενο «συστράτευσης» με τον Μίραν. Αντιθέτως, η επιτροπή εμφανίστηκε διχασμένη για το κατά πόσο θα υπάρξουν μία ή δύο μειώσεις των επιτοκίων έως το τέλος του έτους, με τον Πάουελ να τονίζει στη συνέντευξη Τύπου ότι οι προβλεπόμενες μειώσεις θα πρέπει να ληφθούν υπόψη ως «πιθανότητα» και όχι ως «βεβαιότητα».

Η Λίζα Κουκ ήταν ο έτερος λόγος που η συνεδρίαση της Fed ήταν ξεχωριστή από κάθε άλλη. Η Κουκ αποτελεί ένα ακόμα εμπόδιο στα σχέδια Τραμπ να ελέγξει καθολικά την Τράπεζα και αυτός είναι ο λόγος που επιχείρησε να την αποπέμψει με την κατηγορία για απάτη. Είναι η πρώτη φορά στην 112χρονη ιστορία της κεντρικής τράπεζας που ένας πρόεδρος προσπαθεί να απομακρύνει μέλος του ΔΣ και έχει θεωρηθεί από πολλούς νομικούς κύκλους ως μια άνευ προηγουμένου επίθεση στην ανεξαρτησία της Fed. Η πρόθεση Τραμπ η Fed να αποτελείται αποκλειστικά από υπέρμαχούς του τον οδήγησε να ζητήσει πρόσφατα από το Ανώτατο Δικαστήριο της χώρας να του επιτρέψει να προχωρήσει στην απόλυση της διοικήτριας. Πάντως, η Κουκ συμμετείχε κανονικά στη συνεδρίαση, παρά τη δικαστική της μάχη. Το εάν ο Αμερικανός Πρόεδρος καταφέρει να ρίξει το «τείχος» Κουκ μένει να φανεί.

Σε κάθε περίπτωση, η Fed φαίνεται πως αντιμετωπίζει πολυδιάστατες και βαρυσήμαντες προκλήσεις. Από τη μία, το γεγονός ότι νέες θέσεις εργασίας είναι «καθηλωμένες», μολονότι ο πληθωρισμός συνεχίζει την ανοδική του πορεία. Εν μέσω αυτών των μακροοικονομικών συνθηκών, επιχείρησε να διαφοροποιηθεί από άλλες κεντρικές τράπεζες, αν λάβουμε υπόψη, για παράδειγμα, ότι η ΕΚΤ διατήρησε αμετάβλητα τα επιτόκια. Ο άλλος σημαντικός πονοκέφαλος είναι το πολιτικό χάος που έχει ξεσπάσει για χάρη της. Θα καταφέρει η Ομοσπονδιακή Τράπεζα των ΗΠΑ να απορροφήσει τους κραδασμούς και έως πότε ο κατά τα άλλα χαμηλών τόνων Πάουελ θα λειτουργεί ως βαλβίδα αποσυμπίεσης, δεχόμενος κατά ριπάς τα βέλη Τραμπ;

M.T.M. SHIP MANAGEMENT

High quality real ship management with an owner's approach

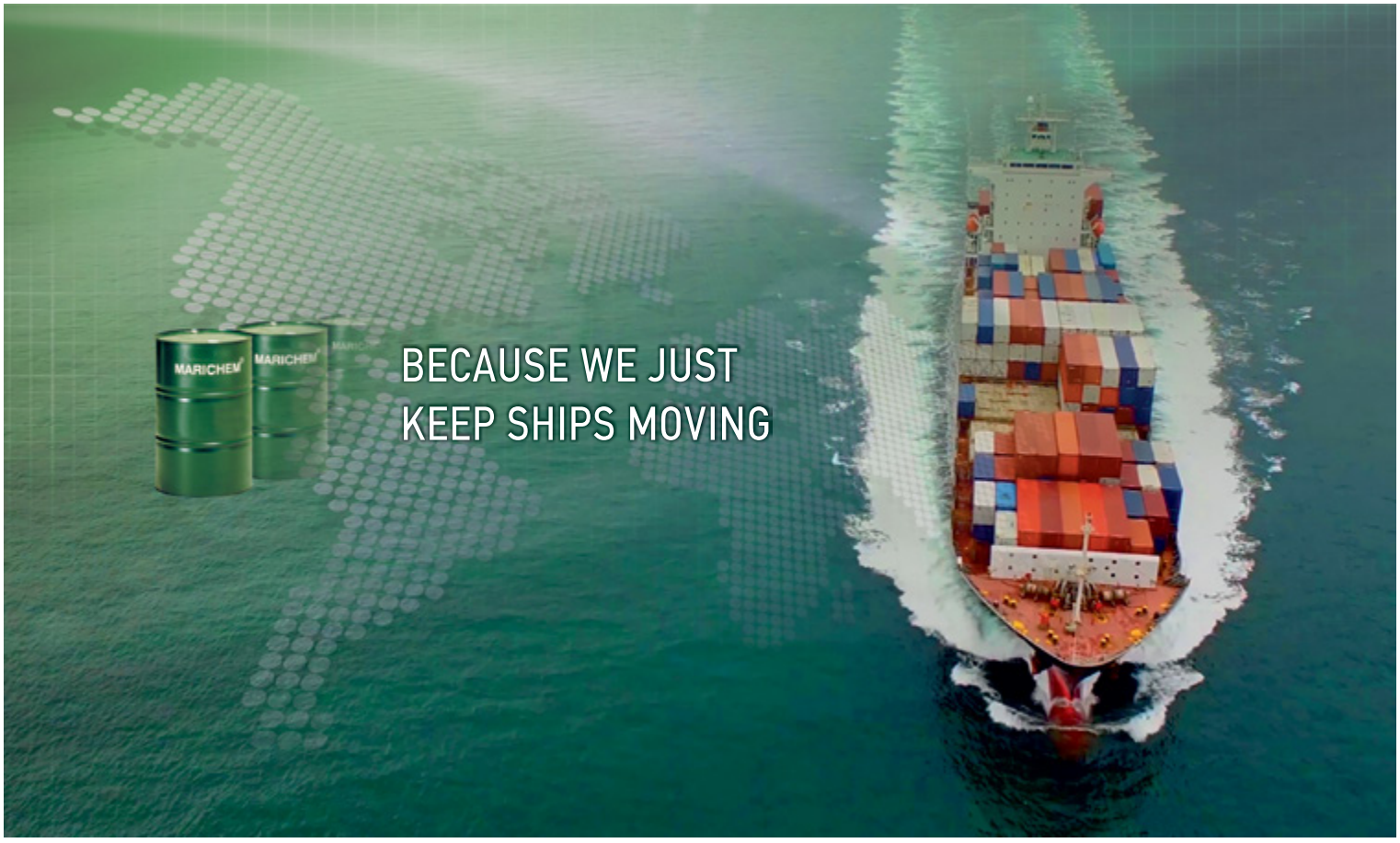
With over 35 years of experience and a reputation for operational excellence, M.T.M. Ship Management provides an integrated, full-service platform to owners and financial institutions covering Ship Management, Crewing and Training, as well as ancillary Technical and Corporate Services.



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

MARICHEM WORLDWIDE

MARIGASES SERVICES ®



Marine Chemicals & Equipment

Gases & Refrigerants

Fire, Rescue & Safety Services

www.marichem-marigases.com



ENTERPRISES
SHIPPING & TRADING S.A.

The shipping partner you can trust !

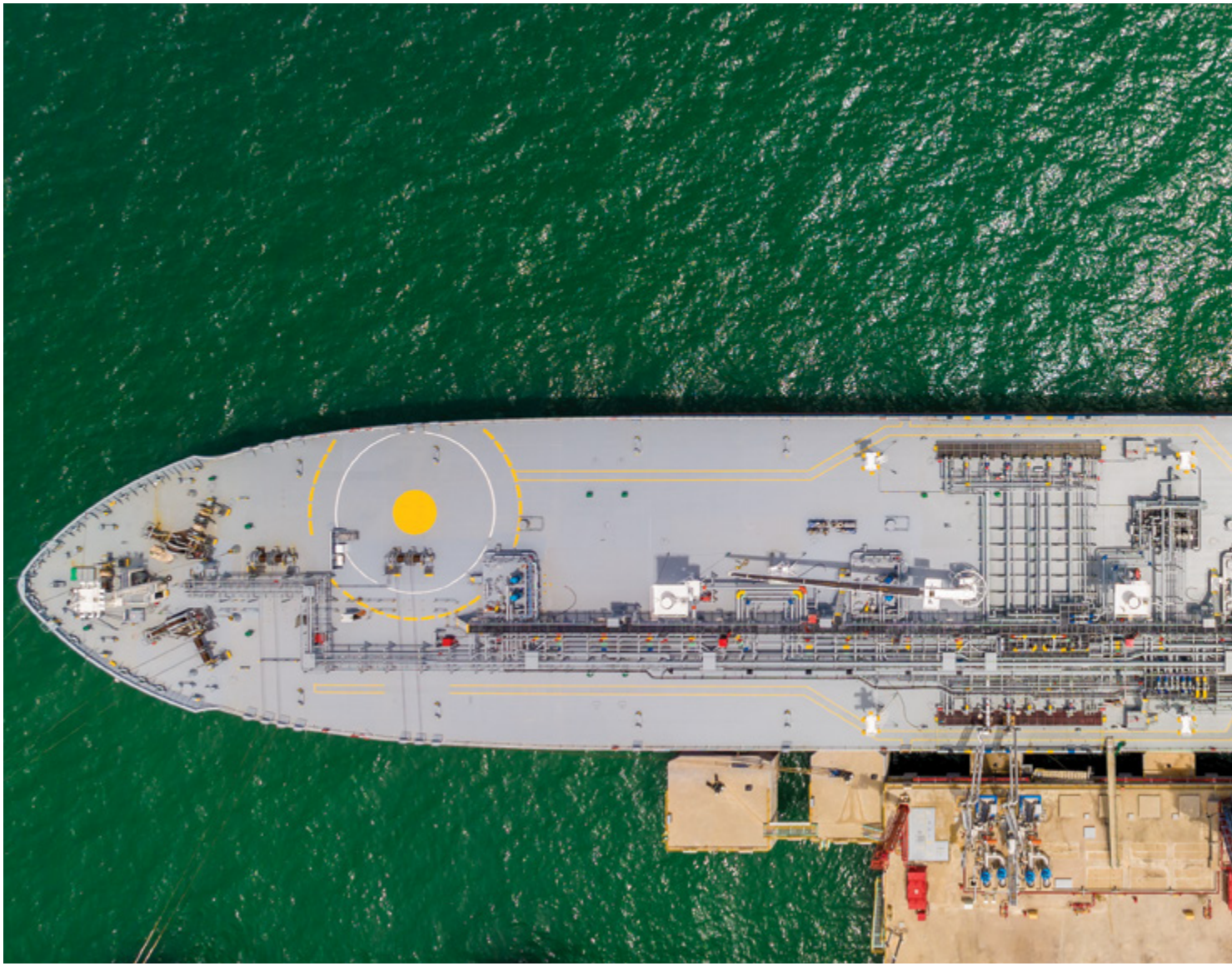
Celebrating 36 years of unparalleled performance in delivering round-the-clock safe, reliable, efficient and personal client-service solutions through our state-of-the-art vessels and equipment managed by our dedicated, responsive and dynamic team of professionals.

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

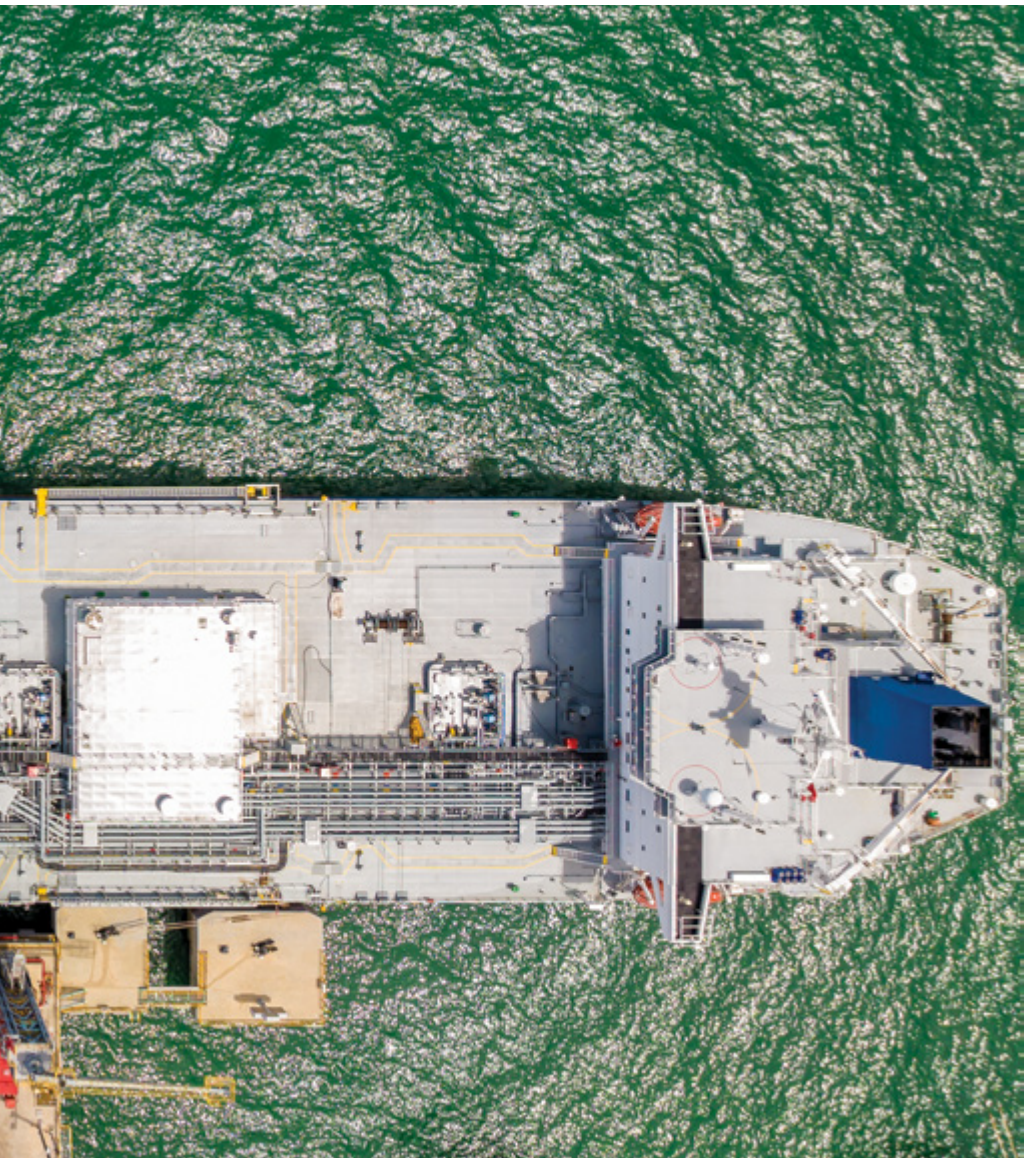
Ειδήσεις από τις θάλασσες του κόσμου

Διεθνή ύδατα

Επιμέλεια: Σπήλιος Βαρελάς, Παντελής Παϊδούσης



Ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα



Η Trafigura «οικοδομεί» ιδιόκτητο στόλο δεξαμενόπλοιων

Με ταχύτατους ρυθμούς βαίνει η οικοδόμηση του ιδιόκτητου στόλου της Trafigura, καθώς ο κολοσσός επιδιώκει να περιορίσει την έκθεσή του στη μεταβλητότητα των ναυτιλιακών αγορών.

Στο πλαίσιο αυτό, σύμφωνα με δημοσίευμα του Bloomberg, η Trafigura σχεδιάζει παραγγελία για δύο ακόμα Supertankers στα κινεζικά ναυπηγεία. Τα συγκεκριμένα δεξαμενόπλοια θα προστεθούν στις παραγγελίες για οκτώ VLCCs που έχει τοποθετήσει ο όμιλος, από τις αρχές του 2024, στο κινεζικό ναυπηγείο Jiangsu New Hantong Ship Heavy Industry Co. Πρόκειται για τα πρώτα ιδιόκτητα VLCCs της Trafigura, οι παραδόσεις των οποίων αναμένεται να εκκινήσουν στα μέσα του 2026.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι παραγγελίες από την Trafigura πραγματοποιούνται εν μέσω ραγδαίας γήρανσης του παγκόσμιου στόλου Supertankers. Ενδεικτικά, ο μέσος όρος ηλικίας των VLCCs αγγίζει σχεδόν τα 13 έτη, σύμφωνα με στοιχεία της BRS Shipbrokers.

«Πιστεύουμε ότι, τα επόμενα δύο, τρία ή τέσσερα χρόνια, θα υπάρξει μια άνευ προηγουμένου ανάγκη ανανέωσης των στόλων και γι' αυτό θέλουμε, απλώς, να είμαστε προετοιμασμένοι με τον δικό μας στόλο», δήλωσε ο Andrea Olivi, Head of Shipping της Trafigura.

Όσον αφορά την τοποθέτηση των παραγγελιών στα ναυπηγεία της Κίνας, ενόψει των υψηλών τελών στα πλοία κινεζικής κατασκευής ή ιδιοκτησίας στα λιμάνια των ΗΠΑ, ο κ. Olivi σχολίασε: «Τα λιμενικά τέλη είναι απίθανο να επηρεάσουν τα VLCCs. Άλλωστε, τα Supertankers προσεγγίζουν συνήθως άδεια τα λιμάνια των ΗΠΑ, προκειμένου να φορτώσουν αμερικανικό πετρέλαιο».

Στρατηγική συνεργασία Costamare Bulkers και Cargill International

Μια πολύ σημαντική συμφωνία, η οποία εκτείνεται σε πολλούς τομείς δραστηριότητας, ανακοίνωσε η Costamare Bulkers.

Η στρατηγική συμφωνία συνεργασίας της Costamare Bulkers με έναν εκ των κορυφαίων ναυλωτών ξηρών φορτίων, την Cargill International S.A., περιλαμβάνει τη μεταβίβαση στην Cargill του μεγαλύτερου μέρους του trading book της Costamare Bulkers, το οποίο περιλαμβάνει ναυλωμένα πλοία, δεσμεύσεις μεταφοράς φορτίων καθώς και θέσεις σε παράγωγα.

Ακόμη, η Costamare Bulkers θα ναυλώσει στην Cargill τέσσερα Supramax πλοία για μια περίοδο τεσσάρων έως έξι μηνών. Η Costamare Bulkers προχώρησε επίσης στη σύναψη συμφωνίας παροχής υπηρεσιών ανεφοδιασμού καυσίμων με τη Seascale Energy (κοινοπραξία μεταξύ Cargill και Hafnia) και συμφωνίας σχε-

Βάσει δεδομένων της ναυλομεσιτικής εταιρείας BRS, έως το 2034 θα αναδυθεί η ανάγκη για την προσθήκη 241 επιπλέον LNG carriers στον υπάρχοντα στόλο, ο οποίος σήμερα απαρτίζεται από 831 πλοία αυτού του τύπου.

τικά με στρατηγικές αποανθρακοποίησης και αποδοτικότητας των πλοίων και υλοποίηση πράσινων έργων. Ακόμη, τα δύο μέρη συμφώνησαν να εξερευνήσουν ευκαιρίες επένδυσης στον τομέα του χύδην ξηρού φορτίου.

Αντεπίθεση της NYK Line στα LNG carriers

Ο ναυτιλιακός κολοσσός της Ιαπωνίας NYK Line χαράσσει πορεία για επέκταση του στόλου των LNG carriers που διαχειρίζεται. Συγκεκριμένα, η εταιρεία σχεδιάζει να αυξήσει σε αριθμό τα εν λόγω πλοία της κατά 50% έως τις αρχές του 2029. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η NYK Line επιθυμεί να ανταποκριθεί στην παγκοσμίως αυξανόμενη ζήτηση για LNG. Σήμερα, η εταιρεία διαθέτει 89 πλοία μεταφοράς LNG, και αν το σχέδιο της NYK Line στεφθεί με επιτυχία, έως το 2029 θα διαθέτει 130 LNG carriers.

Στο ίδιο μήκος κύματος, ο Ιάπωνας ανταγωνιστής της NYK, Mitsui O.S.K. Lines, σχεδιάζει επίσης να επεκτείνει τον στόλο πλοίων μεταφοράς LNG που διαθέτει.

Καθώς το φυσικό αέριο αποτελεί μια ολοένα και πιο δημοφιλή πηγή ενέργειας διεθνώς, η παραγωγή φυσικού αερίου κλιμακώνεται. Συγκεκριμένα, η Shell Plc εκτιμά ότι η κατανάλωση θα αυξηθεί μέχρι και κατά 60% έως και το 2040, γεγονός που γεννά ευκαιρίες για τα LNG carriers.

Όπως είναι λογικό, όσο αυξάνεται η ζήτηση για φυσικό αέριο ανά τον κόσμο, τόσο αυξάνεται και η ανάγκη για –σύγχρονα– LNG carriers. Βάσει δεδομένων της ναυλομεσιτικής εταιρείας BRS, έως το 2034 θα αναδυθεί η ανάγκη για την προσθήκη 241 επιπλέον LNG carriers στον υπάρχοντα στόλο, ο οποίος σήμερα απαρτίζεται από 831 πλοία αυτού του τύπου.

Αξίζει τέλος να σημειωθεί ότι, κατά πλειοψηφία, τα LNG carriers ναυπηγούνται στη Νότια Κορέα, ενώ και η Κίνα έχει σημειώσει σημαντικά βήματα στον χώρο. Όμως, η επιβολή τελών από αμερικανικούς λιμένες σε πλοία κινεζικής κατασκευής που καταπλέουν σε αυτούς ενδέχεται να επηρεάσει τις επιλογές των πλοιοκτητών ως προς τη ναυπήγηση νέων πλοίων.

Αντιδράσεις για την πρόταση εξαγοράς της HMM από την POSCO

Ο νοτιοκορεατικός όμιλος POSCO έχει εκφράσει την πρόθεσή του να εξαγοράσει την εταιρεία τακτικών γραμμών HMM, γεγονός που έχει προκαλέσει ανησυχία από την πλευρά της εφοπλιστικής κοινότητας της Νότιας Κορέας. Είναι χαρακτηριστικό ότι η Korea Shipowners' Association έκανε έκκληση στην POSCO να εγκαταλείψει τα σχέδια εξαγοράς της HMM.

Η ανησυχία αυτή πηγάζει από το γεγονός ότι, με την εξαγορά της από την POSCO, η HMM ενδέχεται να μετατραπεί σε «υποχείριο» των μεταφορικών αναγκών της POSCO. Εάν όμως η χαλυβουργία, η οποία συνιστά την κύρια δραστηριότητα της POSCO, διέλθει από μια περίοδο κρίσης, ο όμιλος ενδέχεται να «θυσιάσει» την HMM προκειμένου να καταφέρει να ορθοποδήσει. Σημειώνεται ότι η HMM στο παρελθόν είχε φτάσει στα πρόθυρα οικονομικής κατάρρευσης, και, προκειμένου να καταφέρει να ορθοποδήσει, συνέδραμαν οι εισφορές των φορολογούμενων πολιτών της Νότιας Κορέας.

Στις ανησυχίες της εφοπλιστικής κοινότητας της Νότιας Κορέας συγκαταλέγεται η έλλειψη τεχνογνωσίας από την πλευρά της POSCO πάνω σε θέματα διαχείρισης μιας ναυτιλιακής εταιρείας με τις προδιαγραφές της HMM.

Πάντως, οι ανησυχίες της Korea Shipowners' Association δεν είναι αβάσιμες. Στο παρελθόν, η POSCO είχε εξαγοράσει τη ναυτιλιακή εταιρεία Geoyang Shipping, την οποία τελικά αναγκάστηκε να πουλήσει ύστερα από σωρεία κακών αποφάσεων που ακολούθησε.

CMA CGM: Επενδύει στον ψηφιακό κόσμο με την απόκτηση της Brut Media

Η CMA CGM, πέρα από την επέκταση του στόλου της, ενισχύει την παρουσία της και στον κυβερνοχώρο.

Πιο συγκεκριμένα, όπως ανακοίνωσε η εταιρεία μέσω ανάρτησής της στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, η CMA Media ολοκλήρωσε την εξαγορά της Brut, ενός κορυφαίου ψηφιακού μέσου ενημέρωσης, με παρουσία σε περισσότερες από 100 χώρες και απήχηση σε 500 εκατ. ανθρώπους κάθε μήνα. Η συμφωνία προστίθεται στις συμφωνίες της CMA στον τομέα των μέσων ενημέρωσης, συμπεριλαμβανομένων της BFMTV, του ραδιοφώνου RMC και των εφημερίδων *La Tribune*, *La Tribune Dimanche*, *La Provence* και *Corse Matin*.

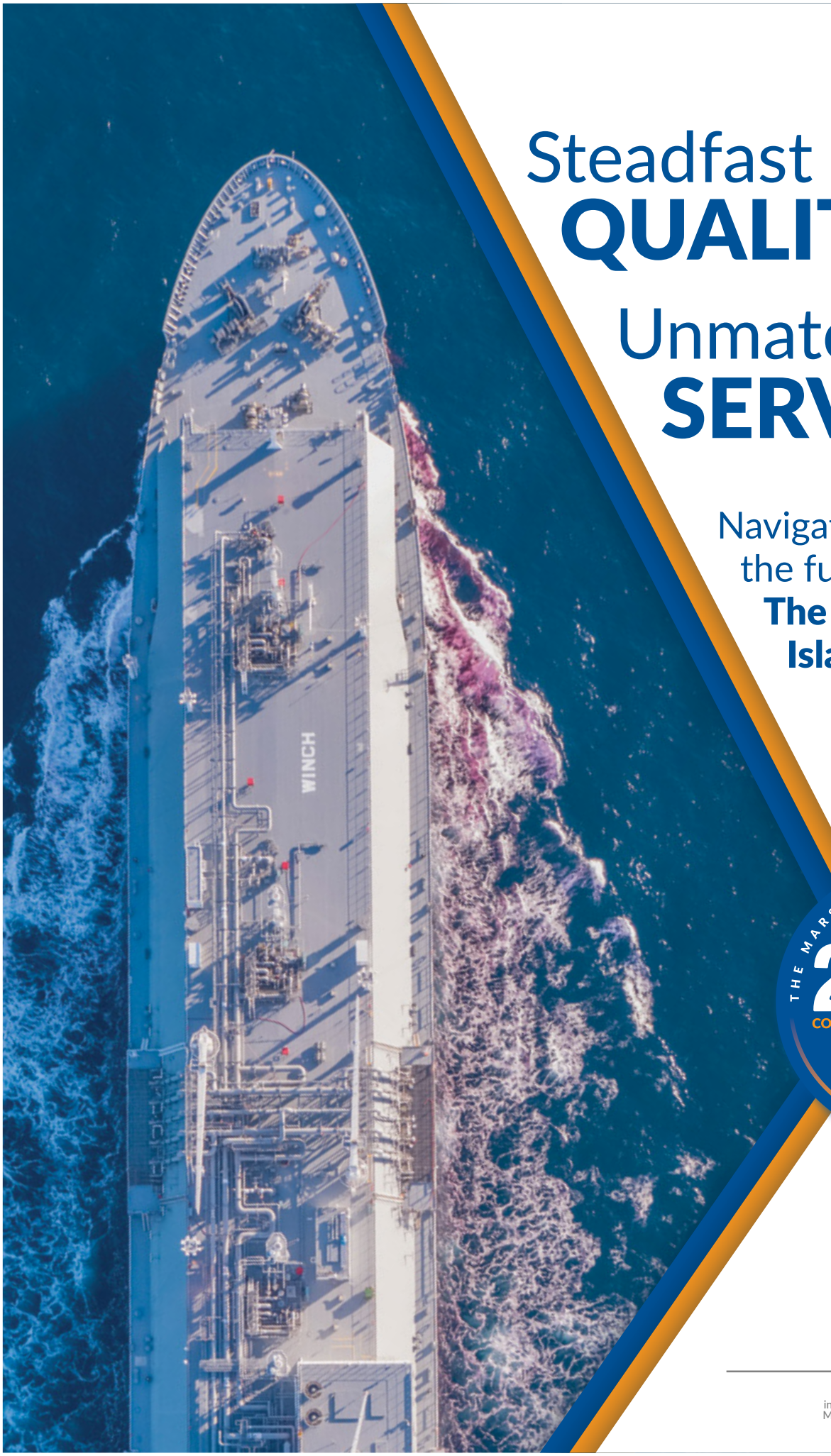
Η ενσωμάτωση της Brut καθιερώνει έναν τρίτο στρατηγικό πυλώνα –τα κοινωνικά δίκτυα– παράλληλα με τον Τύπο και τα οπτικοακουστικά μέσα. Κοινό όραμα αποτελεί η παροχή ποιοτικών και έγκυρων πληροφοριών, αναφέρει η ανάρτηση του κολοσσού.

Επένδυση της Stena Line στα λιμάνια της Λετονίας

Η Stena Line έχει ισχυρή παρουσία στις ακτοπλοϊκές μεταφορές της Βόρειας Ευρώπης, και ιδιαίτερα στη Βαλτική Θάλασσα. Στο πλαίσιο αυτό, η εταιρεία ανακοίνωσε την πρόθεσή της να εντάξει στον όμιλό της τον λιμένα Liepaja της Λετονίας, αγοράζοντας την πληρότητα των μετοχών της διαχειρίστριας εταιρείας του λιμένα, Terrabalt.

Πρόκειται για το τρίτο μεγαλύτερο λιμάνι της Λετονίας, με τερματικούς διαχείρισης χύδην φορτίων, Ro-Ro, αλλά και γενικού φορτίου. Η κίνηση αυτή της Stena Line αντανακλά τη στρατηγική της περί προώθησης της ανταγωνιστικότητας των λιμένων της Βαλτικής, χτίζοντας παράλληλα ισχυρούς δεσμούς με τις χώρες της περιοχής. Μάλιστα, ήδη από το 2023, μέσα από παρόμοια διαδικασία, ο δεύτερος μεγαλύτερος λιμένας της Λετονίας, Ventspils, πέρασε στα χέρια της Stena Line.

Αυτή τη στιγμή, η εξαγορά της Terrabalt από τη Stena Line βρίσκεται υπό εξέταση από την επιτροπή ανταγωνισμού της Λετονίας και, έως ότου αυτή ολοκληρωθεί, η ευθύνη για τη διαχείριση του λιμένα παραμένει στους νυν ιδιοκτήτες.



Steadfast **QUALITY**

Unmatched **SERVICE**

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

THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY
21 USCG QUALSHIP 21 ON 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

Γεωπολιτική

Οι πυλώνες της συμφωνίας ΗΠΑ-Μεγάλης Βρετανίας

Η επίσημη επίσκεψη του Προέδρου των ΗΠΑ, Ντόναλντ Τραμπ, στο Ηνωμένο Βασίλειο στα μέσα Σεπτεμβρίου ολοκληρώθηκε με κοινή συνέντευξη Τύπου με τον Βρετανό Πρωθυπουργό.

Οι δύο ηγέτες τόνισαν, όσο πιο εμφαντικά μπορούσαν, την ιστορικά «ειδική σχέση» των χωρών τους, χαρακτηρίζοντάς την «άρρηκτη» και υπογραμμίζοντας τις αξίες και τα συμφέροντα που μοιράζονται. Ανακοίνωσαν επενδυτικές συνεργασίες σε διάφορους τομείς, που ξεπερνούν τα 280 δισ. ευρώ, με έμφαση στις νέες τεχνολογίες. Δεν έλειψαν όμως και οι διαφωνίες κυρίως για το πώς θα πρέπει να ανταποκριθούν σε διεθνή ζητήματα, όπως ο πόλεμος στην Ουκρανία και η κρίση στη Μέση Ανατολή.

«Συμφωνία Τεχνολογικής Ευημερίας» και Επενδύσεις

Κεντρικό πυλώνα των συζητήσεων των δύο ηγετών αποτέλεσε η «Συμφωνία Τεχνολογικής Ευημερίας» (Tech Prosperity Deal), που στόχο έχει την τεχνολογική ανάπτυξη σε νευραλγικούς τομείς, όπως η τεχνητή νοημοσύνη, η κβαντική υπολογιστική και τα προηγμένα προγράμματα πυρηνικής ενέργειας.

Στο πλαίσιο αυτό, η αμερικανική εταιρεία Nvidia ανακοίνωσε ότι θα εγκαταστήσει 120.000 μονάδες επεξεργασίας γραφικών (GPUs) στη Βρετανία. Πρόκειται για τη μεγαλύτερη επένδυσή της στην Ευρώπη έως σήμερα.

Ουκρανία και Ρωσία

Αναφορικά με τον πόλεμο στην Ουκρανία, ο Κιρ Στάρμερ υπογράμμισε ότι το Ηνωμένο Βασίλειο θα συνεχίσει να στηρίζει την Ουκρανία «για όσο χρειαστεί». Την ίδια στιγμή ζήτησε μεγαλύτερη πίεση προς τη Μόσχα και ενίσχυση της αμυντικής βοήθειας προς το Κίεβο.

Ο Ντόναλντ Τραμπ, σε πιο ήπιο τόνο, επανέλαβε για μία ακόμα φορά ότι θεωρεί «απογοητευτική» τη στάση του Ρώσου Προέδρου Βλαντίμιρ Πούτιν, απέφυγε όμως να δεσμευτεί με συγκεκριμένες νέες κυρώσεις προς τη Ρωσία.

Ισραήλ και Γάζα

Αλλά και το ζήτημα της Παλαιστίνης αποτέλεσε σημείο διαφωνίας μεταξύ των δύο ηγετών. Ο Κιρ Στάρμερ δήλωσε ότι η βρετανική κυβέρνηση παραμένει προσηλωμένη στην προοπτική των δύο κρατών. Εμφανίστηκε μάλιστα έτοιμος να προχωρήσει σε αναγνώριση της Παλαιστίνης «υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις», όπως είπε.

Ο Πρόεδρος Τραμπ, από την πλευρά του, διαφώνησε με τη λογική της διεθνούς αναγνώρισης παλαιστινιακού κράτους σε αυτή τη φάση. Δήλωσε ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες δεν πρόκειται να προχωρήσουν σε μια τέτοια πράξη, καθώς, όπως τόνισε, «η ειρήνη πρέπει να προηγηθεί των πολιτικών κινήσεων».

Πηγή: ΑΠΕ-ΜΠΕ

Το 19ο πακέτο κυρώσεων της ΕΕ κατά της Ρωσίας

Η Πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν, παρουσίασε στις 19 Σεπτεμβρίου το 19ο πακέτο κυρώσεων κατά της Ρωσίας, μιλώντας για τις μεγαλύτερες επιθέσεις που έχει πραγματοποιήσει κατά της Ουκρανίας. Η ίδια αναφέρθηκε στην έναρξη της ομιλίας της και στις επιθέσεις που έπληξαν το γραφείο της ΕΕ στο Κίεβο, καθώς και για τις παραβιάσεις από ρωσικά drones «του εναέριου χώρου της Ένωσής μας, τόσο στην Πολωνία όσο και στη Ρουμανία», όπως είπε.

Οι κυρώσεις περιλαμβάνουν τρεις τομείς. Αρχικά, στον τομέα της ενέργειας, οι κυρώσεις αφορούν: α) την απαγόρευση στις εισαγωγές ρωσικού LNG (υγροποιημένου φυσικού αερίου) στις ευρωπαϊκές αγορές, β) τη μείωση στο ανώτατο όριο τιμής για το ρωσικό αργό πετρέλαιο στα $47,60 και γ) την επιβολή κυρώσεων σε 118 επιπλέον πλοία του λεγόμενου «σκιώδους στόλου». Ως αποτέλεσμα, πάνω από 560 πλοία βρίσκονται πλέον στη λίστα κυρώσεων της ΕΕ. «Οι μεγάλες εταιρείες εμπορίας ενέργειας, Rosneft και Gazprom Neft, τίθενται πλέον υπό πλήρη απαγόρευση συναλλαγών, ενώ άλλες εταιρείες θα υπαχθούν σε δέσμευση περιουσιακών στοιχείων», δήλωσε η Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν. «Τώρα στοχεύουμε εκείνους που τροφοδοτούν τον πόλεμο της Ρωσίας, αγοράζοντας πετρέλαιο κατά παράβαση των κυρώσεων. Στοχεύουμε διυλιστήρια, εμπόρους πετρελαίου, εταιρείες σε τρίτες χώρες, περιλαμβανομένης της Κίνας», τόνισε η Πρόεδρος.

Ο δεύτερος τομέας έχει στο επίκεντρό του οικονομικά «παραθυράκια» που χρησιμοποιεί η Ρωσία για να παρακάμψει τις κυρώσεις. «Επιβάλλουμε απαγό-

Credit: EPA/OLIVIER MATTHYS



ρευση συναλλαγών σε επιπλέον ρωσικές τράπεζες, αλλά και σε τράπεζες τρίτων χωρών. [...] Για πρώτη φορά, τα περιοριστικά μέτρα μας θα επεκταθούν και σε πλατφόρμες κρυπτονομισμάτων, απαγορεύοντας τις συναλλαγές με αυτά. Καταχωρίζουμε τράπεζες του εξωτερικού που σχετίζονται με τα εναλλακτικά ρωσικά συστήματα πληρωμών και περιορίζουμε τις συναλλαγές με οντότητες που βρίσκονται σε ειδικές οικονομικές ζώνες», διευκρίνισε η κ. φον ντερ Λάιεν.

Τρίτος άξονας των κυρώσεων, οι νέοι, άμεσοι περιορισμοί εξαγωγών σε είδη και τεχνολογίες πολέμου. «Καταχωρίζουμε 45 εταιρείες στη Ρωσία και σε τρίτες χώρες. Αυτές οι εταιρείες παρείχαν άμεση ή έμμεση υποστήριξη στο ρωσικό στρατιωτικό-βιομηχανικό σύμπλεγμα».

«Οι κυρώσεις μας επηρεάζουν σοβαρά τη ρωσική οικονομία. Το επιτόκιο βρίσκεται στο 17%. Ο πληθωρισμός παραμένει υψηλός. Η πρόσβαση της Ρωσίας σε κεφάλαια και έσοδα μειώνεται σταθερά», δήλωσε η φον ντερ Λάιεν και μίλησε για ένα σχέδιο πάνω στο οποίο εργάζεται η Επιτροπή. «Με τα μετρητά που συνδέονται με αυτά τα περιουσιακά στοιχεία, μπορούμε να χορηγήσουμε στην Ουκρανία ένα δάνειο αποζημίωσης. Τα ίδια τα περιουσιακά στοιχεία δεν θα θιγούν και ο κίνδυνος θα πρέπει να καλυφθεί συλλογικά. Η Ουκρανία θα αποπληρώσει το δάνειο μόνο όταν η Ρωσία πληρώσει τις αποζημιώσεις. Θα παρουσιάσουμε την πρόταση σύντομα», κατέληξε η Πρόεδρος της Κομισιόν.

Συμφωνία ελεύθερων συναλλαγών μεταξύ ΕΕ και Ινδονησίας

Η Ινδονησία και η Ευρωπαϊκή Ένωση συνήψαν την Τρίτη 23 Σεπτεμβρίου στο Μπαλί μια συμφωνία ελεύθερων συναλλαγών έπειτα από μακροχρόνιες διαπραγματεύσεις, οι οποίες επιταχύνθηκαν μετά την αύξηση των αμερικανικών τελωνειακών δασμών.

Η συμφωνία θα διευκολύνει τις συναλλαγές μεταξύ των 27 χωρών του ευρωπαϊκού συνασπισμού και της μεγαλύτερης οικονομίας της Νοτιοανατολικής Ασίας.

Οι συνομιλίες, οι οποίες είχαν καθυστερήσει εξαιτίας του ακανθώδους ζητήματος της αποδάσωσης, επιταχύνθηκαν μετά την απόφαση του Αμερικανού Προέδρου, Ντόναλντ Τραμπ, να επιβάλει αύξηση των τελωνειακών δασμών σε



Credit: EPA/JESSICA LEE

πολυάριθμες χώρες. Καθώς τα προϊόντα της, που εξάγονται στις Ηνωμένες Πολιτείες, δασμολογούνται πλέον με 19%, η Τζακάρτα στράφηκε στην ΕΕ για να επιτύχει προτιμησιακή πρόσβαση.

Από την πλευρά τους, οι 27, οι οποίοι βρίσκονται επίσης στο στόχαστρο του Τραμπ, επιδιώκουν να διαφοροποιήσουν τους εμπορικούς εταίρους τους.

«Αυτή η συμφωνία [...] οριστικοποιήθηκε εξαιτίας του δασμολογικού πολέμου του Ντόναλντ Τραμπ. Η Ινδονησία οφείλει να αναζητήσει μια εναλλακτική αγορά στην Ευρώπη, και η Ευρώπη [...] έχει ανάγκη μια αγορά για να διεισδύσει», σχολίασε στο Γαλλικό Πρακτορείο ο Μπίμα Γιουντιστίρα Αντινεγκάρα, Εκτελεστικός Διευθυντής του Κέντρου Οικονομικών και Νομικών Μελετών της Τζακάρτα.

Βάσει της συμφωνίας, το 80% των ινδονησιακών προϊόντων, που εξάγονται στην ΕΕ, θα έχει μηδενικούς δασμούς, δήλωσε ο Ερλάνγκα. Αυτό αναμένεται να ωφελήσει τα κύρια ινδονησιακά προϊόντα, κυρίως τα υποδήματα, τα υφαντουργικά προϊόντα, τα προϊόντα αλιείας ή ακόμα το φοινικέλαιο, πρόσθεσε.

Η ΕΕ είναι ο πέμπτος εμπορικός εταίρος της Ινδονησίας, με συναλλαγές ύψους $30,1 δισ. (25,6 δισ. ευρώ) το 2024.

Με αυτή τη συμφωνία, «θα είναι πιο εύκολο για τα προϊόντα της ΕΕ να εισέρχονται» στην Ινδονησία, μια αγορά 280 εκατ. κατοίκων, υπογραμμίζει ο Ντένι Φριάβαν, ερευνητής στο Κέντρο Διεθνών και Στρατηγικών Μελετών (CSIS).

Σφίγγουν τα χέρια Κιμ Γιονγκ Ουν και Σι Τζινπίνγκ

Ο ηγέτης της Βόρειας Κορέας, Κιμ Γιονγκ Ουν, δήλωσε ότι θα επιδιώξει «πιο εντατικά» την ενίσχυση των σχέσεων με την Κίνα, όπως μετέδωσε πρόσφατα το βορειοκορεατικό πρακτορείο ειδήσεων (KCNA).

Ο Κιμ εξέφρασε αυτή την πρόθεση απαντώντας σε συγχαρητήριο μήνυμα του Κινέζου Προέδρου Σι Τζινπίνγκ με αφορμή την επέτειο ίδρυσης της Βόρειας Κορέας, σύμφωνα με το KCNA.

Ο Βορειοκορεάτης ηγέτης εξέφρασε επίσης την ικανοποίησή του για την υποστήριξη που εισέπραξε από την κινεζική ηγεσία κατά την πρόσφατη επίσκεψή του στο Πεκίνο, όπου παρακολούθησε στρατιωτική παρέλαση μαζί με τον Σι Τζινπίνγκ, αναφέρει το δημοσίευμα.

Οι ισχυρότεροι δεσμοί Κίνας-Βόρειας Κορέας περιπλέκουν τις στρατηγικές συμμαχίες των ΗΠΑ στην Ανατολική Ασία. Η εν λόγω σχέση, μάλιστα, ενισχύει τη μόχλευση και των δύο εθνών έναντι της αμερικανικής επιρροής στην περιοχή.

Εκτός αυτού, η σύσφιξη των σχέσεων μεταξύ των δύο κρατών της Ασίας ανοίγει ένα νέο κεφάλαιο. Με την υποστήριξη της δεύτερης μεγαλύτερης οικονομίας του κόσμου, ο Κιμ Γιονγκ Ουν δύναται να αναπτύξει το πυρηνικό του πρόγραμμα με πολύ λιγότερα εμπόδια και χωρίς ουσιαστική πίεση. Υπενθυμίζεται ότι η Ουάσιγκτον πιέζει την Πιονγιάνγκ για το εν λόγω ζήτημα. Ο Κιμ έχει δηλώσει πως δεν είναι αρνητικός να καθίσει στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων με τις ΗΠΑ, με μόνη προϋπόθεση να τεθεί εκτός συζήτησης ο πυρηνικός αφοπλισμός της χώρας.

Παράλληλα, η Βόρεια Κορέα αποτελεί βασικό οικονομικό εταίρο της Κίνας και λειτουργεί ως σανίδα σωτηρίας απέναντι στη δασμολογική πολιτική του Ντόναλντ Τραμπ.

PREFERRED SHIPYARD, DELIVERING SUSTAINABLE SOLUTIONS

QATAR SHIPYARD
TECHNOLOGY SOLUTIONS
أحواض قطر للحلول التقنية



SERVICES:

- **SHIP REPAIR & CONVERSION**
- **OFFSHORE STRUCTURES CONSTRUCTION & REPAIR**
- **GAS & GREEN SHIPPING SOLUTIONS**
- **AFLOAT REPAIR SQUAD**

GLOBAL PARTNERSHIP FOR VALUE ADDED SOLUTIONS

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

BRITISH SAFETY COUNCIL Sword of Honour 2024 Winner

BRITISH SAFETY COUNCIL Five Star Occupational Health and Safety Audit 2025







commercial@qatarshipyard.qa
www.qatarshipyard.qa

Γαλάζια οικονομία

Ιστορική επικύρωση της Συνθήκης του ΟΗΕ για την Ανοιχτή Θάλασσα

Η εφαρμογή μιας παγκόσμιας συμφωνίας που αποσκοπεί στην προστασία των ωκεανών του πλανήτη θα τεθεί άμεσα σε ισχύ.

Μετά την πρόσφατη επικύρωση της Συνθήκης του ΟΗΕ για την Ανοιχτή Θάλασσα από το Μαρόκο, πλέον καλύφθηκε ο απαιτούμενος αριθμός κρατών (60), σηματοδοτώντας μια ιστορική στιγμή στη διεθνή διακυβέρνηση των ωκεανών.

«Καλύπτοντας περισσότερα από τα δύο τρίτα των ωκεανών, η συμφωνία θεσπίζει δεσμευτικούς κανόνες για τη διατήρηση και την αειφόρο χρήση της θαλάσσιας βιοποικιλότητας», δήλωσε ο Γενικός Γραμματέας των Ηνωμένων Εθνών, Αντόνιο Γκουτέρες.

Βάσει της τελευταίας αξιολόγησης των θαλάσσιων ειδών, σχεδόν το 10% διατρέχει κίνδυνο εξαφάνισης, σύμφωνα με τη Διεθνή Ένωση για τη Διατήρηση της Φύσης (IUCN). Η ανοιχτή θάλασσα διαδραματίζει καίριο ρόλο στη διατήρηση της ισορροπίας ολόκληρου του θαλάσσιου οικοσυστήματος, ωστόσο μόλις το 1% αυτής της τεράστιας έκτασης προστατεύεται σήμερα. Η Συνθήκη για την Ανοιχτή Θάλασσα, γνωστή και ως «Συμφωνία για τη Βιοποικιλότητα πέραν της Εθνικής Δικαιοδοσίας» ή BBNJ, θεσπίζει επιτέλους έναν νομικά δεσμευτικό μηχανισμό για τη δημιουργία Θαλάσσιων Προστατευόμενων Περιοχών (MPAs) – ένα καθοριστικό βήμα προς την επίτευξη του παγκόσμιου στόχου για προστασία του 30% των ωκεανών έως το 2030, όπως έχει συμφωνηθεί στο Παγκόσμιο Πλαίσιο για τη Βιοποικιλότητα.

Η συνθήκη, που χρειάστηκε σχεδόν δύο δεκαετίες για να ολοκληρωθεί, υιοθετήθηκε τον Ιούνιο του 2023 και άνοιξε για υπογραφές τον Σεπτέμβριο του ίδιου έτους. Θα τεθεί σε ισχύ 120 ημέρες μετά την 60ή επικύρωση, δηλαδή στις 17 Ιανουαρίου 2026.

Η Kirsten Schuijt, Γενική Διευθύντρια του WWF International, δήλωσε: «Πρόκειται για ένα μνημειώδες επίτευγμα για τη διατήρηση των ωκεανών. Η Συνθήκη για την Ανοιχτή Θάλασσα θα αποτελέσει έναν ισχυρό καταλύτη συνεργασίας



στα διεθνή ύδατα και στις συμφωνίες και είναι σημείο καμπής για τα δύο τρίτα των ωκεανών του πλανήτη που βρίσκονται πέρα από την εθνική δικαιοδοσία».

Η Ναμίμπια στον δρόμο του πράσινου υδρογόνου

Ένα σημαντικό ορόσημο στην πορεία ενεργειακής μετάβασης της Ναμίμπια και ανάδειξής της ως κόμβου ενέργειας της Αφρικής κατεγράφη πρόσφατα, με την υπογραφή της CMB.TECH.

Συγκεκριμένα, η Cleanergy Solutions Namibia, κοινοπραξία στην οποία συμμετέχει η CMB.TECH, εγκαινίασε επίσημα στη Ναμίμπια μια προηγμένη εγκατάσταση με εστίαση στο πράσινο υδρογόνο. Ειδικότερα, η εγκατάσταση περιλαμβάνει μια μονάδα παραγωγής πράσινου υδρογόνου που αξιοποιεί ηλιακή ενέργεια, έναν σταθμό ανεφοδιασμού οχημάτων κατανάλωσης υδρογόνου, καθώς και μια Ακαδημία Υδρογόνου για την εκπαίδευση των κατοίκων της χώρας.

Μάλιστα, σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση της CMB.TECH, το 2026 η χρήση υδρογόνου θα επεκταθεί στους τομείς των σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών της Ναμίμπια. Συγκεκριμένα, η Ναμίμπια θα αποκτήσει προσεχώς μια νέα σιδηροδρομική γραμμή που θα αξιοποιεί υδρογόνο. Παράλληλα, βρίσκεται υπό ναυπήγηση στην Ολλανδία ένα πλοίο πολλαπλών χρήσεων, το οποίο θα εξοπλιστεί με κινητήρα διπλού καυσίμου κατανάλωσης και υδρογόνου.

Τα παραπάνω αναμένεται να ενισχύσουν την ανάπτυξη του λιμένα Walvis Bay της Ναμίμπια, καθώς και να στηρίξουν τους στόχους αποανθρακοποίησης της αφρικανικής χώρας.



Στα σκαριά ο πρώτος σταθμός bunkering μεθανόλης της Ινδίας

Η αξιοποίηση των εναλλακτικών καυσίμων για την πρόωση των πλοίων γνωρίζει σημαντική πρόοδο τα τελευταία χρόνια, καθώς η ναυτιλιακή βιομηχανία επιταχύνει τις προσπάθειες αποανθρακοποίησης. Στο πλαίσιο αυτό, η ανάπτυξη νέων σύγχρονων σταθμών ανεφοδιασμού εναλλακτικών ναυτιλιακών καυσίμων καθίσταται επιτακτική για τους λιμένες που επιθυμούν να παραμείνουν στην πρώτη γραμμή των τεχνολογικών και περιβαλλοντικών εξελίξεων του κλάδου.

Υπό αυτό το πρίσμα, η Ινδία προχωρά στην ανάπτυξη της πρώτης εγκατάστασης ανεφοδιασμού πλοίων με μεθανόλη στη χώρα, στον λιμένα V.O. Chidambaranar. Ειδικότερα, η νέα εγκατάσταση ανεφοδιασμού θα διαθέτει χωρητικότητα αποθήκευσης 750 κ.μ. και θα περιλαμβάνει έναν τερματικό σταθμό bunkering μεθανόλης. Το SOPAN Group σε συνεργασία με τη Λιμενική Αρχή του V.O. Chidambaranar (VOCPA) θα αναλάβουν την κατασκευή του έργου, το κόστος του οποίου αγγίζει τα $4 εκατ.

Πρόκειται για ένα έργο-ορόσημο για τη λιμενική και ναυτιλιακή ανάπτυξη της Ινδίας, το οποίο στοχεύει στην καθιέρωση του λιμένα V.O. Chidambaranar ως «πράσινου» θαλάσσιου κόμβου. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η εγκατάσταση ανεφοδιασμού μεθανόλης θα ενσωματωθεί στον υπό ανάπτυξη πράσινο ναυτιλιακό διάδρομο που θα συνδέει τους ινδικούς λιμένες Kandla και Tuticorin.

«Αμερικανικό εργοστάσιο παγοθραυστικών» με τη σφραγίδα της Davie

Η Davie Defense Inc. εξήγγειλε τα σχέδια για την ανακαίνιση του ιστορικού ναυπηγείου Gulf Copper στο Γκάλβεστον του Τέξας, ύψους $1 δισ., με στόχο τη δημιουργία του «αμερικανικού εργοστασίου παγοθραυστικών» (American Icebreaker Factory).

Οι εν λόγω εγκαταστάσεις θα αποτελέσουν τον χώρο ναυπήγησης των παγοθραυστικών ασφαλείας της αμερικανικής ακτοφυλακής, ενώ παράλληλα θα προσφέρουν τουλάχιστον 7.000 θέσεις εργασίας και δισεκατομμύρια στην εγχώρια οικονομία. Υπενθυμίζεται ότι τόσο η Ρωσία όσο και η Κίνα διαδραματίζουν ήδη σημαντικό ρόλο στο Βόρειο Πέρασμα.

Μάλιστα, η εν λόγω εξέλιξη, που ανακοινώθηκε την Τετάρτη 10 Σεπτεμβρίου, σηματοδοτεί τη μεγαλύτερη ενίσχυση των ναυπηγικών δυνατοτήτων των ΗΠΑ εδώ και δεκαετίες, σύμφωνα με τον όμιλο. Η εν λόγω πρωτοβουλία εντάσσεται στο πλαίσιο της προσπάθειας των ΗΠΑ για την αναβίωση της αμερικανικής ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Το American Icebreaker Factory αναπτύσσεται σε συνεργασία με την Pearlson, το χαρτοφυλάκιο της οποίας περιλαμβάνει εργασίες για τις BAE Systems, Austal USA και Fincantieri Marinette.

Επιβατηγός ναυτιλία

Το πρώτο κρουαζιερόπλοιο κατανάλωσης υδρογόνου

Ένα σημαντικό ορόσημο στην πορεία αποανθρακοποίησης του κλάδου της κρουαζιέρας κατεγράφη πρόσφατα στα ναυπηγεία της ιταλικής Fincantieri.

Συγκεκριμένα, βάσει σχετικής ανάρτησης στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, την Τρίτη 9 Σεπτεμβρίου, πραγματοποιήθηκε η τοποθέτηση τρόπιδος του υπερσύγχρονου και καινοτόμου κρουαζιερόπλοιου «Viking Libra» της Viking. Η τελετή έλαβε χώρα στο ναυπηγείο της Fincantieri στην Ανκόνα, παρουσία ανώτατων στελεχών του ιταλικού ναυπηγείου και της εταιρείας κρουαζιέρας.

Το «Viking Libra» αποτελεί το πρώτο παγκοσμίως κρουαζιερόπλοιο που θα αξιοποιεί υδρογόνο, το οποίο θα αποθηκεύεται επί του πλοίου, τόσο για την πρόωσή του όσο και για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας εν πλω. Πρόκειται, λοιπόν, για ένα τεχνολογικό και ταυτόχρονα «πράσινο» ορόσημο για τις δύο εταιρείες και τον κλάδο της κρουαζιέρας εν γένει.

Με ολική χωρητικότητα περίπου 53.400 τόνων και μήκος 239 μ., το «Viking Libra» θα είναι σε θέση να φιλοξενήσει 998 επιβάτες κρουαζιέρας. Τέλος, το τεχνολογικά προηγμένο σύστημα πρόωσής του, με βάση το υδρογόνο, θα επιτρέπει στο πλοίο να πραγματοποιεί ταξίδια μηδενικών εκπομπών ρύπων και να προσεγγίζει τις πιο ευαίσθητες περιβαλλοντικά περιοχές.

Με ταχύτατους ρυθμούς το ναυπηγικό πρόγραμμα της Royal Caribbean

Με ταχύτατους ρυθμούς προχωρά το ναυπηγικό πρόγραμμα της Royal Caribbean, η οποία κατέγραψε ένα σημαντικό ορόσημο στην κατασκευή ενός ακόμα mega-κρουαζιερόπλοιου.

Συγκεκριμένα, βάσει σχετικής ανάρτησης στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, η εταιρεία-κολοσσός στην αγορά κρουαζιέρας γιόρτασε πρόσφατα την τελετή τοποθέτησης τρόπιδος του τέταρτου Icon Class πλοίου της. Η τελετή έλαβε χώρα στο ναυπηγείο Meyer Turku στη Φινλανδία και σηματοδοτεί την εκκίνηση της κατασκευής ενός ακόμα κρουαζιερόπλοιου της Royal Caribbean.

Μετά τα «Icon of the Seas», «Star of the Seas» και «Legend of the Seas», το υπό ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιο αναμένεται να πραγματοποιήσει «ντεμπούτο» το 2027, ενισχύοντας περαιτέρω τον στόλο της εταιρείας.

Καταμαράν μηδενικών εκπομπών για τη Νορβηγία

Η Νορβηγία κάνει ακόμα ένα βήμα προς την αποανθρακοποίηση στις θαλάσσιες μεταφορές, με τη συμφωνία της Brunvoll Mar-El και της Rødne Fjord Cruise για ένα νέο καταμαράν μηδενικών εκπομπών. Το σκάφος, σχεδιασμένο να μεταφέρει επιβάτες και οχήματα, θα δρομολογηθεί στο εντυπωσιακό Λισεφιόρδ της Νορβηγίας, με παράδοση τον Ιούνιο του 2026.

Ο ρόλος της Brunvoll περιλαμβάνει πλήρη ενσωμάτωση συστημάτων μέσω της λύσης Triton Electric & Hybrid, η οποία φέρει τον έλεγχο ελίκων μεταβλητού βήματος Triton CPP, το σύστημα ελέγχου πηδαλίου Triton SG, καθώς και το Triton EMS για διαχείριση ενέργειας. Το πακέτο περιλαμβάνει επίσης μετατροπείς ισχύος, διπλό δίκτυο συνεχούς ρεύματος (dual DC grid), καθώς και υποδομή σύνδεσης με ρεύμα ξηράς (DC shore connection). Στον εξοπλισμό εντάσσονται ακόμη το σύστημα μπαταριών, οι κινητήρες πρόωσης και οι γεννήτριες.

Κρίσιμο στοιχείο της αρχιτεκτονικής είναι το σύστημα μπαταριών ισχύος 2,7 MW, το οποίο εξασφαλίζει αυτονομία και επιτρέπει στο πλοίο να κινείται με πλήρη ηλεκτρική λειτουργία σε ταχύτητες έως 18 κόμβους. Σε συνδυασμό με τους ηλεκτροκινητήρες πρόωσης και τις γεννήτριες, το ολοκληρωμένο σύστημα δίνει τη δυνατότητα αθόρυβης και μηδενικών εκπομπών λειτουργίας.

Το νέο καταμαράν θα εκτελεί δρομολόγια στη γραμμή Lauvvik-Lysebotn, στο πλαίσιο μακροχρόνιου συμβολαίου με την Kolombus AS. Έχει σχεδιαστεί να μεταφέρει 97 επιβάτες και έως 12 οχήματα.

Διεθνής διάκριση για τον λιμένα Κέρκυρας

Ο Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας Α.Ε. (ΟΛΚΕ Α.Ε.) ανακοίνωσε τη διάκριση του λιμένα Κέρκυρας στην πρόσφατη έρευνα της Compare the Market Australia, κατά την οποία αξιολογήθηκαν 101 λιμένες κρουαζιέρας σε παγκόσμια κλίμακα.

Η έρευνα στηρίχτηκε σε επτά βασικούς δείκτες, συμπεριλαμβανομένων της εμπειρίας των επισκεπτών, των διαθέσιμων δραστηριοτήτων και των ανά τόπους καιρικών συνθηκών. Σύμφωνα με την κατάταξη, ο λιμένας Κέρκυρας διακρίθηκε ως:

- Πρώτος λιμένας Κρουαζιέρας στην Ελλάδα
- Μεταξύ των 10 καλύτερων λιμένων κρουαζιέρας της Ευρώπης
- 19ος καλύτερος λιμένας κρουαζιέρας παγκοσμίως

Η υψηλή βαθμολογία που συγκέντρωσε ο λιμένας Κέρκυρας στις διαδικτυακές κριτικές επισκεπτών (4,2/5) ανέδειξε τη θετική εμπειρία που απολαμβάνουν οι ταξιδιώτες και ισχυροποίησε το κλίμα εμπιστοσύνης προς τον προορισμό. Παράλληλα, ο σημαντικός αριθμός δραστηριοτήτων, που αντιστοιχούν σε 193,6 ανά 100.000 επισκέπτες, πιστοποιεί τη δυναμική του νησιού ως προορισμού που προσφέρει πλούσιες επιλογές αναψυχής και πολιτισμού.

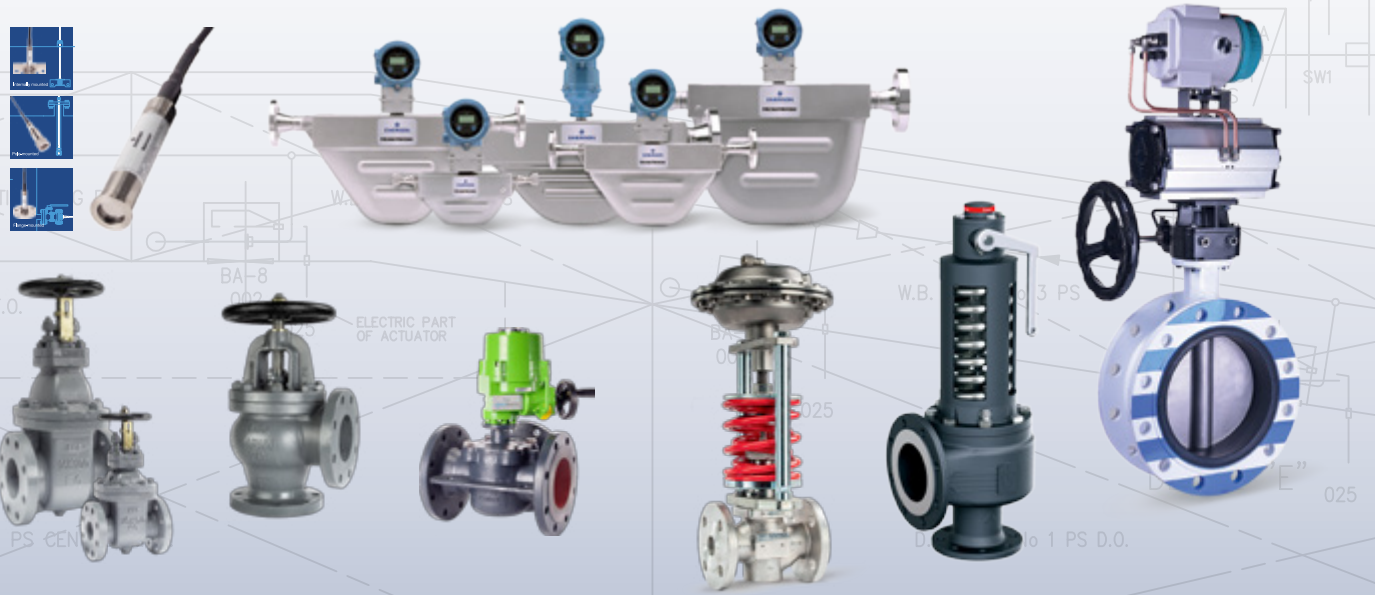
Στους παράγοντες που συνετέλεσαν στη διάκριση περιλαμβάνονται και οι ευνοϊκές κλιματικές συνθήκες, όπως η μέση ορατότητα των 11 χλμ. και οι ήπιοι άνεμοι, που διευκολύνουν την ασφαλή και άνετη προσέγγιση των κρουαζιερόπλοιων, αναβαθμίζοντας συνολικά την εμπειρία των επισκεπτών.

ERGOMATIC



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.ergomaticltd.com

ERGOMATIC SA
Tel:-+30 2104408000
sales@ergomaticltd.com

Head Offices
13, Ag. Petrou Ave.
13675 Athens Greece

Factory Facilities
7th km Thivon/Halkidas
32 200 Thiva Greece

Το τοπίο της ναυτασφάλισης παραμένει σύνθετο και απαιτητικό

Στη Σιγκαπούρη, την πόλη που συνδέει την Ανατολή με τη Δύση, με τις εντυπωσιακές λιμενικές υποδομές και την προοδευτική σκέψη, την πόλη που ενσαρκώνει την ίδια την ουσία της ναυτιλίας και της ναυτασφάλισης, πραγματοποιήθηκε το ετήσιο συνέδριο της Διεθνούς Ένωσης για τη Ναυτασφάλιση (IUMI). Θέλω να σταθώ ιδιαίτερα στη συνεδρίαση της Επιτροπής Ocean Hull, της οποίας έχω την τιμή να είμαι επικεφαλής. Μέσα από το εργαστήριο της Επιτροπής, αναδείξαμε τη θέση μας στην αγορά, ενώ οι εξαιρετικά καταρτισμένοι ομιλητές που πλαισίωσαν τη συνεδρίαση έδωσαν μια ολοκληρωμένη οπτική για τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος σήμερα.



του **Ηλία Τσακίρη**,
CEO Hellenic Hull,
General Manager American Club (Europe),
Προέδρου Επιτροπής Ocean Hull,
International Union of Marine Insurance

Η ναυτασφάλιση συνεχίζει να αναπτύσσεται, το ίδιο όμως συμβαίνει και με τις πολύπλοκες καταστάσεις που καλείται να διαχειριστεί. Ο σημερινός παγκόσμιος στόλος αποτελείται από 113.854 πλοία, συνολικής χωρητικότητας περίπου 1,7 δισ. GT, με εκτιμώμενη αξία $1,54 τρισ., αυξανόμενος κατά 4% σε σχέση με πέρυσι. Οι αγοραπωλησίες παρουσιάζουν σημαντική δραστηριότητα, γεγονός που έχει θετικό οικονομικό αντίκτυπο. Ωστόσο, για εμάς τους ασφαλιστές, η άνοδος των αξιών συνεπάγεται και μεγαλύτερη έκθεση σε κινδύνους.

Το 2024 σημειώσαμε 3.466 νέες παραγγελίες πλοίων, εκ των οποίων περίπου το 25% αφορά πλοία με δυνατότητα χρήσης εναλλακτικών καυσίμων. Για το 2025, έχουν ήδη σημειωθεί 763 παραγγελίες, με το 31% να είναι συμβατές με εναλλακτικά καύσιμα, γεγονός που μας δείχνει σαφή επιτάχυνση της ενεργειακής μετάβασης. Η επιτάχυνση αυτή φαίνεται και στις παραδόσεις: το 2024 παραδόθηκαν 3.080 πλοία, εκ των οποίων 12,8% με δυνατότητα χρήσης εναλλακτικών καυσίμων, ενώ για το 2025 προβλέπουμε 1.405 παραδόσεις, με το ποσοστό αυτό να ανεβαίνει σε 15,4%. Παρατηρούμε επίσης ότι, ενώ ο απόλυτος αριθμός ανανέωσης του παγκόσμιου στόλου παραμένει συγκρατημένος, η σύνθεσή του μεταβάλλεται σημαντικά, με τα πλοία διπλού καυσίμου και εναλλακτικών καυσίμων να κερδίζουν έδαφος. Αυτή η εξέλιξη δημιουργεί ευκαιρίες. Φέρνει όμως και μια πολυπλοκότητα στα μηχανολογικά συστήματα και στα νέα προφίλ κινδύνου που πρέπει να αντικατοπτρίζονται στους όρους, στις ρήτρες και στις τιμολογιακές μας στρατηγικές.



Βλέπουμε επίσης ότι τα παγκόσμια ασφάλιστρα για την ασφάλιση κύτους και μηχανής των πλοίων (hull premium) εκτιμώνται στα 9,67 δισ. δολάρια για το 2024, παρουσιάζοντας ήπια αύξηση 3,5% σε σχέση με το 2023.

Η περιφερειακή κατανομή των ασφαλίστρων δείχνει μια συγκέντρωση της αγοράς σε τρία γεωγραφικά πλάτη: Ευρώπη (53%), Ασία-Ειρηνικός (35%) και υπόλοιπος κόσμος (12%). Αυτή η συγκέντρωση σημαίνει ότι ο ανταγωνισμός παραμένει έντονος. Η πιο εντυπωσιακή εξέλιξη αφορά την Κίνα, η οποία παρουσιάζει εξαιρετική αναπτυξιακή πορεία. Σήμερα, η Κίνα αντιπροσωπεύει περίπου το 11-12% των παγκόσμιων ασφαλίστρων κύτους και μηχανής, γεγονός που αντανακλά τόσο την ταχεία επέκταση του εμπορικού της στόλου όσο και τη συνεχιζόμενη ενίσχυση των εγχώριων ασφαλιστικών της εταιρειών.

Παραδοσιακά ασφαλιστικά κέντρα, όπως οι Σκανδιναβικές χώρες, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Σιγκαπούρη, παραμένουν κρίσιμα για τον κλάδο, αλλά δεν αναπτύσσονται με τον ρυθμό της Κίνας. Το μήνυμα είναι ξεκάθαρο: Η Κίνα δεν είναι πλέον μια αναδυόμενη αγορά, αλλά ένας βασικός πυλώνας της ασφάλισης κύτους και μηχανής παγκοσμίως.

Από την άλλη, η εικόνα των απαιτήσεων δείχνει ότι η σοβαρότητα των ζημιών αυξάνεται σημαντικά, ακόμα και αν η συχνότητα των περιστατικών δεν έχει αλλάξει δραστικά.

- Οι ζημιές σε μηχανήματα παραμένουν η κυριότερη αιτία απωλειών.
- Πυρκαγιές και εκρήξεις, αν και λιγότερες σε αριθμό, έχουν καταστροφικό οικονομικό αντίκτυπο.
- Συγκρούσεις και προσαράξεις παρουσιάζουν ανησυχητική, αυξητική τάση.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα άμεσης συνέπειας των γεωπολιτικών εντάσεων, που έχουν αντίκτυπο στις απαιτήσεις, είναι η αύξηση περιστατικών λόγω έντονων καιρικών φαινομένων, καθώς πλοία ανακατευθύνουν τις διαδρομές τους γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας για να αποφύγουν την Ερυθρά Θάλασσα. Το πρόβλημα λοιπόν δεν είναι η συχνότητα, αλλά η οικονομική βαρύτητα των απαιτήσεων, που οφείλεται σε: ακριβότερα ναυπηγεία, μεγαλύτερες καθυστερήσεις επισκευών, αυξημένο συνολικό κόστος.

Τώρα, σε ό,τι αφορά τη γήρανση του στόλου, βλέπουμε μια σταθερή αύξηση στη μέση ηλικία των πλοίων σχεδόν σε όλες τις κατηγορίες. Αυτό σημαίνει ότι η ανανέωση του στόλου δεν συμβαδίζει με τον ρυθμό γήρανσης. Με το βιβλίο παραγγελιών να καλύπτει μόλις το 16% του υφιστάμενου στόλου, η αντιστροφή αυτής της ηλικιακής τάσης δεν δείχνει να είναι βιώσιμη βραχυπρόθεσμα. Τα στοιχεία είναι αποκαλυπτικά: Το 2024, το 52% των περιστατικών αφορούσε πλοία άνω των 20 ετών και το 41% αφορούσε πλοία άνω των 25 ετών.

Μεγάλο μέρος του στόλου χτίστηκε μεταξύ 2008 και 2012, κατά την τελευταία ναυπηγική «έκρηξη». Αυτό το τμήμα του στόλου, το «Αργυρό Τσουνάμι», όπως το αποκαλεί η CEFOR, βρίσκεται τώρα στο δέκατο πέμπτο έτος λειτουργίας, δηλαδή σε φάση υψηλότερου κινδύνου. Η πραγματικότητα έχει ως εξής: μεγάλος, γηρασμένος στόλος, ανεπαρκής αντικατάστασή του, αυξανόμενη έκθεση σε κινδύνους.

Πέρα από τους προφανείς δείκτες, μια σειρά από «σιωπηρούς» παράγοντες επαναπροσδιορίζουν σταδιακά το επίπεδο της ασφαλιστικής μας έκθεσης: Γηραιότερα πλοία καθίστανται οικονομικά ασύμφορα

για επισκευή, οδηγώντας συχνότερα σε ολικές απώλειες (constructive total loss). Νέες τεχνολογίες (π.χ. διπλού καυσίμου, αυτοματισμοί) εισάγουν άγνωστες ζημιές και παρατείνουν τον χρόνο επισκευής. Μεγαλύτερα και νεότερα πλοία συνεπάγονται υψηλότερες αξίες, με τα μεμονωμένα περιστατικά να οδηγούν σε σημαντικά κόστη ρυμούλκησης, διάσωσης και γενικής αβαρίας.

Οι γεωπολιτικές αναταράξεις αναγκάζουν τα πλοία σε μεγαλύτερους πλόες, με περιορισμένες επισκευαστικές δυνατότητες και δυσμενέστερες καιρικές συνθήκες. Παρατηρείται μια ανησυχητική τάση spoofing σε GPS και AIS, δηλαδή η εκπομπή ψεύτικων σημάτων που παραπλανούν τα συστήματα πλοήγησης, ουσιαστικά «τυφλώνοντας» τα πλοία και εισάγοντας νέους, ανεξέλεγκτους ναυτιλιακούς κινδύνους.

Σε ό,τι αφορά την ενεργειακή μετάβαση, βλέπουμε ότι επιταχύνεται μεν, φέρνοντας δε νέους κινδύνους και πολυπλοκότητα για τους ασφαλιστές. Οι κινητήρες και τα συστήματα καυσίμου γίνονται τεχνολογικά πιο σύνθετα, οδηγώντας σε υψηλότερο κόστος επισκευών. Νέα καύσιμα οδηγούν σε ασυνήθιστες αστοχίες, λόγω ασυμβατότητας ή έλλειψης τυποποίησης. Το ερώτημα, λοιπόν, για το ποιο εναλλακτικό καύσιμο θα επικρατήσει τελικά απαντάται με μια γενική αβεβαιότητα.

Έτσι, πολλοί πλοιοκτήτες παρατείνουν τη ζωή του στόλου τους με μετασκευές αντί να επενδύσουν σε καινούργια, καθώς αυτά μπορεί να καταλήξουν «ακινητοποιημένα περιουσιακά στοιχεία» (stranded assets), όπως επισημαίνει το ICS Maritime Barometer. Συμπερασματικά, ενώ η ενεργειακή μετάβαση είναι απαραίτητη για το περιβάλλον, από ασφαλιστική σκοπιά είναι μια υπόθεση που οδηγεί σε αυξημένες απαιτήσεις.

Ας εμβαθύνουμε λίγο στη γεωπολιτική αστάθεια που επικρατεί γύρω μας. Η Μαύρη Θάλασσα βρίσκεται σε καθεστώς αστάθειας και υψηλού κινδύνου, λόγω της εισβολής της Ρωσίας στην Ουκρανία. Η κρίση στην Ερυθρά Θάλασσα παραμένει, αναγκάζοντας τα πλοία να πλέουν γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας. Το 2025 σημειώθηκε μια ανησυχητική κλιμάκωση: Επιθέσεις σε ελληνικά πλοία οδήγησαν σε ολικές απώλειες, απώλειες ανθρώπινων ζωών και απαγωγές.

Σε ένα περιβάλλον γεμάτο γεωπολιτικές αναταράξεις, τεχνολογικές μεταβάσεις και αυξανόμενες απαιτήσεις, η πρόκληση είναι σαφής: πειθαρχία, επένδυση στη γνώση και εστίαση στους ανθρώπους.

Πέρα από τις άμεσες απειλές, οι κυρώσεις συνεχίζουν να διαταράσσουν την ασφαλιστική δραστηριότητα, προκαλώντας σημαντικά λειτουργικά κόστη, ενώ αυξάνουν και τον «σκιώδη στόλο», που πλέον αντιστοιχεί σε περίπου 17% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων.

Τα ασφάλιστρα πολεμικού κινδύνου (war premiums) έχουν αυξηθεί, και οι κίνδυνοι είναι άμεσοι και απτοί. Οι αλλαγές στους πλόες, οι μεταβαλλόμενες εμπορικές συμφωνίες και οι δασμοί ενδέχεται να αλλάξουν ριζικά τις εμπορικές διαδρομές και να προκαλέσουν αύξηση στο κόστος ναυπήγησης και επισκευών.

Αν προσπαθήσει κανείς να συνοψίσει τη σημερινή εικόνα της ναυτασφάλισης, γίνεται σαφές ότι το τοπίο παραμένει σύνθετο και απαιτητικό. Τα κόστη τείνουν να εμφανίζονται πριν καν φανούν οι ίδιες οι ζημιές, οι διεθνείς κυρώσεις αλλάζουν άρδην τον τρόπο με τον οποίο σχεδιάζονται οι ασφαλιστικές καλύψεις, ενώ η σοβαρότητα των απαιτήσεων εξακολουθεί να αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα αγκάθια. Παράλληλα, οι δείκτες σταθερότητας συχνά δημιουργούν μια ψευδαίσθηση ασφάλειας, που δεν αντικατοπτρίζει τις πραγματικές προκλήσεις.

Η απάντηση σε αυτή την πραγματικότητα δεν μπορεί να είναι άλλη από πειθαρχία, ρεαλισμό και συνεχή επένδυση στους ανθρώπους. Κανένα λογισμικό, καμία τεχνολογία και κανένα στατιστικό μοντέλο δεν μπορεί να αντικαταστήσει την κρίση και την εμπειρία ενός καταρτισμένου επαγγελματία. Σε αυτό το πλαίσιο, το νέο εκπαιδευτικό πρόγραμμα της Διεθνούς Ένωσης για τη Ναυτασφάλιση, το IUMI Hull Masterclass, αναδεικνύει ξεκάθαρα τον δρόμο που πρέπει να ακολουθήσει η αγορά: ενίσχυση της εκπαίδευσης, πρακτική κατάρτιση και ουσιαστική ανταλλαγή γνώσης.

Σε βάθος χρόνου, πρέπει να γίνει κατανοητό ότι δεν είναι τα δεδομένα από μόνα τους που μειώνουν τον ασφαλιστικό κίνδυνο. Είναι οι άνθρωποι που ξέρουν να τα ερμηνεύουν, να τα αξιοποιούν και να τα μετατρέπουν σε ουσιαστικές αποφάσεις. Η επένδυση σε αυτό το ανθρώπινο κεφάλαιο είναι ο μόνος δρόμος ώστε η ναυτασφάλιση να συνεχίσει να παίζει τον ρόλο της ως θεσμός που στηρίζει τη ναυτιλία και τους ανθρώπους της.

Η ναυτασφάλιση παραμένει στρατηγικός πυλώνας της παγκόσμιας ναυτιλίας. Σε ένα περιβάλλον γεμάτο γεωπολιτικές αναταράξεις, τεχνολογικές μεταβάσεις και αυξανόμενες απαιτήσεις, η πρόκληση είναι σαφής: πειθαρχία, επένδυση στη γνώση και εστίαση στους ανθρώπους. Μόνο έτσι ο κλάδος θα μπορέσει να διασφαλίσει τη σταθερότητά του και να συνεχίσει να στηρίζει το παγκόσμιο εμπόριο.



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

Αμερικανική

του Γιάννη Θεοδωρόπουλου

Πώς ερμηνεύεται γεωπολιτικά και οικονομικά το ενδιαφέρον της Chevron για τους ελληνικούς υδρογονάνθρακες

Η ανακοίνωση για συμμετοχή του αμερικανικού ενεργειακού κολοσσού Chevron, από κοινού με την HelleniQ, στον διεθνή διαγωνισμό για την παραχώρηση δικαιώματος έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων στις θαλάσσιες περιοχές νοτίως της Κρήτης και νοτίως της Πελοποννήσου έστρεψε μερικώς πάνω της τα φώτα του ελληνικού Τύπου από τις εξαγγελίες του Πρωθυπουργού στη ΔΕΘ και, αναμφίβολα, αποτέλεσε το βασικότερο θέμα του περασμένου μήνα στην ενεργειακή ειδησεογραφία.

Ενδεικτική της γεωπολιτικής και οικονομικής σημασίας της συμμετοχής της Chevron για την αξιοποίηση των ελληνικών υδρογονανθράκων ήταν η ανακοίνωση από την πλευρά του Έλληνα Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ. Σταύρου Παπασταύρου: «Πρόκειται για μια εξέλιξη ελπίδας και προοπτικής για τη χώρα μας. Η Ελλάδα, με εθνική αυτοπεποίθηση, βάζει γερά θεμέλια για την ενεργειακή της αυτάρκεια και αξιοποιεί τη γεωπολιτική της θέση στην Ανατολική Μεσόγειο».

«Η κατάθεση δεσμευτικής προσφοράς από τη σύμπραξη των εταιρειών Chevron (operator) και HelleniQ Energy αποτελεί καθοριστική επιτυχία της προσπάθειας που ξεκίνησε το 2022 και σηματοδοτεί την είσοδο στην ελληνική αγορά μιας εταιρείας με κορυφαία τεχνογνωσία σε deepwater projects παγκοσμίως, οικονομική ισχύ και μακροχρόνια εμπειρία στην Ανατολική Μεσόγειο», δήλωσε ο κ. Αριστοφάνης Στεφάτος, Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΔΕΥΕΠ, εξ αφορμής της προσφοράς της κοινοπραξίας για την έρευνα και την εκμετάλλευση υδρογονανθράκων στις θαλάσσιες περιοχές «μπλοκ Α2», «Νότια της Πελοποννήσου», «Νότια της Κρήτης 1» και «Νότια της Κρήτης 2».

Η εξέλιξη αυτή έχει πολυδιάστατες αναγνώσεις, ιδιαίτερα αν λάβουμε υπόψη τον καθοριστικό ρόλο της ενέργειας στη γεωπολιτική και γεωστρατηγική σκακιέρα τα τελευταία χρόνια.

Το γεωπολιτικό αποτύπωμα

Την ώρα που το γεωπολιτικό θερμόμε-



ενεργειακή επέλαση νότια της Κρήτης

τρο στην Ανατολική Μεσόγειο ανεβαίνει επικίνδυνα, η ψήφος εμπιστοσύνης της Chevron στους ελληνικούς υδρογονάνθρακες θα μπορούσε να ερμηνευτεί ως διπλωματική νίκη της Αθήνας έναντι της τουρκολιβυκής συμμαχίας. Και αυτό διότι το ανατολικότερο από τα τέσσερα οικόπεδα της Κρήτης, το «Νότια Κρήτη 2», επικαλύπτει κατά 20-25% τη θαλάσσια έκταση που ορίζεται από το τουρκολιβυκό μνημόνιο και άρα το ενδιαφέρον της Chevron ουσιαστικά μεταφράζεται σε απόρριψη του μνημονίου και σε αναγνώριση των κυριαρχικών δικαιωμάτων της Ελλάδας στην περιοχή από τις ΗΠΑ.

Τον περασμένο Ιούνιο, η Εθνική Εταιρεία Πετρελαίου της Λιβύης υπέγραψε μνημόνιο συνεργασίας με την τουρκική κρατική εταιρεία πετρελαίου (TPAO) για τη διεξαγωγή σεισμικών ερευνών σε τέσσερις υπεράκτιες περιοχές. Λίγες ημέρες νωρίτερα, εκκίνησε ο διεθνής διαγωνισμός για την παραχώρηση του δικαιώματος έρευνας και εκμετάλλευσης τεσσάρων νέων θαλάσσιων οικοπέδων σε Κρήτη και Πελοπόννησο, με τη δημοσίευση του κειμένου της προκήρυξης στην επίσημη εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η είδηση έφερε την αντίδραση της Άγκυρας, με την τουρκική πλευρά να τονίζει ότι πρόκειται για κίνηση «κλιμάκωσης της έντασης» μεταξύ Λιβύης και Ελλάδας. Πέραν της μη αποδοχής του τουρκολιβυκού μνημονίου, μέσα από την παρουσία της Chevron στα θαλάσσια οικόπεδα, πλήττεται, σύμφωνα με αναλυτές, και το τουρκικό δόγμα περί Γαλάζιας Πατρίδας, που αμφισβητεί την ελληνική ΑΟΖ. Τέλος, η Ελλάδα, έχοντας πλέον ένα ισχυρό «όπλο στη φαρέτρα» της, θα μπορούσε να εκκινήσει από μια άλλη βάση τις συζητήσεις της στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων με τη Λιβύη για τη μεταξύ τους οριοθέτηση.



Η γεωπολιτική διάσταση της συμμετοχής της Chevron στον διαγωνισμό εντάθηκε από την πρόσφατη επίσκεψη του Αμερικανού Υπουργού Νταγκ Μπέργκαμ στην Αθήνα, η οποία συνέπεσε χρονικά με την ανακοίνωση.

«Θεωρώ πολύ ενδιαφέρουσα σύμπτωση ότι έρχεστε μία μέρα αφότου η Chevron εκδήλωσε επίσημα το ενδιαφέρον της να ξεκινήσει ερευνητικές δραστηριότητες στην περιοχή νότια της Κρήτης, επιβεβαιώνοντας έτσι τα κυριαρχικά δικαιώματα της Ελληνικής Δημοκρατίας στην περιοχή αυτή. Μας χαροποιεί επίσης ιδιαίτερα το ότι μπορούμε να μιλάμε για τον περιφερειακό ρόλο της Ελλάδας ως πυλώνα ενεργειακής ασφάλειας για την ευρύτερη περιοχή. Είμαστε πλέον μια χώρα που εξάγει φυσικό αέριο. Είμαστε ένας μεγάλος κόμβος εισαγωγής και εξαγωγής φυσικού αερίου στην περιοχή. Εξάγουμε ηλεκτρική ενέργεια, εξάγουμε πετρελαιοειδή, και αυτό μας καθιστά έναν πολύ ισχυρό “παίκτη” στην Ανατολική Μεσόγειο. Προσβλέπουμε στην περαιτέρω ενίσχυση αυτής της εταιρικής σχέσης μεταξύ των δύο χωρών μας, προς όφελος, πιστεύω, και των δύο λαών μας. Επομένως, σας καλωσορίζω και πάλι στην Ελλάδα», είχε δηλώσει ο Έλληνας Πρωθυπουργός κατά τη διάρκεια της συνάντησής του με τον Αμερικανό Υπουργό Εσωτερικών και επικεφαλής του Συμβουλίου Ενεργειακής Κυριαρχίας του Λευκού Οίκου.

Από την πλευρά του, ο Μπέργκαμ εξέφρασε την άποψη ότι οι σχέσεις Ελλά-

δας και ΗΠΑ «μπορούν να αναπτυχθούν και να επεκταθούν, ιδίως στον τομέα της ενέργειας και της ενεργειακής ασφάλειας».

Chevron όπως ExxonMobil και τα ανεπιτυχή εγχειρήματα των TotalEnergies και Repsol

Διαφαίνεται συνεπώς ότι ο αμερικανικός παράγοντας, με αιχμή του δόρατος τους ελληνικούς υδρογονάνθρακες, ξαναμοιράζει την ενεργειακή τράπουλα στην Ανατολική Μεσόγειο.

Η Chevron δεν αποτελεί την πρώτη αμερικανική εταιρεία ενέργειας που δίνει ψήφο εμπιστοσύνης στη χώρα μας. Η παρουσία του έτερου αμερικανικού κολοσσού ExxonMobil στην Ελλάδα πάει πίσω στο 2019, όταν σε κοινοπραξία που σύστησε με την HelleniQ (τότε ΕΛΠΕ) και την TotalEnergies παραχωρήθηκαν δικαιώματα έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων στη θαλάσσια περιοχή «Δυτικά Κρήτης» και στη θαλάσσια περιοχή «Νοτιοδυτικά της Κρήτης». Η TotalEnergies αποχώρησε από την εν λόγω δραστηριότητα το 2022, ενώ η ExxonMobil έχει «παγώσει» την ερευνητική γεώτρηση στο μπλοκ «Νοτιοδυτικά της Κρήτης». Μάλιστα, σύμφωνα με όσα δήλωσε στο περιθώριο της ΔΕΘ ο Διευθύνων Σύμβουλος της HelleniQ Energy, Ανδρέας Σιάμισης, η δραστηριότητα της ExxonMobil μετατίθεται ακόμα μακρύτερα, για το 2027, κυρίως λόγω του γεγονότος ότι ο αμερικανικός κολοσσός δίνει μεγαλύτερο βάρος σε ανακαλύψεις σε Κύπρο και Αίγυπτο.

Παράγοντες της αγοράς ενέργειας τονίζουν παράλληλα ότι στο κάδρο της ExxonMobil αυτή τη στιγμή είναι τα κοιτάσματα της Γουιάνας και του Κόλπου του Μεξικού. Γιατί όμως οι δύο εταιρείες προχώρησαν σε προσφορές εφόσον οι γεωτρήσεις τους μετατίθενται χρονικά; Γνωρίζοντας τις μεγάλες προοπτικές των οικοπέδων, με τις προσφορές τους κατοχυρώνουν ουσιαστικά τις θέσεις τους, αποκλείοντας άλλες εταιρείες να συμμετάσχουν.

Όπως προαναφέραμε, το ίδιο δεν συνέβη με την TotalEnergies, ενώ τα χνάρια της γαλλικής πολυεθνικής ακολούθησε και η ισπανική Repsol, που είχε επίσης επιχειρήσει να επεκτείνει το χαρτοφυλάκιό της στην ελληνική αγορά. Το 2017 είχε εξαγοράσει το 60% των παραχωρήσεων για έρευνες υδρογονανθράκων στις περιοχές του Ιονίου, των Ιωαννίνων και της Αιτωλοακαρνανίας, ενώ το 2021 πούλησε τη συμμετοχή της στην Energean.

Γιατί Chevron και ExxonMobil ρίχνουν άγκυρα στην Ελλάδα

Πέραν των προαναφερθέντων γεωπολιτικών οφελών, η ταυτόχρονη παρουσία δύο αμερικανικών κολοσσών ενέργειας για έρευνες σε συνολικά τέσσερα οικόπεδα έκτασης 47.000 τ.χλμ. βάζει την Ελλάδα δυναμικά στον ενεργειακό χάρτη. Τα συγκεκριμένα οικόπεδα ουσιαστικά δημιουργούν ένα συνεχόμενο πεδίο για έρευνες από τις Chevron και ExxonMobil.

Είναι όμως βάσιμες οι ελπίδες για την ανακάλυψη πετρελαίου και φυσικού αερίου; Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι οι σεισμικές δονήσεις διαφέρουν από τις ερευνητικές γεωτρήσεις, καθώς μόνο μέσω των τελευταίων μπορούν να εκτιμηθούν η ύπαρξη και ο όγκος των υδρογονανθράκων.

Πάντως, αναφορικά με τα αποθέματα ευρύτερα στην Ελλάδα, στην ετήσια οικονομική έκθεση της ΕΔΕΥΕΠ για το 2023 τονίζεται ότι «μια συντηρητική εκτίμηση των δυνητικών και πιθανών αποθεμάτων των εν λόγω περιοχών, στις οποίες ωστόσο δεν έχει ακόμη διενεργηθεί εξερευνητική γεώτρηση, κυμαίνεται στα 24 τρισ. κυβικά πόδια (trillion cubic feet) ή 680 bcm φυσικού αερίου (risked recoverable reserves). Η πιθανή επιβεβαίωση αυτών των κοιτασμάτων υπερκαλύπτει τόσο την παρούσα όσο και τη μέλλουσα εγχώρια ζήτηση φυσικού αερίου, καθιστώντας τη χώρα μας εξαγωγική έως τα τέλη της δεκαετίας». Οι περιοχές στις οποίες αναφερόταν η ΕΔΕΥΕΠ αφορούσαν τον Πρίνο, που βρίσκεται σε φάση παραγωγής, το Κατάκολο, που βρίσκεται σε φάση ανάπτυξης, και έξι ακόμα περιοχές που βρίσκονται σε φάση έρευνας: μία στη χερσαία περιοχή των Ιωαννίνων, τρεις θαλάσσιες περιοχές στο Ιόνιο Πέλαγος (Μπλοκ 2, Μπλοκ 10, Μπλοκ Ιονίου) και δύο θαλάσσιες περιοχές στην Κρήτη (Δυτικά της Κρήτης, Νοτιοδυτικά της Κρήτης). Για τα οικόπεδα δε νότια και δυτικά της Κρήτης, εκτιμήσεις γεωλόγων κάνουν λόγο για αποθέματα 2-2,5 τρισ. κυβικών ποδών.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η ετήσια κατανάλωση φυσικού αερίου στη χώρα μας κυμαίνεται μεταξύ 4 και 5 δισ. κ.μ. (ή 140-170 δισ. κυβικών ποδών), τα οφέλη από την αξιοποίηση των αποθεμάτων θα είναι τόσο ενεργειακά όσο και οικονομικά, καθώς η Ελλάδα θα μπορούσε να διαδραματίσει ρόλο εξαγωγέα. Η εξέλιξη αυτή θα ήταν βαρύνουσας σημασίας και για την ενεργειακή εξίσωση της ΕΕ, η οποία, παρά τις απέλπιδες προσπάθειες για αξιοποίηση των ΑΠΕ, εξαρτάται ενεργειακά κατά περίπου 60% από πετρέλαιο και φυσικό αέριο. Συνεπώς, το άνοιγμα της βεντάλιας σε πιθανούς νέους παραγωγούς και εξαγωγείς ορυκτών καυσίμων μόνο απαρατήρητο δεν περνάει από τις Βρυξέλλες, την ίδια ώρα που έχουν προωθήσει ένα γενναίο πακέτο κυρώσεων με επίκεντρο το ρωσικό φυσικό αέριο.

Για την επόμενη μέρα, το μεγάλο στοίχημα για την ελληνική πλευρά είναι η επίσπευση των διαδικασιών σε γραφειοκρατικό επίπεδο, δεδομένου ότι έχει τεθεί ως στόχος οι Chevron και HelleniQ να καταστούν παραχωρησιούχοι έως το τέλος του 2025. Τα διδάγματα του παρελθόντος θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν προς αυτή την κατεύθυνση: η Chevron είχε εκφράσει ενδιαφέρον για τα δύο οικόπεδα νοτίως της Κρήτης από τον Ιούλιο του 2024. Όμως η καθυστέρηση της ελληνικής πλευράς ήταν χαρακτηριστική, με αποτέλεσμα ένα εξάμηνο μετά να αποδεχτεί το αίτημα για ένα οικόπεδο. Το πότε θα ξεκινήσουν οι γεωτρήσεις από τις Chevron και ExxonMobil άπτεται των στρατηγικών τους επιδιώξεων, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν περιορίζονται από συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα. Το οικονομικό σκέλος σαφώς αποτελεί παράγοντα Χ, καθώς αξίζει να σημειώσουμε ότι το κόστος για κάθε ερευνητική γεώτρηση βαθιάς θάλασσας στην Ελλάδα κυμαίνεται μεταξύ των $100 και $150 εκατ. Το επόμενο βήμα είναι η κατάρτιση των προγραμμάτων εκμετάλλευσης από τους δύο κολοσσούς, με τα οποία ουσιαστικά θα συσταθεί η αλυσίδα από την παραγωγή έως και τη μεταφορά υδρογονανθράκων.

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.

Αναταράξεις στα θεμέλια της 5ης Γαλλικής Δημοκρατίας

Η Γαλλία σε πολιτικό και οικονομικό αδιέξοδο

Η Γαλλία βιώνει μια κρίσιμη καμπή στην ιστορία της, που ξεπερνά τα όρια της συνηθισμένης πολιτικής αστάθειας. Η πρόσφατη πτώση της κυβέρνησης Μπαϊρού, λόγω των σκληρών περικοπών ύψους 44 δισ. ευρώ, ανέδειξε την αδυναμία του Εμανουέλ Μακρόν να ελέγξει ένα κατακερματισμένο κοινοβούλιο. Ο νέος Πρωθυπουργός Λεκορνί ανέλαβε καθήκοντα σε συνθήκες έντονης κοινωνικής δυσαρέσκειας. Πρόκειται για τον πέμπτο Πρωθυπουργό της χώρας από τον Ιανουάριο του 2024 ο οποίος υπέβαλε την παραίτησή του, ενώ η οικονομική κατάσταση της Γαλλίας βρίσκεται σε αχαρτογράφητα νερά. Το έλλειμμα αγγίζει το 5,8% του ΑΕΠ, σχεδόν διπλάσιο του ευρωπαϊκού ορίου του 3%, ενώ το δημόσιο χρέος πλησιάζει το 114%.

* Το παρόν άρθρο συντάχθηκε στις 07/10/2025.



της **Φιλίππας Χατζησταύρου**,
Επίκουρης Καθηγήτριας Πολιτικών Επιστημών και Διεθνούς Πολιτικής στο Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών & Επισκέπτριας Ερευνήτριας, Centre d'études européennes et de politique comparée, Sciences Po, Παρίσι

Το χρονικό της κρίσης

Στη Γαλλία, ήδη από την προεδρία του Νικολά Σαρκοζί, εισάγονται έντονα στο μείγμα πολιτικής νεοφιλελεύθερα μέτρα. Στη συνέχεια, ο Φρανσουά Ολάντ δεν γύρισε την πλάτη του σε αυτή τη νέα τάση και ακολούθησε το ίδιο μοτίβο. Όμως, η περίοδος Μακρόν, από την πρώτη θητεία του 2017, αποτελεί ουσιαστικά αυτήν της μεγάλης «μετάλλαξης». Υπενθυμίζεται ότι, τότε, είχε προωθήσει τον όρο «start-up nation», υπογραμμίζοντας ότι η Γαλλία θα πρέπει να αναδειχθεί σε έθνος που υποστηρίζει έμπρακτα τις νεοφυείς επιχειρήσεις και την επιχειρηματικότητα εν γένει, προωθώντας έτσι την αμφιλεγόμενη οικονομική ιδέα της διάχυσης του πλούτου προς τα κάτω μέσω των μηχανισμών της αγοράς (trickle-down economics).

Σε μια πρώτη ανάγνωση, η πολιτική αυτή χαρακτηρίστηκε ως μια θετική εξέλιξη, με λιγοστούς αντιτιθέμενους. Ωστόσο, πίσω από το πέπλο της επιχειρηματικής αναγέννησης κρυβόταν ένα πολύ επιθετικό μείγμα πολιτικής, που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ιδιαίτερα φιλική προς τη μεγάλη επιχειρηματικότητα (pro-big-business). Όλα αυτά τα χρόνια, οι εν λόγω πολιτικές μεταφράστηκαν σε οικονομικές επιχορηγήσεις κυρίως προς τις μεγάλες επιχειρήσεις, γεγονός που κορυφώθηκε ιδιαίτερα την περίοδο του COVID-19. Βέβαια, η στενή σχέση κράτους-επιχειρηματικότητας κατά τη διάρκεια της υγειονομικής κρίσης αποτέλεσε ευρύτερο ευρωπαϊκό φαινόμενο. Για τη Γαλλία, όμως, αυτή η εξέλιξη παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον, δεδομένου ότι η

EPA/SEBASTIEN NOGIER



χώρα δεν λειτούργησε κατά κύριο λόγο με αυτή τη λογική κατά την προηγούμενη μακρά ιστορία της.

Εκτός από την ανωτέρω εξαντλητική για τα οικονομικά της χώρας δαπάνη, μία ακόμα πολιτική που οδήγησε σε αυτή την κατάσταση είναι αυτή της αποφορολόγησης. Στη Γαλλία, υπήρχε ένας εμβληματικός φόρος, ο ISF, ο οποίος κάλυπτε είτε την κινητή είτε την ακίνητη περιουσία των οικονομικά πολύ εύπορων πολιτών της Γαλλίας. Ο Μακρόν καταργεί αυτόν τον φόρο και τον αντικαθιστά με έναν άλλον, ο οποίος λαμβάνει υπ' όψιν του μόνο την ακίνητη περιουσία. Όμως, εδώ θα πρέπει να επισημανθούν παραδείγματα ανθρώπων που ανήκουν στην υψηλή επιχειρηματική τάξη της χώρας, όπως ο Μπερνάρ Αρνό ή ο Βενσάν Μπολορέ. Οι άνθρωποι αυτοί, πέραν της ακίνητης περιουσίας τους, διαθέτουν και μεγάλο όγκο κινητής περιουσίας, όπως έργα τέχνης, μετοχές κ.ά. Ως εκ τούτου, γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι με την κατάργηση του ISF δημιουργείται ένα μεγάλο δημοσιονομικό κενό στα δημόσια ταμεία. Πέραν αυτού, ο Γάλλος Πρόεδρος προχώρησε γενικότερα σε αλλαγές ως προς τον ρόλο των συνδικάτων, τον τρόπο οργάνωσης των συλλογικών συμβάσεων εργασίας κ.ά. Εν κατακλείδι, οι πολιτικές του Μακρόν, για πολλούς οικονομολόγους, θεωρούνται «ένοχες» για την τρέχουσα δημοσιονομική κατάσταση της Γαλλίας.

Βέβαια, παρά το οικονομικό αδιέξοδο της Γαλλίας, παρατηρείται μια «αμφισημία». Αναντίρρητα, η δημοσιονομική κατάσταση της Γαλλίας, μιας χώρας με νευραλγική θέση στην Ευρωζώνη, αποτελεί μείζον ζήτημα. Ωστόσο, αυτή η «σεναριοποίηση» της τρέχουσας κατάστασης της Γαλλίας, την οποία τα ΜΜΕ έχουν προωθήσει ως «γαλλική τραγωδία», εξισώνοντάς τη μάλιστα μερικές φορές με αυτήν της Ελλάδας, εγείρει ερωτηματικά. Υπενθυμίζεται ότι στην Ιταλία, μια χώρα με μεγαλύτερο χρέος από αυτό της Γαλλίας, κανείς «δεν έχει χτυπήσει το χέρι στο τραπέζι».

Υπό αυτό το πλαίσιο, η Γαλλία «υποχρεώνεται» να κάνει μεγάλες διαρθρωτικές αλλαγές μέσα σε κλίμα πίεσης, μειώνοντας τόσο τη δημόσια δαπάνη όσο και τον δημόσιο τομέα της. Φυσικά υπάρχει οικονομικό ζήτημα, όμως όσο περισσό-



τερο εντείνουμε μια λογική οικονομικού αδιεξόδου, τόσο περισσότερο πιέζεται μια χώρα να υιοθετήσει αντιλαϊκά και αντικοινωνικά μέτρα. Ποιος είναι ο στόχος όμως όταν επιθυμούμε να εξυγιάνουμε την οικονομική κατάσταση μιας χώρας; Κατά την άποψή μου, οι πολιτικές οφείλουν να υπηρετούν το δημόσιο συμφέρον και να είναι κοινωνικά και περιβαλλοντικά φιλικές, με στόχο την οικονομική εξισορρόπηση των βαρών ανάλογα με τη φέρουσα ικανότητα του καθένα.

Το πολιτικό αδιέξοδο και ο κίνδυνος κρίσης του πολιτεύματος

Το πολιτικό αδιέξοδο είναι αποτέλεσμα της συστηματικής εργαλειοποίησης της αντικειμενικά κακής δημοσιονομικής κατάστασης της Γαλλίας. Ο Μακρόν, φυσικά, διαθέτει το μεγαλύτερο μερίδιο ευθύνης γι' αυτή την κατάσταση. Κατ' αρχάς, ο Γάλλος Πρόεδρος προχώρησε στην απονενοημένη απόφαση διάλυσης της Βουλής μετά τις ευρωεκλογές του 2024, οδηγώντας τη χώρα σε κοινοβουλευτική αταξία. Από εκεί και έπειτα, η χώρα ταλανίζεται από έναν «τυφώνα» διαρκούς πολιτικής αστάθειας.

Αυτή η αστάθεια, επομένως, μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι αποτέλεσμα μιας κακής διαχείρισης από την πλευρά του Μακρόν. Η διάλυση της Βουλής τού γύρισε μπούμερανγκ, με τα αποτελέσματα των κοινοβουλευτικών εκλογών να λειτουργούν εις βάρος του. Ως απότοκο, βρέθηκε στη μέγγενη μιας κατακερματισμένης Εθνοσυνέλευσης, την οποία πλέον δεν ελέγχει ο ίδιος και η οποία, λόγω των πολλαπλών κομματικών μειοψηφιών, δυσκολεύεται όλο και περισσότερο να παράγει σταθερή κοινοβουλευτική πλειοψηφία.

Ας μην ξεχνάμε επίσης ότι, ήδη πριν από την έναρξη της δεύτερης θητείας του, έκανε κάποιες θεσμικές αλλαγές σε ό,τι αφορά τις σχέσεις του Πρωθυπουργού με τον Πρόεδρο. Οι συγκεκριμένες αλλαγές ερμηνεύτηκαν ως μεταρρύθμιση υπερ-συγκέντρωσης εξουσιών στον θεσμό του Προέδρου. Επομένως, ναι μεν κατά το σύνταγμα το πολιτικό σύστημα της Γαλλίας είναι ημι-προεδρικό, στην πραγματικότητα ωστόσο έχει μετατραπεί σε προεδρικό-κεντρικό.

Τα ανωτέρω οδηγούν στη διαπίστωση ότι η Γαλλία βιώνει μια βαθιά πολιτική, κοινοβουλευτική αλλά πολύ περισσότερο πολιτειακή κρίση, η οποία απειλεί τα θεμέλια της 5ης Δημοκρατίας. Η πρόσφατη παραίτηση του Λεκορνί έγινε σε κλίμα τεταμένο, καταδεικνύοντας ρωγμές μεταξύ της γαλλικής δεξιάς των Ρεπουμπλικάνων και των πολιτικών ομάδων που στηρίζουν τον Μακρόν (κεντρικό μπλοκ). Ο ίδιος βρίσκεται μπροστά σε ένα τρίλημμα: να προχωρήσει σε νέο σχηματισμό (μειοψηφικής) κυβέρνησης συγκατοίκησης με τους Ρεπουμπλικάνους ενσωματώνοντας ακόμα περισσότερο τις επιταγές της σκληρής γαλλικής δεξιάς, να προχωρήσει εκ νέου σε διάλυση της Βουλής ή να παραιτηθεί από το προεδρικό αξίωμα. Δεν είναι απίθανο, δε, η συγκεκριμένη κρίση του πολιτεύματος να έχει αλυσιδωτές αντιδράσεις και σε άλλες χώρες, δεδομένης της νευραλγικής θέσης της Γαλλίας στην Ευρωζώνη, όπως προαναφέρθηκε.

Η εντεινόμενη πολιτική κρίση και οι συνεχόμενες αλλαγές στον πρωθυπουργικό θώκο της χώρας λειτουργούν ως «βούτυρο στο ψωμί» της ακροδεξιάς και τη μυστική ατζέντα της Μαρίν Λεπέν, που προκρίνει εν μέρει την απόρριψη του κοινοβουλευτισμού. Βέβαια, αυτό δεν έχει γίνει κατανοητό από την κοινωνία, καθώς η ηγέτης της γαλλικής ακροδεξιάς μέσα από μια εξαιρετική επικοινωνιακή πολιτική έχει καταφέρει να προκρίνει ένα φιλολαϊκό προφίλ.

Δυστυχώς, όσο περισσότερο ο γαλλικός κοινοβουλευτισμός παρουσιάζει αδυναμίες και αποτυγχάνει στα μάτια των πολιτών –ιδιαίτερα όσων δεν ασχολούνται ιδιαίτερα με την πολιτική– τόσο η Εθνοσυνέλευση κινδυνεύει να εμφανίζεται ως ένας θεσμός μιας άλλης εποχής, σπρώχνοντας όλο και περισσότερους Γάλλους στην «αγκαλιά» της ακροδεξιάς.

Κοινωνικός αναβρασμός και οι ισορροπίες του «δρόμου»

Υπάρχει μια μικρή αλλαγή στη σύνθεση των αγανακτισμένων πολιτών που έχουν κατακλύσει τους δρόμους της Γαλλίας. Στις προηγούμενες κινητοποιήσεις των τελευταίων ετών, τα λεγόμενα «Κίτρινα Γιλέκα» αποτελούσαν τον κύριο όγκο των διαδηλωτών, ενώ στη συνέχεια


Transparency, Ethics and
Excellent Service
PANAMA
MARITIME AUTHORITY
PRO MUNDI BENEFICIO
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



Credit: EPA/IAN LANGSDON / POOL MAXPPP OUT

παρατηρήθηκε μια δυσαρέσκεια σε σχέση κυρίως με το συνταξιοδοτικό ζήτημα, η οποία δεν μπορούσε να ταυτοποιηθεί ξεκάθαρα.

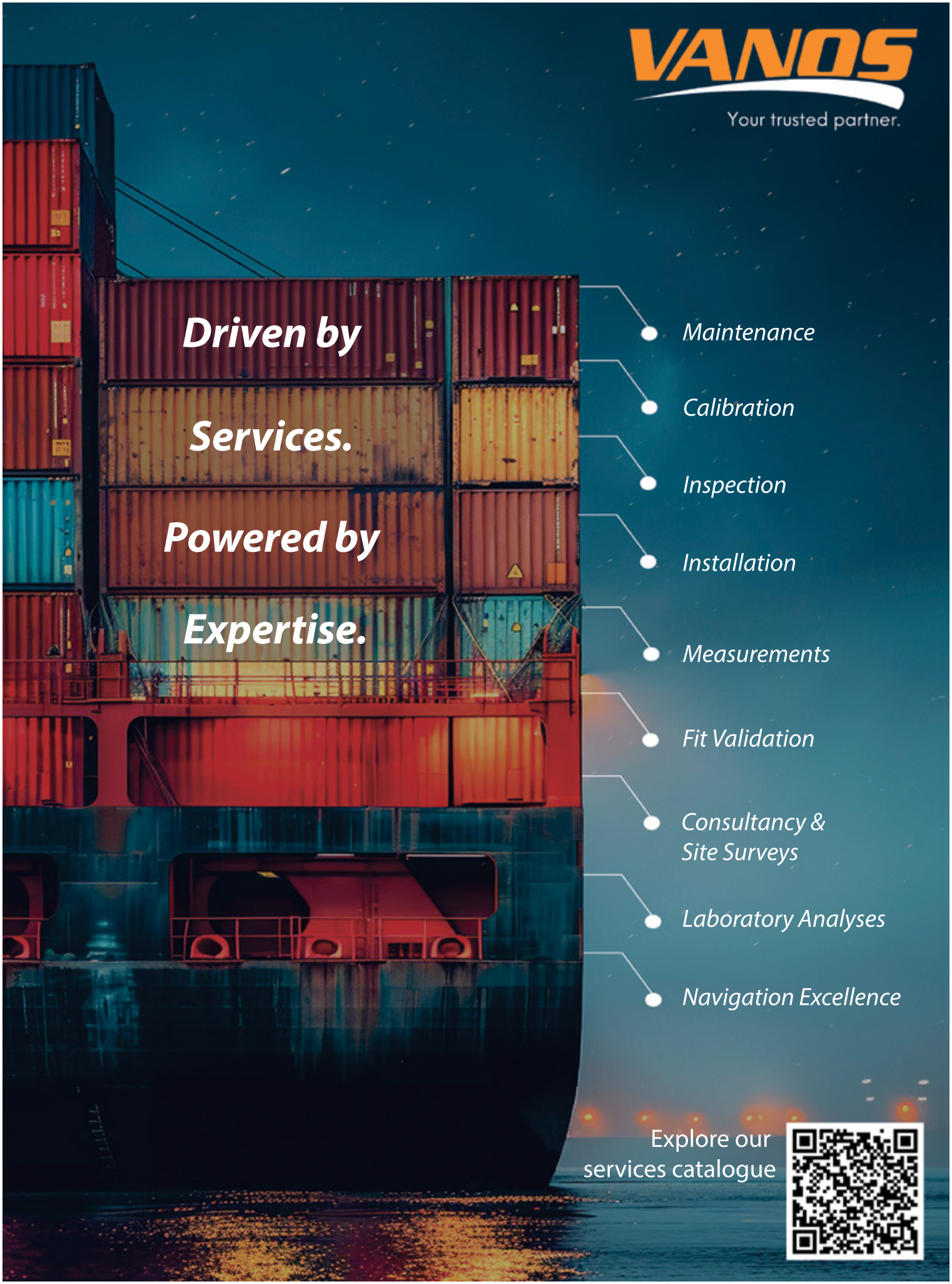
Ωστόσο, στις πιο πρόσφατες κινητοποιήσεις μέχρι και τη 18η Σεπτεμβρίου 2025, τα «Κίτρινα Γιλέκα», αν και έχουν επανέλθει, δεν διαδραματίζουν πλέον κομβικό ρόλο. Τα Συνδικάτα φαίνεται να έχουν εμφανιστεί εκ νέου στο προσκήνιο, με μεγάλο μέρος των διαδηλώσεων να οργανώνονται πλέον από αυτά. Μάλιστα, σύμφωνα με τα ΜΜΕ της Γαλλίας, ασκούν ήδη πίεση στον νέο Πρωθυπουργό Λεκορνί προκειμένου να πάρει θέση για τα αιτήματά τους αναφορικά με τον προϋπολογισμό, το συνταξιοδοτικό και τον νέο φόρο για τους πλούσιους (φόρος Ζούκμαν). Επομένως, θα μπορούσε να υποστηρίξει κανείς ότι το μεγαλύτερο μέρος των διαδηλωτών (περίπου 500.000 καταγράφηκαν κατά τη 18η Σεπτεμβρίου 2025), με βάση τις νέες εξελίξεις, προέρχεται από την ευρύτερη αριστερά.

Στον αντίποδα, η ακροδεξιά δεν κατεβαίνει στον δρόμο, τουλάχιστον όχι συντεταγμένα. Προφανώς, ένα κομμάτι των ανθρώπων που ανήκουν στα «Κίτρινα Γιλέκα» βρίσκονται εντός αυτού του πολιτικού χώρου, εντούτοις όμως η ακροδεξιά συνήθως προχωρά σε δικές της κινητοποιήσεις κάτω από άλλες λεζάντες.

Το ερώτημα βέβαια είναι αν αυτός ο ετερόκλητος κόσμος που φέρνει κοντά πολίτες από το ευρύτερο προοδευτικό τόξο της κοινωνίας δύναται να οικοδομήσει μια δυναμική κοινωνικής πλειοψηφίας, που να φέρει σε πραγματικά δύσκολη θέση τον Μακρόν. Και η απάντηση, προς το παρόν τουλάχιστον, είναι μάλλον όχι.

Η Γαλλία εισέρχεται πλέον σε έναν νέο κύκλο πόλωσης, με αιχμηρά διεκδικητικά αιτήματα, όπως για παράδειγμα αυτό της έκπτωσης του Μακρόν. Πρέπει να δούμε πώς θα οργανωθούν οι επόμενες κινητοποιήσεις, όπως αυτή της 15ης Οκτωβρίου 2025, και ποια θα είναι η στάση των κοινωνικών και πολιτικών δρώντων απέναντι σε αυτές. Σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο, η οικονομική και πολιτική κατάσταση στη Γαλλία βρίσκεται σε αδιέξοδο.

Ο Μακρόν επιμένει πως η λύση βρίσκεται σε πολιτικές λιτότητας συνδυασμένες με διαρθρωτικά μέτρα. Όμως, αυτή η επιμονή του Γάλλου Προέδρου ενδέχεται να πυροδοτήσει περαιτέρω εκρήξεις εντός της γαλλικής κοινωνίας. Είναι δεδομένο ότι, σε αντίθεση με άλλες χώρες, όπως η Ελλάδα και η Ιταλία, οι Γάλλοι πολίτες –και ιδιαίτερα οι νέοι και οι νέες– δεν θα δεχτούν πολιτικές που θα συνεχίσουν να λειτουργούν διαβρωτικά για τα κοινωνικά τους κεκτημένα και είναι πολύ πιθανό ότι θα αντιδράσουν πολύ διαφορετικά.


VANOS
Your trusted partner.
Driven by
Services.
Powered by
Expertise.
Maintenance
Calibration
Inspection
Installation
Measurements
Fit Validation
Consultancy &
Site Surveys
Laboratory Analyses
Navigation Excellence
Explore our
services catalogue



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
general group of companies

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

NANHAI AIRBAG 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.

Η Χίος, «εκκολαπτήριο»

Τελετή εγκαινίων του νέου Τμήματος Ηλεκτρολόγων-Ηλεκτρονικών της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού «Τσάκος Ελληνικά Εκπαιδευτήρια Ναυτικών Σπουδών» (ΤΕΕΝS)

Για τον καπτ. Παναγιώτη Ν. Τσάκο, η Χίος, ο γενέθλιος τόπος του, αποτέλεσε φάρο και πυξίδα που του έδειχνε τον δρόμο. Τι κι αν ταξίδεψε στις θάλασσες του κόσμου, ποτέ δεν λησμόνησε τις ρίζες του, η επιστροφή στις οποίες «είναι το μέλλον και η σωτηρία μας», όπως είχε αναφέρει χαρακτηριστικά σε προηγούμενη δημόσια τοποθέτησή του.





Στη Χίο, η οποία καθίσταται φυτώριο για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτοσύνης, χάρη και στις πρωτοβουλίες του Καπετάνιου, πραγματοποιήθηκαν την Παρασκευή 12 Σεπτεμβρίου τα εγκαίνια του νέου Τμήματος Ηλεκτρολόγων-Ηλεκτρονικών της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού «Τσάκος Ελληνικά Εκπαιδευτήρια Ναυτικών Σπουδών» (ΤΕΕΝS).

Η νέα αυτή σχολή έρχεται να συμπληρώσει, στην Ακαδημία, αυτές των Πλοιάρχων και Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού και να αποτελέσει την πρώτη που θα λειτουργήσει στην Ελλάδα με αυτή την ειδικότητα αξιωματικών. Αντανακλά, δε, τις επιταγές της ναυτιλιακής αγοράς για τη λειτουργία ενός τέτοιου τμήματος, το οποίο συνιστά συνέχεια της υλοποίησης του οράματος του καπτ. Παναγιώτη Ν. Τσάκου για την προσέλκυση και την εκπαίδευση ικανών αξιωματικών.

Η πρωτοβουλία αυτή ξεκίνησε το 2018, με την ίδρυση του Προτύπου Επαγγελματικού Λυκείου ΤΕΕΝS, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, και συνεχίστηκε με την ίδρυση της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού στη Χίο το 2024, η οποία από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας της χαράσσει πορεία αριστείας στη ναυτική εκπαίδευση. Η δημιουργία του Τμήματος Ηλεκτρολόγων-Ηλεκτρονικών Ε.Ν. δεν είναι μόνο ένας νέος σταθμός για την Ακαδημία ΤΕΕΝS, αλλά και μια ιστορική στιγμή για τη ναυτική εκπαίδευση της χώρας, καθώς θεμελιώνει έναν ζωντανό εκπαιδευτικό οργανισμό, που θα προετοιμάσει άριστα εξειδικευμένους αξιωματικούς στον τομέα των ηλεκτρολογικών και ηλεκτρονικών συστημάτων πλοίων, για να υπηρετήσουν επάξια στον στόλο του μέλλοντος.

Στην τελετή εγκαινίων παρευρέθησαν ο κ. Χρήστος Καριτζής, Σύμβουλος σε Ναυτιλιακά Θέματα και Επιθεωρητής Πλοίων, ως Εκπρόσωπος της Υφυπουργού Ναυτιλίας της Κυπριακής Δημοκρατίας κ. Μαρίνας Χατζημανώλη, και ο κ. Παναγιώτης Γιγής, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού, ως Εκπρόσωπος της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ). Παρέστησαν επίσης ο Βουλευτής Χίου κ. Νότης Μηταράκης, ο Δήμαρχος Χίου κ. Γιάννης Μαλαφής, ο Δήμαρχος Οινουσσών κ. Γιώργος Δανιήλ, οι Αρχές της Χίου, εκπρόσωποι των τοπικών εκπαιδευτικών Αρχών, γονείς και κηδεμόνες των σπουδαστών και των μαθητών των ως άνω εκπαιδευτικών μονάδων του Ιδρύματος, αλλά και πολλοί εκλεκτοί προσκεκλημένοι.

Μετά την τελετή των εγκαινίων, ο Σεβασμιότατος Μητροπολίτης Χίου, Ψαρών και Οινουσσών κ.κ. Μάρκος προέστη

αξιωματικών για τα πλοία του μέλλοντος

αγιασμού για τη νέα σχολική χρονιά 2025-2026 και ευλόγησε το διδακτικό και διοικητικό προσωπικό της Ακαδημίας και του Ναυτικού Λυκείου, καθώς και τους παριστάμενους σπουδαστές και μαθητές της Ακαδημίας, του Ναυτικού Λυκείου ΤΕΕΝS και της Μαθητικής Στέγης Καρδαμύλων «Το Σπίτι της Μαρίας», ευχόμενος σε όλους υγεία και καλή πρόοδο.

Ο καπτ. Παναγιώτης Ν. Τσάκος απηύθυνε χαιρετισμό, όπου αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, στη δημιουργία του Τμήματος Ηλεκτρολόγων-Ηλεκτρονικών, τονίζοντας ότι η εκπαίδευση συμβαδίζει με την τεχνολογική εξέλιξη του στόλου, ενισχύοντας τον κρίσιμο ρόλο των νέων αξιωματικών ως πρωτοπόρων μιας νέας γενιάς αξιωματικών και στελεχών της ελληνικής ναυτιλίας, που θα κρατήσουν την Ελλάδα στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλιακής κατάταξης.

Συνεχίζοντας την προσφώνησή του, ο καπτ. Παναγιώτης πρόσθεσε: «Σήμερα κάνουμε ακόμα ένα σημαντικό βήμα προς την κατεύθυνση που χαράξαμε. Η ίδρυση του Τμήματος Ηλεκτρολόγων-Ηλεκτρονικών υπήρξε ένα όραμα που ωρίμαζε καιρό και σήμερα γίνεται πραγματικότητα. Η ναυτιλία μας έχει θεμέλιο την παράδοσή μας, αλλά ταυτόχρονα αλλάζει και εξελίσσεται διαρκώς. Σε έναν στόλο που γίνεται ολοένα και πιο προηγμένος τεχνολογικά, γεμάτος αυτοματισμούς. Ο ρόλος του ηλεκτρολόγου-ηλεκτρονικού δεν είναι πλέον περιφερειακός – είναι κρίσιμος για την ασφάλεια, την ενεργειακή απόδοση, την αποδοτικότητα, την περιβαλλοντική συμμόρφωση και εν γένει την εύρυθμη λειτουργία του στόλου».

Απευθυνόμενος στις νέες και στους νέους που έδωσαν το «παρών» στην τελετή εγκαινίων, ο καπτ. Παναγιώτης υπογράμμισε: «Ό,τι κάνουμε στο ΤΕΕΝS –οι υποδομές μας, τα νέα τμήματα, οι καθηγητές σας, τα εκπαιδευτικά μας πλοία– γίνονται για να σας δώσουν τα καλύτερα εφόδια. Θέλουμε να σας δούμε όχι μόνο να προοδεύετε και να σταδιοδρομείτε, αλλά να γίνετε και οι πρωτοπόροι μιας νέας γενιάς αξιωματικών και στελεχών της ελληνικής ναυτιλίας, που θα κρατήσουν την Ελλάδα μας στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλιακής κατάταξης».

Χαιρετίζοντας την τελετή, ο Παναγιώτης Ν. Τσάκος ο νεότερος, πλάι στον Καπετάνιο, δήλωσε ότι τόσο ο πατέρας του όσο και ο ίδιος με τις αδελφές του Ειρήνη και Ελισάβετ θα συνεχίσουν το έργο και θα το μεγαλώσουν, αντάξιοι της παρακαταθήκης, ανοίγοντας δρόμους δημιουργίας και προσφοράς. Νωρίτερα, ο Καπετάνιος είχε εκφράσει τη βαθιά του συγκίνηση για το γεγονός ότι ο εγγονός του, Παναγιώτης, ταξίδεψε ειδικά από την Αγγλία για να παρευρεθεί στα εγκαίνια του νέου τμήματος στη Χίο.

Ακολούθησε η ομιλία του κ. Χρήστου Καριτζή, Συμβούλου σε Ναυτιλιακά Θέματα και Επιθεωρητή Πλοίων, στην οποία, ως Εκπρόσωπος της Υφυπουργού Ναυτιλίας της Κυπριακής Δημοκρατίας κ. Μαρίνας Χατζημανώλη, μεταξύ άλλων, τόνισε: «Έχοντας ως γνώμονα ότι οι ναυτικοί μας αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της παγκόσμιας ναυτιλίας, η κυβέρνηση του Προέδρου της Κυπριακής Δημοκρατίας, κ. Νίκου Χριστοδουλίδη, έχει ως προτεραιότητα την ποιοτική αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης». Συνεχίζοντας, δήλωσε: «Το Υφυπουργείο Ναυτιλίας της Κυπριακής Δημοκρατίας ενέκρινε το πρώτο πρόγραμμα ακαδημαϊκής φοίτησης Ηλεκτρολόγων-Ηλεκτρονικών Ε.Ν. στην Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού ΤΕΕΝS στη Χίο. Με ιδιαίτερη χαρά βλέπουμε ότι ένας εκ των στόχων του Καπετάν Παναγιώτη Τσάκου, η Ναυτική Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού ΤΕΕΝS, προοδεύει και εξελίσσεται».

Ως Εκπρόσωπος της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ), ο καπτ. Παναγιώτης Γιγής, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού, ανέφερε στην ομιλία του: «Τα εγκαίνια του νέου Τμήματος Ηλεκτρολόγων-Ηλεκτρονικών της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού ΤΕΕΝS σηματοδοτούν ένα ακόμα βήμα προόδου, ένα ακόμα λιθαράκι στο γερά θεμελιωμένο οικοδόμημα της ναυτοσύνης, που με όραμα, συνέπεια και αφοσίωση χτίζει εδώ και δεκαετίες ο Καπετάν Παναγιώτης Τσάκος. Η προσφορά του Καπετάνιου στη Χίο, στο νησί του, αλλά και σε ολόκληρη τη ναυτική οικογένεια της πατρίδας μας, είναι τεράστια και διαχρονική.

»Με πράξεις και όχι λόγια, στέκεται πάντα δίπλα στους νέους ανθρώπους που επιλέγουν να ακολουθήσουν τον δύσκολο αλλά υπέροχο δρόμο του ναυτικού επαγγέλματος, ανοίγοντας νέους ορίζοντες, προσφέροντας ευκαιρίες και διασφαλίζοντας υψηλού επιπέδου εκπαίδευση».

Στη συνέχεια, απονεμήθηκαν βραβεία σε αριστεύσαντες στις Πανελλαδικές Εξετάσεις του Ιουνίου 2025, σε μαθητές και μαθήτριες του Προτύπου Ναυτικού Λυκείου ΤΕΕΝS, όπως και στους αριστεύσαντες πρωτοετείς της Ακαδημίας. Η τελετή έκλεισε με την ανάδειξη Αρχηγού των δοκίμων της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού ΤΕΕΝS και με τον Εθνικό μας Ύμνο.

«Η ευεργεσία δεν είναι απλή ανάμνηση, αλλά ζωντανή παρακαταθήκη»

του Ηλία Μπίσια



Γιορτάζοντας 100 χρόνια προσφοράς της οικογένειας Γεωργίου Σταύρου Λιβανού στο Ναυτικό Γυμνάσιο και Λύκειο Καρδαμύλων.


ΛΙΒΑΝΕΙΟΝ
ΓΥΜΝΑΣΙΟΝ



«Ο κ. Γ. Σ. Λιβανός ενεκαινίασε το Λιβάνειον Λύκειον»: Απόκομμα τεύχους της 1ης Οκτωβρίου 1967 των *Ναυτικών Χρονικών*.



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ 15

ΣΥΝΕΧΙΣΤΗΣ ΜΙΑΣ ΕΥΓΕΝΟΥΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ

Ο κ. Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ ΕΝΕΚΑΙΝΙΑΣΕ ΤΟ ΛΙΒΑΝΕΙΟΝ ΛΥΚΕΙΟΝ

ΑΝΗΓΕΡΘΗ ΕΙΣ ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ ΧΙΟΥ ΕΚ ΔΩΡΕΑΣ 40.000 ΛΙΡΩΝ ΑΓΓΛΙΑΣ ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΤΟΥ ΑΕΙΜΝΗΣΤΟΥ ΠΑΤΡΟΣ ΤΟΥ.— ΣΥΓΧΡΟΝΟΝ, ΑΝΕΤΟΝ ΤΟ ΚΤΙΡΙΟΝ ΜΕ ΚΕΝΤΡΙΚΗΝ ΘΕΡΜΑΝΣΙΝ, ΑΕΡΙΣΜΟΝ Κ.Α.Π. ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΟΣ 300 ΜΑΘΗΤΩΝ ΚΑΙ ΜΑΘΗΤΡΙΩΝ.— ΠΛΗΡΗΣ, ΚΑΙΝΟΥΡΓΗΣ Ο ΟΛΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΔΙ' ΕΠΟΠΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ, ΩΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΜΕΣΩΝ ΔΙΔΑΣΚΑΛΙΑΣ.— ΕΝΑΡΞΙΣ ΑΠΟ ΤΟΥ ΤΡΕΧΟΝΤΟΣ ΣΧΟΛΙΚΟΥ ΕΤΟΥΣ.

ΣΥΓΚΙΝΗΤΙΚΑΙ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ ΧΙΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΝΕΑΡΟΝ ΕΥΕΡΓΕΤΗΝ

«Γ' άρέσουνε τὰ ρίσκα τοῦ ἀνεφιοῦ μου, ὅπως καὶ τοῦ πατέρα τους, φθάρισε μί δέος ὁ θεῖος τοῦ κ. Γεωργίου Στ. Λιβανοῦ, τὴν στιγμὴν κατὰ τὴν ὁποίαν τὸ ἰδιωτικὸν ἐλικόπτερον τοῦ "Ἕλληνος μεγαλοεφοπλιστοῦ διέγραφε χειρωτεριστικούς κύκλους ὑπεράνω τῶν Καρδαμύλων, ἐδῶ ἔναρμα ὁ εὐλογημένος τὸ δοπάρι νὰ ζίδη στὰ σίγουρα,» προσέβλεπε περιδεὴς ὁ γηραιὸς θεῖος, ἐνῶ τὸ ἐλικόπτερον μὲ πλοίαρχον τὸν κ. Παντελίδην, ἄλλοτε προσωπικὸν πιλότον τοῦ ἀειμνήστου Θανασίδας Παύλου, ἐφαρμογοῦτο εἰς τὴν σκέπην τοῦ Λιβανείου Ναυτικοῦ Λυκείου Καρδαμύλων, τὰ ἐγκαίνια τοῦ ὁποίου ἔρχετο νὰ τελέσῃ ὁ αὐγερινὸς γόνος τῆς μεγαλυτέρας ἑλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας.

Ἦτον ἡ 14η Σεπτεμβρίου, ἰδιαιτέρα ἡμέρα χαρᾶς διὰ τὸν λαὸν τῶν Καρδαμύλων, ἀλλὰ καὶ τὴν ναυτικὴν Χίον γενικώτερον. Τὸ νέον Λύκειον, στεγαζόμενον εἰς νεόδμητον κτίριον πλησίον ὅλως τῆς συγχρόνου ἐκπαιδευτικῆς ἀντιλήψεως καὶ πλήρως ἐξοπλισμένον διὰ θρανίων, ἐδρῶν καὶ ἐποπτικῶν ἐν γένει ὀργάνων, πραέρχεται ἐκ δωρεᾶς 40.000 λιρῶν Ἀγγλίας, χαρηχθείσης πάρυσιν ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Λιβανοῦ εἰς μνήμην τοῦ πατρός του. Ὁ κ. Γ. Στ. Λιβανὸς ἐνδιεφέρθη προσωπικῶς διὰ τὴν τοιαύτην καὶ ἀρτίαν ἀποπεράτωσιν τοῦ Λυκείου, εἰς τὸ ὁποῖον θὰ δύνανται νὰ φοιτοῦν 300 μαθηταὶ καὶ μαθήτριαι ἀπὸ τοῦ τρέχοντος σχολικοῦ ἔτους. Διότι τὸ Λιβάνειον Ναυτικὸν Λύκειον περιλαμβάνει καὶ οἰκοτροφεῖον τοιοῦτον, εἰς τὸ ὁποῖον θὰ δύνανται νὰ φοιτοῦν καὶ μαθήτριαι.

ΕΝΘΟΥΣΙΩΔΗΣ ΥΠΟΔΟΧΗ

Τὸ φέρον τὸν μεγάλον διαρτῆ ἐλικόπτερον προσγειώθη τὴν 9.30 π.μ. εἰς τὴν στέγην τοῦ Λυκείου. Ὁ κ. Λιβανὸς ἐγένετο ἐνθουσιωδῶς δεκτὸς ὑπὸ τοῦ λαοῦ τῶν Καρδαμύλων, μία δὲ γηραιὰ κυρία τὸν ἠσπάσθη κλαίουσα ἐκ χαρᾶς. Ἀκολούθως ὁ κ. Λιβανός, περιστοιχιζόμενος ὑπὸ τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ τῆς ἑταιρίας του κ. Σπανοῦ, τοῦ ἀρχιτέκτονος κ. Χρυσομάλη, τοῦ διδακτικοῦ προσωπικοῦ, συγγενῶν καὶ φίλων καὶ πλήθους κόσμου, μετέβη εἰς τὸν παρακείμενον ναὸν τοῦ Τιμίου Σταυροῦ — τὸν ὁποῖον σημειωτέον ἀνήγειρεν ὁ πάππος του — ὅπου παρεκλήθησαν μνημόσυνον τοῦ πατρός του, χοροστατοῦντος τοῦ Μητροπολίτου Χίου, Ψαρῶν καὶ Οἰνουσσῶν κ. Χρυσοστόμου. Εἰς τὸ μνημόσυνον παρέστησαν αἱ τοπικαὶ ἀρχαί, λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ ὡς ἐκπρόσωποι τοῦ Ὑφυπουργείου Ναυτιλίας μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὸν ὑπαρχηγὸν Λ.Σ. κ. Τσαπάρην, σύμπας σχεδὸν ὁ λαὸς τῶν Καρδαμύλων καὶ πάμπολλοι ἀπὸ τὴν Χιωτὴν ὑπαιθρον.

ΑΞΙΟΣ ΣΥΝΕΧΙΣΤΗΣ ΜΙΑΣ ΛΑΜΠΡΑΣ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ

Ἰδιαιτέραν συγκίνησιν εἰς τοὺς παρισταμένους προεκάλεσαν ὁ ἐκφωνηθεὶς εἰς τὸν ναὸν λόγος ὑπὸ τοῦ καθηγητοῦ τῶν Σχολῶν Ἀστρονόμου κ. Κυρ. Θεζιμπαγρε, ὁ ὁποῖος εἶπε τὰ ἑξῆς:

«Ἐκλαμπρότατοι,
Ἀδελφοπάτορες,
Εὐσεβεῖς χριστιανοὶ ἐνορίτισσαι,

Μία ἄποψις τοῦ Λιβανείου Ναυτικοῦ Λυκείου Καρδαμύλων. Ὁ κ. Γ. Λιβανὸς ἀπομακρύνεται διὰ τοῦ ἐλικοπτέρου του μετὰ τὰ ἐγκαίνια ἀποφορτιζόμενος ἀπὸ τοὺς κατοίκους.

Πώς και γιατί ορισμένοι ιστορικοί ελληνικοί ναυτότοποι κατάφεραν να αντεπεξέλθουν στις δύσκολες συνθήκες ανταγωνισμού της παγκόσμιας ναυτιλίας και να παραμείνουν κραταιοί στη ναυτιλιακή αρένα της σύγχρονης εποχής αλλά και να μην ξεχάσουν την πατρίδα τους.

Η Χίος, ένας από τους πιο παραδοσιακούς ναυτότοπους της Μεσογείου, αποτελεί σήμερα πρωταγωνιστή για τη συνέχιση της ελληνικής ναυτικής και ναυτιλιακής παράδοσης. Γενέθλια γη ναυτικών, καραβοκύρηδων, επιχειρηματιών της θάλασσας, αλλά και ανθρώπων που τίμησαν το ελληνικό ναυτιλιακό παράδειγμα. Η Χίος παραμένει ένα νησί όπου η ιστορική μνήμη συναντά τη ναυτική τέχνη, η οποία περνά ανεξίτηλα από γενιά σε γενιά. Τα Καρδάμυλα, ο Βροντάδος, η Χώρα της Χίου αποτελούν ζωντανές εστίες διατήρησης της ελληνικής ναυτικής παράδοσης και συνέχισης της μοναδικής αυτής τεχνογνωσίας. Ποιος είναι όμως ο συνδετικός κρίκος της ιστορικής μνήμης και της συνέχισης αυτής της τεχνογνωσίας σε αυτόν τον μοναδικό τόπο;

Τα Καρδάμυλα συνιστούν μια σημαντική κοιτίδα ναυτικού πολιτισμού και παράδοσης, που οφείλουμε να μελετήσουμε με σεβασμό και εμβρίθεια. Δεν είναι τυχαίο εξάλλου το γεγονός πως πλοιοκτήτες, εφοπλιστές και επιχειρηματίες διεθνούς βεληνεκούς δεν ξέχασαν ποτέ τις ρίζες τους και ακολούθησαν, εδώ και δεκαετίες, το παράδειγμα των παραδοσιακών Καρδαμυλιτών εφοπλιστών. Ένα παράδειγμα που επιτρέπει τη συνέχιση της ελληνικής ναυτικής παράδοσης μέσω της στενής σχέσης συνεργασίας καραβοκύρηδων και ναυτικών.

Δεν είναι επίσης τυχαίο ότι τα Καρδάμυλα έχουν προσφέρει σήμερα τόσο πολλά στην ελληνική ναυτιλία: ένας άγονος, μικρός και σχετικά απομονωμένος τόπος, που όμως έχει αναδείξει –και εξακολουθεί να αναδεικνύει– παγκόσμιας εμβέλειας εφοπλιστές και περιζήτητους ναυτικούς. Ο οραματικός στόχος όλων των Καρδαμυλιτών είναι η μακροχρόνια και διαρκής εστίαση στη νέα γενιά, ενώ ταυτόχρονα είναι έκδηλη



Ο κ. Σταύρος Λιβανός και η κ. Μαριέλα Λιβανού με τον κ. Γεώργιο Φράγκο, Διευθύνοντα Σύμβουλο της Sun Enterprises Ltd., τη σύζυγό του κ. Έφη Καρούσου, τον καπτ. Ευστράτιο Τσουκάρη, Διευθυντή Πληρωμάτων των Sun Enterprises Ltd. / S. Livanos Hellas SA, τη Διευθύντρια του Λιβανείου Γυμνασίου Καρδαμύλων κ. Ελένη Γεωργούλη-Μαθιούδη, τον καπτ. Αντώνη Χούλη, υπεύθυνο του γραφείου Χίου S. Livanos Hellas SA, εκπαιδευτικούς και αποφοίτους του σχολείου.

η επιμονή της τοπικής κοινότητας στην ποιοτική ναυτική εκπαίδευση από νεαρή ηλικία. Η εφοπλιστική κοινότητα των Καρδαμύλων έχει επικεντρωθεί και έχει δώσει ιδιαίτερη έμφαση, εδώ και δεκαετίες, στη διατήρηση της ποιοτικής δευτεροβάθμιας ναυτικής εκπαίδευσης σε έναν περίφημο τόπο ναυτικής παράδοσης.

Πριν από λίγες εβδομάδες, το Λιβάνειο Γυμνάσιο Καρδαμύλων γιόρτασε, σε μια σεμνή τελετή, τα 100 χρόνια από την ίδρυσή του. Το Γυμνάσιο Καρδαμύλων ιδρύθηκε το 1918 και αρχικά λειτούργησε με δύο μόνο τάξεις, έως το 1924, οπότε και ολοκληρώθηκαν οι κτιριακές εγκαταστάσεις και η στελέχωσή του με καθηγητές. Η ίδρυση του συγκεκριμένου σχολείου αποτέλεσε όχι μόνο σημείο αναφοράς και μετεξέλιξης για τη χιώτικη ναυτιλία, αλλά πολύ περισσότερο για την ελληνική ναυτιλία. Το εν λόγω σχολείο δημιουργήθηκε σε μια περίοδο που η Χίος, όπως και η εν γένει ελληνική ναυτική οικογένεια, βρισκόταν σε ένα απαιτητικό σταυροδρόμι απέναντι στις τεχνολογικές και κοινωνικές προκλήσεις των αρχών του περασμένου αιώνα.

Ο Γεώργιος Μ. Λιβανός δεν ξέχασε ποτέ τη γενέθλια γη και, με την ίδρυση του Λιβανείου Γυμνασίου, τίμησε με τον καλύτερο τρόπο τον τόπο των προγόνων του, που τόσο αγάπησε. Με τη δημιουργία αυτού του σχολείου το 1925, λίγα χρόνια μετά την απελευθέρωση της Χίου από τους Οθωμανούς, διατηρήθηκε η ναυτική παράδοση της κοινότητας και ενδυναμώθηκε η τοπική ναυτική τεχνογνωσία. Παράλληλα, αυξήθηκε το ενδιαφέρον της νέας γενιάς για τη θάλασσα, δημιουργώντας άξιους ναυτικούς, που υποστήριξαν την εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας, από σημαντική δύναμη στη Μεσόγειο και στη Μαύρη Θάλασσα, σε παγκόσμια υπερδύναμη.

Αρκετά χρόνια αργότερα, σε μια μεταβατική περίοδο, τη δεκαετία του 1960, ο Γεώργιος Στ. Λιβανός, τιμώντας τη μνήμη του πατέρα του και αείμνηστου Ναυτέλληνα Σταύρου Γ. Λιβανού, υποστήριξε τη δημιουργία του Λιβανείου Ναυτικού Λυκείου. Η κίνηση αποδείχθηκε σημαντική για τη διατήρηση και τη συνέχιση της ναυτικής παράδοσης των Καρδαμύλων σε μια δεκαετία υπερανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας. Το ΕΠΑΛ Καρδαμύλων, το οποίο λειτουργεί σήμερα ως Επαγγελματικό Λύκειο Καρδαμύλων – Λιβάνειο (ΕΠΑΛ Καρδαμύλων), είναι η συνέχεια του Λιβανείου Ναυτικού Λυκείου.

Τα σχολεία αυτά, εμπνεύσεως και διαρκούς υποστήριξης από την οικογένεια Λιβανού, δεν υπήρξαν πηγή ζωής μόνο για τα Καρδάμυλα, αλλά επιπλέον συνέβαλαν και συνεπικούρησαν την ανάπτυξη για το σύνολο του στόλου των Ελλήνων. Σπουδαία ονόματα αποφοίτησαν από αυτά τα σχολεία, ιστορικές προσωπικότητες στον χώρο της επιχειρηματικότητας και της επιστήμης φοίτησαν στα θρανία τους, ενώ πολυάριθμοι ναυτικοί συνέχισαν το άξιο έργο των προγόνων τους. Η δευτεροβάθμια εκπαίδευση, και ειδικά ένα σχολείο όπου εκπαιδευτικοί, γονείς, Πολιτεία και ευπατρίδες ευεργέτες αλληλοϋποστηρίζονται για το καλό της επόμενης γενιάς, αποτελεί τον θεμέλιο λίθο για τη συνέχιση μιας διαγενεακής παράδοσης.

Τη χρυσή αυτή εκατονταετία τίμησαν το ζεύγος Σταύρου Γ. Λιβανού και οι άξιοι



συνεργάτες του στη Sun Enterprises Ltd. και στην S. Livanos Hellas SA. Παρουσία τους, στον αγιασμό των μαθητών και των εκπαιδευτικών την πρώτη μέρα του εκπαιδευτικού έτους για τα σχολεία, ακούστηκαν συγκινητικά λόγια από εκπαιδευτικούς, γονείς, καθώς και από τους διευθυντές του Γυμνασίου και του Λυκείου. Ήταν λόγια καρδιάς προς μια ιστορική ναυτιλιακή οικογένεια, που προσέφερε και εξακολουθεί να προσφέρει τόσο αθόρυβα και σεμνά όχι μόνο για τη διατήρηση ενός κτιρίου, αλλά και ενός κοινωνικού θεσμού που είναι πηγή ζωής για την τοπική κοινωνία. Άλλωστε, η οικογένεια Λιβανού συνεχίζει διαχρονικά το πλούσιο κοινωφελές έργο της τόσο στη Χίο όσο και σε άλλες περιοχές στην Ελλάδα.

Σήμερα, με την υπογεννητικότητα που μαστίζει όλη την ελληνική περιφέρεια, ο θεσμός του σχολείου είναι πιο σημαντικός από ποτέ: Αποτελεί μια επαγγελματική διέξοδο για τη νέα γενιά του τόπου και, συγχρόνως, σημείο αναφοράς για τους απανταχού Καρδαμυλίτες και τον τοπικό πληθυσμό. Ελάχιστα σχολεία στην Ελλάδα, ειδικά σε απομακρυσμένες και άγονες περιοχές της ελληνικής επαρχίας, καταφέρνουν να φέρουν τόσο κοντά τους απογόνους των θεμελιωτών και των ιδρυτών τους με τον τοπικό πληθυσμό. Τα Καρδάμυλα, ο Βροντάδος, οι Οινούσσες, όπως και άλλοι ελληνικοί ναυτότοποι στην Άνδρο, στη Σύρο, στην Κεφαλονιά και στην Ιθάκη, ενισχύουν την παρουσία τους στον παγκόσμιο ναυτικό στίβο μέσω της γενναιόδωρης ευποιίας ευεργετών, της προσπάθειας των εκπαιδευτικών και της στήριξης της τοπικής κοινωνίας.



Η συνέχεια αυτής της παράδοσης έχει δημιουργήσει ένα «φυτώριο» γνώσης, που σε μια εποχή συρρίκνωσης της ελληνικής περιφέρειας και δραστικής μείωσης του αριθμού των νέων οφείλουμε να προστατεύσουμε και να υποστηρίξουμε.

Τα λόγια της Διευθύντριας του Λιβανείου Γυμνασίου Καρδαμύλων, κ. Ελένης Γεωργούλη-Μαθιούδη, στην ομιλία της για το σχολείο στο οποίο και η ίδια φοίτησε, συγκινούν αλλά και προβληματίζουν όλους τους σύγχρονους Ναυτέλληνες, που προσδοκούν στη συνέχιση της ναυτικής μας παράδοσης:

«Στις 13 Σεπτεμβρίου 1925, πριν από ακριβώς εκατό χρόνια, εγκαινιάστηκε το Λιβάνειο Γυμνάσιο Καρδαμύλων, χάρη στη μεγαλοψυχία του κτήτορα Γεωργίου Μιχαήλ Λιβανού. Όταν η Πολιτεία της εποχής εκείνης αδυνατούσε να αναλάβει τη δαπάνη ανέγερσης αυτοτελούς γυμνασιακού κτιρίου στα Καρδάμυλα, παρόλο που ευπατρίδες Καρδαμυλίτες είχαν συγκεντρώσει το ποσό των 800 λιρών Αγγλίας για τον σκοπό αυτόν, μόλις ο Γεώργιος Μ. Λιβανός πληροφορήθηκε το γεγονός, ανακοίνωσε με συμβολαιογραφική πράξη ότι αναλαμβάνει εξ ολοκλήρου τη δαπάνη για την ανέγερση περικαλλούς κτιρίου στη γενέτειρά του. Το καλοκαίρι του 1924 τέθηκε ο θεμέλιος λίθος και ξεκίνησαν πυρετωδώς οι εργασίες. Ο ευεργέτης δαπάνησε 4.000 χρυσές λίρες Αγγλίας για να κτισθεί το κτίριο σε οικόπεδο ιδιοκτησίας του. Ο ίδιος ο δωρητής επέβλεπε τις εργασίες και μέσα σε έναν χρόνο έγιναν τα εγκαίνια με μεγάλη μεγαλοπρέπεια και επιβλητικότητα, δύο ημέρες ακριβώς από σήμερα, αλλά πριν από εκατό χρόνια.

» [...] Η ευεργεσία της οικογένειας Λιβανού δεν σταματά εδώ. Το 1968 κτίζεται από τον Γεώργιο Σταύρου Λιβανό στη μνήμη του πατέρα του το κτίριο των Λυκείων, όπου βρισκόμαστε τώρα. Γνωστά σε όλους είναι και τα Λιβάνεια σχολεία στην πρωτεύουσα της Χίου».



Στιγμιότυπο από τον αγιασμό των σχολείων. Διακρίνονται (από αριστερά προς τα δεξιά) οι: καπτ. Ευστράτιος Τσουκάρης, κ. Σταύρος Λιβανός και κ. Μαριέλα Λιβανού, κ. Γεώργιος Φράγκος και κ. Έφη Καρούσου, κ. Ηλίας Μπίσιας, εκδότης των *Ναυτικών Χρονικών*, και καπτ. Αντώνης Χούλης.

Μιλώντας για τη σύγχρονη ιστορία του συγκεκριμένου ναυτότοπου, η κ. Γεωργούλη-Μαθιούδη τόνισε: «Επιπροσθέτως, η ύπαρξη του Γυμνασίου Καρδαμύλων διαδραμάτισε σημαντικό οικονομικό και κοινωνικό ρόλο στη μεταπολεμική ζωή του τόπου. Όταν η τραυματισμένη, από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, Ελλάδα κατέβαλλε υπερπροσπάθειες για να σταθεί στα πόδια της και η ελληνική ύπαιθρος ερήμωνε από τη μετανάστευση, στα Καρδάμυλα οι ναυτικοί με τη θάλασσα, οι γεωργοί με τα περιβόλια μανταρινιών και πορτοκαλιών, οι κτηνοτρόφοι και πολλοί άλλοι επαγγελματίες δεν είχαν κανέναν λόγο να μεταναστεύσουν. Ο βιοπορισμός ήταν εξασφαλισμένος λόγω του μεγάλου πληθυσμού και η μόρφωση των παιδιών τους απρόσκοπτη και δεδομένη. Επιπλέον, τη δεκαετία του 1960 και του 1970, πολλές οικογένειες από τα γύρω χωριά εγκαθίστανται στα Καρδάμυλα για να “βγάλουν τα παιδιά τους το Γυμνάσιο”, όπως χαρακτηριστικά λεγόταν. Έσφυζε η τότε κωμόπολη από ζωή και μαθητόκοσμο. Στο προαύλιο του Γυμνασίου και αργότερα του εξατάξιου Λιβανείου Ναυτικού Γυμνασίου επικρατούσε συνωστισμός την ώρα της πρωινής προσευχής. Το ακριβώς αντίθετο από το σήμερα, που το μαθητικό δυναμικό έχει μειωθεί δραστικά, για να μην πω επικίνδυνα».

Προσφωνώντας την οικογένεια Λιβανού, που τίμησε την τελετή με την παρουσία της, η διευθύντρια ανέφερε μεταξύ άλλων ότι «η ευεργεσία δεν είναι απλή ανάμνηση, αλλά ζωντανή παρακαταθήκη, που εμπνέει και καθοδηγεί». Απευθυνόμενη μάλιστα στον κ. Σταύρο Γ. Λιβανό, επεσήμανε: «Η οικογένειά σας, κ. Λιβανέ, θα μπορούσε να παρομοιαστεί με γονείς οι οποίοι δεν αρνούνται τη στοργή και την προσφορά στα τέκνα τους οποτεδήποτε χρειαστεί. Τελευταία απόδειξη τούτου αποτελεί η ανταπόκριση της S. Livanos Hellas SA σε αίτημά μας για τη δωρεά πολυμηχανήματος, σε ανάμνηση της ιστορικής σημερινής επετείου, αναγκαίου στην καθημερινή εκπαιδευτική διαδικασία των μικρών μαθητών μας». Παράλληλα τόνισε τη δέσμευση όλων των εκπαιδευτικών του σχολείου «να συνεχίσουν με αφοσίωση το έργο που οραματίστηκαν οι ευεργέτες μας», αναγνωρίζοντας ότι η ευθύνη είναι μεγάλη.

Τα Καρδάμυλα πρωταγωνιστούν σήμερα στην παγκόσμια ναυτιλία με εφαλτήριο ένα «μικρό» σχολείο, που έχει καταφέρει ωστόσο να δώσει «μεγάλους» πρωταγωνιστές: πλοιοκτήτες και ναυτικούς.

Οι δράσεις της ναυτιλιακής οικογένειας προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας

Ναυτιλία & ευποιία

Επιμέλεια: Παναγιώτης Κόρακας



Ο κ. Πάνος Λασκαρίδης, Πρόεδρος του Ιδρύματος Αικ. Λασκαρίδη.



Η κ. Κατερίνα Λασκαρίδη, Αντιπρόεδρος του Ιδρύματος Αικ. Λασκαρίδη.

Credits: Μάγδα Λουκάκου – Γεράσιμος Μουστάκης

Ίδρυμα Αικ. Λασκαρίδη: Ένας φάρος Πολιτισμού και Παιδείας ετών 30

Την Κυριακή 28 Σεπτεμβρίου, σε μια ξεχωριστή βραδιά, με ιδιαίτερη συγκινησιακή φόρτιση, γιορτάστηκαν στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιά τα τριάντα χρόνια ιστορίας, δράσης και προσφοράς του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη στην Παιδεία και στον Πολιτισμό.

Το «παρών» στην εκδήλωση έδωσαν ο Μητροπολίτης Πειραιώς Σεραφείμ, ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας, κ. Κωνσταντίνος Αν. Τασούλας, ο Πρόεδρος της Βουλής, κ. Νικήτας Κακλαμάνης, ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας, κ. Νίκος Δένδιας, ο Υπουργός Υγείας, κ. Άδωνις Γεωργιάδης, ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Στέφανος Γκίκας, ο Αρχηγός Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής Αντιναύαρχος ΛΣ Τρύφων Κοντιζάς, ο Δήμαρχος Πειραιά, κ. Γιάννης Μώραλης, ακαδημαϊκοί, άνθρωποι των γραμμάτων και των τεχνών, καθώς και εκπρόσωποι της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας.

Η βραδιά άνοιξε με ανασκόπηση της πορείας και του έργου του Ιδρύματος από την κ. Κατερίνα Λασκαρίδη, Αντιπρόεδρο, και τον Πάνο Λασκαρίδη, Πρόεδρο του Ιδρύματος. Οι ομιλίες τους φώτισαν τους σημαντικότερους σταθμούς της τριακονταετούς διαδρομής, τις αξίες που διαχρονικά διέπουν το έργο του Ιδρύματος, καθώς και το όραμα για τη συνέχεια.

Η κ. Λασκαρίδη αναφέρθηκε στους πυλώνες ανάπτυξης του Ιδρύματος. «Δύο πράγματα είναι στην καρδιά του

Ιδρύματος. Η βιβλιοθήκη και οι άνθρωποί μας. Η βιβλιοθήκη που περιλαμβάνει 600.000 τεκμήρια, καθιστώντας την τη δεύτερη μεγαλύτερη στην Ελλάδα. Η δανειστική μας βιβλιοθήκη περιλαμβάνει 100.000 βιβλία και προσφέρει πληθώρα δωρεάν δράσεων στους 30.000 επισκέπτες της. Στόχος είναι να φτάσει αυτός ο πλούτος ακόμα πιο μακριά, να είναι περισσότερο προσβάσιμος».

Η Αντιπρόεδρος δεν παρέλειψε να αναφερθεί στους συνεργάτες που με αγάπη και σεβασμό συνεχίζουν το όραμα της αείμνηστης Μαριλένας Λασκαρίδη, σημειώνοντας ότι «χωρίς τους ανθρώπους μας δεν θα είχαμε φτάσει έως εδώ. Σε όλη μας την πορεία είμαστε ευγνώμονες που γνωρίσαμε σπουδαίους δασκάλους και διψασμένους για γνώση μαθητές. Συγκεκριμένα, τους 250.000 μαθητές των εκπαιδευτικών μας προγραμμάτων. Σημαντικούς συμπαραστάτες που πίστεψαν σ' εμάς και εμπιστεύτηκαν τις βιβλιοθήκες, τα αρχεία και πάνω απ' όλα το αστείρευτο πάθος τους. Από την αρχή, η γνώση, η εμπειρία και οι βαθιά ανθρώπινες σχέσεις που μοιραζόμαστε με τους συνεργάτες και την επιστημονική μας επιτροπή είμαστε σίγουροι πως μας οδηγούν να φτάνουμε στην πραγματική ουσία της κοινωνικής προσφοράς».

Η κ. Λασκαρίδη έκλεισε την τοποθέτησή της αναφερόμενη στη μητέρα της, Μαριλένα Λασκαρίδη, η οποία έφυγε από τη ζωή πριν από δέκα χρόνια, αλλά εξακολουθεί να αποτελεί την πυξίδα και τον φάρο που δείχνει τον δρόμο του Ιδρύματος: «Όπως κάθε βράδυ δεν μπορείς να δεις τον ήλιο αλλά ξέρεις ότι είναι πάντα εκεί και σε ζεσταίνει, έτσι και η ίδια άφησε τόσο φως πίσω της, που πάντα θα τη νιώθουμε να παρακολουθεί τις επιλογές και το έργο μας».

Ιδιαίτερη στιγμή της εκδήλωσης αποτέλεσε η προβολή του αφιερώματος στην αείμνηστη Μαριλένα Λασκαρίδη. Το κοινό παρακολούθησε με βαθιά συγκίνηση το τρυφερό αυτό αφιέρωμα, που ανέδειξε την καθοριστική συμβολή της στη διαμόρφωση της φυσιογνωμίας και της αποστολής του Ιδρύματος, αποτίνοντας φόρο τιμής στη μνήμη της.

Ο κ. Πάνος Λασκαρίδης, Πρόεδρος του Ιδρύματος, τόνισε από την πλευρά του ότι «συνεχίζουμε με όλες μας τις δυνάμεις για να βάλουμε και εμείς ένα λιθαράκι στην εκπαίδευση και στον πολιτισμό στην πατρίδα μας, κυρίως για τη νέα γενιά». Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ρίζες του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη πάνε πίσω 75 χρόνια, όταν η ίδια η Αικατερίνη Λασκαρίδη και οι αδελφές της ξεκίνησαν μια αποκλειστικά φιλανθρωπική δράση για τον επαναπατρισμό ενός πολύ μεγάλου αριθμού νέων κοριτσιών, μετά τον οδυνηρό και ολέθριο εμφύλιο πόλεμο. Η φιλανθρωπική αυτή δράση συνεχίστηκε για πολλά χρόνια και στράφηκε προς την εκπαίδευση και τον πολιτισμό.

Στο ίδιο μήκος κύματος με την κόρη του, ο κ. Λασκαρίδης επισήμανε ότι «δύο είναι οι κεντρικοί πυλώνες του Ιδρύματος. Τα εκπαιδευτικά προγράμματα, με πάνω από 150 κάθε χρόνο να εκτελούνται από ανθρώπους των γραμμάτων και των τεχνών.

»Ο δεύτερος πυλώνας είναι η ιστορική μας βιβλιοθήκη. Πρόκειται για μια παγκόσμια πρωτοτυπία, καθώς δεν είναι μια βιβλιοθήκη που περιέχει βιβλία και προσθέτουμε και άλλα. Είναι μια συλλογή με πάνω από 100 διακριτές συλλογές βιβλίων και αρχείων σημαντικών Ελλήνων και ξένων λογίων».

Το Ίδρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη δεν περιορίζει τις δράσεις του στον ελληνικό χώρο. Στο πλαίσιο της εξωστρέφειάς του, έχει αναπτύξει ισχυρούς δεσμούς με πανεπιστήμια του εξωτερικού για τη διάδοση του ελληνικού πολιτισμού και της ελληνικής γλώσσας. «Προσπαθούμε εκτός Ελλάδος να διαδώσουμε την ελληνική γλώσσα και τον ελληνικό πολιτισμό. Εδώ και δέκα χρόνια χρηματοδοτούμε ένα κέντρο ελληνικών σπουδών στο Πανεπιστήμιο Τσινγκχουά του Πεκίνου. Τον Οκτώβριο θα εγκαινιάσουμε ένα κέντρο ελληνικού πολιτισμού και ελληνικής γλώσσας στο Πανεπιστήμιο Διεθνών Σπουδών της Σαγκάης, όπου ήδη λειτουργεί ένα πολύ επιτυχημένο τμήμα εκμάθησης ελληνικής γλώσσας. Τέλος, έχουμε αναλάβει εδώ και δέκα χρόνια τη χρηματοδότηση και την υποστήριξη της έδρας των Νέων Ελληνικών Σπουδών στο Πανεπιστήμιο του Άμστερνταμ», υπογράμμισε ο κ. Λασκαρίδης.

Ο ίδιος εστιάστηκε και στο πολύπλευρο κοινωνικό έργο της Μαριλένας Λασκαρίδη, που αποτέλεσε τον θεμέλιο λίθο για να καταστεί το Ίδρυμα αυτό που είναι σήμερα. «Η εκδήλωση πραγματοποιείται με ιδιαίτερη συγκινησιακή φόρτιση, κυρίως διότι φέρνουμε πίσω στη μνήμη μας την απώλεια της Μαριλένας Λασκαρίδη, που έφυγε από κοντά μας πριν από δέκα χρόνια. Σήμερα, όλοι μας στο Ίδρυμα προσπαθούμε να συνεχίσουμε με αγάπη το έργο που η ίδια ξεκίνησε. Δεν ήταν μια απλή και ξερή προσπάθεια να μεταδοθεί γνώση. Ήταν μια προσπάθεια που χαρακτηριζόταν από ένα όραμα: το να βοηθηθούν όλα τα παιδιά να έχουν ίσες ευκαιρίες στην εκπαίδευση. Στα μέσα της πρώτης δεκαετίας του 21ου αιώνα ξεκινούσε ένα πούλμαν με πάρα πολλά στελέχη του Ιδρύματος, με πάρα πολλούς άξιους ανθρώπους του πνεύματος, του πολιτισμού και των γραμμάτων, και πήγαινε σε δυσπρόσιτα χωριά και σχολεία. Σχολεία με ένα ή δύο παιδιά. Όταν αυτή η αποστολή επέστρεφε, τη ρωτούσα: "Αξίζει τον κόπο, τα χρήματα, να γίνεται μια τόσο μεγάλη προσπάθεια για να παρουσιαστεί ένα πρόγραμμα σε ένα ή δύο παιδάκια;". Με κοίταζε απορημένη και προσπαθούσε να μου εξηγήσει ότι ακριβώς αυτό είναι το νόημα: κανένα παιδί στην Ελλάδα να μη στερηθεί αυτή τη δυνατότητα, να λάβει μέρος στην εκπαίδευση. Το ίδιο συνέχισε στις φυλακές και στα νοσοκομεία».

Ειδική αναφορά έγινε τόσο από την κ. Κατερίνα Λασκαρίδη όσο και από τον κ. Πάνο Λασκαρίδη στις ψηφιακές βιβλιοθήκες. Όπως σημείωσαν, το Ίδρυμα προσανατολίζεται στην περαιτέρω χρήση ψηφιακών εργαλείων, όπως η τεχνητή νοημοσύνη, προκειμένου η εκπαιδευτική διαδικασία να συμβαδίζει με τις σύγχρονες επιταγές.

Η βραδιά ολοκληρώθηκε με συναυλία από την Ελληνοαυστριακή Μουσική Ακαδημία Εγχόρδων «Strings in Motion», με τη συμμετοχή υποτρόφων του Πανελλήνιου Διαγωνισμού Βιολιού Ισμήνης Κάρτερ του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη. Το μουσικό πρόγραμμα περιλάμβανε έργα των Franz Schubert, Pyotr Ilyich Tchaikovksy, Édouard Lalo. Την καλλιτεχνική επιμέλεια ανέλαβε ο κ. Χρήστος Κανέττης.

Καθ. Γεράσιμος Σιάσος: «Η πρώτη επώνυμη έδρα στην ιστορία του πανεπιστημίου μας αποτελεί ένα ζωντανό παράδειγμα του πώς η γενναιοδωρία και η κοινωνική προσφορά μπορούν να ενισχύσουν τη γνώση, την έρευνα και την υγειονομική φροντίδα. Εκφράζουμε την ευγνωμοσύνη μας στον κ. Αθανάσιο Μαρτίνο, μεγάλο ευεργέτη και Επίτιμο Διδάκτορα του πανεπιστημίου, για την αδιάλειπτη και πολυδιάστατη στήριξή του, αλλά και για το σπουδαίο εθνικό έργο που ο ίδιος, η σύζυγός του Μαρίνα Μαρτίνου και η οικογένειά του επιτελούν».

«Αθηνά Ιωάννη Μαρτίνου», η πρώτη επώνυμη έδρα στο ΕΚΠΑ

Η Σύγκλητος του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών εξήγγειλε την ίδρυση επώνυμης έδρας με την ονομασία «Αθηνά Ιωάννη Μαρτίνου», αποδεχόμενη την αντίστοιχη πρόταση του ευεργέτη και Επίτιμου Διδάκτορα κ. Αθανάσιου Μαρτίνου. Η απόφαση αυτή, σύμφωνα με την ανακοίνωση του ΕΚΠΑ, σηματοδοτεί την πρώτη –ιστορική– ίδρυση επώνυμης έδρας στο πρώτο και μεγαλύτερο πανεπιστήμιο της χώρας.
Γεννηθείσα το 1926, η Αθηνά Ι. Μαρτίνου (το γένος Μεθενίτη) ήταν σύζυγος του Ιωάννη Μαρτίνου, με τον οποίο απέκτησαν τέσσερα τέκνα, τους Θανάση, Ανδρέα, Κωνσταντίνο και Ελένη. Διαδραμάτισε καταλυτικό ρόλο στην απόφαση της οικογένειας Μαρτίνου να εισέλθει στο ναυτιλιακό επιχειρείν κατά τα μέσα της δεκαετίας του 1960 και στην αγορά του φορτηγού πλοίου «Θανάσης». Η ίδρυση της Thenamaris, το 1971, και η συνεπακόλουθη διαχείριση της εταιρείας με τους τρεις υιούς της, Θανάση, Ντίνο και Ανδρέα, αποτέλεσε τον θεμέλιο λίθο για την περαιτέρω ανάπτυξη και εδραίωση της οικογένειας στο διεθνές ναυτιλιακό γίγνεσθαι.
Η Αθηνά Ι. Μαρτίνου απεβίωσε το 2024, αφήνοντας σημαντική παρακαταθήκη στην ελληνική και διεθνή ναυτιλία, καθώς και ένα πλούσιο έργο κοινωνικής προσφοράς.

Τα εγγόνια της Αθηνάς Μαρτίνου συνεχίζουν το όραμά της, έχοντας συστήσει το Ίδρυμα Αθηνάς Ι. Μαρτίνου, το οποίο έχει ως βασικό σκοπό την ενίσχυση μη κερδοσκοπικών οργανισμών με δράση στην Ελλάδα καθώς και την υλοποίηση Προγράμματος Υποτροφιών. Η κοινωφελής δράση του Ιδρύματος έχει πανελλαδική εμβέλεια και διατομεακή κάλυψη, δίνοντας έμφαση σε θέματα που σχετίζονται με τη θάλασσα.
Ο Πρύτανης του Πανεπιστημίου Αθηνών, Καθηγητής Γεράσιμος Σιάσος, δήλωσε μεταξύ άλλων: «Η πρώτη επώνυμη έδρα στην ιστορία του πανεπιστημίου μας αποτελεί ένα ζωντανό παράδειγμα του πώς η γενναιοδωρία και η κοινωνική προσφορά μπορούν να ενισχύσουν τη γνώση, την έρευνα και την υγειονομική φροντίδα. Εκφράζουμε την ευγνωμοσύνη μας στον κ. Αθανάσιο Μαρτίνο, μεγάλο ευεργέτη και Επίτιμο Διδάκτορα του πανεπιστημίου, για την αδιάλειπτη και πολυδιάστατη στήριξή του, αλλά και για το σπουδαίο εθνικό έργο που ο ίδιος, η σύζυγός του Μαρίνα Μαρτίνου και η οικογένειά του επιτελούν. Ο κ. Αθανάσιος Μαρτίνος επιτελεί το κολοσσιαίο κοινωνικό έργο του με συγκλονιστική ταπεινότητα, διαθέτοντας αφοπλιστική καλοσύνη ψυχής, χαρακτηριστικά των μεγάλων εθνικών ευεργετών της πατρίδας μας».

Αντώνης Σ. Παπαδημητρίου: Η ακαδημαϊκή κοινότητα τιμά έναν χαρισματικό ηγέτη

Από την ίδρυσή του, με την πολύτιμη και πολυεπίπεδη δραστηριότητά του, το Ίδρυμα Ωνάση έχει συνδεθεί άρρηκτα με την κοινωφέλεια και την υποστήριξη των κρισιμότερων τομέων της ελληνικής κοινωνίας. Ειδικότερα, το Ίδρυμα Ωνάση, χάρη στο ιδρυτικό του όραμα αλλά και τις αξιέπαινες και δυναμικές πρωτοβουλίες της διοίκησής του, έχει επιτελέσει ένα διαχρονικό έργο στους τομείς της Παιδείας, της Υγείας και του Πολιτισμού.
Σε αναγνώριση της εμπνευσμένης ηγεσίας του Ιδρύματος Ωνάση από τον Αντώνη Σ. Παπαδημητρίου, το Πανεπιστήμιο Πειραιώς προχώρησε σε μια ιδιαίτερα τιμητική κίνηση. Πιο συγκεκριμένα, στην κατάμεστη Κεντρική Σκηνή της Στέγης πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 25 Σεπτεμβρίου 2025 η τελετή αναγόρευσης του Αντώνη Σ. Παπαδημητρίου σε Επίτιμο Διδάκτορα του Πανεπιστημίου Πειραιώς, παρουσία εκπροσώπων της πολιτείας, της ακαδημαϊκής κοινότητας και του επιχειρηματικού κόσμου.
Κατά την παρουσίαση του έργου του τιμωμένου, ο Πρύτανης του Πανεπιστημίου Πειραιώς, Μιχαήλ Σφακιανάκης, έκανε λόγο για «μια διακεκριμένη, πολύπλευρη και χαρισματική προσωπικότητα» και σημείωσε: «Σήμερα τιμούμε έναν άνθρωπο της γνώσης και της δράσης, έναν άνθρωπο που συνδυάζει με μοναδικό τρόπο νομική, οικονομική, πολιτική σκέψη και παιδεία. Έναν άνθρωπο που έχει αφιερώσει τη ζωή του όχι μόνο στο χτίσιμο μιας καινοτόμου επιχειρηματικής διαδρομής, αλλά και στην εδραίωση με σεβασμό και ευθύνη θεσμών που υπηρετούν τον άνθρωπο, τον πολιτισμό και τη γνώση».
«Η ακαδημαϊκή κοινότητα τιμά έναν χαρισματικό ηγέτη, που συνδυάζει την αποφασιστικότητα με τη γνήσια έμπνευση, έναν ηγέτη που αναζητά συνεχώς την καινοτομία και δεν φοβάται να ανατρέψει κατεστημένα, παίρνοντας ρίσκα που οι περισσότεροι θα δίσταζαν να αναλάβουν. Έναν σύγχρονο Homo Universalis, πολυπράγμονα και δημιουργικό, αφοσιωμένο στον στόχο, αλλά και οραματιστή, που συνεχίζει την παράδοση των παλιών ευεργετών, αφουγκράζεται με ευαισθησία τις ανάγκες των ανθρώπων για πρόοδο και προκοπή, ισορροπεί αρμονικά το



Credit: Ανδρέας Σιμόπουλος

προσωπικό του όραμα με το συλλογικό καλό και μας θυμίζει ότι η αληθινή ηγεσία δεν μετριέται από τα κέρδη, αλλά από το φως που αφήνει πίσω της, αποτελώντας πρότυπο για την επόμενη γενιά ηγετών», κατέληξε.

Από την πλευρά του, ο Πρόεδρος του Ιδρύματος Ωνάση, Αντώνης Παπαδημητρίου, κατά την ομιλία του, σημείωσε ότι δέχτηκε «με υψηλό αίσθημα ευγνωμοσύνης» την τιμή, «προσωπικά, αλλά και ως εκπρόσωπος μιας ολόκληρης ομάδας ανθρώπων», και αναφέρθηκε στη χρονική συγκυρία της απονομής της ύψιστης ακαδημαϊκής τιμής, καθώς όπως είπε: «Συμπίπτει με μια προσωπική και αρκετές θεσμικές επετείους, με τα είκοσι χρόνια που διατελώ στην προεδρία του Ιδρύματος Ωνάση, το οποίο γιορτάζει πενήντα χρόνια από τη γέννησή του, και τα δεκαπέντε χρόνια της Στέγης, ενώ παράλληλα το Ωνάσειο Νοσοκομείο γιόρτασε ήδη τα τριάντα χρόνια λειτουργίας του».

«Το γεγονός ότι η αναγόρευση προέρχεται από έναν χώρο ιδεών και πραγματοποιείται σε έναν άλλο χώρο, που προασπίζεται την ελευθερία τους, έχει την ξεχωριστή του σημασία», υπογράμμισε και συνέχισε: «Κάθε επιχειρηματική δράση, κάθε καινοτομία, κάθε αλλαγή στη ζωή μας, ξεκινά ακριβώς από αυτό: μία δυνατή ιδέα που μπορεί να παρασύρει χιλιάδες άλλες. Αν οφείλουμε μία υπενθύμιση στους αποφοίτους των οικονομικών σπουδών και της διοίκησης επιχειρήσεων είναι ότι τελικά η πραγματική επιτυχία μετριέται από την ποιοτική διαφορά που φέρνουμε στη ζωή των πολλών. Αυτή είναι η πραγματική επιστροφή μιας επένδυσης. Καλό είναι να θυμόμαστε ότι εκεί έξω οι αγορές αλλάζουν, οι τεχνολογίες εξελίσσονται και οι προκλήσεις έρχονται και φεύγουν. Εκείνο που μένει ως διαχρονικό κεφάλαιο είναι η περιέργεια, η ακεραιότητα, το θάρρος και η παιδεία».

Ο κ. Παπαδημητρίου χαρακτήρισε την αναγόρευσή του «ξεχωριστό ορόσημο», γιατί, όπως εξήγησε, «εκτός από προσωπική αναγνώριση, είναι και μια υπενθύμιση για την περιπέτεια της περιέργειας, της επιμονής και της εμμονής να μένεις πιστός στις αξίες σου. Όλα, δηλαδή, τα χαρακτηριστικά που συνθέτουν αυτό που εμείς ονομάζουμε μεγάλη οικογένεια του Ιδρύματος Ωνάση».

«Το Ίδρυμα Ωνάση θέλω να πιστεύω ότι έχει κληρονομήσει κάτι από το DNA του ιδρυτή του. Έχοντας κληρονομήσει το όνομα του Αριστοτέλη Ωνάση, θέλουμε να κάνουμε αυτό που άλλοι δεν μπορούν, δεν θέλουν ή δεν τολμούν να κάνουν. Έχουμε βαθιές ρίζες στην κλασική παιδεία, αλλά υπηρετούμε τον σύγχρονο πολιτισμό, με βαθιά προοδευτική νοοτροπία», πρόσθεσε.

Στην τελετή, το «παρών» έδωσαν εκπρόσωποι της πολιτικής, στρατιωτικής και θρησκευτικής ηγεσίας, καθώς και της ακαδημαϊκής κοινότητας της χώρας, μεταξύ των οποίων ο Πρόεδρος της Βουλής, Νικήτας Κακλαμάνης, ο Αντιπρόεδρος της κυβέρνησης, Κωστής Χατζηδάκης, η Υπουργός Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού, Σοφία Ζαχαράκη, και ο Υφυπουργός Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού, αρμόδιος για την Ανώτατη Εκπαίδευση, Νίκος Παπαϊωάννου.

ΣΝΔ: Εγκαίνια του θεραπευτηρίου, δωρεάς της Motor Oil

Την Τρίτη 9 Σεπτεμβρίου 2025 πραγματοποιήθηκε η τελετή εγκαινίων του Θεραπευτηρίου της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, η ανακαίνιση του οποίου αποτελεί δωρεά της εταιρείας Motor Oil, εις



Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ/STR

μνήμην του Νίκου Ι. Βαρδινογιάννη, Αξιωματικού ΠΝ.

Στην τελετή παρευρέθηκαν μεταξύ άλλων ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας Νίκος Δένδιας, ο Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας Θανάσης Δαβάκης, ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής Στέφανος Γκίκας, ο Βουλευτής Επικρατείας Ναύαρχος ε.α. Ευάγγελος Αποστολάκης, ο Αρχηγός ΓΕΣ Αντιστράτηγος Γεώργιος Κωστίδης, ο Αρχηγός ΓΕΝ Αντιναύαρχος Δημήτριος-Ελευθέριος Κατάρας ΠΝ, ο Αρχηγός ΓΕΑ Αντιπτέραρχος (Ι) Δημοσθένης Γρηγοριάδης, ο Αρχηγός Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής Αντιναύαρχος ΛΣ Τρύφων Κοντιζάς, ο Αρχηγός Στόλου Αντιναύαρχος Χρήστος Σασιάκος ΠΝ, ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου και Διευθύνων Σύμβουλος του Ομίλου Motor Oil, Ιωάννης Β. Βαρδινογιάννης.

Επίσης, παρέστησαν οι Γιώργος Ι. Βαρδινογιάννης, Ελένη Κεφαλογιάννη, Παύλος Βαρδινογιάννης, Δημοσθένης Βαρδινογιάννης, μέλη της οικογένειας Βαρδινογιάννη, στελέχη της Motor Oil (Ελλάς), καθώς και επίτιμοι αρχηγοί, αξιωματικοί, υπαξιωματικοί και σπουδαστές της Σχολής.

Κατά τον χαιρετισμό του στην τελετή εγκαινίων, ο κ. Δένδιας ανέφερε: «Η σημερινή τελετή σηματοδοτεί την ολοκλήρωση της υλοποίησης μιας ακόμα δωρεάς της οικογένειας Βαρδινογιάννη και του Ομίλου Motor Oil για την ανακαίνιση του Θεραπευτηρίου της Σχολής.

»Θα ήθελα να πω ότι η σημερινή πράξη εντάσσεται σε μια σειρά ευεργεσιών, σε μια παράδοση που αποτυπώθηκε σε έργα ουσίας προς το Γενικό Επιτελείο Ναυτικού: στην αναβάθμιση κι άλλων υποδομών της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων, της Σχολής Μονίμων Υπαξιωματικών, στην ενίσχυση των ψηφιακών υποδομών του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, στην επικείμενη ανέγερση δύο Πτερύγων Νοσηλείας στο Ναυτικό Νοσοκομείο Αθηνών.

»Και αποτελεί ζώσα συνέχεια προσφοράς των αείμνηστων Υποπλοιάρχου ε.α. Νίκου Βαρδινογιάννη και Υποναυάρχου επί τιμή Βαρδή Βαρδινογιάννη, αποφοίτων της Σχολής και Αξιωματικών του Πολεμικού Ναυτικού, οι οποίοι άφησαν πίσω τους, στην ευρύτερη οικογένεια Βαρδινογιάννη, μια παρακαταθήκη αφοσίωσης στο Πολεμικό Ναυτικό.

»Η σημερινή δωρεά αφιερώνεται στη μνήμη του Υποπλοιάρχου ε.α. Νίκου Βαρδινογιάννη, ο οποίος υπηρέτησε το Πολεμικό Ναυτικό σε πλοία επιφανείας, σε υποβρύχια, σε επιτελικές θέσεις.

»Η δωρεά αυτή είναι εξαιρετικά χρήσιμη για το Πολεμικό Ναυτικό. Δεν θα σας κρύψω ότι και οι τρεις Στρατιωτικές Σχολές χρειάζονταν σημαντικές επενδύσεις για να βελτιώσουν τις εγκαταστάσεις τους και να μπορούν να παρέχουν στους νέους αξιωματικούς μας το επίπεδο που απαιτείται κατά την ιδιαίτερα σκληρή εκπαίδευσή τους.

»Εκ μέρους του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, θέλω να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου για τη σημερινή δωρεά και κυρίως για το παράδειγμα το οποίο αυτή η δωρεά εκφράζει. Θα φέρει το αποτύπωμα της οικογένειας Βαρδινογιάννη, λειτουργώντας ως σημείο αποτύπωσης κοινωνικής υπευθυνότητας. Μιας παρακαταθήκης που προστίθεται στη συλλογική μνήμη του Πολεμικού Ναυτικού».

Ίδρυμα Αθηνάς Ι. Μαρτίνου: Προκήρυξη υποτροφιών για φοίτηση σπουδαστών και σπουδαστριών στις ΑΕΝ

Το Ίδρυμα Αθηνάς Ι. Μαρτίνου προκηρύσσει για το ακαδημαϊκό έτος 2025-2026 είκοσι τέσσερις (24) υποτροφίες για φοί-

τηση σπουδαστών/-στριών στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) με τις κάτωθι παραμέτρους:

- Δύο (2) υποτροφίες σε νεοεισαχθέντες/-είσες σπουδαστές/-στριες καθεμίας εκ του συνόλου των ΑΕΝ της χώρας (Ασπρόπυργος, Ήπειρος, Ιόνια Νησιά, Κάλυμνος, Κρήτη, Κύμη, Μακεδονία, Οινούσσες, Σύρος, Ύδρα, Χίος, Νεάπολη Λακωνία).
- Η διάρκεια της κάθε υποτροφίας καλύπτει έξι (6) διδακτικά εξάμηνα φοίτησης και το συνολικό ποσό της κάθε υποτροφίας ανέρχεται στις δεκαπέντε χιλιάδες ευρώ (15.000€), καταβαλλόμενο σε ορισμένες δόσεις υπό τις προϋποθέσεις που προβλέπονται για τη διατήρηση της υποτροφίας.
- Εξαιρούνται τα δύο (2) εξάμηνα πρακτικής άσκησης επί πλοίου.

Πρόκειται για τον 3ο κύκλο του Προγράμματος Υποτροφιών «Αθηνά Ι. Μαρτίνου», το οποίο απευθύνεται σε νεοεισαχθέντες/-είσες σπουδαστές/-στριες Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, που θα γίνουν δεκτοί/-ές για παρακολούθηση προγράμματος σπουδών το ακαδημαϊκό έτος 2025-2026. Όπως υπογραμμίζεται σε σχετική ανακοίνωση, η χορήγηση υποτροφιών σε σπουδαστές/-στριες στις ΑΕΝ συνάδει με το όραμα της Αθηνάς Ι. Μαρτίνου για την προώθηση της ναυτοσύνης, μέσω της υποστήριξης, με ίσες ευκαιρίες, εκείνων που αποφασίζουν να ασχοληθούν με τα ναυτικά επαγγέλματα.

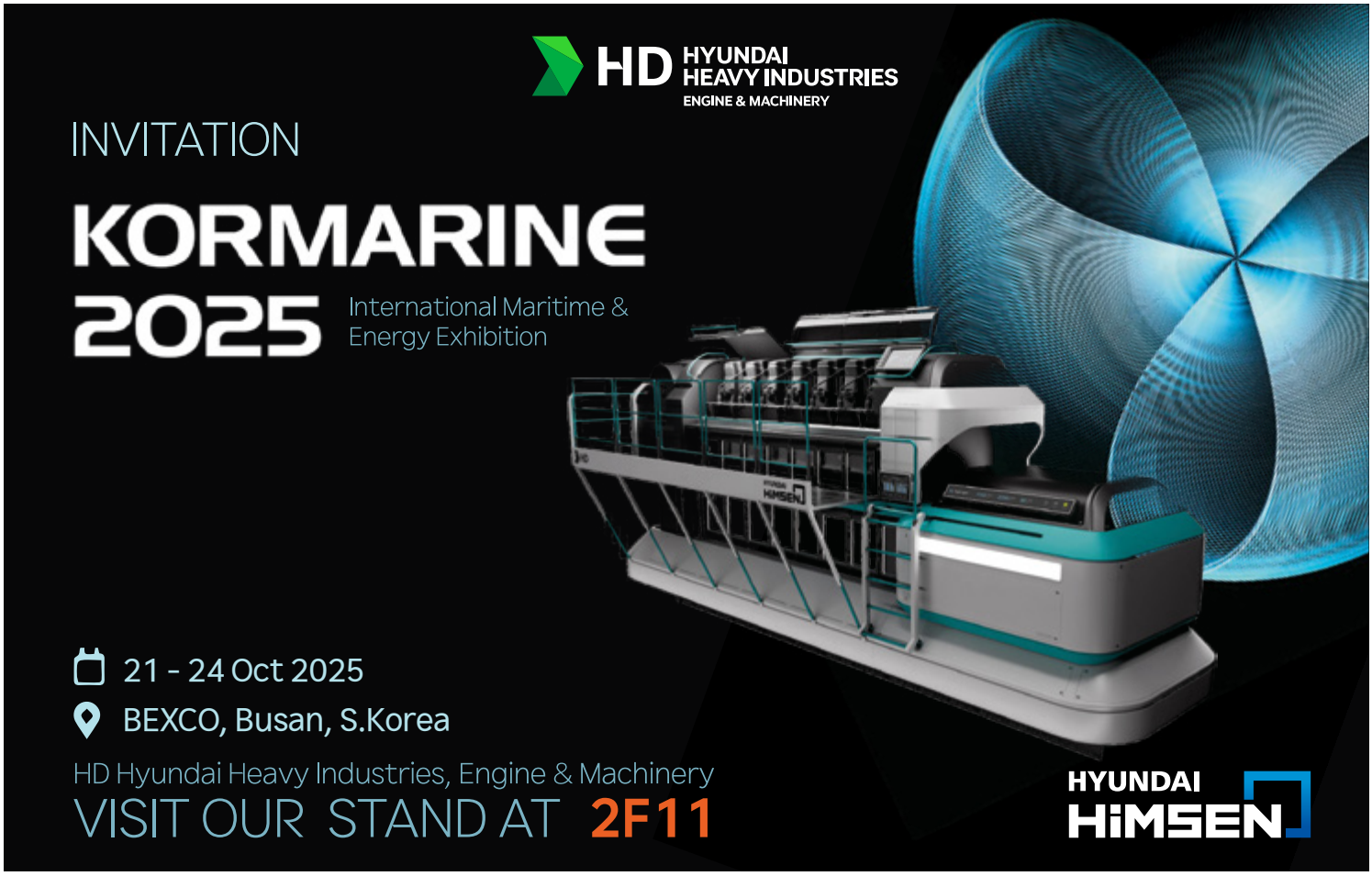
Οι αιτήσεις και τα λοιπά δικαιολογητικά των υποψηφίων πρέπει να κατατεθούν έως και την 31η Οκτωβρίου 2025 διαδικτυακά στον ιστότοπο του Ιδρύματος (www.foundationaim.org), επιλέγοντας την ενότητα «Αίτηση Υποτροφίας», όπου οι αιτούντες/-ούσες μπορούν να ανεβάσουν και το σύνολο των πιστοποιητικών από τη 13η Οκτωβρίου 2025 και έως την ως άνω προθεσμία. Σημειώνεται ότι τα αποτελέσματα θα γνωστοποιηθούν ατομικά σε κάθε επιτυχόντα/-ούσα και κάθε επιλαχόντα/-ούσα υποψήφιο/-α με email ή/και τηλεφωνικά, και θα αναρτηθούν στον ιστότοπο του Ιδρύματος με τον αριθμό κατάθεσης της αίτησης, χωρίς προσωπικά στοιχεία, έως τις 8 Δεκεμβρίου 2025.

Η Προκήρυξη του 3ου Προγράμματος Υποτροφιών του Ιδρύματος Αθηνάς Ι. Μαρτίνου, Ακαδημαϊκού Έτους 2025-2026, από όπου μπορείτε να ενημερωθείτε σχετικά με τα κριτήρια επιλογής των υποτρόφων, τα απαραίτητα δικαιολογητικά και τη διαδικασία, είναι διαθέσιμη στον ιστότοπο του Ιδρύματος (www.foundationaim.org).

Για οποιαδήποτε διευκρίνιση επί της διαδικασίας, οι αιτούντες/-ούσες μπορούν να στείλουν email στη διεύθυνση info@foundationaim.org ή να καλέσουν στο τηλέφωνο 210-7000371.

Εγκαίνια στην Ογκολογική Μονάδα του Νοσοκομείου Σύρου, δωρεά του Αντώνη Κομνηνού

Σύμφωνα με ανακοίνωση του Υπουργού Υγείας, Άδωνι Γεωργιάδη, στις 31 Αυγούστου 2025, εγκαινιάστηκε η έναρξη λειτουργίας της νέας Ογκολογικής Μονάδας του Νοσοκομείου Σύρου, που αποτελεί δωρεά του κ. Αντώνη Κομνηνού. Πιο συγκεκριμένα, όπως ανέφερε ο Υπουργός Υγείας σε ανάρτησή του



Η νέα Ογκολογική Μονάδα του Νοσοκομείου Σύρου, δωρεά του Αντώνη Κομνηνού, έρχεται να καλύψει ένα πάγιο αίτημα των ογκολογικών ασθενών των Κυκλάδων, οι οποίοι αναγκάζονται να μεταβαίνουν στην Αθήνα προκειμένου να λαμβάνουν τις θεραπείες τους.

στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, με τη λειτουργία της η νέα Ογκολογική Μονάδα έρχεται να καλύψει ένα πάγιο αίτημα των ογκολογικών ασθενών των Κυκλάδων, οι οποίοι αναγκάζονται να μεταβαίνουν στην Αθήνα προκειμένου να λαμβάνουν τις θεραπείες τους. Η επίσκεψη του Υπουργού συνοδεύτηκε από την επιθεώρηση εν εξελίξει έργων στο Νοσοκομείο Σύρου, όπως της ανακαίνισης της Χειρουργικής, Παθολογικής, Γυναικολογικής, Καρδιολογικής και νέων ΤΕΠ από το ΤΑΑ και της ενεργειακής αναβάθμισης από το ΕΣΠΑ, που γίνεται σε συνεργασία με την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου και τον Δήμο Σύρου.

Στην ίδια ανακοίνωση του Υπουργού Υγείας έγινε γνωστή η πρόθεση του δωρητή, κ. Αντώνη Κομνηνού, να μεριμνήσει για το στεγαστικό ζήτημα του ιατρικού και νοσηλευτικού προσωπικού του νοσοκομείου, εφόσον εκδοθεί έγκαιρα η απαραίτητη οικοδομική άδεια για κατασκευή κατοικιών σε γη του νοσοκομείου.

Η νέα δωρεά της οικογένειας Π. Λασκαρίδη στο Ναυτικό Νοσοκομείο Αθηνών

Το Ίδρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη και η οικογένεια του Προέδρου Πάνου Λασκαρίδη ανακοίνωσαν τη νέα μεγάλη δωρεά στο Ναυτικό Νοσοκομείο Αθηνών.

Ειδικότερα, πρόκειται για την πλήρη ανακαίνιση μεγάλης πτέρυγας βραχείας νοσηλείας στον τέταρτο όροφο, η οποία θα παραδοθεί στο ΝΝΑ μέσα στους προσεχείς τέσσερις μήνες. Η νέα αυτή δωρεά αποτελεί συνέχεια της προηγούμενης μεγάλης δωρεάς στο ίδιο νοσοκομείο, όπου είχε γίνει πλήρης ανακαίνιση της πτέρυγας «Μαριλένας Λασκαρίδη» του τρίτου ορόφου.

Οι εργασίες ανακαίνισης στο ΝΝΑ ξεκινούν άμεσα και, όταν ολοκληρωθούν, το Ναυτικό Νοσοκομείο θα προσφέρει υπηρεσίες βραχείας νοσηλείας σε νέες υπερσύγχρονες εγκαταστάσεις, θα συνδράμει το έργο των ιατρών και του νοσηλευτικού προσωπικού και θα οδηγήσει στη βελτίωση της εξυπηρέτησης και της φροντίδας των ασθενών.

Η νέα πτέρυγα, η οποία αποτελεί άλλη μία προσφορά προς το Πολεμικό Ναυτικό, θα λάβει το όνομα της αείμνηστης Αικατερίνης Λασκαρίδη. Το κόστος του έργου θα ανέλθει σε περίπου 1.000.000 ευρώ και οι εργασίες θα εκτελεστούν χωρίς να διαταραχθεί η λειτουργία του νοσοκομείου.

Μέσω ανακοίνωσής του, το Ίδρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη θέλησε να ευχαριστήσει την ηγεσία του ΥΠΕΘΑ, του ΓΕΕΘΑ και του Πολεμικού μας Ναυτικού, για την εμπιστοσύνη τους στη μακρόχρονη συνεργασία, υποσχόμενο τη συνεχή στήριξη στο σημαντικότατο έργο του Πολεμικού Ναυτικού, όπου υπάρχει ανάγκη.

Βαρδινογιάννειο Ίδρυμα και Motor Oil: Δωρεά ηλεκτρικών οχημάτων στον Δήμο Κορινθίων

Δύο αστικά ηλεκτρικά λεωφορεία και τρία ηλεκτρικά οχήματα παραδόθηκαν πρόσφατα στον Δήμο Κορινθίων με δωρεά του Βαρδινογιάννειου Ιδρύματος και της Motor Oil.

Συγκεκριμένα, δύο αστικά ηλεκτρικά λεωφορεία θα διατεθούν προς χρήση των κατοίκων, ενώ ένα ηλεκτρικό Mini δορυφορικό απορριμματοφόρο καθώς και δύο ηλεκτρικά οχήματα αγροτικού τύπου θα συμβάλουν στην ενίσχυση της καθαριότητας.

Η δωρεά πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του μνημονίου συνεργασίας που έχει υπογραφεί μεταξύ των Δήμων Λουτρακίου-Περαχώρας-Αγίων Θεοδώρων και Κορινθίων με το Βαρδινογιάννειο Ίδρυμα, το οποίο στοχεύει σε έργα κοινής ωφέλειας και υποδομών με γνώμονα τη βελτίωση της καθημερινής ζωής των δημοτών, σε συνεργασία με τις τοπικές αρχές.

Σύμφωνα με τη σχετική ανακοίνωση της εταιρείας: «Ο Όμιλος Motor Oil, διατηρώντας σταθερά τις αξίες και τις αρχές του, λειτουργεί διαχρονικά από την ίδρυσή του, θέτοντας έμπρακτα στο επίκεντρο την ενίσχυση της ανάπτυξης, της ευημερίας και της προόδου των τοπικών κοινωνιών στις οποίες δραστηριοποιείται».

Η Εθνική Λυρική Σκηνή (ΕΛΣ) ταξιδεύει τον κόσμο με τη στήριξη του ΙΣΝ

Στο πλαίσιο της καλλιτεχνικής σεζόν της Εθνικής Λυρικής Σκηνής (ΕΛΣ) 2025/2026, το Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος (ΙΣΝ) στηρίζει την ΕΛΣ για τη διοργάνωση διεθνών περιοδειών, με στόχο την προαγωγή της συστηματικής παρουσίασης του έργου της και την ανάδειξη της καλλιτεχνικής δημιουργίας της ανά τον κόσμο.

Αναλυτικότερα, η ΕΛΣ παρουσίασε με ιδιαίτερη επιτυχία την πρώτη μεγάλη διεθνή περιοδεία της για τη σεζόν 2025/2026 στη Σεντσέν, την τρίτη σε πληθυσμό πόλη της Κίνας, μετά το Πεκίνο και τη Σαγκάη. Το σύνολο του καλλιτεχνικού δυναμικού της ΕΛΣ ταξί-


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



Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/Εθνική Λυρική Σκηνή/Ανδρέας Σιμόπουλος

δεψε, μέσα στον Σεπτέμβριο, στην Κίνα για να παρουσιάσει δύο παραστάσεις της Τραβιάτας, σε σκηνοθεσία, σκηνικά και κοστούμια του Νίκου Σ. Πετρόπουλου, στο κατάμεστο Κέντρο Πολιτισμού και Τεχνών Γκουανγκμίνγκ (Guangming Culture & Arts Center).

Παράλληλα, η *Χρυσή εποχή* του Μπαλέτου της ΕΛΣ, με την υπογραφή του Κωνσταντίνου Ρήγου, μετά τη μεγάλη παγκόσμια πρεμιέρα στο Διεθνές Φεστιβάλ Χορού Βελιγραδίου και την επιτυχημένη παρουσίαση στην Αθήνα την άνοιξη του 2025, συνεχίζει τη διεθνή της περιοδεία στην Κύπρο και στην Ιταλία, κατά τους μήνες Σεπτέμβριο, Οκτώβριο και Νοέμβριο 2025. Στις αρχές Οκτωβρίου 2025, η ΕΛΣ ταξίδεψε επίσης στο Κέιπ Τάουν, στη Νότια Αφρική, για την παρουσίαση του *Les Nuits d'été* (*Καλοκαιρινές νύχτες*), σε χορογραφία Κωνσταντίνου Ρήγου, στο πλαίσιο της συμμετοχής της ΕΛΣ για πρώτη φορά στο Dance Intersect 2025.

Το ΙΣΝ υποστηρίζει την ΕΛΣ πάνω από μία δεκαετία. Από τη στήριξη του ανοίγματος της ΕΛΣ στην κοινωνία πριν από την κατασκευή του Κέντρου Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος (ΚΠΙΣΝ), τη δημιουργία της νέας της στέγης στο ΚΠΙΣΝ, το άνοιγμά της σε νέες καλλιτεχνικές κοινότητες μέσω της Εναλλακτικής Σκηνής μέχρι και την προσέγγιση ευπαθών ομάδων μέσα από τις εκπαιδευτικές δραστηριότητές της. Συγκεκριμένα και αναφορικά με την καλλιτεχνική εξωστρέφειά της, το ΙΣΝ ξεκίνησε να υποστηρίζει την ΕΛΣ το 2019 για την υλοποίηση ενός σχεδίου προγραμματισμού και ανάπτυξης τετραετούς διάρκειας για την περαιτέρω γνωστοποίηση του έργου της ΕΛΣ στο εξωτερικό. Μάλιστα, το 2024, μετά την ολοκλήρωση της πρώτης δωρεάς για την ενίσχυση της καλλιτεχνικής εξωστρέφειας της ΕΛΣ, το ΙΣΝ ανακοίνωσε την ανανέωση της υποστήριξής της με διετή δωρεά, στο πλαίσιο της οποίας εντάσσεται και το πρόγραμμα διεθνών περιοδειών.

Δυναμικά ξεκίνησε η σχολική χρονιά για τα πρώτα Δημόσια Ωνάσεια Σχολεία

Με τον καθιερωμένο αγιασμό ξεκίνησε στις 11 Σεπτεμβρίου η σχολική χρονιά για τα πρώτα έξι Γυμνάσια και έξι Λύκεια που εντάσσονται στο δίκτυο των Δημόσιων Ωνάσειων Σχολείων (ΔΗΜ.Ω.Σ.). Η πρωτοβουλία του Ιδρύματος Ωνάση, που υλοποιείται σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού, φέρνει στο σήμερα την εμπειρία του δημόσιου σχολείου του μέλλοντος. Οι τοπικές κοινωνίες στις οποίες λειτουργούν τα νέα Δημόσια Ωνάσεια Σχολεία σε Αχαρνές, Περιστέρι, Κολωνό, Ξηροκρήνη Θεσσαλονίκης, Κοζάνη και Ξάνθη αγκάλιασαν τον θεσμό, δείχνοντας έμπρακτα την εμπιστοσύνη τους και επιβεβαιώνοντας το αρχικό όραμα του Ιδρύματος Ωνάση για τη δημιουργία δημόσιων σχολείων ανοιχτών στην κοινωνία, που προσφέρουν ίσες ευκαιρίες και ενδυναμώνουν τις περιοχές στις οποίες λειτουργούν.

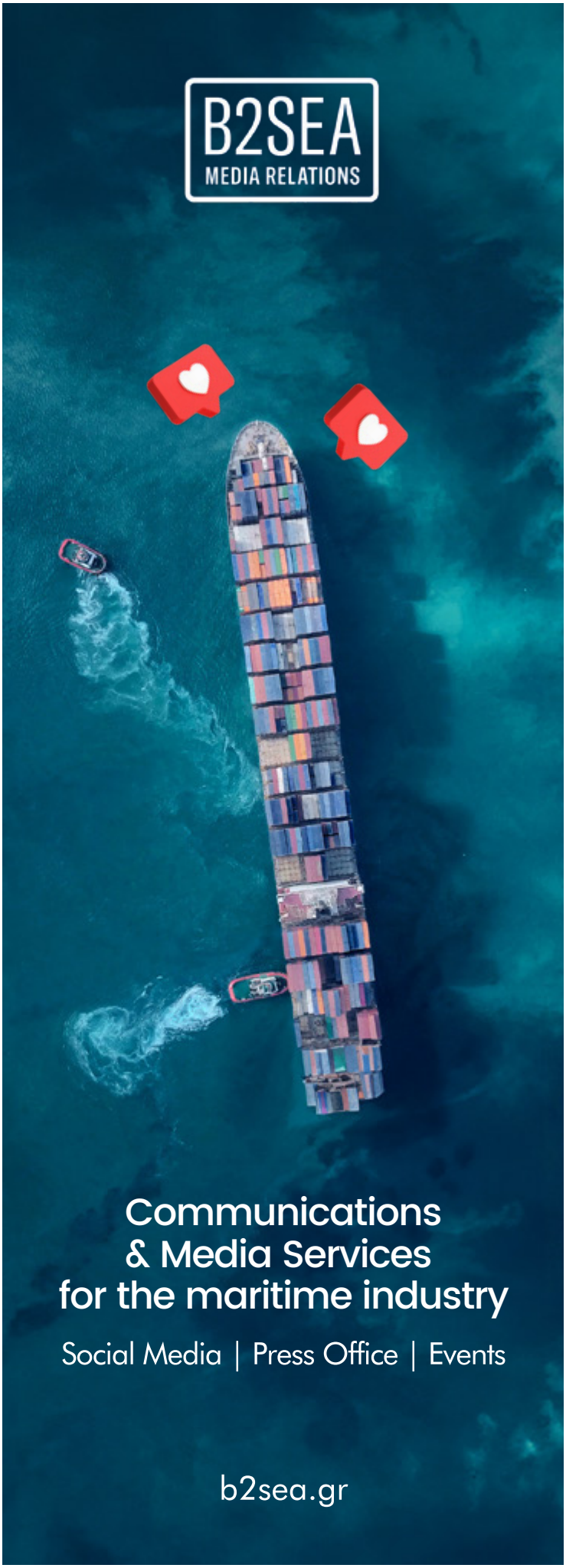
Το «παρών» στον αγιασμό των ΔΗΜ.Ω.Σ. στην Ξάνθη έδωσε η κ. Σοφία Ζαχαράκη, Υπουργός Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού, η οποία μεταξύ άλλων επισήμανε: «Με ιδιαίτερη χαρά βρίσκομαι σήμερα στην ακριτική Ξάνθη για τον αγιασμό της νέας σχολικής χρονιάς. Από το Δημόσιο Ωνάσειο Σχολείο – Ημερήσιο Γυμνάσιο Ξάνθης και το Δημόσιο Ωνάσειο Σχολείο – Ημερήσιο Γενικό Λύκειο Ξάνθης, δύο νέα, ξεχωριστά σχολεία για τη δημόσια εκπαίδευση, που δημιουργήθηκαν με τη στήριξη του Ιδρύματος Ωνάση και αποτελούν "φάρους" γνώσης και πραγματικούς οδοδείκτες προόδου για όλα τα δημόσια σχολεία της χώρας. Υποδεχόμαστε τους μαθητές και τις μαθήτριές μας, τους εκπαιδευτικούς αλλά και τους γονείς, τους οποίους θέλω να διαβεβαιώσω ότι τα παιδιά τους θα συναντήσουν ένα περιβάλλον προσεγμένο, με σύγχρονες υποδομές, νέα ψηφιακά εργαλεία και φωτεινούς χώρους, που θα κάνουν το μάθημα ακόμα πιο δημιουργικό. Θέλω να ευχαριστήσω θερμά το Ίδρυμα Ωνάση και τον Πρόεδρό του, τον κ. Παπαδημητρίου, για τη στρατηγική τους συμβολή σε αυτόν τον νέο θεσμό και γενικά στη δημόσια εκπαίδευση. Με τη συνεργασία πολιτείας και κοινωνίας, δείχνουμε στην πράξη ότι η δημόσια παιδεία δεν μένει στάσιμη – εξελίσσεται, δυναμώνει και προσφέρει σε κάθε παιδί το σχολείο που του αξίζει. Εύχομαι από καρδιάς σε όλους τους μαθητές και τις μαθήτριες, στους γονείς και στους εκπαιδευτικούς, μια δημιουργική και γόνιμη χρονιά. Να αξιοποιούν κάθε μέρα, να προσέχουν ο ένας τον άλλον και να απολαμβάνουν τη μοναδική εμπειρία της σχολικής ζωής. Καλή σχολική χρονιά!».

Ο Αντώνης Σ. Παπαδημητρίου, Πρόεδρος του Ιδρύματος Ωνάση, δήλωσε: «Είμαι ιδιαίτερα υπερήφανος που σήμερα, εκπροσωπώντας το Ίδρυμα Ωνάση, που γιορτάζει φέτος 50 χρόνια, συμμετέχω στην πρώτη ημέρα της χρονιάς για τα Δημόσια Ωνάσεια Σχολεία. Το σημαντικό αυτό έργο ξεκίνησε πριν από μόλις έξι μήνες, όταν ψηφίστηκε από τη Βουλή ο σχετικός νόμος με υπερκομματική πλειοψηφία. Δουλεύοντας εντατικά κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού και σε λίγες μόνο εβδομάδες, μπορέσαμε να παραδώσουμε συνολικά δώδεκα σχολεία. Με τη σύμπραξη του Υπουργείου Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού, οργανώθηκαν και όλα τα διοικητικά ζητήματα που αναπόφευκτα υπήρχαν. Το αποτέλεσμα είναι εμφανές: νέα θρανία, νέα κουφώματα, φωτισμός και ριζική ανακαίνιση. Νέος ηλεκτρονικός εξοπλισμός με δεκάδες υπολογιστές, νέοι διαδραστικοί πίνακες και πολλά άλλα.

»Όμως, η υλική υποδομή είναι μόνο το θεμέλιο. Για εμάς, πιο μεγάλη σημασία έχουν οι μαθητές και οι καθηγητές. Οι εκπαιδευτικοί είναι που κάνουν το καλό σχολείο και όχι οι όμορφα βαμμένοι τοίχοι. Είμαστε στο πλευρό τους, ώστε να τους στηρίξουμε με συγκεκριμένα μέτρα. Αντίστοιχα –και σε συνεργασία μαζί τους και με τις κατά τόπους Διευθύνσεις– θα θέλαμε να οργανωθούν δράσεις που θα είναι ανοιχτές και στα όμορα σχολεία και στην τοπική κοινωνία ευρύτερα, επιβεβαιώνοντας ότι τα ΔΗΜ.Ω.Σ. παραμένουν ανοιχτά στη γειτονιά και στην κοινωνία. Συνολικά, θέλουμε να πιστεύουμε ότι τα Ωνάσεια Σχολεία θα είναι καταλύτης, ώστε να γίνουν ακόμα καλύτερα και τα υπόλοιπα δημόσια σχολεία της χώρας. Καλή νέα σχολική χρονιά σε όλους και όλες!».

Από τα μέσα του καλοκαιριού, ξεκίνησαν εντατικές εργασίες αναβάθμισης των σχολικών υποδομών, ώστε όλες οι μονάδες να είναι έτοιμες με την έναρξη της νέας σχολικής χρονιάς. Σε διάστημα μόλις 40 ημερών, ολοκληρώθηκαν έργα σε κτιριακές εγκαταστάσεις και σχολικούς χώρους συνολικής επιφάνειας 33.000 τ.μ., δημιουργώντας ένα αισθητικά και λειτουργικά αναβαθμισμένο, ασφαλές και φιλόξενο περιβάλλον για μαθητές και εκπαιδευτικούς. Οι παρεμβάσεις περιλάμβαναν την ανακαίνιση προαύλιων και κοινόχρηστων χώρων, εργαστηρίων, αιθουσών διδασκαλίας, την προμήθεια και την εγκατάσταση νέου υλικοτεχνικού εξοπλισμού για τον εκσυγχρονισμό των εργαστηρίων, αλλά και την τοποθέτηση σύγχρονου ψηφιακού εξοπλισμού, όπως διαδραστικών πινάκων και ηλεκτρονικών υπολογιστών τελευταίας τεχνολογίας. Κατά τη διάρκεια της χρονιάς θα ακολουθήσουν στοχευμένες παρεμβάσεις, όταν και όπου κριθεί αναγκαίο.

Έχουν δρομολογηθεί όλες οι απαραίτητες διαδικασίες για την κάλυψη των όποιων εκπαιδευτικών κενών. Η εκπαιδευτική κοινότητα ανταποκρίθηκε δυναμικά στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος που απηύθυνε η Διοικούσα Επιτροπή των ΔΗΜ.Ω.Σ., με 11.000 αιτήσεις να έχουν υποβληθεί από αναπληρωτές εκπαιδευτικούς για την κάλυψη των διαθέσιμων θέσεων.



Σύγχρονα προβλήματα στην εφαρμογή του Ναυτεργατικού Δικαίου

Το ναυτεργατικό δίκαιο αποτελεί έναν από τους πλέον κρίσιμους κλάδους του ναυτικού δικαίου, με έντονη ανθρωποκεντρική διάσταση, καθώς αγγίζει άμεσα την επαγγελματική και προσωπική ζωή των ναυτικών. Συχνά, οι εμπλεκόμενοι με τη ναυτιλία φορείς θεωρούν πιο σημαντικούς τομείς του ναυτικού δικαίου όσους σχετίζονται με τις εμπορικές συναλλαγές, πλην όμως ορθότερο είναι να υποστηριχθεί ότι εξίσου σημαντικό είναι και το ναυτεργατικό δίκαιο, το οποίο επηρεάζει την ίδια την εκμετάλλευση του πλοίου, την αποτελεσματικότητα του πληρώματος, ενώ στις πιο δύσκολες περιπτώσεις, όπως σε αυτές των ναυτικών ατυχημάτων, και τις οικογένειες των ναυτικών.



του **Νίκου Κουντούρη**,
Δικηγόρου, ΜΙΚΕΣ Ν. ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ

Η αξία του ναυτικού αναγνωρίζεται από όλες τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες εφαρμόζουν καινοτόμα προγράμματα για την προστασία και την ευημερία αυτού, ακόμα και πέρα από όσα προβλέπει το ναυτεργατικό δίκαιο, όπως προγράμματα ασφάλισης ζωής και υγείας των ναυτικών κατά τη χρονική περίοδο που αυτοί βρίσκονται εκτός πλοίου ή την καταβολή κατά την ίδια χρονική περίοδο μηνιαίου επιδόματος επαναναυτολόγησης.

Ιατρικές εξετάσεις ναυτικών

Η ελληνική νομοθεσία, σε συνδυασμό με διεθνείς συμβάσεις (ενδεικτικά, Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006, γνωστή ως MLC 2006, η οποία κυρώθηκε με τον ν. 4078/2012, και ο Κανονισμός για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006, που εγκρίθηκε με την ΚΥΑ 3522.2/08/2013 – άρθρο 3), επιβάλλει την κατοχή ιατρικού πιστοποιητικού για κάθε ναυτικό, με το οποίο να βεβαιώνεται ότι αυτός είναι ικανός από υγειονομική άποψη να εκτελέσει τα καθήκοντά του στη θάλασσα. Τα πιστοποιητικά αυτά έχουν ισχύ έως δύο έτη, δίδεται όμως η δυνατότητα στους ειδικά πιστοποιημένους ιατρούς που εξετάζουν τους ναυτικούς να χορηγούν ιατρικά πιστοποιητικά για μικρότερη χρονική περίοδο ή με περιορισμό ως προς τους εκτελούμενους πλόες.

Οι συνήθεις ιατρικές εξετάσεις που προβλέπονται από τους κανονισμούς έχουν κατεξοχήν τυπικό χαρακτήρα (ορ. άρθρο 3 παρ. 3 Κανονισμού για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006 – εξέταση από παθολόγο/ιατρό εργασίας/γενικό ιατρό, οφθαλμίατρο και πρόσφατη ακτινογραφία θώρακος). Πολλές, όμως, ναυτιλιακές εταιρείες, στο πλαίσιο της μέριμνάς τους για την υγεία και την ασφάλεια των ναυτικών, αλλά και την ομαλή λειτουργία του πλοίου, επιλέγουν να υποβάλουν τους ναυτικούς σε επιπρόσθετους ιατρικούς ελέγχους πριν από κάθε ναυτολόγηση. Η επιλογή αυτή είναι σίγουρα προς τη σωστή κατεύθυνση και ίσως θα πρέπει να καλυφθεί και νομοθετικά, ιδίως για ναυτικούς μεγάλης ηλικίας ή για ναυτικούς που ναυτολογούνται σε ποντοπόρα πλοία, χωρίς εύκολη πρόσβαση σε εξειδικευμένες υπηρεσίας υγείας.

Ένα ζήτημα που ανακύπτει είναι εάν και υπό ποιες προϋποθέσεις οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν δικαίωμα να απαιτούν την υποβολή του ναυτικού σε περισσότερες ιατρικές εξετάσεις από όσες προβλέπει ο νόμος.

Ένα ζήτημα που ανακύπτει είναι εάν και υπό ποιες προϋποθέσεις οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν δικαίωμα να απαιτούν την υποβολή του ναυτικού σε περισσότερες ιατρικές εξετάσεις από όσες προβλέπει ο νόμος (όπως για παράδειγμα σε έλεγχο ανίχνευσης ναρκωτικών ουσιών) ή να απαιτούν τη συμπλήρωση πολυσέλιδου ερωτηματολογίου για την υγεία του υποψήφιου προς ναυτολόγηση ναυτικού ή την πρόσβασή τους στον κρατικό ψηφιακό φάκελο υγείας αυτού. Το πρόβλημα μεγεθύνεται, καθώς ενδεχόμενη άρνηση του ναυτικού να ακολουθήσει τις απαιτήσεις του μελλοντικού εργοδότη του οδηγεί μετά βεβαιότητας στη μη ναυτολόγησή του. Κατά την προσωπική μου γνώμη, μια τέτοια αξίωση της ναυτιλιακής εταιρείας θα μπορούσε να κριθεί νόμιμη μόνο όταν υφίστανται βάσιμοι λόγοι, όπως είναι για παράδειγμα η εκτέλεση πολυήμερων ποντοπόρων πλόων, πάντοτε όμως με αυστηρή τήρηση της νομοθεσίας περί προστασίας των προσωπικών δεδομένων και κατόπιν εκτενούς ενημέρωσης του ναυτικού και γραπτής συναίνεσης αυτού. Θα πρέπει να γίνει μνεία ότι οι ιατρικές αυτές εξετάσεις καλύπτονται από το αυστηρό ιατρικό απόρρητο (άρθρο 3 παρ. 3 Κανονισμού για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006). Επομένως, τυχόν γνωστοποίηση των αποτελεσμάτων των ιατρικών εξετάσεων των ναυτικών στις ναυτιλιακές εταιρείες είναι παράνομη. Οι ναυτιλιακές εταιρείες δικαιούνται να λαμβάνουν γνώση μόνο του πιστοποιητικού υγείας του ναυτικού, και μάλιστα διαμέσου του ίδιου του ναυτικού και όχι του ιατρού που εκτελεί την εξέταση.

Περαιτέρω, επειδή οι εξετάσεις για την έκδοση ιατρικού πιστοποιητικού διενεργούνται, κατά ρητή πρόβλεψη της νομοθεσίας, χωρίς δαπάνες του ναυτικού, οι ναυτιλιακές εταιρείες επιλέγουν την αποστολή αυτού για εξέταση σε ιατρό/ιατρικό κέντρο, με το οποίο συνδέονται οι ίδιες με συμβατική σχέση. Θα πρέπει, επομένως, να εξεταστεί η ευθύνη της ναυτιλιακής εταιρείας σε περίπτωση εσφαλμένης διάγνωσης από τον ιατρό που η ίδια έχει επιλέξει για την εξέταση του ναυτικού, ιδίως με την επέκταση του εύρους των ιατρικών εξετάσεων που επιβάλλονται σε αυτόν.

Η αναγνώριση του ιατρού ως προστηθέντος του εργοδότη του ναυτικού ενδέχεται να θεμελιώσει αστική ευθύνη του τελευταίου σε περιπτώσεις μη διάγνωσης ενός προβλήματος υγείας, όπως για παράδειγμα ενός καρκίνου. Ως είναι γνωστό, πρόστηση είναι η χρησιμοποίηση υπό τίνος προσώπου, του προστήσαντος, ενός άλλου προσώπου, φυσικού ή νομικού, του προστηθέντος, σε θέση ή απασχόληση (διαρκή ή μεμονωμένη εργασία) αποβλέπουσα στη διεκπεραίωση υποθέσεως και γενικότερα στην εξυπηρέτηση των επαγγελματικών, οικονομικών ή άλλων συμφερόντων του πρώτου. Εν προκειμένω, ο ναυτικός παραπέμπεται από τη ναυτιλιακή επιχείρηση στον ιατρό, όχι για να αντιμετωπίσει ασθένειά του και να λάβει ιατρική περίθαλψη και νοσηλεία, αλλά, αντιθέτως, για να κριθεί, με βάση τη νομοθεσία, εάν είναι ικανός προς εργασία ή όχι σε πλοίο αυτής. Τότε, κατά τη γνώμη μου, ο ιατρός εξυπηρετεί τα οικονομικά και επιχειρηματικά συμφέροντα της ναυτιλιακής εταιρείας, η οποία έχει συμφέρον και αποκομίζει όφελος από τη ναυτολόγηση του εργαζομένου. Το εάν ο ιατρός έκανε λάθος κατά τη διάγνωση



ή όχι και αν έχουν όφελος οι ναυτιλιακές εταιρείες από τη ναυτολόγηση ενός ασθενή εργαζομένου, είναι νομικά αδιάφορο, αφού και η αμέλεια του προστηθέντος καταλογίζεται στον ευθυνόμενο αντικειμενικά προστήσαντα, δηλαδή τη ναυτιλιακή εταιρεία. Μετά βεβαιότητος, είναι ένα ζήτημα που θα απασχολήσει στο μέλλον τα ναυτικά δικαστήρια.

Προσύμφωνο ναυτολόγησης

Στον νέο Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ν. 5020/2023, άρθρ. 169) δίδεται ο ορισμός του, ιδιαίτερα συχνά απαντώμενου στη ναυτική εργασία, προσυμφώνου ναυτολόγησης, γεγονός το οποίο συνιστά σημαντική καινοτομία, καθώς πλέον οριοθετούνται με θετικό τρόπο οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των μερών που συμβάλλονται σε αυτό, ήτοι της ναυτιλιακής επιχείρησης και του ναυτικού. Εν πολλοίς, ο ΚΙΝΔ ακολουθεί τις θέσεις της νομολογίας, ορίζοντας ότι ο ναυτικός αναλαμβάνει την υποχρέωση να επιβιβασθεί στο πλοίο, όπου και θα συνάψει τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του, και ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να καταβάλει στον ναυτικό τις δαπάνες μετακίνησής του στον λιμένα ναυλοχίας του πλοίου και παραμονής σε αυτόν, καθώς και τον αναλογούντα πλήρη μισθό για το χρονικό διάστημα από τη σύναψη του προσυμφώνου μέχρι την υπογραφή της σύμβασης ναυτολόγησης.

Τίθεται το ερώτημα από ποιο χρονικό σημείο άρχεται και σε ποιο χρονικό σημείο τελειώνει η ευθύνη του εργοδότη και η προστασία του ναυτικού κατά τις διατάξεις του κ.ν. 551/1915 περί εργατικού ατυχήματος. Γίνεται παγίως δεκτό ότι ο κ.ν. 551/1915 δεν έχει εφαρμογή μόνο στα εργατικά ατυχήματα που συμβαίνουν στον χώρο εργασίας, όπως είναι για τον ναυτικό το πλοίο, αλλά και σε ατυχήματα που λαμβάνουν χώρα εκτός του τόπου εργασίας, εξ αφορμής αυτής. Κρίσιμο αποτελεί αν, εξ αφορμής της εργασίας και εν προκειμένω του συναφθέντος προσυμφώνου ναυτολόγησης, δημιουργήθηκαν οι συνθήκες του ατυχήματος, οι οποίες δεν θα υπήρχαν χωρίς αυτή. Για παράδειγμα, γίνεται δεκτό από τη νομολογία ότι εργατικό ατύχημα αποτελεί τροχαίο ατύχημα, τόσο πριν από τη ναυτολόγηση, κατά τη μετάβαση του ναυτικού προς το πλοίο, όσο και μετά τη λήξη της ναυτολόγησης, κατά την αποχώρησή του από αυτό. Ενδεχομένως τα χρονικά αυτά όρια να επεκταθούν, αφού πλέον έχει οριοθετηθεί από τον νέο ΚΙΝΔ το περιεχόμενο του προσυμφώνου ναυτολόγησης, το οποίο μπορεί να έχει ημερομηνία υπογραφής αρκετές ημέρες πριν από την επιβίβαση του ναυτικού στο πλοίο. Πάντοτε, όμως, για τη θεμελίωση ευθύνης ενός εργοδότη, θα πρέπει το ατύχημα να λαμβάνει χώρα εξ αφορμής της εργασίας ή, εν προκειμένω, εξ αφορμής των υποχρεώσεων που αναλαμβάνει ο ναυτικός με το προσύμφωνο ναυτολόγησης.

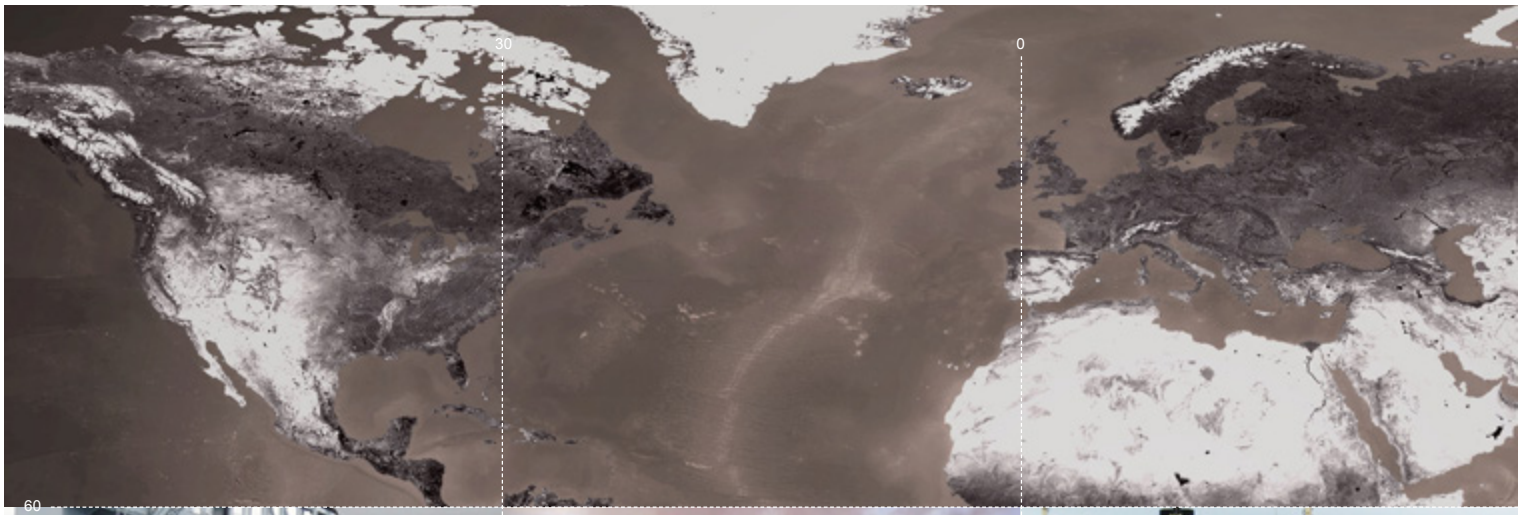
> Η πρόσφατη αναμόρφωση του ΚΙΝΔ, σε συνδυασμό με τις διεθνείς συμβάσεις, δημιουργεί νέες προκλήσεις στην ερμηνεία των διατάξεων του ναυτεργατικού δικαίου, αλλά και ανάγκη περαιτέρω εκσυγχρονισμού της σχετικής νομοθεσίας, ώστε αυτή να συμβαδίζει με τα σύγχρονα πρότυπα.

Αποδοχές

Οι αποδοχές του ναυτικού καταβάλλονται σε χρήμα, αλλά και σε είδος, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την παροχή τροφής. Το «αντίτιμο της τροφής» (άλλως αναφέρεται και ως «επίδομα τροφής») αποτελεί σημαντικό μέρος των αποδοχών του ναυτικού, πλην όμως «αφανές», διότι του καταβάλλεται σε είδος επί του πλοίου. Σε κάποιες Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας, όπως των πληρωμάτων της ακτοπλοΐας (άρθρο 3 ΣΣΝΕ), το αντίτιμο τροφής ανέρχεται σε εξαιρετικά υψηλό ποσό (24,05 ευρώ ημερησίως, άλλως 721,50 ευρώ μηνιαίως). Είναι αυταπόδεικτο ότι ένα τέτοιο ποσό χάνει ουσιαστικά τον ανταποδοτικό του χαρακτήρα, ήτοι την καταβολή ενός επιδόματος τροφής λόγω ασθενείας ή μη χορηγήσεως παρασκευασμένης τροφής επί του πλοίου, και μετατρέπεται σε πραγματικές αποδοχές, αφού ισοδυναμεί περίπου με τις μηνιαίες αποδοχές ενός ανειδίκευτου εργάτη. Το ποσό αυτό συνυπολογίζεται τόσο στην αποζημίωση απόλυσης όσο και σε άλλες εργατικές απαιτήσεις του ναυτικού, όπως είναι οι μισθοί ασθενείας ή η αποζημίωση εργατικού ατυχήματος.

Ιδιαίτερη σημασία στη ναυτική εργασία έχουν οι όροι «καθαρές» και «μεικτές» αποδοχές, με τη νομολογία να αναγνωρίζει ως κρίσιμες για τον προσδιορισμό των αξιώσεων των ναυτικών τις μεικτές αποδοχές. Κλάδοι της ναυτιλίας, όπως ο κλάδος της εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής, συμφωνούν, ως επί το πλείστον, τις αποδοχές του ναυτικού «καθαρές», δηλαδή χωρίς κρατήσεις προς τα ασφαλιστικά ταμεία των ναυτικών και την εφορία. Ορθότερο όμως είναι οι εργοδότες των ναυτικών να συμφωνούν πάντοτε μεικτές αποδοχές, και αυτές να καταγράφονται στους μισθοδοτικούς λογαριασμούς, αντίγραφα των οποίων υποχρεούνται με βάση τη νομοθεσία να χορηγούν στους ναυτικούς. Είναι προς το συμφέρον όλων των μερών η ύπαρξη διαφάνειας ως προς τις καταβαλλόμενες αποδοχές και τις γενόμενες κρατήσεις.

Ο νέος ΚΙΝΔ εισάγει στο άρθρο 183 παρ. 3 μια νέα έννοια, τον όρο «πλήρης μισθός», στον οποίο περιλαμβάνεται ο βασικός μισθός που αντιστοιχεί στις κανονικές ώρες εργασίας του ναυτικού, τα τακτικά επιδόματα που σχετίζονται με τον βασικό μισθό και το επίδομα τροφής. Η ακριβής ερμηνεία του όρου και συγκεκριμένα ποια επιδόματα θεωρούνται τακτικά και δη σχετιζόμενα με τον βασικό μισθό και ποια όχι αναμένεται να αποτελέσει αντικείμενο νομολογιακής επεξεργασίας, ιδίως όταν ο όρος «πλήρης μισθός» χρησιμοποιείται συχνά στον νέο ΚΙΝΔ (ορ. άρθρο 184 του ΚΙΝΔ, περί μισθού σε περίπτωση απώλειας του πλοίου, αλλά και άρθρο 186, περί δικαιωμάτων του ναυτικού σε περίπτωση ασθενείας).







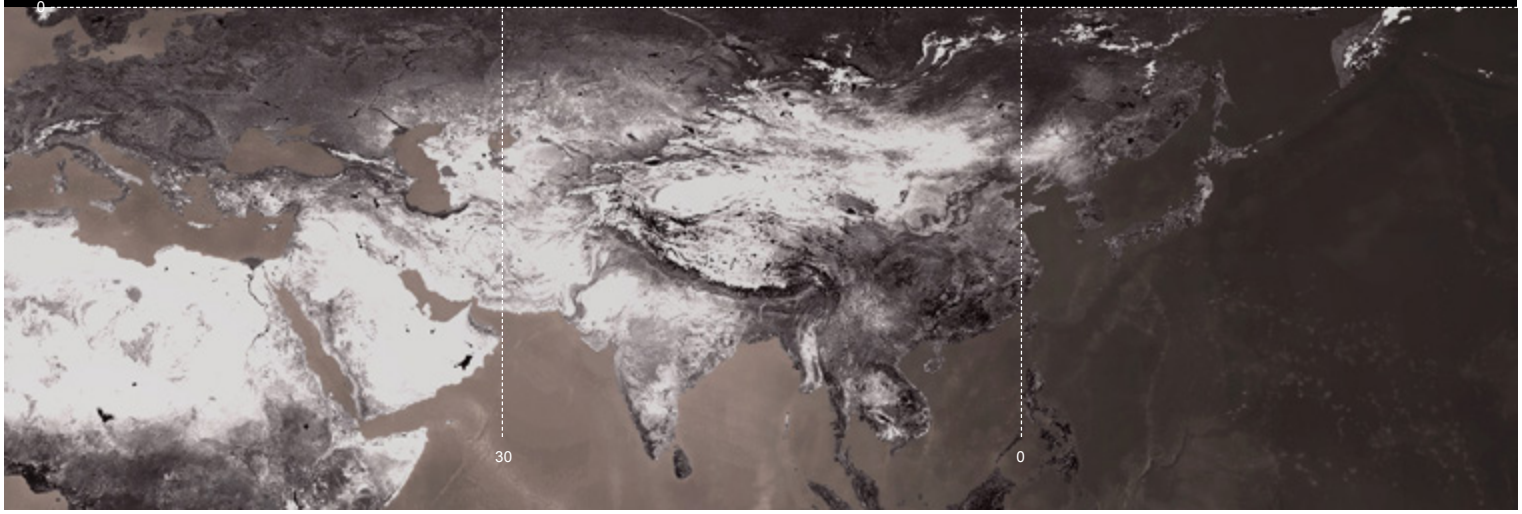


30

COSTAMARE INC.

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

CMRE
LISTED
NYSE





Credit: EPA/MIKKEL BERG PEDERSEN DENMARK OUT

Κρίσιμος είναι ο αυστηρός διαχωρισμός του ναυτεργατικού δικαίου από το δίκαιο της χερσαίας εργασίας, καθώς τελευταία παρατηρείται μια σύγχυση, με εφαρμογή στη ναυτική εργασία διατάξεων που θεσπίστηκαν για τη χερσαία εργασία και οι οποίες δεν συνάδουν με τον ειδικό χαρακτήρα του ναυτικού επαγγέλματος.

Ευθύνη σε περίπτωση πειρατείας

Οι σύγχρονες συνθήκες ναυσιπλοΐας έχουν αναδείξει το θέμα της ευθύνης του πλοιοκτήτη και του διαχειριστή του πλοίου σε περιπτώσεις κατάληψης του πλοίου από πειρατές ή, προσφάτως, επίθεσης κατ' αυτού με πυραύλους. Η αντικειμενική ευθύνη του εργοδότη σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμού μέλους του πληρώματος κατά τις διατάξεις για το εργατικό ατύχημα είναι δεδομένη (υπάρχει πλούσια νομολογία επί του θέματος ήδη από τη δεκαετία του 1980 με τον πρώτο Πόλεμο του Περσικού Κόλπου και τον επονομαζόμενο «Πόλεμο των Τάνκερ»). Προβληματισμός προκύπτει αν ο ναυτικός αξιώσει την καταβολή αποζημίωσης με βάση τις διατάξεις περί υποκειμενικής ευθύνης του εργοδότη, δηλαδή με βάση τις διατάξεις περί αδικοπραξίας, ισχυριζόμενος την ύπαρξη πταίσματος αυτού. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η ευθύνη αυτή συνήθως επεκτείνεται και στη διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου και στα αρμόδια στελέχη αυτής, με ενδεχόμενες και ποινικές ευθύνες, αν αποδειχθεί αμέλεια αυτών ως προς τη λήψη των απαιτούμενων μέτρων πρόνοιας και ασφάλειας. Τοιουτοτρόπως, στην περίπτωση αυτή, η ευθύνη της διαχειρίστριας εταιρείας έναντι του ναυτικού δεν θεμελιώνεται στις διατάξεις περί αντικειμενικής ευθύνης του αντιπροσώπου του πλοίου (πρώην ν. 762/1978 και νυν άρθρο 181 ΚΙΝΔ), αλλά ευθέως στις διατάξεις περί αδικοπραξίας του Αστικού Κώδικα (άρθρ. 914 ΑΚ επ.).

Σε μια ενδεχόμενη αντιδικία, θα εξετασθεί ένα πλήθος παραγόντων και το δικαστήριο θα πρέπει να σταθμίσει αν ο πλοιοκτήτης και κατ' επέκταση ο διαχειριστής του πλοίου έλαβαν όλα τα αναγκαία μέτρα πρόνοιας και ασφάλειας για την αποφυγή της κατάληψης του πλοίου από τους πειρατές ή της πλήξης αυτού. Για παράδειγμα, θα τεθούν τα ερωτήματα αν υπήρχε κατάλληλη εκπαίδευση του πληρώματος, αν τηρήθηκαν οι διεθνείς βέλτιστες πρακτικές για την αντιμετώπιση της πειρατείας, αν η επιλογή του συγκεκριμένου πλου ήταν αναπόφευκτη και άρα συνετή ή έγινε μόνο για οικονομικούς λόγους, αν μπορούσε το πλοίο να ενταχθεί σε μια νηοπομπή με συνοδεία πολεμικού σκάφους κ.ο.κ.

Συμπεράσματα

Η πρόσφατη αναμόρφωση του ΚΙΝΔ, σε συνδυασμό με τις διεθνείς συμβάσεις, δημιουργεί νέες προκλήσεις στην ερμηνεία των διατάξεων του ναυτεργατικού δικαίου, αλλά και ανάγκη περαιτέρω εκσυγχρονισμού της σχετικής νομοθεσίας, ώστε αυτή να συμβαδίζει με τα σύγχρονα πρότυπα.

Είναι απαραίτητη και κρίσιμη η συνεργασία Πολιτείας, ναυτεργατικών οργανώσεων και εργοδοτικών φορέων για την επικαιροποίηση και τον εκσυγχρονισμό διατάξεων και κανονισμών που ανάγονται σε προηγούμενες δεκαετίες, όπως για παράδειγμα είναι οι κανονισμοί εσωτερικής υπηρεσίας των πλοίων. Αντίστοιχα κρίσιμος είναι ο αυστηρός διαχωρισμός του ναυτεργατικού δικαίου από το δίκαιο της χερσαίας εργασίας, καθώς τελευταία παρατηρείται μια σύγχυση, με εφαρμογή στη ναυτική εργασία διατάξεων που θεσπίστηκαν για τη χερσαία εργασία και οι οποίες δεν συνάδουν με τον ειδικό χαρακτήρα του ναυτικού επαγγέλματος.

Ένα σύγχρονο νομοθετικό πλαίσιο για την εργασία και την προστασία του ναυτικού είναι προς το συμφέρον όλων των μερών και ιδίως της ναυτιλιακής επιχείρησης, η οποία επιδιώκει την απρόσκοπτη εκμετάλλευση του πλοίου της.

MOXA®

CYBER SECURITY IS MANDATORY



BE COMPLIANT. BE PROTECTED. BE MOXA

CMA

MARINE·INDUSTRY·ENERGY

OFFICIAL DISTRIBUTORS GREECE & CYPRUS

SCAN FOR MORE

Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών και Ελληνική Ναυτιλία: Ευκαιρία ή απειλή;

Credit: EPA/OLIVIER MATTHYS

Από την 1η Ιανουαρίου 2024, η ναυτιλία εντάχθηκε στο Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (ΣΕΔΕ, αγγλιστί «EU ETS – Emissions Trading Scheme»), εξέλιξη που έχει προκαλέσει έντονες συζητήσεις στον χώρο της ελληνικής ναυτιλίας. Η νέα αυτή ρύθμιση αποσκοπεί στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, επιβάλλοντας στις ναυτιλιακές εταιρείες την υποχρέωση να αγοράζουν δικαιώματα για ορισμένες ρυπογόνες εκπομπές που παράγονται από τα πλοία τους. Όμως, ποιες είναι οι θετικές και ποιες οι αρνητικές πτυχές του μέτρου για την ελληνική ναυτιλία;



του **Δημήτρη Κυριαζή**,
Επίκουρου Καθηγητή Νομικής Σχολής Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, Διδάκτορος Νομικής Σχολής Πανεπιστημίου Οξφόρδης, Δικηγόρου Αθηνών παρ' Αρείω Πάγω

Τι ισχύει;

Ειδικότερα, από τον Ιανουάριο του 2024, το Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών της ΕΕ έχει επεκταθεί ώστε να καλύπτει τις εκπομπές από όλα τα μεγάλα πλοία (μεικτής χωρητικότητας 5.000 τόνων και άνω) που εισέρχονται σε λιμάνια της ΕΕ, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρουν (αυτό είναι σημαντικό, καθώς μέρος του ελληνόκτητου στόλου δεν φέρει σημαία κράτους-μέλους της ΕΕ).

Πιο συγκεκριμένα, το σύστημα καλύπτει:

- Το 50% των εκπομπών από ταξίδια που ξεκινούν ή τελειώνουν εκτός της ΕΕ.
- Το 100% των εκπομπών που προκύπτουν μεταξύ δύο λιμένων της ΕΕ και όταν τα πλοία βρίσκονται εντός λιμένων της ΕΕ.

Για να εξασφαλιστεί ομαλή μετάβαση, οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να παραδώσουν δικαιώματα μόνο για ένα μέρος των εκπομπών τους κατά τη διάρκεια μιας αρχικής περιόδου σταδιακής εφαρμογής:

- 2025: για το 40% των εκπομπών τους που αναφέρθηκαν το 2024.
- 2026: για το 70% των εκπομπών τους που αναφέρθηκαν το 2025.
- 2027 και μετά: για το 100% των εκπομπών τους.

Η πρώτη προθεσμία παράδοσης έληξε στα τέλη Σεπτεμβρίου του 2025 και αφορά τις εκπομπές που αναφέρθηκαν ως πραγματοποιηθείσες από την 1η Ιανουαρίου 2024 έως την 31η Δεκεμβρίου 2024.

Τα υπέρ του ΣΕΔΕ: Προς μια πράσινη ανταγωνιστικότητα

Η πιο θετική πτυχή του μέτρου είναι, προφανώς, η αυξημένη περιβαλλοντική προστασία. Η ναυτιλία, αν και ο αποδοτικότερος τρόπος μεταφοράς εμπορευμάτων, ευθύνεται για περίπου το 3% των παγκόσμιων εκπομπών CO_2. Η συμμετοχή στο ΣΕΔΕ ενισχύει την πίεση για επενδύσεις σε καθαρότερες τεχνολογίες, όπως καύσιμα μηδενικού



αποτυπώματος άνθρακα, αλλά και λύσεις ενεργειακής απόδοσης. Για τους Έλληνες εφοπλιστές που ήδη κινούνται προς αυτή την κατεύθυνση, το νέο πλαίσιο μπορεί να προσφέρει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στο μέλλον, καθώς η αγορά θα στραφεί σε «πράσινα» μεταφορικά μέσα.

Επιπλέον, η ένταξη στο ΣΕΔΕ δημιουργεί διαφάνεια και κοινούς κανόνες εντός της ΕΕ. Όλοι οι ευρωπαϊκοί λιμένες και πλοιοκτήτες υποχρεούνται να υπαχθούν στο ίδιο πλαίσιο, μειώνοντας το ρίσκο αθέμιτου ανταγωνισμού εντός της Ένωσης. Παράλληλα, τα έσοδα από την πώληση δικαιωμάτων θα μπορούσαν να επιστρέψουν στον κλάδο μέσω επιδοτήσεων για πράσινες υποδομές και έρευνα. Έτσι, αν αξιοποιηθούν σωστά, θα μπορούσαν να στηρίξουν μια βιώσιμη μετάβαση που θα διατηρήσει την ηγετική θέση της ελληνικής ναυτιλίας.

Τα κατά του ΣΕΔΕ: Οικονομική επιβάρυνση και απειλή αθέμιτου ανταγωνισμού

Ωστόσο, οι δυνητικές ενστάσεις είναι ποικίλες. Το πρώτο και κύριο πρόβλημα είναι το οικονομικό κόστος. Οι εκπομπές ενός μεγάλου εμπορικού πλοίου ισοδυναμούν με χιλιάδες τόνους εκπομπών τον χρόνο, και έτσι το πρόσθετο κόστος μπορεί να αναχθεί σε εκατομμύρια ευρώ ετησίως ανά πλοίο. Αυτό το βάρος είναι δύσκολο να μετακυλιστεί εξ ολοκλήρου στους ναυλωτές, ιδιαίτερα σε μια παγκόσμια αγορά με έντονο ανταγωνισμό από πλοιοκτήτες τρίτων χωρών.

Η δεύτερη μεγάλη ανησυχία είναι ο κίνδυνος αθέμιτου ανταγωνισμού από γειτονικά λιμάνια. Εφόσον το ΣΕΔΕ ισχύει μόνο για πλοία που προσεγγίζουν ευρωπαϊκούς λιμένες, υπάρχει ο πειρασμός να αναπτυχθούν νέες γραμμές μέσω γειτονικών λιμένων εκτός ΕΕ (π.χ. Τουρκία). Ένα τέτοιο φαινόμενο καταστρατήγησης όχι μόνο θα μείωνε την αποτελεσματικότητα του ΣΕΔΕ, αλλά θα έπληττε και την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών λιμανιών, όπως ο Πειραιάς.

Φυσικά, η ΕΕ αναγνωρίζει αυτόν τον κίνδυνο και έχει ήδη λάβει ορισμένα μέτρα αποφυγής καταστρατήγησης του ΣΕΔΕ, αλλά μένει να φανεί η αποτελεσματικότητά τους. Ειδικότερα, για να μειωθεί ο κίνδυνος μετεγκατάστασης των δραστηριοτήτων μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων εκτός του ευρωπαϊκού οικονομικού χώρου, το ΣΕΔΕ ορίζει ότι οι στάσεις των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε «γειτονικούς λιμένες μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων»

Εφόσον το ΣΕΔΕ ισχύει μόνο για πλοία που προσεγγίζουν ευρωπαϊκούς λιμένες, υπάρχει ο πειρασμός να αναπτυχθούν νέες γραμμές μέσω γειτονικών λιμένων εκτός ΕΕ (π.χ. Τουρκία). Ένα τέτοιο φαινόμενο καταστρατήγησης όχι μόνο θα μείωνε την αποτελεσματικότητα του ΣΕΔΕ, αλλά θα έπληττε και την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών λιμανιών, όπως ο Πειραιάς.



δεν υπολογίζονται για τον προσδιορισμό της έναρξης ή του τέλους ενός ταξιδιού που καλύπτεται από το ΣΕΔΕ.

Ένας λιμένας ορίζεται ως «γειτονικός λιμένας μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων» όταν πληροί τρία κριτήρια: α) το μερίδιό του στη μεταφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων υπερβαίνει το 65% της συνολικής διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων κατά την πιο πρόσφατη 12μηνη περίοδο για την οποία υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία, β) ο λιμένας βρίσκεται εκτός της Ένωσης αλλά σε απόσταση μικρότερη των 300 ναυτικών μιλίων από λιμένα που υπάγεται στη δικαιοδοσία κράτους-μέλους της ΕΕ, και γ) η χώρα του λιμένα αυτού δεν εφαρμόζει μέτρα ισοδύναμα με το ΣΕΔΕ για τον εν λόγω λιμένα.

Η Επιτροπή εξέδωσε εκτελεστικό κανονισμό στις 26 Οκτωβρίου 2023, ο οποίος όρισε το Tanger Med (Μαρόκο) και το East Port Said (Αίγυπτος) ως «γειτονικούς λιμένες μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων». Μένει να δούμε τι θα γίνει με έτερους γειτονικούς λιμένες.

Τέλος, υπάρχει και η ευρύτερη αίσθηση ρυθμιστικής αβεβαιότητας. Οι ναυτιλιακές εταιρείες ευλόγως ανησυχούν ότι νέοι –αυστηρότεροι– περιβαλλοντικοί κανόνες μπορεί να επιβληθούν εντός της ΕΕ, ενώ στην εποχή Τραμπ κυριαρχούν τάσεις απορρύθμισης και pushback σε ό,τι έχει να κάνει με ESG. Συνεπώς, ο ελληνόκτητος στόλος, που κατά ένα μέρος απαρτίζεται από παλαιότερα πλοία (όχι τόσο energy efficient), χρειάζεται μακροπρόθεσμη στρατηγική και στήριξη ώστε να μη βρεθεί «εκτός παιχνιδιού».

Συμπέρασμα

Η εφαρμογή του ΣΕΔΕ στη ναυτιλία είναι αναμφίβολα μια τομή στην ευρωπαϊκή περιβαλλοντική πολιτική. Για την Ελλάδα, μπορεί να αποτελέσει είτε μοχλό εκσυγχρονισμού είτε πηγή σοβαρών προκλήσεων. Η επιτυχία του θα εξαρτηθεί από τρεις παράγοντες: την προσαρμογή της ελληνικής ναυτιλίας, τη σωστή επαναχρησιμοποίηση των εσόδων υπέρ μιας πραγματικής «πράσινης μετάβασης» και τη διασφάλιση ισότιμου ανταγωνισμού σε παγκόσμιο επίπεδο μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ). Η ελληνική ναυτιλία, με την εμπειρία και την προσαρμοστικότητά της, έχει τις δυνατότητες να μετατρέψει αυτό το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο σε ευκαιρία – αρκεί να υπάρξει έγκαιρη στρατηγική και επαρκής συντονισμός μεταξύ του κράτους και του κλάδου.

RINA

Optimise ferry performance with SERTICA, your partner for a digitalised fleet.

Our experience. Your growth.

RINA.ORG





Credit: Katerina Nomikou

Το «μυστικό» της επιτυχίας μας έγκειται στον συνδυασμό τεχνικής εξειδίκευσης και ανθρώπινης προσέγγισης

Συνέντευξη του **Χρήστου Μαρούγκα**,
Technical Services & Support Manager,
Jotun Hellas Ltd.

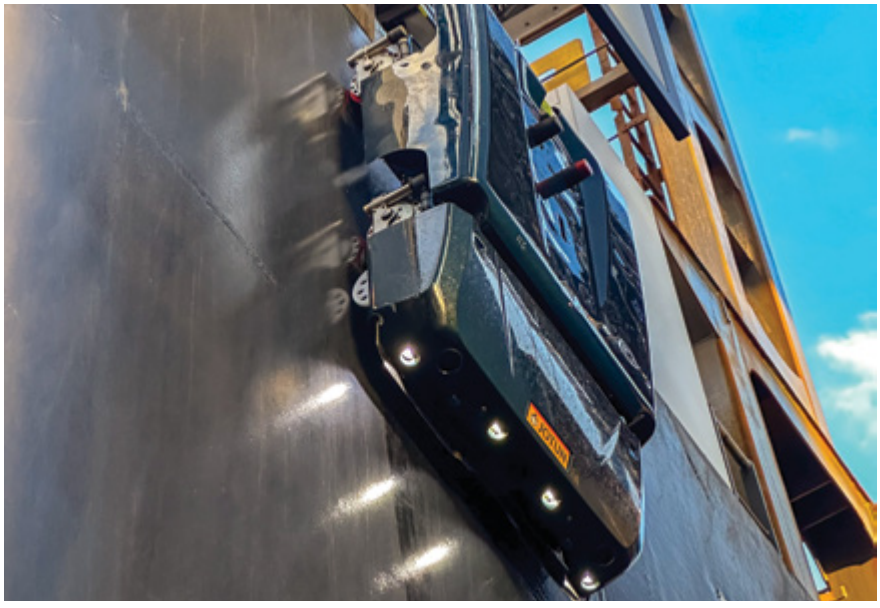
Η τεχνική γνώση και η συνεχής εκπαίδευση αποτελούν θεμέλιο της ναυτιλίας, ενός κλάδου που εξελίσσεται διαρκώς και θέτει ολοένα υψηλότερες απαιτήσεις. Η Jotun Hellas, μέσα από το τεχνικό της τμήμα και τις πρωτοβουλίες εκπαίδευσης που αναλαμβάνει, αναδεικνύει τη σημασία της εξειδίκευσης, της πρακτικής κατάρτισης και της συνεργασίας με όλους τους κρίκους της ναυτιλιακής αλυσίδας.

Στη συνέντευξη του κ. Χρήστου Μαρούγκα που ακολουθεί, αναδεικνύεται η αξία της γνώσης ως μοχλού προόδου: όχι μόνο για την καλύτερη αξιοποίηση προϊόντων και υπηρεσιών, αλλά και για την καλλιέργεια σχέσεων εμπιστοσύνης, τη διασφάλιση ποιότητας και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας.

Στο ίδιο πλαίσιο, στο τεύχος Νοεμβρίου οι κ. Δημήτρης Ζαρογιάννης, Χρήστος Μαγκανάκης και Δημήτρης Σακκαλόγλου συνομιλούν με τη συντακτική ομάδα των *Ναυτικών Χρονικών* για τα paint schools και και την καθημερινή πρακτική υποστήριξη που παρέχει η Jotun Hellas με στόχο να μετατρέπει κάθε πρόκληση σε ευκαιρία.



Η τεχνική ομάδα της Jotun Hellas. Credit: Katerina Nomikou



Hull Skating Solutions: Η λύση που συνδυάζει επιστρώσεις υψηλής απόδοσης, προληπτική παρακολούθηση και τεχνικές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας.

Η Jotun διαθέτει ένα παγκόσμιο δίκτυο τεχνικών. Ποια είναι η θέση και η συνεισφορά της Jotun Hellas σε αυτό το παγκόσμιο δίκτυο;

Η Jotun διαθέτει παγκοσμίως πάνω από 1.100 τεχνικούς χρωμάτων, οι οποίοι καλύπτουν τις διάφορες ανάγκες σε όλους τους τομείς εφαρμογής τους. Οι περισσότεροι τεχνικοί είναι πιστοποιημένοι σύμφωνα με τα πρότυπα Frosio ή NACE. Το ελληνικό τεχνικό τμήμα αποτελείται από οκτώ πιστοποιημένα στελέχη με μακροχρόνια εμπειρία/εξειδίκευση, τα οποία αναλαμβάνουν την παρακολούθηση έργων (ναυτιλιακών και βιομηχανικών) τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό.

Χάρη στην ισχυρή παρουσία μας στην ελληνική ναυτιλιακή αγορά, αλλά και στη γεωγραφική μας θέση, έχουμε αποκτήσει σημαντική εμπειρία σε σύνθετα έργα, η οποία αξιοποιείται ως μοχλός βελτίωσης πρακτικών σε διεθνές επίπεδο.

Η συνεχής εκπαίδευση όλων των μελών του τεχνικού τμήματος, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς, καθώς και σε καινοτόμες λύσεις, πρωτοποριακά προϊόντα και υπηρεσίες, κατατάσσει τους ήδη έμπειρους τεχνικούς στις καλύτερες ομάδες τεχνικής υποστήριξης της Jotun.

Πώς αξιοποιούνται η εμπειρία και η τεχνογνωσία των Ελλήνων τεχνικών σας σε διεθνές επίπεδο;

Οι τεχνικοί μας εντάσσονται σε εξειδικευμένες ομάδες για την ανάπτυξη καινοτόμων λύσεων, την εφαρμογή και τη συντήρηση συστημάτων βαφής, προσφέροντας με αυτόν τον τρόπο πολύτιμη τεχνογνωσία ενώ παράλληλα αποκτούν νέες δεξιότητες.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται αυξημένη ζήτηση για την κάλυψη έργων στο εξωτερικό από τους πελάτες μας. Επιπλέον, συνεχής είναι η ζήτηση από το δίκτυο της Jotun για την παρακολούθηση έργων από Έλληνες τεχνικούς, οι οποίοι διαθέτουν μεγάλη πρακτική εμπειρία από έργα σε διάφορα μέρη του κόσμου.



Jotun Hellas Aerial Drone Inspection Service



Η Jotun προωθεί ενεργά την ανταλλαγή τεχνογνωσίας μεταξύ των χωρών, γεγονός που ενισχύει τόσο την παγκόσμια συνέπεια στις υπηρεσίες όσο και την επαγγελματική ανάπτυξη των στελεχών της.

Ποιος είναι ο ρόλος του diversity σε έναν τόσο τεχνικό κλάδο και πώς καταφέρνει η Jotun Hellas να εφαρμόζει τις αρχές του ESG;

Ο ρόλος της ποικιλομορφίας (diversity) στον κλάδο είναι καθοριστικός, παρόλο που παραδοσιακά τέτοιοι τομείς θεωρούνται πιο κλειστοί και ανδροκρατούμενοι. Δεν είναι τυχαίο ότι τα τελευταία πέντε χρόνια έχουμε εντάξει στην ομάδα μας δύο γυναίκες συναδέλφους με την προοπτική να αυξηθεί ο αριθμός τους στο δυναμικό της τεχνικής ομάδας μας.

Η ύπαρξη ενός εργασιακού περιβάλλοντος που ενθαρρύνει την ισότιμη συμμετοχή και δίνει φωνή σε κάθε εργαζόμενο συμβάλλει στην προσέλκυση νέων ταλέντων και στη διαμόρφωση ενός βιώσιμου και δυναμικού οργανισμού.

Το τεχνικό τμήμα συμμετέχει σε αρκετά έργα τεχνολογίας χαμηλού αποτυπώματος άνθρακα, όπως τα ναυτιλιακά αντιρρυπαντικά επιχρίσματα, που συμβάλλουν στη μείωση κατανάλωσης καυσίμου και τις εκπομπές CO_2. Η Jotun Hellas δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην ασφάλεια των εργαζομένων, στην παροχή συνεχούς εκπαίδευσης και στη δημιουργία ενός εργασιακού περιβάλλοντος που σέβεται τη διαφορετικότητα και προσφέρει ίσες ευκαιρίες σε όλους.

Σε πρόσφατη έρευνα ικανοποίησης, οι συνεργάτες σας αξιολόγησαν το τεχνικό τμήμα της Jotun Hellas με τη μέγιστη βαθμολογία. Ποιο θεωρείτε ότι είναι το μυστικό αυτής της επιτυχίας;

Το «μυστικό» της επιτυχίας της ομάδας του τεχνικού τμήματος της Jotun Hellas έγκειται στον συνδυασμό τεχνικής εξειδίκευσης και ανθρώπινης προσέγγισης. Οι τεχνικοί μας λειτουργούν ως αξιόπιστοι συνεργάτες, προσφέροντας άμεση υποστήριξη, καινοτόμες λύσεις και τη σιγουριά ότι κάθε έργο βρίσκεται σε καλά χέρια. Η δέσμευσή μας στην ποιότητα, η συνέπεια και η προσωπική σχέση εμπιστοσύνης μετατρέπουν την τεχνική υποστήριξη σε μια εμπειρία που οι πελάτες εκτιμούν και αναγνωρίζουν.

Με ποιους τρόπους φροντίζετε να μετατρέπετε το feedback των πελατών στη βελτίωση υπηρεσιών σε προστιθέμενη αξία γι' αυτούς;

Για εμάς στη Jotun Hellas, το feedback των συνεργατών μας δεν αποτελεί μόνο πηγή πληροφοριών, αλλά κυρίως έναν πολύτιμο οδηγό για τη συνεχή εξέλιξη και την καλύτερη κάλυψη των αναγκών τους. Η καθημερινή μας επαφή στο πεδίο εργασίας με όλα τα στελέχη των εμπλεκόμενων μερών μάς δίνει τη δυνατότητα να καταγράφουμε με ακρίβεια τις σωστές πληροφορίες, ώστε να μπορούμε να κατηγοριοποιούμε τις ενέργειες και να θέτουμε προτεραιότητες.

Με αυτόν τον τρόπο αναδεικνύονται νέες τεχνικές λύσεις, βελτιστοποιούνται διαδικασίες εξυπηρέτησης και σχεδιάζονται εξειδικευμένες υπηρεσίες για τους συνεργάτες μας. Σε αυτές τις διαδικασίες, οι συνεργάτες μας δεν παραμένουν θεατές, αντιθέτως ενημερώνονται και συμμετέχουν ενεργά, ενισχύοντας έτσι την

αίσθηση εμπιστοσύνης και συνεργασίας. Έτσι, η ανατροφοδότηση πληροφοριών γίνεται μοχλός εξέλιξης για την αναβάθμιση της ποιότητας των προϊόντων και των υπηρεσιών που προσφέρουμε, δημιουργώντας προστιθέμενη αξία.

Περιγράψτε μας εν συντομία το φάσμα των τεχνικών υπηρεσιών που προσφέρει η Jotun: πριν το έργο έως την ολοκλήρωσή του και τη μετέπειτα παρακολούθησή του. Τι σας διαφοροποιεί από τον ανταγωνισμό;

Η Jotun προσφέρει ένα ολοκληρωμένο φάσμα τεχνικών υπηρεσιών που συνοδεύουν τον συνεργάτη σε κάθε στάδιο του έργου. Από την αρχική φάση, οι πιστοποιημένοι τεχνικοί μας αναλαμβάνουν τη συμβουλευτική προεργασία, πραγματοποιώντας οπτικές επιθεωρήσεις (visual inspections) στον χώρο του έργου. Επιπλέον, η δυνατότητα χρήσης εναέριων drones –διαθέσιμων αποκλειστικά από την Jotun Hellas– και υποβρύχιων τηλεχειριζόμενων ρομπότ (in-water ROVs) σε κατασκευές και πλοία μάς επιτρέπει την έγκαιρη και ακριβή αποτύπωση της κατάστασης του έργου. Με βάση αυτά τα δεδομένα, προτείνουμε τις πλέον κατάλληλες λύσεις και συστήματα βαφής, προσαρμοσμένα στις πραγματικές ανάγκες, στο περιβάλλον εφαρμογής και στις τεχνικές προδιαγραφές του έργου. Κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης, παρέχουμε επιτόπια τεχνική συμβουλευτική καθοδήγηση και ποιοτικό έλεγχο, διασφαλίζοντας ότι η εφαρμογή γίνεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές και τα υψηλότερα πρότυπα. Μετά την ολοκλήρωση, παραμένουμε δίπλα στον συνεργάτη με συνεχή παρακολούθηση, τεχνική υποστήριξη και αξιολόγηση της απόδοσης, εξασφαλίζοντας τη μέγιστη διάρκεια ζωής και αποτελεσματικότητα των προϊόντων μας.

Αυτό που μας διαφοροποιεί από τον ανταγωνισμό είναι η ολοκληρωμένη προσέγγιση και η συνέπεια: δεν περιοριζόμαστε στην απλή διάθεση προϊόντος, αλλά λειτουργούμε ως στρατηγικός συνεργάτης, επενδύοντας στη δημιουργία μιας μακροχρόνιας σχέσης εμπιστοσύνης. Το υψηλό επίπεδο τεχνογνωσίας του ομίλου μας, σε συνδυασμό με την εξειδικευμένη εμπειρία και τη διαρκή εκπαίδευση των τεχνικών μας, εξασφαλίζει ένα επίπεδο υπηρεσιών που αναγνωρίζεται και εκτιμάται στην αγορά.



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

Διαχείριση κρίσεων & ασφάλεια



Η ναυτιλία, ένας από τους πλέον απαιτητικούς κλάδους της παγκόσμιας οικονομίας, βρίσκεται καθημερινά αντιμέτωπη με προκλήσεις που ξεπερνούν τα όρια της επιχειρησιακής ετοιμότητας. Σε ένα περιβάλλον που χαρακτηρίζεται από αβεβαιότητα, γεωπολιτικές εντάσεις και τεχνολογικές εξελίξεις, η ηγεσία, η εταιρική κουλτούρα και η ψηφιοποίηση προβάλλονται ως καθοριστικοί παράγοντες για την πρόληψη και την αποτελεσματική διαχείριση κρίσεων, αλλά και για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα.

Στις σελίδες που ακολουθούν, στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών μοιράζονται τις εμπειρίες και τις σκέψεις τους γύρω από αυτά τα κρίσιμα ζητήματα, αναδεικνύοντας τον ρόλο της προσωπικότητας των ηγετών, της αξίας της συλλογικότητας, αλλά και της ανάγκης δημιουργίας εταιρικής κουλτούρας, που ξεκινά από την κορυφή και διαχέεται σε όλο τον οργανισμό.

Το παρόν αφιέρωμα επιχειρεί να φωτίσει το πώς η σύγχρονη ναυτιλιακή επιχείρηση διαχειρίζεται τον ανθρώπινο παράγοντα ως αναπόσπαστο στοιχείο ανάπτυξης, αλλά και ως ισχυρό εργαλείο ασφάλειας και ανθεκτικότητας απέναντι σε κάθε κρίση.

Οι απόψεις που ακολουθούν διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης «Διαχείριση Κρίσεων στη Ναυτιλία», η οποία διοργανώθηκε από την Isalos.net, σε συνεργασία με το Ίδρυμα Ευγενίδου, στις 28 Μαΐου 2025.

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος & Μιχάλης Ψάλλης


NO SMOKING
SAFETY FIRST
CCTV

Θετικός ο ρόλος της τεχνολογίας για την αποφυγή κρίσεων στα πλοία

Ο καπτ. Γιώργος Ιωάννου αναφέρεται στον ρόλο της ηγεσίας για την αντιμετώπιση κρίσεων στα πλοία, ενώ θεωρεί ότι η συνετή χρήση της τεχνολογίας θα έχει θετικές μόνο επιδράσεις για την ασφάλεια.



του **καπτ. Γιώργου Ιωάννου**,
HSQE & Vetting Manager / DPA,
Velos Tankers Ltd.

Πώς επιδρά ο ανθρώπινος παράγοντας στην έκβαση μιας κρίσης;

Πρώτα πρέπει να προσδιορίσουμε τι είναι η κρίση. Κρίση είναι μια απότομη εναλλαγή. Μια μη αναμενόμενη μετάβαση από μια ήρεμη σε μια στρεσογόνο κατάσταση, η οποία δύναται να προκαλέσει ψυχολογική αποσταθεροποίηση. Τα στάδια μιας κρίσης είναι αρχικά η επαφή, είτε οπτική είτε ακουστική. Στη συνέχεια γίνεται η επεξεργασία της πληροφορίας, δηλαδή τι έχει γίνει πάνω στο πλοίο. Έπειτα εστιάζουμε στο πώς θα αντιμετωπιστεί η κρίση, και το τέταρτο στάδιο είναι η επιστροφή στη σταθερότητα.

Η κόπωση, σωματική ή ψυχική, διαδραματίζει πάρα πολύ σημαντικό ρόλο, όπως και η πολυεθνικότητα πάνω σε ένα πλοίο. Και δεν εννοούμε ότι οι ναυτικοί διαφορετικών εθνικοτήτων συμπεριφέρονται διαφορετικά. Η ασφάλεια είναι μία και δεν χαρακτηρίζεται από πολυμορφία. Δεν έχει εθνικότητα, δεν έχει γλώσσα, ούτε και χρώμα. Όλοι πρέπει να βοηθούν με οποιονδήποτε εφικτό τρόπο πάνω στο πλοίο, έτσι ώστε να κυριαρχεί το αίσθημα της ασφάλειας και να μπορεί να αντιμετωπιστεί οποιαδήποτε κρίση.

Το άγχος εννοείται ότι, από τη στιγμή που η κρίση επέρχεται ξαφνικά, παίζει καθοριστικό ρόλο. Πώς μπορεί κανείς να μειώσει και να διαχειριστεί το άγχος; Με όσο το δυνατόν περισσότερα γυμνάσια σε πιο ρεαλιστικές συνθήκες γίνεται. Τα πληρώματα, κατά την αντιμετώπιση μιας κρίσης, πρέπει να εργάζονται γνωρίζοντας καλά τι πρέπει να κάνουν. Όχι μόνο να ενεργούν μηχανικά, αλλά να γνωρίζουν τον λόγο για τον οποίο εκτελούν μια ενέργεια.

Οπωσδήποτε εξαιρετικής σημασίας είναι και η ηγεσία. Δεν μπορούν όλοι να αντιμετωπίσουν όλες τις κρίσεις. Άλλοι άνθρωποι είναι πιο δυνατοί και άλλοι λιγότερο. Με κάθε τρόπο όμως πρέπει να καθίστανται πιο ανθεκτικοί, ώστε να μπορούν να διαβαίνουν μια δύσκολη κατάσταση και να αντιμετωπίζουν τυχόν κρίσεις. Ιδίως όταν μιλάμε για έναν αξιωματικό. Ο αξιωματικός οφείλει να διατηρεί την ψυχραιμία του και κατ' επέκταση την τάξη πάνω στο πλοίο, δίνοντας οδηγίες όπως πρέπει.

Επιπλέον, όσον αφορά το προσωπικό του

γραφείου, πρέπει να ληφθεί υπόψη το εξής: Όταν επικοινωνεί ένας καπετάνιος ή ένας πρώτος μηχανικός για να ενημερώσει σχετικά με κάποιο σημαντικό πρόβλημα, εάν χάσει την ψυχραιμία του διερωτώμενος το «πώς» και το «γιατί», έχει ήδη χαθεί το παιχνίδι. Η διατήρηση της ψυχραιμίας έχει εξαιρετική σημασία, προκειμένου να αποφευχθεί η καταστροφή. Με ένα καλά προετοιμασμένο πλήρωμα, μια κρίση διαρκεί πολύ λιγότερο χρόνο. Αν όμως δεν δώσουμε τη δέουσα σημασία σε μια κρίση, αφήνοντάς τη να επεκταθεί, μετά από κάποιο χρονικό διάστημα μπορεί να εξελιχθεί σε καταστροφή.

Πώς μπορεί να επιτευχθεί η ελαχιστοποίηση του ανθρώπινου λάθους, το οποίο αποτελεί πρωταρχική πρόκληση σε ό,τι αφορά την ασφάλεια;

Το μεγαλύτερο μέρος των γνώσεών μας πηγάζει από την εμπειρία μας και τη βιωματική μάθηση. Απαιτείται λοιπόν συνεχής εκπαίδευση πάνω στο πλοίο, παράλληλα με behavioral assessments. Καθώς όμως δεν απαιτούνται αποκλειστικά γνώσεις για την αποτροπή μιας πιθανής κρίσης, είναι εξίσου καίριας σημασίας και η ανάπτυξη των soft skills που μας βοηθούν να αντεπεξέλθουμε σε δύσκολες καταστάσεις.

Ποιος είναι ο ρόλος της τεχνολογίας στη διαχείριση κρίσεων;

Υπάρχουν άπειρα παραδείγματα από τα οποία μπορούμε να αντιληφθούμε τη βαρύτητα του τεχνολογικού παράγοντα για την ενίσχυση της ασφάλειας και τον περιορισμό των κρίσεων. Μεταξύ άλλων, η παρακολούθηση μιας πετρελαιοκηλίδας και της εξέλιξής της ή ο εντοπισμός ενός ανθρώπου στη θάλασσα. Η τεχνολογία διαδραματίζει σημαντικό ρόλο, τόσο τη στιγμή που λαμβάνει χώρα μια κρίση όσο και προληπτικά. Για παράδειγμα, με τη χρήση της τεχνολογίας, η ανίχνευση μιας πυρκαγιάς είναι πολύ πιο άμεση σε σχέση με το παρελθόν. Επιπλέον, η οπτικοακουστική επικοινωνία με το πλοίο αλλά και η ενδοεπικοινωνία πάνω στο πλοίο έχουν λάβει άλλες διαστάσεις, χάρη στη διαθέσιμη τεχνολογία, η οποία έχει καταρρίψει αρκετούς περιορισμούς του παρελθόντος. Θα έλεγα ότι η τεχνολογία επιδρά μόνο θετικά, δεδομένου βέβαια ότι χρησιμοποιείται καλοπροαίρετα και για να βοηθήσει.



Η ηγεσία διαδραματίζει πρωταρχικό ρόλο για την ασφάλεια

Κατά τον καπτ. Ελευθέριο Ράμφο, η σωστή εταιρική κουλτούρα προσφέρει πλεονεκτήματα για την πρόληψη και τη διαχείριση κρίσεων εν πλω.



του **καπτ. Ελευθέριου Ράμφου**,
Operations Manager
της Minerva Marine Inc.

Τι ρόλο παίζει η προσωπική ηγεσία στην πρόληψη κρίσεων; Ποια είναι τα σημάδια που δεν πρέπει να αγνοήσουμε;

Η προσωπική ηγεσία ίσως και να είναι η πρώτη γραμμή άμυνας στη διαχείριση μιας κρίσης. Πριν ενεργοποιηθεί οποιοδήποτε σχέδιο, προκειμένου να έχει επιτυχία, είτε αυτό αφορά εσωτερική είτε εξωτερική παρέμβαση, το πρωταρχικό στοιχείο που διαδραματίζει βαρυσήμαντο ρόλο είναι η κρίση και η στάση ενός ηγέτη.

Ο ρόλος του ηγέτη πάνω στο πλοίο ανήκει στον πλοίαρχο, ο οποίος θα καθορίσει αν το σύστημα θα κινητοποιηθεί ή αν θα παραλύσει. Στη ναυτιλία, το πλοίο λειτουργεί σαν μια μικρή κοινωνία. Αυτό σημαίνει ότι, όποια και αν είναι η στάση του πλοιάρχου, η αντίδρασή του έχει πολλαπλασιαστική επίδραση γύρω του, τόσο στο πλήρωμα όσο και στους επιβάτες ενός πλοίου.

Τα σημάδια τα οποία δεν πρέπει να αγνοούνται είναι πολλά και συχνά ανεπαίσθητα. Μπορεί για παράδειγμα να είναι μια πτώση του ηθικού, η συναισθηματική αποστασιοποίηση ή η έλλειψη ερωτήσεων από τα νεότερα μέλη ενός πληρώματος. Ο ηγέτης πρέπει να είναι παρών, να παρατηρεί, να ρωτά και να δίνει χώρο, ώστε οι συνάδελφοί του να λειτουργούν ως μέρος της λύσης.

Η πρόληψη των κρίσεων δεν είναι πάντοτε κάτι το εντυπωσιακό. Πολλές φορές είναι μια διακριτική διαδικασία. Μια κρίση μπορεί να αποφευχθεί μέσα από την εκπαίδευση, την απλή παρατήρηση, την ενθάρρυνση τη στιγμή που χρειάζεται, ένα σαφές «μπράβο» ή τη διορθωτική παρέμβαση, η οποία όμως δεν θα ρίξει το ηθικό ενός ανθρώπου, προκαλώντας του φραγμούς στην επικοινωνία.

Η προσωπική ηγεσία θα έλεγα ότι είναι η τέχνη του να μπορείς να διαβλέπεις

μια κατάσταση πέρα από τον ορίζοντα και να δρας κατάλληλα και έγκαιρα, πριν ακόμη απαιτηθεί.

Πώς μπορεί να επιτευχθεί η ελαχιστοποίηση του ανθρώπινου λάθους, το οποίο αποτελεί πρωταρχική πρόκληση σε ό,τι αφορά την ασφάλεια;

Κατόπιν της παραδοχής ότι το ανθρώπινο λάθος δεν εξαλείφεται, μπορούμε με μια συνεκτική στρατηγική να το περιορίσουμε σημαντικά. Το ανθρώπινο λάθος προλαμβάνεται όταν προσεγγίζεται ολιστικά: μέσα από εκπαίδευση, ανοιχτή επικοινωνία, ενδυνάμωση και κουλτούρα. Εκπαίδευση που δεν περιορίζεται σε κανονιστικές υποχρεώσεις αλλά καλλιεργεί την επαγγελματική συνείδηση. Περιβάλλον όπου το πλήρωμα δεν φοβάται να αναφέρει σφάλματα. Και μια κουλτούρα που καλλιεργεί τον έλεγχο της ρουτίνας, τη «δεύτερη ματιά» και τη συνεχή ανατροφοδότηση.

Επίσης, χρήσιμα είναι και τα τυποποιημένα συστήματα, τα οποία καθορίζουν σαφώς τις διαδικασίες που πρέπει να λάβουν χώρα, και μέσω της ανατροφοδότησης, μας δίνεται η δυνατότητα να τις βελτιώνουμε.

Στη ναυτιλία, το πλοίο λειτουργεί σαν μια μικρή κοινωνία. Αυτό σημαίνει ότι, όποια και αν είναι η στάση του πλοιάρχου, η αντίδρασή του έχει πολλαπλασιαστική επίδραση γύρω του, τόσο στο πλήρωμα όσο και στους επιβάτες ενός πλοίου.

Η ηγεσία έχει καθοριστικό ρόλο και εδώ. Αν δώσεις χώρο στους ανθρώπους σου να μιλήσουν, να ρωτήσουν, να παραδεχτούν άγνοια, μειώνεις τα λάθη και ενισχύεις τη συνοχή. Το ανθρώπινο λάθος δεν πρέπει να μας φοβίζει – πρέπει να μας ενεργοποιεί.

Ποιος είναι ο ρόλος της εταιρικής κουλτούρας στη διαχείριση κρίσεων και πώς μπορεί να προετοιμάσει ή να αποδυναμώσει ενδεχομένως την αντίδραση σε μια κρίση;

Η εταιρική κουλτούρα είναι ένα από τα πιο βασικά συστατικά στοιχεία στη διαχείριση των κρίσεων. Αποτελεί την αφετηρία και τη βάση για το περιβάλλον μέσα στο οποίο αναπτύσσεται όλο το υπόλοιπο επιχειρησιακό κομμάτι ενός οργανισμού. Δεν είναι απλώς ένα πλαίσιο συμπεριφοράς, αλλά τα θεμέλια πάνω στα οποία οικοδομείται ή μπορεί και να καταρρεύσει η αντίδραση σε μια κρίση. Όταν υπάρχει μια κουλτούρα ευθύνης, εμπιστοσύνης, συνεργασίας και διαφάνειας, τότε και η πιο σοβαρή κρίση μπορεί να αντιμετωπιστεί με σοβαρότητα και συνέργεια.

Στη ναυτιλία, όπου πλοίο και γραφείο συνιστούν δύο διαφορετικούς κόσμους

LALIZAS

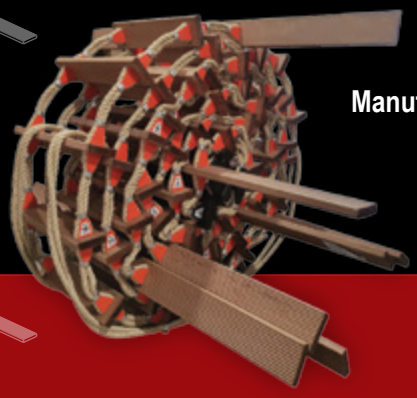
PILOT & EMBARKATION LADDERS

In-house production for top quality, durability, and reliability

Over 40 years' experience in safety equipment manufacturing

Manufactured in our facilities in

- Houston, USA
- Piraeus, Greece
- Algeciras, Spain





Pilot Ladder LPL

USCG

BUREAU VERITAS

Embarkation Ladder LEL

Available at all major ports worldwide through our network

24/7 support to ensure vessel compliance and minimum port stay

Contact us at supplies@lalizas.com

www.lalizas.com



που λειτουργούν ενιαία, η κουλτούρα είναι ο κοινός παρονομαστής για ένα συλλογικό αποτέλεσμα, ειδικά στη διαχείριση των κρίσεων. Η σωστή κουλτούρα είναι αυτή που θα μας επιτρέψει να αναγνωρίσουμε έγκαιρα μια κρίση, ακόμα και όταν αυτή δεν έχει εμφανιστεί. Αλλά ακόμα και αν βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη, η σωστή κουλτούρα θα μας επιτρέψει να τη διαχειριστούμε καλύτερα, καθώς θα δοθεί χώρος να ακουστεί η όποια φωνή αμφιβολίας υπάρχει, από όλους τους εμπλεκόμενους. Μπορεί κατ' αυτόν τον τρόπο να ενεργοποιηθεί μια ομάδα, χωρίς καμία εντολή. Και αυτό είναι αποτέλεσμα της κουλτούρας και του λειτουργικού DNA ενός οργανισμού. Έχω διαπιστώσει ότι η «ζωντανή» κουλτούρα –αυτή που εφαρμόζεται στην πράξη, όχι μόνο σε εγχειρίδια– είναι ο μοχλός της προσαρμοστικότητας και της ανθεκτικότητας. Εκεί είναι που οι αντιδράσεις είναι αποτελεσματικότερες.

Φυσικά, σημαντικό ρόλο παίζουν η κατάλληλη προετοιμασία και η τεχνολογία. Αυτό όμως που σώζει ζωές, πάνω από όλα, είναι η κουλτούρα και η εμπιστοσύνη, και αυτά δεν κατεβαίνουν με ένα αρχείο.

Τα δύο αυτά στοιχεία συνιστούν κάτι πιο βαθύ, που ξεπερνά την εκπαίδευση και τη φυσική ροπή που μπορεί να έχει ο κάθε άνθρωπος. Διαχέονται σε έναν ολόκληρο οργανισμό, ξεκινώντας από την κορυφή του και καταλήγοντας σε όλο το εύρος και το βάθος του. Αυτό βέβαια αποτελεί κάτι το οποίο πρέπει να απασχολήσει πρώτα τους ανθρώπους στο γραφείο, προκειμένου να φτάσει τελικά και στον τελευταίο ναυτικό και να έχουμε τα επιθυμητά αποτελέσματα. Η κουλτούρα δεν διακρίνει γενιές, αλλά εξελίσσεται παράλληλα με αυτές.

Σε μια παρέμβαση κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης, χρησιμοποίησα ένα απόφθεγμα του Θουκυδίδη, που συνοψίζει την ουσία: «Οι καιροί δεν γεννούν την αρετή – την αποκαλύπτουν».

Και επιτρέψτε μου να κλείσω με κάτι πιο προσωπικό. Σε όσα χρόνια υπηρετώ τη ναυτιλία (30+), έχω δει κρίσεις σε διάφορες μορφές: μηχανικές βλάβες, σφοδρές κακοκαιρίες, γεωπολιτικές εντάσεις, πανδημίες κ.λπ., έκτακτες και απαιτητικές καταστάσεις. Όμως ένα πράγμα παραμένει σταθερό: Σε κάθε κρίση, το πλήρωμά σου δεν χρειάζεται ήρωα. Χρειάζεται έναν ηγέτη που παραμένει ψύχραιμος, επικοινωνεί καθαρά και δημιουργεί χώρο για σκέψη υπό πίεση.

Ηγεσία σε κρίση δεν σημαίνει φωνές – σημαίνει παρουσία. Είναι το σταθερό χέρι στο πηδάλιο όταν η πυξίδα γυρίζει. Και, μερικές φορές, η πιο ισχυρή φράση είναι: «Έχουμε εκπαιδευτεί και προετοιμαστεί γι' αυτό. Πάμε βήμα βήμα».

Όπως είπα και στο πάνελ: «Οι αρχαίοι ημών πρόγονοι δεν είχαν GPS. Είχαν όμως ναυτοσύνη, κρίση και φιλοσοφία. Και πάντα έβρισκαν τον δρόμο στη φουρτούνα». Επίσης, ο Περικλής είπε: «Ο ηγέτης πρέπει να ξέρει πότε να παίρνει πρωτοβουλία και πότε να υπακούει στους νόμους».

Αν κάτι μένει, λοιπόν, είναι αυτό: Η κρίση δεν χτίζει χαρακτήρα – τον αποκαλύπτει. Και ως ηγέτες, είναι δική μας ευθύνη να είμαστε η ηρεμία μέσα στο χάος – όχι το χάος το ίδιο.

* Το παρόν κείμενο βασίζεται στην τοποθέτηση του καπτ. Ελευθέριου Ράμφου στην εκδήλωση της Isalos.net και έχει διαμορφωθεί σε συνεργασία με τον ίδιο.

DIAPLOUS group

DIAMOND

Always Connected. Always Protected.

24/7 WATCHKEEPING SERVICE

Powered by AI, Backed by Experts

24/7 MARITIME OPERATION CENTER (M.O.C.)

Manned by Operators & Analysts

24/7 monitoring of your vessel, route, and surrounding environment

- Vessel behavior monitoring & Anomaly Detection
- Real time identification of potential risks - Alerting
- Notification of alerts & risks
- Continuous updated transit & port Risk Assessments
- Tailored mitigation strategies & consulting
- Vital Response coordination and crisis management - Incident support

Contact us

CYPRUS OFFICE
28 Agias Zonis Str., 3027 Limassol Cyprus | **T.** + 357 25760990
contact@diaplous.com | www.diaplous.com

GREEK OFFICE
4 Mavromichali & 55 Kastoros Str., 18545, Piraeus, Greece T. +30 2166007500 | F. +30 2104101070

Τα εχέγγυα για τη διαχείριση κρίσεων στα πλοία

Η κ. Έλενα Σάρδη βλέπει σημαντικά οφέλη από τη συνεργασία μεταξύ εκπροσώπων διαφορετικών γενιών για την αντιμετώπιση κρίσεων στα πλοία.



της **Έλενας Σάρδη**,
HSQE Manager/DPA,
Maran Tankers Management
(Angelicoussis Group)

Με βάση τη δική σας εμπειρία, έχετε εντοπίσει διαφορές ανάμεσα στις γενιές X, Y και Z ως προς την αντιμετώπιση και τη διαχείριση κρίσεων;

Ο τρόπος με τον οποίο αντιδρούμε σε κρίσεις και προκλήσεις είναι άμεσα συνδεδεμένος με την προσωπικότητά μας, το περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιούμαστε και βεβαίως με τη γενιά στην οποία ανήκουμε. Σήμερα, τα πλοία στελεχώνονται από τρεις διαφορετικές γενιές ναυτικών: τις X, Y και Z.

Οι εκπρόσωποι της γενιάς X ανατράφηκαν με το πρότυπο του επιτυχημένου αυτοδημιούργητου επαγγελματία, που βασίζεται αποκλειστικά στις δικές του δυνάμεις για να αντιμετωπίσει τις όποιες προκλήσεις και δυσκολίες. Συνεπώς, η συνεργασία δεν ήταν προτεραιότητα για τη γενιά X στη διαχείριση κρίσεων. Οι ανώτατοι αξιωματικοί τείνουν να παίρνουν αποφάσεις μόνοι, βασιζόμενοι στην εκπαίδευσή τους και στην προσωπική τους εμπειρία, με αυστηρή πειθαρχία στο πλήρωμα.

Η «πληροφορία» που είχε στη διάθεσή της η γενιά X ήταν συγκεντρωμένη στα ράφια βιβλιοθηκών, πηγή της τα διαθέσιμα βιβλιόδετα συγγράμματα. Απαιτούσε κόπο και χρόνο η εύρεση πληροφορίας και η απόκτηση γνώσης, ως εκ τούτου όποιος την κατείχε δεν τη μοιραζόταν με ευκολία.

Οι εκπρόσωποι της γενιάς X έμαθαν από τα δικά τους προσωπικά βιώματα, τις σωστές και λάθος αποφάσεις τους, τις δικές τους επιτυχίες και αποτυχίες και ρίχνοντας κάποιες κλεφτές ματιές στις πρακτικές των πιο έμπειρων, που ως μεγαλύτεροι γνώριζαν κάτι παραπάνω. Αυτός ήταν ο τρόπος με τον οποίο έμαθαν να διαχειρίζονται τις κρίσεις· εμπειρικά, με βάση αυτά που είχαν ζήσει, χρησιμοποιώντας παράλληλα την αυξημένη κριτική τους ικανότητα. Ήταν ευφάνταστοι και προσπαθούσαν να βρίσκουν λύσεις «outside the box». Έμαθαν να διαχειρίζονται καταστάσεις στις οποίες έπρεπε να απαντήσουν μόνοι τους, έχοντας περιορισμένη δυνατότητα επικοινωνίας και πρόσβασης σε πληροφορία. Λόγω αυτού, ανέπτυξαν αντοχή στο άγχος που δημιουργεί το αναπάντεχο και το βάρος της λήψης ατομικών αποφά-



σεων, οι συνέπειες των οποίων βαραίνουν πολλούς.

Η επόμενη γενιά Υ διαφέρει σε κάποιον βαθμό. Η βασική διαφορά της σε σχέση με τη γενιά Χ έγκειται στη διαθέσιμη τεχνολογία και πληροφορία. Η γενιά Υ μορφοποιεί τη διαθέσιμη πληροφορία σε διαδικασίες, σε check lists, σε καθαρή οδηγία. Η διαχείριση κρίσεων αποκτά «πυξίδα». Η γενιά Υ δημιουργεί σαφώς καθορισμένες οδηγίες για αντιμετώπιση κρίσεων και εκπαιδεύεται στην εφαρμογή τους, ώστε να είναι προετοιμασμένη. Κατά τη διάρκεια μιας κρίσης, κάνει τις απαραίτητες αναφορές στις διαδικασίες, συνεργάζεται με εξειδικευμένους φορείς και όσους εμπλέκονται, μειώνοντας έτσι σημαντικά το ρίσκο της λανθασμένης απόφασης ενός μόνο ανθρώπου. Δυσκολεύεται σε ένα σημείο: τη διαχείριση του άγχους όταν βρίσκεται σε αχαρτογράφητα νερά και γκρίζες ζώνες, όταν πρόκειται να αντιμετωπίσει καταστάσεις για τις οποίες δεν υπάρχει προηγούμενο και στερούνται οδηγιών.

Τέλος, τη γενιά Υ διαδέχεται η γενιά Ζ, η οποία είναι πλήρως καταρτισμένη ψηφιακά και κάνει φυσική χρήση της τεχνολογίας. Οι απαντήσεις της σε περιπτώσεις κρίσεων είναι άμεσες και συχνά ψηφιακές. Η αξιολόγηση ρίσκου βασίζεται στην ταχύτητα και συχνά σε ψηφιακά alerts. Η επικοινωνία γίνεται με messaging, apps, emojis. Διαθέτει μικρότερη εμπειρία στη διαχείριση δύσκολων καταστάσεων και έχει λιγότερη αντοχή στο στρες από τις δύο προαναφερθείσες γενιές, έχει ωστόσο δύο θετικά χαρακτηριστικά: το πρώτο είναι ότι ζητάει βοήθεια και δεν διστάζει να ρωτήσει έναντι του να πάρει λανθασμένη απόφαση (η διατύπωση ερωτημάτων για τη γενιά Ζ δεν αποτελεί ένδειξη έλλειψης γνώσης, αλλά προθυμία για μάθηση) και το δεύτερο είναι η δεκτικότητα απέναντι στην αλλαγή. Μπορεί εύκολα να αναθεωρήσει οτιδήποτε πιστεύει, εάν κάποιος την πείσει με επιχειρήματα, και να εξετάσει τα γεγονότα από διαφορετική οπτική γωνία. Ένα χάρισμα το οποίο η γενιά Χ δεν κατείχε και χρειάστηκε να καταβάλει μεγάλη προσπάθεια για να το αποκτήσει.

Ποια είναι η καλύτερη γενιά; Κατά τη γνώμη μου, είναι αυτή που μπορεί να συνεργαστεί καλύτερα με τις άλλες δύο. Αυτό είναι το ζητούμενο: η συνεργασία και η συνέργεια όλων όσοι βρίσκονται πάνω στα πλοία, σε όποια γενιά κι αν ανήκουν. Τρεις γενιές ναυτικών στελεχώνουν σήμερα τα πλοία, ας πάρουμε τα καλύτερα στοιχεία από την καθεμία. Την εμπειρία στην αντιμετώπιση κρίσεων και την αντοχή στο στρες της γενιάς Χ, τη δυνατότητα της γενιάς Υ να φτιάχνει διαδικασίες, να γράφει συγγράμματα, να χρησιμοποιεί check lists και να έχει γενικότερα μια πιο δομημένη διαχείριση της κρίσης. Τέλος, τη φρέσκια ματιά της γενιάς Ζ, τη δυνατότητά της να συλλέγει δεδομένα σε πραγματικό χρόνο με τη χρήση της τεχνολογίας και την προσαρμοστικότητά της στην αλλαγή. Όλα αυτά αποτελούν έναν συνδυασμό τον οποίο, αν τον προσεγγίσουμε ως εργαλείο στη λύση του προβλήματος και όχι ως πρόβλημα, θα μας οδηγήσει στην πρόοδο. Οφείλουμε να προωθήσουμε την επικοινωνία μεταξύ των γενεών και να επενδύσουμε στη συνεργασία τους.

> θεμέλιο για την ενίσχυση της ασφάλειας αποτελεί η δημιουργία κουλτούρας εμπιστοσύνης μεταξύ των ναυτικών αλλά και μεταξύ γραφείου και πλοίου.

Όταν τρεις γενιές συνεργάζονται ως ένα πλήρωμα, οι προκλήσεις αντιμετωπίζονται με εμπειρία, μεθοδικότητα και προσαρμοστικότητα.

Πώς μπορεί να επιτευχθεί η ελαχιστοποίηση του ανθρώπινου λάθους, το οποίο αποτελεί πρωταρχική πρόκληση σε ό,τι αφορά την ασφάλεια;

Η σύγχρονη ναυτιλία βρίσκεται σε ένα σταυροδρόμι σημαντικών εξελίξεων. Τα πλοία, στην πλειοψηφία τους, διατηρούνται σε πολύ καλή κατάσταση, σαφώς ανώτερη από εκείνη των προηγούμενων δεκαετιών. Η τεχνολογική πρόοδος και οι αυστηρές απαιτήσεις συντήρησης έχουν μειώσει σημαντικά τα ατυχήματα που οφείλονται σε μηχανικές βλάβες ή ελλιπή φροντίδα του στόλου. Παρά ταύτα, μια κρίσιμη πρόκληση παραμένει: το ανθρώπινο λάθος.

Η ελαχιστοποίησή του δεν είναι εύκολη υπόθεση. Απαιτείται στοχευμένη, ρεαλιστική και συνεχώς ανανεούμενη εκπαίδευση. Τα μέλη των πληρωμάτων καλούνται να ανταποκριθούν σε απρόβλεπτες και απαιτητικές συνθήκες, και η θεωρητική κατάρτιση από μόνη της δεν επαρκεί. Εκπαιδευτικά προγράμματα που βασίζονται σε προσομοιώσεις πραγματικών σεναρίων και καταστάσεων κρίσης είναι απαραίτητα, ώστε τα πληρώματα να είναι όσο το δυνατόν προετοιμασμένα.

Ωστόσο, δεν αρκεί η τεχνική κατάρτιση. Στη ναυτιλία, όπου η ομάδα είναι πολυεθνική και η συνεργασία άμεση και διαρκής, είναι εξίσου κρίσιμη η ανάπτυξη των λεγόμενων ήπιων δεξιοτήτων. Η αποτελεσματική διαχείριση των συχνών αλλαγών, η καλή επικοινωνία, η ομαδική συνεργασία, η επίλυση συγκρούσεων και η ευελιξία απέναντι στις εξελισσόμενες απαιτήσεις είναι δεξιότητες που ενισχύουν την ασφάλεια και μειώνουν τον κίνδυνο λαθών.

Επιπλέον, θεμέλιο για την ενίσχυση της ασφάλειας αποτελεί η δημιουργία κουλτούρας εμπιστοσύνης μεταξύ των ναυτικών αλλά και μεταξύ γραφείου και πλοίου. Η ανοιχτή αναφορά συμβάντων –ακόμα και εκείνων που δεν οδήγησαν τελικά σε ατύχημα– μπορεί να αποδειχθεί καθοριστική. Τα «παρ' ολίγον» ατυχήματα συχνά αποτελούν πολύτιμα μαθήματα, αρκεί να αξιοποιούνται εγκαίρως και σωστά.

Σε αυτό το σημείο, ο ρόλος της διοίκησης είναι κρίσιμος. Ο τρόπος με τον οποίο ανταποκρίνεται το «γραφείο» σε αναφορές λαθών ή κρίσεων επηρεάζει άμεσα τη μελλοντική συμπεριφορά του πληρώματος. Αν η προσέγγιση είναι αυστηρή, επικριτική ή τιμωρητική, τα περιστατικά θα αρχίσουν να αποσιωπώνται. Αντίθετα, μια υποστηρικτική και εποικοδομητική στάση ενθαρρύνει τη διαφάνεια, μειώνει τα λάθη και τελικά προστατεύει το σύνολο της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Η μετάβαση σε ένα ασφαλέστερο ναυτιλιακό περιβάλλον δεν περνά μόνο από τις μηχανές και την τεχνολογία, αλλά κυρίως από τους ανθρώπους. Η επένδυση στη συνεχή εκπαίδευση, στην ψυχολογική ενδυνάμωση και στην κουλτούρα εμπιστοσύνης είναι ο πιο σίγουρος δρόμος προς τη μείωση του ανθρώπινου λάθους – και άρα προς μια πιο ασφαλή ναυτιλία.

Τι μέτρα μπορεί να προωθήσει μια εταιρεία για τα πληρώματά της, τα οποία θα ξεπερνούν τις ελάχιστες απαιτήσεις που προβλέπουν οι κανονισμοί;

Οι διεθνείς και εθνικοί κανονισμοί που αφορούν την κατάρτιση των ναυτικών έχουν ως στόχο την παροχή της βασικής εκπαίδευσης που απαιτείται για την ασφαλή και ομαλή λειτουργία των πλοίων. Ωστόσο, για μια υπεύθυνη ναυτιλιακή εταιρεία, η συμμόρφωση με το ελάχιστο δεν αρκεί. Ο ανθρώπινος παράγοντας παραμένει καθοριστικός – και μαζί του η ανάγκη για μια βαθύτερη, ουσιαστικότερη προσέγγιση στην εκπαίδευση και στην πρόληψη.

Η εμπειρία δείχνει ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες που ξεχωρίζουν επενδύουν σε στοχευμένα εκπαιδευτικά προγράμματα, τα οποία δεν περιορίζονται στις βασικές απαιτήσεις των κανονισμών. Αντιθέτως, διαμορφώνουν στρατηγικά πλάνα εκπαίδευσης, που εστιάζουν σε τομείς όπου εντοπίζονται αδυναμίες ή αυξημένες επιχειρησιακές προκλήσεις. Η εκπαίδευση αφορά τόσο την ενίσχυση των τεχνικών όσο και των ήπιων δεξιοτήτων των ναυτικών (soft skills).

Η αξιοποίηση της τεχνολογίας –όπως η χρήση προσομοιωτών– αποτελεί πλέον αναπόσπαστο στοιχείο της εκπαιδευτικής διαδικασίας. Μέσω ρεαλιστικών σεναρίων, τα πληρώματα εκπαιδεύονται να ανταποκρίνονται σε καταστάσεις που θα μπορούσαν να προκύψουν στο πλοίο, ενισχύοντας έτσι την ετοιμότητα και την αυτοπεποίθησή τους. Η τεχνολογία επιτρέπει την αξιολόγηση των γνώσεων και των ήπιων δεξιοτήτων των ναυτικών από ειδικά εκπαιδευμένο προσωπικό, επιπλέον αυτής που διενεργείται κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στο πλοίο, με στόχο τον εντοπισμό συγκεκριμένων εκπαιδευτικών και τη δημιουργία προσωποποιημένων εκπαιδευτικών πλάνων.

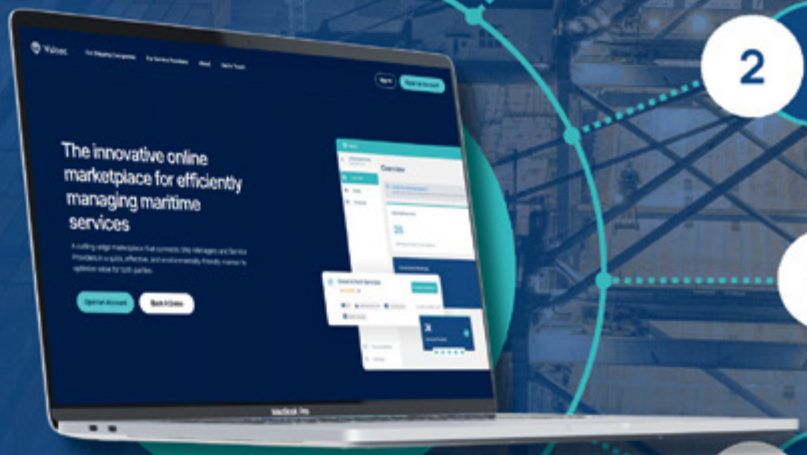
Κομβικής σημασίας είναι επίσης η δημιουργία κουλτούρας διαρκούς επιμόρφωσης και ανοικτού διαλόγου, που αφορά όλες τις βαθμίδες γραφείου και πλοίου, καθώς και η έμπρακτη προώθηση της ανταλλαγής εμπειριών, προκειμένου τα διδάγματα να επικοινωνηθούν και να μετατραπούν σε γνώση. Η γνώση αυτή μπορεί να διαμοιραστεί και να αξιοποιηθεί για τη βελτίωση του συνόλου.

Σε έναν χώρο τόσο απαιτητικό όσο η ναυτιλία, η υπέρβαση του ελάχιστου δεν είναι επιλογή· είναι ευθύνη.

* Οι απόψεις, τα συμπεράσματα, οι υποθέσεις και άλλες πληροφορίες που εκφράζονται στο παρόν είναι αποκλειστικά του συγγραφέα και δεν αποτελούν, με κανέναν τρόπο, δήλωση ή θέση του Ομίλου Angelicoussis.

Vsltec

Vsltec is the ultimate service-provider booking platform for the maritime industry



1. Start a Search
2. Find Providers
3. Send a Request
4. Negotiate
5. Book your Service

www.vsltec.com

Η ναυτιλία έχει μείνει σχετικά πίσω σε θέματα ασφαλείας

Ο καπτ. Ανδρέας Τογαντζής υπογραμμίζει ότι η επικοινωνία του πλοίου με τις τοπικές αρχές παίζει καίριο ρόλο για τη διαχείριση μιας κρίσης.



του **καπτ. Ανδρέα Τογαντζή**,
MBA | HSQE & Marine Manager, DPA / CSO,
Alpha Bulkers Shipmanagement Inc.

Παίζει ρόλο το γεωγραφικό σημείο στο οποίο βρίσκεται ένα πλοίο όταν εκτυλίσσεται μια κατάσταση κρίσης; Ποια είναι η εμπειρία σας αναφορικά με τη συνεργασία σας με λιμενικές και κρατικές αρχές ή νηογνώμονες κατά τη διάρκεια μιας κρίσης;

Το γεωγραφικό πλάτος και η χώρα λιμένα παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο όταν προκύπτει κρίση σε ένα πλοίο. Αλλιώς διαχειρίζεσαι μια κρίση στην Αυστραλία, αλλιώς στις ΗΠΑ και αλλιώς στη Δυτική Αφρική. Στην Αυστραλία, για παράδειγμα, προκειμένου να διαχειριστείς μια κρίση, πρέπει να απευθύνεις μια έγκαιρη προειδοποίηση στις τοπικές αρχές. Το reporting στις αρχές είναι το πρώτο και κυριότερο που οφείλει να κάνει ένας πλοίαρχος πριν επικοινωνήσει με το ναυτιλιακό γραφείο. Πρέπει όμως, στο σημείο αυτό, να τονίσουμε ότι σήμερα οι πλοίαρχοι είναι «ευνουχισμένοι» από το γραφείο, δεν τους αφήνουμε να αναλάβουν καμία πρωτοβουλία. Η επικοινωνία, λοιπόν, με τις αρχές είναι το πρώτο βήμα πριν μια μικρή κρίση αποβεί μοιραία και εξελιχθεί σε μεγάλη κρίση. Να σημειωθεί ότι οι λιμενικές αρχές και τα terminals διαθέτουν ομάδες έκτακτης ανάγκης, όπως διαθέτουμε και εμείς στα γραφεία. Συνεπώς, η επικοινωνία με τις τοπικές αρχές είναι μεγάλη βοήθεια για τον πλοίαρχο όταν ξεσπάσει κρίση.

Την ίδια ώρα, δομημένες διαδικασίες και σωστή χρήση της πληροφορίας αποτελούν αναγκαία συστατικά στοιχεία για τον περιορισμό μιας κρίσης. Οι σχέσεις με τις αρχές δεν χτίζονται στη διάρκεια της κρίσης – χτίζονται από πριν. Εμείς φροντίζουμε να γνωρίζουμε τις απαιτήσεις (regulatory environment) κάθε τοπικής λιμενικής αρχής και terminals εκ των προτέρων, ανά λιμένα.

Πώς μπορεί να επιτευχθεί η ελαχιστοποίηση του ανθρώπινου λάθους, το οποίο αποτελεί πρωταρχική πρόκληση σε ό,τι αφορά την ασφάλεια;

Η ναυτιλία έχει μείνει σχετικά πίσω σε θέματα ασφαλείας σε σχέση με άλλες βιομηχανίες, όπως οι αερομεταφορές. Λαμβάνοντας υπόψη ότι συμβαίνουν επαναλαμβανόμενα ατυχήματα στη θάλασσα, η κουλτούρα των ανθρώπων που εισέρχονται στον κλάδο σε θέματα ασφαλείας πρέπει να αλλάξει. Δεν αρκεί μόνο η εκπαίδευση. Είναι δύσκολο να εξαλείψουμε το λάθος, αλλά ίσως να μπορούμε να το προβλέψουμε με πιο σωστές διαδικασίες, με πιο πολλές αναθεωρήσεις των συστημάτων και των εγχειριδίων ασφαλείας. Αυτό κάνουμε τόσα χρόνια, και αυτό θα εξακολουθούμε να κάνουμε όσο μπορούμε.

Πώς διασφαλίζεται η σωστή επικοινωνία πλοίου και γραφείου σε μια κατάσταση κρίσης; Πόσο σημαντική είναι η εξωτερική αρωγή;

Η εξωτερική αρωγή μπορεί να είναι πολύ σημαντική, ιδίως για εταιρείες μικρότερου βεληνεκούς ή που διαχειρίζονται μικρό αριθμό πλοίων και δεν μπορούν να αντεπεξέλθουν σε όλους τους τύπους κρίσεων. Σαφώς, χωρίς σωστές διαδικασίες και σωστή επικοινωνία πλοίου και γραφείου, καμία εξωτερική αρωγή δεν μπορεί να είναι αποτελεσματική. Η εξωτερική αρωγή είναι κυρίως από την πλευρά των νηογνωμόνων και αφορά συνήθως κάποιο damage stability. Υπάρχουν βέβαια και περιπτώσεις κατά τις οποίες η εξωτερική αρωγή προέρχεται και από τις λιμενικές αρχές και από τα terminals.



25 YEARS

OF SETTING THE STANDARDS IN SHIPPING SERVICES

www.uwgroup.com

25 YEARS UW GROUP

Η συνεχής εκπαίδευση είναι το άλφα και το ωμέγα για τη διαχείριση κρίσεων

Η διαρκής εκπαίδευση των ναυτικών θα πρέπει να αποτελεί απόλυτη προτεραιότητα του κλάδου για την ενίσχυση της ασφάλειας, υποστηρίζει ο καπτ. Γιώργος Ευμορφόπουλος.



του **καπτ. Γιώργου Ευμορφόπουλου**,
Αρχιπλοιάρχου, Aegean Sea Lines

Ο παράγοντας της πολυπολιτισμικότητας σε ένα πλήρωμα πώς επιδρά στην αντιμετώπιση μιας κρίσης;

Η πολυπολιτισμικότητα συνιστά ένα ευαίσθητο θέμα με πολλές διακλαδώσεις. Μια έκτακτη κρίση σε ένα πλοίο από μόνη της δημιουργεί ένα γενικευμένο άγχος. Η συνεχής εκπαίδευση, είτε στο πλοίο είτε εκτός αυτού, αλλά και η διαρκής επαγρύπνηση αποτελούν τα μέσα με τα οποία μπορεί να μετριαστεί το άγχος, ώστε αυτό να μετατραπεί σε δημιουργική διαδικασία για την επίλυση μιας κρίσης. Η λέξη-κλειδί, λοιπόν, για τη διαχείριση της πολυπολιτισμικότητας είναι η «εκπαίδευση». Ειδικότερα για τα πλοία της επιβατηγού ναυτιλίας, καθώς σε μια απρόβλεπτη κατάσταση οι επιβάτες κινούνται χαοτικά στο πλοίο. Συνεπώς, τα άτομα στο πλοίο πρέπει να είναι πλήρως καταρτισμένα για την ασφάλεια του ίδιου του πλοίου αλλά και για την ασφάλεια των επιβατών. Έχουν υπάρξει καταστάσεις στις οποίες οι επιβάτες δεν συμπεριφέρονται με τον ενδεδειγμένο τρόπο. Με τις κατάλληλες δεξιότητες και τη σωστή εκπαίδευση, αυτές οι καταστάσεις μπορούν να αποφευχθούν.

Πάντως, πέραν της ποιότητας των ναυτικών, σημαντική πρόκληση για τον κλάδο μας αποτελεί και η ποσότητα, καθώς ο αριθμός των ναυτικών βαίνει διαρκώς μειούμενος. Χωρίς τον απαραίτητο αριθμό ναυτικών που θα στελεχώσουν τα πλοία του μέλλοντος, η όλη συζήτηση για τη διαχείριση έκτακτων καταστάσεων δεν έχει νόημα.

Πώς μπορεί να επιτευχθεί η ελαχιστοποίηση του ανθρώπινου λάθους, το οποίο αποτελεί πρωταρχική πρόκληση σε ό,τι αφορά την ασφάλεια εν πλω;

Η πιθανότητα σφάλματος λόγω του ανθρώπινου παράγοντα δεν μπορεί ποτέ να αποκλειστεί. Η ελαχιστοποίηση του ανθρώπινου λάθους στα πλοία επιτυγχάνεται με τη συνεχή εκπαίδευση: από τη σχολή μέχρι το τέλος της καριέρας στη θάλασσα ή στο γραφείο. Η σωστή εκπαίδευση είναι το άλφα και το ωμέγα.


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



Παρατηρούμε ότι, πολλές φορές, η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι reactive (λειτουργεί έπειτα από αντίδραση) και όχι proactive (δεν λειτουργεί προληπτικά). Η έκδοση του Ιδρύματος Ευγενίδου παρουσιάζει παραδείγματα από ναυτικά ατυχήματα, οι συνέπειες των οποίων έφεραν νέους κανονισμούς και νέα μέτρα ασφαλείας. Τι μέτρα μπορεί να ακολουθήσει μια εταιρεία για τα πληρώματά της τα οποία θα ξεπερνούν τις ελάχιστες απαιτήσεις που προβλέπουν οι κανονισμοί;

Πλέον η τεχνολογία μάς δίνει τη δυνατότητα, για παράδειγμα με προσομοιωτές AI, να μπαίνουμε σε περιβάλλοντα και να προετοιμαζόμαστε σε πραγματικές συνθήκες. Μετά το πέρας μάλιστα της εκπαίδευσης, υπάρχει η δυνατότητα ανατροφοδότησης για το τι πήγε καλά, τι θα μπορούσε να βελτιωθεί, κ.λπ. Επιπρόσθετα, μέσα από την καθημερινή τριβή με τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης, μπορούμε να αναλύσουμε τις καθημερινές εργασίες του πληρώματος και να διεξάγουμε αξιολογήσεις κινδύνου (risk assessments). Παράλληλα, μέσα από αναλύσεις παρ' ολίγον ατυχημάτων (near miss), είναι πιθανό το ανθρώπινο λάθος να περιοριστεί. Απαιτείται πάντως ισορροπία, διότι ο μεγάλος φόρτος γραφειοκρατίας και διαδικασιών στο πλοίο έχει ως αποτέλεσμα τα πληρώματα να μην εκτελούν ούτε τις βασικές και αυτονόητες εργασίες. Πρέπει όλοι να ακολουθήσουμε μια προσέγγιση προληπτική και όχι να κάνουμε μόνο ό,τι μπορούμε ή ό,τι απαιτείται. Με αυτόν τον τρόπο, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα παραμείνουν ανταγωνιστικές.

Η ελαχιστοποίηση του ανθρώπινου λάθους στα πλοία επιτυγχάνεται με τη συνεχή εκπαίδευση από τη σχολή μέχρι το τέλος της καριέρας στη θάλασσα ή στο γραφείο.

Εντοπίζετε διαφορές στη διαχείριση κρίσεων ανάμεσα σε πλοία της ποντοπόρου και πλοία της επιβατηγού ναυτιλίας;

Η διαχείριση κρίσης άπτεται των δεξιοτήτων των πληρωμάτων, τα οποία έχουν εκπαιδευτεί επαρκώς για να αντιμετωπίσουν οποιαδήποτε δύσκολη κατάσταση. Η κατάσταση στα πλοία της επιβατηγού ναυτιλίας, ειδικά τη σημερινή εποχή, οπότε τα μεγέθη για παράδειγμα των κρουαζιερόπλοιων έχουν αυξηθεί σημαντικά (5.000-6.000 επιβατών), είναι λίγο πιο περίπλοκη και απαιτείται σχεδιασμός διαχείρισης των πληρωμάτων ώστε να ακολουθήσει και η διαχείριση του πλήθους.

PALFINGER

LIFETIME EXCELLENCE

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΔΙΑΣΩΣΗΣ

Η ασφάλεια στη θάλασσα απαιτεί απόλυτη αξιοπιστία. Απαιτεί την εγγύηση ποιότητας της PALFINGER MARINE που προσφέρει η ELTRAK.

- Ολοκληρωμένες λύσεις για λέμβους, καπόνια & ναυτικούς γερανούς
- Προμήθεια νέου εξοπλισμού
- Έλεγχος & προμήθεια γνήσιων ανταλλακτικών
- Υπηρεσίες περιοδικού ελέγχου και πιστοποίησης σύμφωνα με τις απαιτήσεις της SOLAS και των νηογνωμόνων σε:
  - σωσίβιες λέμβους
  - μέσα καθαίρεσης και απελευθέρωσης
  - σκάφη διάσωσης
  - πνευστές σχεδίες
- Πλήρης συμμόρφωση με τις διεθνείς προδιαγραφές ασφάλειας
- Εξειδικευμένο service, ώστε ο εξοπλισμός σας να παραμένει αξιόπιστος και σε πλήρη ετοιμότητα



ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΓΕΡΑΝΟΙ



ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΥΠΕΡΑΚΤΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ



ΚΑΠΟΝΙΑ DAVITS ΣΩΣΙΒΙΕΣ ΛΕΜΒΟΙ



ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΜΕΝΟ SERVICE

eltrak

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

Πλοηγώντας στη νέα εποχή των θαλάσσιων κινδύνων

Η ισχύς της ολοκληρωμένης ασφάλειας

Ως άνθρωπος με επαγγελματική εμπειρία στον κόσμο του trading εμπορευμάτων (commodities trading), έμαθα από νωρίς ότι η διαχείριση του κινδύνου δεν έγκειται στην αποφυγή του, αλλά στην κατανόηση, την αξιολόγηση και τον έλεγχό του. Από τη στιγμή που εντάχθηκα στον Όμιλο Diaplous, έχω διαπιστώσει από πρώτο χέρι πώς αυτή η ίδια αρχή εφαρμόζεται στη θαλάσσια ασφάλεια. Στο σημερινό, ιδιαιτέρως περίπλοκο και πολυδιάστατο περιβάλλον, η αξία έγκειται στο να μπορεί κανείς να προσφέρει στους πελάτες μια λύση που όχι μόνο εγγυάται τη φυσική ασφάλεια, αλλά μπορεί κατ' επέκταση να στηρίζει την εμπορική αποδοτικότητα και άρα την οικονομική ασφάλεια. Αυτή είναι η ολιστική προσέγγιση που ορίζει πραγματικά την επόμενη ημέρα στη διαχείριση θαλάσσιων κινδύνων.



του **Άγγελου Λαζαρίδη**,
Chief Commercial Officer,
Diaplous Group

Η προσέγγιση

Το παγκόσμιο ναυτιλιακό τοπίο είναι πιο απρόβλεπτο από ποτέ. Για γενιές, οι πλοιοκτήτες διαχειρίζονταν κινδύνους, αλλά οι σημερινές απειλές είναι πολυεπίπεδες και εξελίσσονται ταχύτατα. Από τις ασύμμετρες γεωπολιτικές απειλές στην Ερυθρά Θάλασσα έως την πειρατεία στον Κόλπο της Γουινέας, οι προκλήσεις για την εμπορική ναυτιλία δεν περιορίζονται πλέον στα παραδοσιακά «θερμά» σημεία. Σε αυτή τη νέα εποχή, μια συντηρητική στάση – στην ασφάλεια είναι ανεπαρκής. Αυτό που απαιτείται είναι μια στρατηγική βασισμένη στην έγκαιρη πρόληψη, και στη real time πληροφορία και ενημέρωση.

Στον Όμιλο Diaplous, η φιλοσοφία μας βασίζεται σε αυτήν ακριβώς την προνοητική αρχή. Η προσέγγισή μας δεν αφορά απλώς την τοποθέτηση φρουρών σε ένα πλοίο, αλλά τη δημιουργία μιας ολοκληρωμένης ασπίδας προστασίας που ξεκινά πολύ πριν από την έναρξη ενός ταξιδιού και επεκτείνεται σε κάθε πιθανό ενδεχόμενο στη θάλασσα.

Η ψηφιακή δυναμική: Επιχειρήσεις καθοδηγούμενες από πληροφορίες

Το θεμέλιο της σύγχρονης θαλάσσιας ασφάλειας είναι η ολική επίγνωση της κατάστασης. Το 24/7 Maritime Operations Center (M.O.C.) μας στον Πειραιά λειτουργεί ως το νευραλγικό κέντρο των παγκόσμιων επιχειρήσεών μας. Επανδρωμένο από έμπειρους αναλυτές, το M.O.C. αξιοποιεί τη νέα μας ψηφιακή υπηρεσία DIA.M.ON.D. για να παρέχει συνεχείς εκτιμήσεις κινδύνου (Risk Assessments) σε πραγματικό χρόνο. Δεν πρόκειται απλώς για παρακολούθηση πλοίων, αλλά για μια δυναμική διαδικασία προγνωστικής ανάλυσης. Συνθέτοντας τεράστιο όγκο δεδομένων, μπορούμε να εντοπίσουμε πιθανά περιστατικά πριν αυτά εκδηλωθούν, παρέχοντας στους πελάτες ενημέρωση και λύσεις που βασίζονται σε real time δεδομένα για την ασφαλέστερη και αποτελεσματικότερη διέλευση.

Η φυσική ασπίδα: Λύσεις που στηρίζονται στην τεχνογνωσία

Η πληροφορία είναι τόσο αποτελεσμα-

τική όσο και η φυσική ικανότητα που τη στηρίζει. Ο Όμιλος Diaplous ιδρύθηκε πάνω στην κουλτούρα πειθαρχίας και επιχειρησιακής αριστείας των Ειδικών Δυνάμεων. Το προσωπικό ασφαλείας μας δεν αποτελείται από εξωτερικούς συνεργάτες, αλλά από αφοσιωμένους επαγγελματίες με εκτεταμένη εμπειρία. Αυτή η δέσμευση στην ποιότητα υποστηρίζεται από την επένδυσή μας σε ιδιόκτητες υποδομές, συμπεριλαμβανομένου του στόλου μας από σύγχρονα Tier 1 Security Escort Vessels (SEVs) στη Δυτική Αφρική. Αυτός ο έλεγχος, τόσο στο προσωπικό όσο και στα μέσα που χρησιμοποιούμε, είναι θεμελιώδης για την επιτυχία μας και μας έχει επιτρέψει να διατηρήσουμε το καλύτερο ιστορικό επιδόσεων (track record) στον κλάδο, συμπεριλαμβανομένων μηδενικών απωλειών σε περισσότερες από 24.000 διελεύσεις σε ζώνες υψηλού κινδύνου.

Το εμπορικό πλεονέκτημα

Αυτή η αποδεδειγμένη ικανότητά μας στη διαχείριση κινδύνου δεν αποτελεί απλώς ένα επιχειρησιακό πλεονέκτημα, αλλά μεταφράζεται σε ένα άμεσο εμπορικό όφελος για τους πελάτες μας. Κορυφαίοι ασφαλιστές κινδύνων πολέμου (war risk underwriters) αναγνωρίζουν πλέον επίσημα το μειωμένο προφίλ κινδύνου που προσφέρει η Diaplous σε μια διέλευση. Ως αποτέλεσμα, οι πλοιοκτήτες που χρησιμοποιούν το ολιστικό μας πακέτο ασφαλείας μπορούν να λάβουν σημαντικές εκπτώσεις στα ασφάλιστρά τους, αντισταθμίζοντας συχνά ένα μέρος του ίδιου του κόστους ασφαλείας. Αυτό μετατρέπει την ασφάλεια από ένα απλό κέντρο κόστους σε μια συνιστώσα που παράγει αξία για τη διαχείριση του ταξιδιού.

Η ολοκληρωμένη αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών & κρίσεων

Η πραγματική ασφάλεια εκτείνεται πέρα από την πρόληψη. Στο ενδεχόμενο ενός σοβαρού περιστατικού, η ταχεία και άρτια συντονισμένη αντίδραση είναι κρίσιμη. Μέσω των στρατηγικών μας συνεργασιών με κορυφαία, διεθνή, ναυτιλιακά νομικά γραφεία και παγκοσμίου κλάσης εταιρείες διάσωσης, έχουμε την ικανότητα να διαχειριστούμε μια κρίση ολιστικά. Αυτή η ολοκληρωμένη προσέγγιση ήταν που οδήγησε και στην



επιτυχημένη διάσωση του «MT Sounion» στην Ερυθρά Θάλασσα. Μια επιχείρηση πολύπλοκη και απαιτητική, όπου οι συνδυασμένες δυνατότητές μας απέτρεψαν αυτό που θα μπορούσε να ήταν μία από τις μεγαλύτερες περιβαλλοντικές καταστροφές στην ιστορία της ναυτιλίας.

Το συμπέρασμα: ενεργοποιώντας το παγκόσμιο εμπόριο

Σε έναν κόσμο αυξανόμενης αβεβαιότητας, η αποστολή της εμπορικής ναυτιλίας παραμένει αμετάβλητη. Η δική μας αποστολή είναι να διασφαλίσουμε ότι μπορεί να συνεχίζεται με ασφάλεια. Συνδυάζοντας την πολυετή επιχειρησιακή υπεροχή στο maritime security με την ψηφιακή τεχνογνωσία, αλλά και το σαφές οικονομικό όφελος μέσω μειωμένων ασφαλίστρων, ο Όμιλος Diaplous παρέχει την προστασία 360 μοιρών που απαιτείται για την πλοήγηση στις προκλήσεις του σήμερα και του αύριο.

Η δική σας ανησυχία είναι, και θα είναι πάντα, η δική μας αποστολή.

Η πραγματική ασφάλεια εκτείνεται πέρα από την πρόληψη. Στο ενδεχόμενο ενός σοβαρού περιστατικού, η ταχεία και άρτια συντονισμένη αντίδραση είναι κρίσιμη.



Κυβερνοεπιθέσεις στις Ανοιχτές Θάλασσες: Η Αυξανόμενη Απειλή για τα Ψηφιακά Πλοία

του Γιώργου Μπράβου, Business Development Executive,
CMA D. ARGOUDELIS & CO S.A.

Η ψηφιοποίηση των πλοίων προσφέρει πολλά οφέλη, ωστόσο η εισροή νέων τεχνολογιών αυξάνει παράλληλα και τον κίνδυνο κυβερνοεπιθέσεων στα ναυτιλιακά δίκτυα. Στις 16 Ιανουαρίου 2023, ο νηογνώμονας DNV ανέφερε κυβερνοεπίθεση στην πλατφόρμα διαχείρισης και λειτουργίας στόλου «ShipManager». Η επίθεση επηρέασε περίπου 1.000 πλοία και προκάλεσε προσωρινό κλείσιμο των IT servers. Αυτή η στοχευμένη επίθεση ransomware κατά της ναυτιλιακής βιομηχανίας αποτελεί προειδοποίηση, αναδεικνύοντας την επείγουσα ανάγκη ενίσχυσης της κυβερνοασφάλειας των συστημάτων επί του πλοίου.

2024: Σημείο Καμπής για την Κυβερνοασφάλεια με τα UR E26 & UR E27

Από τον Ιούλιο του 2024, η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις UR E26 και UR E27 –που εστιάζουν στην κυβερνοανθεκτικότητα των πλοίων και του εξοπλισμού επί του σκάφους– καθίσταται υποχρεωτική. Η εισαγωγή του UR E27, «Cyber Resilience of On-Board Systems and Equipment», επεκτείνει αυτές τις προδιαγραφές σε όλα τα λειτουργικά τεχνολογικά συστήματα του πλοίου, εμπλέκοντας όλο το σχετικό προσωπικό. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να καθορίσουν τους νηογνώμονες και τα επίπεδα ασφαλείας τους. Οι προμηθευτές καλούνται πλέον να παράγουν αξιόπιστα προϊόντα που να πληρούν αυστηρά πρότυπα ασφαλείας, όπως τα IEC 62443-4-1 και IEC 62443-4-2. Οι νηογνώμονες, με τη σειρά τους, θα πραγματοποιούν ελέγχους βάσει αυτών των κριτηρίων.

Επιτάχυνση της Εφαρμογής: Ο Ρόλος του IEC 62443

Το IEC 62443 καθορίζει τα πρότυπα και τις απαιτήσεις ασφαλείας για συστήματα και εξαρτήματα και αποτελεί βασικό εργαλείο για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης των ναυτιλιακών συστημάτων με το UR E27. Για την επίτευξη ενός συγκεκριμένου επιπέδου ασφάλειας, απαιτούνται ισχυρές δυνατότητες προστασίας, καθώς και μέτρα που αντισταθμίζουν τις ευπάθειες των συστημάτων. Αναγνωρισμένοι κατασκευαστές και διάφοροι βιομηχανικοί κλάδοι έχουν ήδη υιοθετήσει αυτό το πρότυπο κυβερνοασφάλειας για τα Συστήματα Βιομηχανικού Αυτοματισμού και Ελέγχου (IACS).

Για ταχύτερη συμμόρφωση με το UR E27, συνιστάται η επιλογή εξαρτημάτων και παρόχων υπηρεσιών που συμμορφώνονται με το IEC 62443, όπως η Moxa, πρωτοπόρος του κλάδου με πιστοποίηση IEC 62443-4-1 και IEC 62443-4-2. Η Moxa προσφέρει λύσεις που διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις κυβερνοασφάλειας στη ναυτιλία και είναι έτοιμη να προστατεύσει την ασφάλεια των ναυτιλιακών δικτύων.

Item	Application
IACS UR E26/27	- Propulsion - Steering - Anchoring and mooring - Electrical power generation and distribution - Fire detection and extinguishing systems - Cargo handling system (limited to safety-related elements) - Bilge and ballast systems, loading/unloading control systems, loading computer - Boiler control system - Scrubber control system and other systems needed for compliance with class or international regulations to prevent pollution to the environment - Watertight integrity and flooding detection - Lighting (e.g. emergency lighting, low locations, navigation lights, etc.) - Any other OT system whose disruption or functional impairing may pose risks to ship operations (e.g. LNG monitoring and control system, relevant gas detection system etc.) - Navigational systems required by statutory regulations - Internal and external communication systems required by class rules and statutory regulations


ABS
BEYOND THE HORIZON
2025 SUSTAINABILITY OUTLOOK
VISION
MEETS
REALITY
Download your copy today at
www.eagle.org/outlook2025

A Hub of Marine and Offshore Equipment Systems

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

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

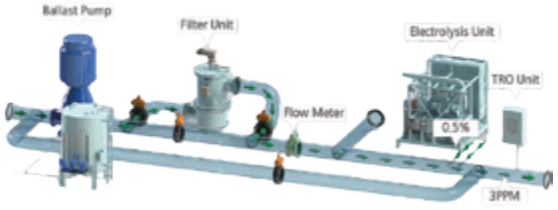
Products

Ballast system / Automation system / Switchboard / FGSS / ESS

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

PURIMAR™, Ballast Water Treatment System

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



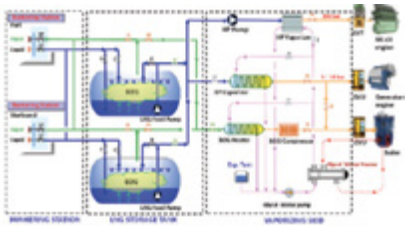
Energy Storage System

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



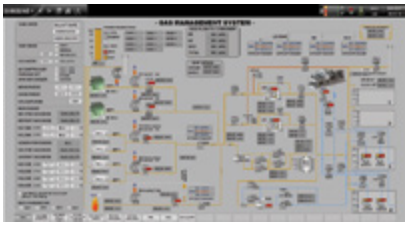
PURIGAS™, Fuel Gas Storage & Supply System

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



SSAS Master – Integrated Automation System

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



S&SYS Co., LTD.
Website: www.snsys.net

Contact: Jeff Lee, Senior Sales Manager
Email: jeff74.lee@snsys.net
Tel: +82-31-229-1127
Fax: +82-31-229-1269
Website: www.dcsi.gr

Representative in Greece
Digital Control Systems International
Email: dcsi@dcsi.gr
Tel: +30 2104181833

REMONTOWA
SHIPREPAIR YARD

MEMBER OF
REMONTOWA
HOLDING S.A.



SHIP REPAIRS
SHIP CONVERSIONS
OFFSHORE PROJECTS

Με το βλέμμα του ναυτικού

του καπτ. Γιώργου Γεωργούλη

Ο ορίζοντας

Η ψυχική υγεία των ναυτικών ως παράγοντας ασφάλειας της λειτουργίας των πλοίων

Η ναυτιλιακή βιομηχανία, η κινητήρια δύναμη του παγκόσμιου εμπορίου, συχνά εξυμνεί, και δικαίως, την ανθεκτικότητα και την ακλόνητη αφοσίωση των ναυτικών της. Πολλές φορές έχουν κληθεί να φέρουν εις πέρας την αποστολή του πλοίου σε συνθήκες ακραίων καιρικών φαινομένων, υγειονομικών και γεωπολιτικών κρίσεων.

Ωστόσο, κάτω από την επιφάνεια του ακραίου επαγγελματισμού, μια άλλη κρίση αναπτύσσεται σιωπηλά και εσωτερικά στο περιβάλλον των ανθρώπων της θάλασσας και αφορά την ψυχική υγεία και ευημερία των ναυτικών. Για τους διευθυντές των τμημάτων Υγείας, Ασφάλειας και Περιβάλλοντος (Health Safety Security Environment – HSSE), η αντιμετώπιση αυτής της πρόκλησης δεν είναι πλέον μια απλή ανησυχία για την ευημερία των ναυτικών, αλλά μια αναμφισβήτητη επιταγή ασφάλειας και ένα βασικό συστατικό της αποτελεσματικής διαχείρισης κινδύνων.

Η ναυτιλία, από τη φύση της, παρουσιάζει ένα μοναδικό περιβάλλον παραγωγής άγχους. Οι παρατεταμένες περίοδοι μακριά από το σπίτι, η απομόνωση από την οικογένεια και τα κοινωνικά δίκτυα επικοινωνίας, τα απαιτητικά ωράρια εργασίας και οι εγγενείς κίνδυνοι του θαλάσσιου περιβάλλοντος συμβάλλουν σε αυξημένο κίνδυνο προβλημάτων ψυχικής υγείας.

Οι ναυτικοί είναι περιορισμένοι σε ένα ατσάλινο νησί, χιλιάδες μίλια μακριά από αγαπημένα πρόσωπα, για αρκετούς μήνες. Η επικοινωνία στα ποντοπόρα πλοία δεν είναι σταθερή και συνήθως κοστίζει αρκετά. Η εργασία είναι σωματικά απαιτητική, μονότονη και οι ναυτικοί είναι πάντα σε εγρήγορση, ακόμα και τις ώρες ανάπαυσης. Αν



Credit: Carras (Hellas) S.A.



στα παραπάνω προστεθούν οι πιέσεις της θεσμικής συμμόρφωσης, οι επιθεωρήσεις του κράτους λιμένα και η μόνιμη απειλή από εσωτερικούς και εξωτερικούς κινδύνους, είναι σαφές ότι η ψυχική αντοχή δοκιμάζεται συνεχώς. Η πανδημία COVID-19 επιδείνωσε αυτά τα ζητήματα, με εκτεταμένη παραμονή στο πλοίο, ταξιδιωτικούς περιορισμούς και τον φόβο μετάδοσης, ωθώντας πολλούς ναυτικούς σε οριακό σημείο.

Σε όρους ασφάλειας, υγείας και περιβάλλοντος, η σύνδεση μεταξύ ψυχικής υγείας και ευημερίας των ναυτικών με την επιχειρησιακή ασφάλεια είναι αναμφισβήτητη. Ένας ναυτικός που βιώνει άγχος, κατάθλιψη ή ψυχική κόπωση είναι πιο επιρρεπής σε λάθη, έχει μειωμένη συγκέντρωση και ενδέχεται να παρουσιάζει μειωμένη κριτική ικανότητα. Αυτοί οι παράγοντες αυξάνουν σημαντικά τον κίνδυνο ατυχημάτων, από μικρά περιστατικά (γλίστρημα ή/και πτώση) μέχρι καταστροφικά σφάλματα στη ναυσιπλοΐα, λάθη που προκαλούν σοβαρές βλάβες στον εξοπλισμό ή περιβαλλοντικά συμβάντα. Οι κυριότερες συνέπειες του άγχους ή της ψυχικής διαταραχής μπορεί να είναι:

- Μειωμένη ικανότητα στη λήψη αποφάσεων: Το άγχος και η κόπωση είναι δυνατόν να θέσουν σε σοβαρό κίνδυνο την ικανότητα ενός ναυτικού να λαμβάνει ορθές αποφάσεις, ιδιαίτερα σε καταστάσεις υψηλής πίεσης.
- Μειωμένη επίγνωση της κατάστασης: Ένα μυαλό που ασχολείται με προσωπικούς αγώνες είναι λιγότερο προσεκτικό στο άμεσο περιβάλλον, αυξάνοντας την πιθανότητα παράβλεψης κινδύνων.
- Αυξημένα ατυχήματα: Μελέτες δείχνουν σταθερά μια συσχέτιση μεταξύ της κακής ψυχικής υγείας, της κόπωσης και των ατυχημάτων στον χώρο εργασίας σε διάφορους κλάδους, και η ναυτιλία δεν αποτελεί εξαίρεση.
- Διαταραχή συνοχής πληρώματος: Τα προβλήματα ψυχικής υγείας οδηγούν σε συγκρούσεις, μειωμένη ομαδική εργασία και διακοπή της επικοινωνίας, υπονομεύοντας την κουλτούρα συλλογικής ασφάλειας στο πλοίο.
- Συμβιβασμός στην αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης: Ένα συναισθηματικά αγχωμένο ή κουρασμένο μέλος πληρώματος μπορεί να μην αντιδρά αποτελεσματικά ή με ασφάλεια κατά τη διάρκεια μιας έκτακτης ανάγκης.

Η αντιμετώπιση της ψυχικής υγείας των ναυτικών απαιτεί μια προληπτική, ολιστική προσέγγιση, ενσωματωμένη στο υπάρχον σύστημα διαχείρισης HSSE της εταιρείας. Αποτελεσματικότερα κρίνονται τα κάτωθι μέτρα:

Ενίσχυση μιας κουλτούρας όπου συζητούνται όλα. Ενθάρρυνση στη δημιουργία περιβάλλοντος όπου η συζήτηση για την ψυχική υγεία είναι ομαλοποιημένη και όχι στιγματισμένη. Η ηγεσία από την κορυφή προς τα κάτω είναι ζωτικής σημασίας. Οι πλοίαρχοι και οι ανώτεροι αξιωματικοί χρειάζονται εκπαίδευση για να εντοπίζουν σημάδια δυσφορίας και να ανταποκρίνονται με ενσυναίσθηση.

Διασφάλιση πρόσβασης στην επικοινωνία και στη συνδεσιμότητα. Η αξιόπιστη και οικονομικά προσιτή πρόσβαση στο διαδίκτυο δεν είναι πλέον πολυτέλεια, αλλά αναγκαιότητα, για τη

από τη γέφυρα

Έως και 13 εκατομμύρια τόνοι πλαστικών απορριμμάτων φτάνουν στα νερά των ωκεανών κάθε χρόνο. Σύμφωνα με το Πρόγραμμα Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών, αυτό ισοδυναμεί με την απόρριψη του περιεχομένου ενός απορριμματοφόρου φορτηγού στον ωκεανό κάθε λεπτό. Ένα εντυπωσιακό 89% όλων των απορριμμάτων που βρίσκονται στον πυθμένα του ωκεανού είναι αντικείμενα μιας χρήσης, όπως πλαστικές σακούλες.

διατήρηση των συνδέσεων με το σπίτι. Οι εταιρείες θα πρέπει να δώσουν προτεραιότητα στην παροχή αυτής της απαραίτητης υπηρεσίας.

Παροχή εκπαίδευσης. Εφαρμογή εκπαίδευσης για την ψυχική υγεία σε όλα τα μέλη του πληρώματος, με έμφαση στη διαχείριση του στρες, στην ανάπτυξη ανθεκτικότητας και στην υποστήριξη από τους συναδέλφους στο πλοίο. Παροχή εκπαίδευσης των αξιωματικών σε δεξιότητες Πρώτων Βοηθειών Ψυχικής Υγείας.

Υπηρεσίες επαγγελματικής υποστήριξης. Διασφάλιση εμπιστευτικής πρόσβασης σε επαγγελματική ψυχολογική συμβουλευτική, γραμμές βοήθειας και Προγράμματα Υποστήριξης Εργαζομένων ειδικά προσαρμοσμένα για ναυτικούς, διαθέσιμα 24/7, ανεξάρτητα από την τοποθεσία.

Προώθηση υγιεινού τρόπου ζωής και αναψυχής. Κατασκευή υποδομών σωματικής δραστηριότητας, προώθηση της υγιεινής διατροφής, δημιουργία συνθηκών για την επαρκή ανάπαυση και παροχή υποδομών ψυχαγωγίας και κοινωνικής αλληλεπίδρασης επί του πλοίου.

Έλεγχος επιπέδων φόρτου εργασίας και στελέχωσης. Αξιολογείτε περιοδικά τον φόρτο εργασίας και το επίπεδο στελέχωσης για να βεβαιωθείτε ότι είναι ρεαλιστικά και δεν οδηγούν σε χρόνια κόπωση ή υπερβολική πίεση.

Η εποχή της παραδοσιακής ναυτιλίας με την έννοια του κοσμοπολίτη ναυτικού χάνεται και, παρά τη σκληρότερη καταπόνηση των επαγγελματιών της θάλασσας του παρελθόντος, η ολιγοήμερη τότε παραμονή του πλοίου στο λιμάνι και η επαφή των ναυτικών με άλλες κουλτούρες και πολιτισμούς διαμόρφωναν μια προσωπικότητα ανθεκτική και απαλλαγμένη από το άγχος. Επίσης, ο μεγάλος αριθμός των πληρωμάτων επέτρεπε την κοινωνική δραστηριότητα στο πλοίο και τη δημιουργία οικογενειακών δεσμών, που συνεχίζονταν και μετά την έξοδο από το πλοίο.

Οι εποχές όμως έχουν αλλάξει και οι σημερινοί ναυτικοί το μόνο που γνωρίζουν από τα λιμάνια που επισκέπτονται είναι η προβλήτα και οι υποδομές τους ή, στην καλύτερη περίπτωση, το μεγάλο εμπορικό κέντρο της πόλης, ενώ την ίδια ώρα οι υποχρεώσεις των ναυτικών στο λιμάνι είναι πολλές φορές εξουθενωτικές και υπό πίεση χρόνου (επιθεωρήσεις, επισκέψεις αρχών, παραλαβή εφοδίων, διαχείριση απορριμμάτων, χειρισμοί φορτίου, πετρέλευση), με αποτέλεσμα να δημιουργούν πολύ υψηλές συνθήκες άγχους και εκνευρισμού. Δεν είναι λίγες οι φορές που ναυτικοί νιώθουν αυξημένο άγχος τις παραμονές της άφιξης στο λιμάνι σε αντίθεση με τους ναυτικούς άλλων δεκαετιών, που δεν έβλεπαν την ώρα να φτάσουν.

Τέλος, στη σημερινή πραγματικότητα, οι διαχειριστές πρέπει να αναλάβουν μόνιμες δεσμεύσεις στήριξης απέναντι στο ανθρώπινο δυναμικό των πλοίων τους. Είναι δέσμευση να βλέπουν τους ναυτικούς όχι μόνο ως ικανούς επαγγελματίες, που τους εμπιστεύονται τις περιουσίες τους, αλλά και ως πολύτιμους συνεργάτες, των οποίων η ευημερία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την επιτυχία και την ασφάλεια ολόκληρης της λειτουργίας των πλοίων τους. Υποστηρίζοντας ολοκληρωμένες πολιτικές υγείας, καλλιεργώντας μια κουλτούρα εμπιστοσύνης και διασφαλίζοντας ότι κάθε ναυτικός αισθάνεται σεβαστός, ταξιδεύουμε τον ναυτιλιακό κόσμο σε πολύ πιο ήρεμα νερά.

Το θαλάσσιο οικοσύστημα κινδυνεύει από την αύξηση των πλαστικών που απορρίπτονται κάθε χρόνο στους ωκεανούς

Οι διεθνείς συμβάσεις απαγορεύουν ρητά την απόρριψη πλαστικών στη θάλασσα, αλλά τα πλαστικά ακόμη καταλήγουν στους ωκεανούς μας, είτε λόγω αμέλειας και απρόσεκτης διαχείρισης στο πλοίο είτε λόγω πολύ κακής διαχείρισης στην ξηρά.

Έως και 13 εκατομμύρια τόνοι πλαστικών απορριμμάτων φτάνουν στα νερά των ωκεανών κάθε χρόνο. Σύμφωνα με το Πρόγραμμα Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών, αυτό ισοδυναμεί με την απόρριψη του περιεχομένου ενός απορριμματοφόρου φορτηγού στον ωκεανό κάθε λεπτό. Ένα εντυπωσιακό 89% όλων των απορριμμάτων που βρίσκονται στον πυθμένα του ωκεανού είναι αντικείμενα μιας χρήσης, όπως πλαστικές σακούλες. Τα πλαστικά παραμένουν στον ωκεανό για εκατοντάδες χρόνια και απειλούν σοβαρά τη χλωρίδα και την πανίδα της θάλασσας. Εάν συνεχιστεί η απόρριψη πλαστικών στη θάλασσα, όπως πλαστικά μπουκάλια, σακούλες και ποτήρια μετά από μία μόνο χρήση, μέχρι το 2050 οι ωκεανοί θα μεταφέρουν περισσότερα πλαστικά από ψάρια, σε όρους μάζας.

Τα πλαστικά είναι μία από τις κατηγορίες σκουπιδιών των οποίων την απόρριψη στη θάλασσα απαγορεύει ρητά


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



το Παράρτημα V της MARPOL, αλλά τελικά από απρόσεκτο χειρισμό στο πλοίο ή κακή διαχείριση στην ξηρά είναι πιθανό να βρεθούν στη θάλασσα. Τι μπορούν, λοιπόν, να κάνουν οι διαχειριστές και τα πληρώματα των πλοίων για να αποτρέψουν την απόρριψη σκουπιδιών, ειδικά των πλαστικών, στον ωκεανό;

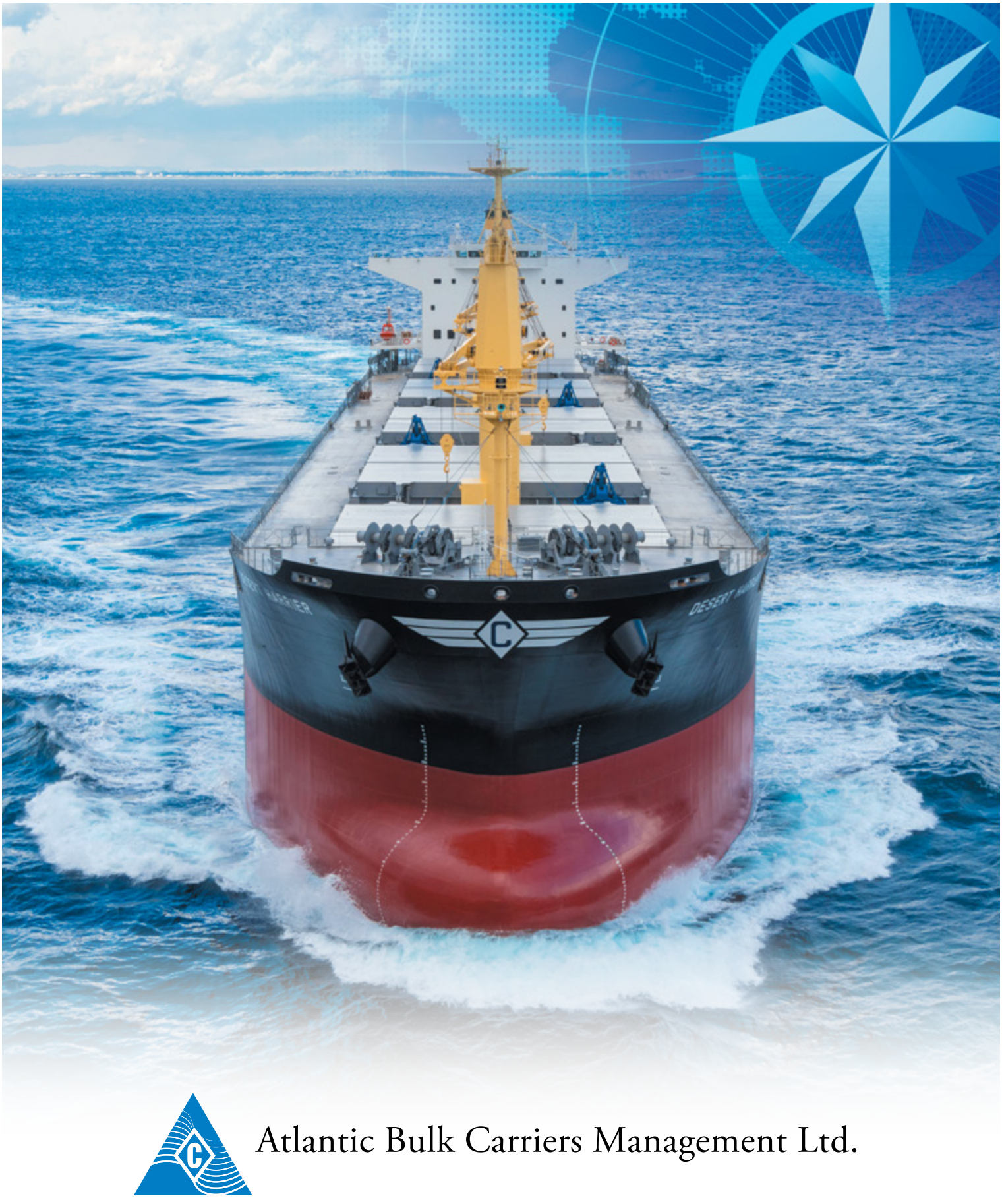
Οι κανονισμοί MARPOL, όπως συντάχθηκαν για πρώτη φορά το 1973 και τροποποιήθηκαν το 1978, αφορούν τη θαλάσσια ρύπανση. Το Παράρτημα V ρυθμίζει τον χειρισμό των απορριμμάτων από τα πλοία. Τα απορρίμματα περιλαμβάνουν όλα τα είδη τροφίμων, οικιακών και λειτουργικών αποβλήτων, όλα τα πλαστικά, τα υπολείμματα φορτίου, τις στάχτες αποτεφρωτήρων, το μαγειρικό λάδι, τα αλιευτικά εργαλεία και τα πτώματα ζώων που πεθαίνουν κατά τη μεταφορά τους. Όλα τα παραπάνω απορρίμματα, που παράγονται ως μέρος της λειτουργίας των πλοίων, προορίζονται για συνεχή ή περιοδική απόρριψη. Οι κανονισμοί για την πρόληψη της ρύπανσης από απορρίμματα από πλοία τέθηκαν σε ισχύ διεθνώς το 1988. Σήμερα, περισσότερες από 150 χώρες έχουν υπογράψει το Παράρτημα V της MARPOL.

Το Παράρτημα V της MARPOL ισχύει για όλα τα πλοία οποιουδήποτε τύπου που λειτουργούν στο θαλάσσιο περιβάλλον. Σύμφωνα με τη MARPOL, υπάρχουν αρκετές «Ειδικές Περιοχές» που ορίζονται, όπου οι περιορισμοί είναι αυστηρότεροι. Επί του παρόντος, υπάρχουν οκτώ Ειδικές Περιοχές που ορίζονται στο Παράρτημα V: η Μεσόγειος Θάλασσα, η Βαλτική Θάλασσα, η Μαύρη Θάλασσα, η Ερυθρά Θάλασσα, οι περιοχές των Κόλπων (Περσικού/Αραβικού), η Βόρεια Θάλασσα, η ευρύτερη περιοχή της Καραϊβικής, συμπεριλαμβανομένου του Κόλπου του Μεξικού και της Καραϊβικής Θάλασσας, και η περιοχή της Ανταρκτικής. Στην ξηρά, η MARPOL απαιτεί από τα λιμάνια να παρέχουν κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής για απόβλητα, συμπεριλαμβανομένων των πλαστικών.

Σύμφωνα με το Παράρτημα V της MARPOL, η απόρριψη πλαστικών στη θάλασσα απαγορεύεται αυστηρά και όλα τα πλοία υποχρεούνται να διαθέτουν τέτοια απορρίμματα σε εγκαταστάσεις υποδοχής στην ξηρά. Πρέπει να τηρούνται αρχεία καταγραφής για την απόρριψη απορριμμάτων και οι κυρώσεις, σε πολλές χώρες, είναι αυστηρές για την παραβίαση αυτών των κανονισμών. Η παραβίαση των κανονισμών περιλαμβάνει επίσης τη μη ακριβή καταγραφή της διαχείρισης των απορριμμάτων. Στις Ηνωμένες Πολιτείες, άτομα και εταιρείες ενδέχεται να διωχθούν ποινικά για παραποίηση των αρχείων καταγραφής απορριμμάτων για την απόκρυψη παράνομης απόρριψης πλαστικών αποβλήτων, ανεξάρτητα από το αν η απόρριψη πραγματοποιήθηκε στα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ. Οι κυρώσεις στις Ηνωμένες Πολιτείες μπορεί να είναι σοβαρές, συμπεριλαμβανομένης της φυλάκισης.

Οι πλοιοκτήτριες ή διαχειρίστριες εταιρείες θα πρέπει να εξετάζουν τα προϊόντα που προμηθεύονται με βάση τα απορρίμματα που θα παράγουν. Με άλλα λόγια, πρέπει να υπάρχει μείωση από την προμήθεια, και αυτό με τη σειρά του θα οδηγήσει σε μικρότερες ποσότητες απορριμμάτων για το πλήρωμα και, τελικά, για τις εγκαταστάσεις της ξηράς που θα πρέπει να τα διαχειριστούν και να τα επεξεργαστούν. Τα σχέδια διαχείρισης απορριμμάτων των πλοίων αφορούν στην ελαχιστοποίηση των απορριμμάτων, αλλά πολύ λίγες εταιρείες εφαρμόζουν τέτοιες πολιτικές, καθώς η εφαρμογή στρατηγικών ελαχιστοποίησης των αποβλήτων δεν αποτελεί ρητή υποχρέωση βάσει της MARPOL, αν και ο IMO παρέχει οδηγίες σχετικά με την ελαχιστοποίηση των αποβλήτων στο ψήφισμα MEPC.295(71).

Τα πλαστικά στον ωκεανό αποτελούν ένα παγκόσμιο πρόβλημα. Η αλλαγή απαιτεί δράση από όλους, ανεξάρτητα από τον κλάδο δραστηριοποίησης. Η δέσμευση για τη μείωση των πλαστικών αποβλήτων θα πρέπει να προέρχεται από το ανώτερο επίπεδο διοίκησης της εταιρείας, καθώς αυτό δεν είναι θέμα που μπορεί να αντιμετωπιστεί από ένα μόνο τμήμα μιας εταιρείας ή από το πλοίο μόνο. Οι διαχειριστές θα πρέπει να θεσπίσουν και να εφαρμόσουν πολιτικές που να αντιμετωπίζουν αυτό το θέμα. Ένα πρώτο βήμα είναι να διερευνηθεί πόσα πλαστικά σκουπίδια παράγουν τα πλοία τους και ποιοι τύποι εργασιών συμβάλλουν περισσότερο. Θα χρειαστεί ανατροφοδότηση από το πλήρωμα και θα πρέπει να είναι ευπρόσδεκτη. Τέλος, πρέπει να υπάρξει διάλογος με τους προμηθευτές των εφοδίων των πλοίων, ιδίως όσον αφορά τις πλαστικές συσκευασίες.



Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.

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

Όταν εξετάζεται η μείωση πλαστικών από το πρώτο στάδιο (προμήθεια), πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στα κάτωθι:

- Μείωση στα είδη μιας χρήσης, όπως τα μαχαιροπίρουνα, τα πιάτα, τα καλαμάκια, τα ποτήρια, τα μπουκάλια, οι σακούλες, καθώς και οι πλαστικές συσκευασίες. Το πλαστικό μιας χρήσης αποτελεί την πλειονότητα του υλικού που ρυπαίνει τους ωκεανούς μας και βλάπτει την άγρια ζωή.
- Χρήση προμηθειών που διατίθενται σε επαναχρησιμοποιήσιμες ή ανακυκλώσιμες συσκευασίες και δοχεία.
- Χρήση προμηθειών που διατίθενται σε χύμα συσκευασίες, λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως η επαρκής διάρκεια ζωής (μόλις ανοιχτεί ένα δοχείο) για την αποφυγή αύξησης των σκουπιδιών που σχετίζονται με τα προϊόντα.
- Μέριμνα για τη διαχείριση οποιωνδήποτε πλαστικών κατά την επιβίβαση στο πλοίο.
- Διεξαγωγή εκπαίδευσης του πληρώματος σχετικά με την επίδραση των πλαστικών αποβλήτων στα θαλάσσια πλάσματα, σε περίπτωση που απορριφθούν κατά λάθος από το πλοίο.

Μεθοδολογία διερεύνησης ατυχημάτων με βάση την πρωταρχική αιτία

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αντιμετωπίζει συχνά περιστατικά που μπορεί να είναι από μεγάλα ατυχήματα (accidents) έως σχεδόν ατυχήματα (near misses). Αυτά τα περιστατικά θα πρέπει να διερευνώνται, καθώς πολλοί κανονισμοί των σημαιών κρατών το απαιτούν. Οι διεθνείς συμφωνίες το επιβάλλουν (όπως ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης Ασφάλειας – ISM του IMO) και οι πρωτοβουλίες του κλάδου το ενθαρρύνουν. Η διερεύνηση περιστατικών είναι μια διαδικασία που έχει σχεδιαστεί για να βοηθά τις εταιρείες να μαθαίνουν από τις προηγούμενες επιδόσεις τους και να αναπτύσσουν στρατηγικές για τη βελτίωση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων τους.

Η μεθοδολογία διερεύνησης θαλάσσιων συμβάντων (Marine Root Cause Analysis Technique – MaRCAT), που εισηγείται ο αμερικανικός νηογνώμονας (ABS), έχει σχεδιαστεί για χρήση στη διερεύνηση και στην κατηγοριοποίηση των υποκείμενων αιτιών των συμβάντων, συμπεριλαμβανομένων των ατυχημάτων και των παρ' ολίγον ατυχημάτων, με επιπτώσεις στην ασφάλεια, στην υγεία, στο περιβάλλον, στην ποιότητα, στην αξιοπιστία, στην παραγωγή και στις οικονομικές επιπτώσεις.

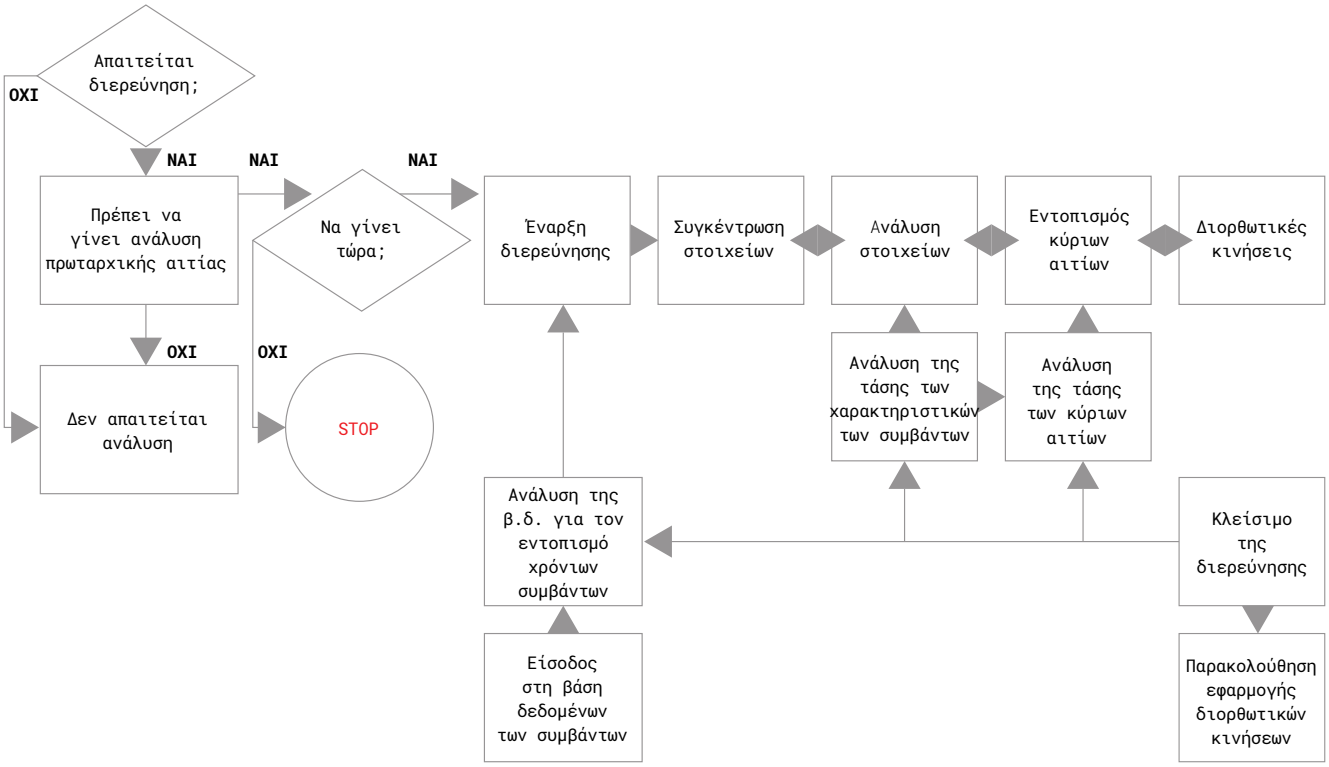
Η παραπάνω μεθοδολογία Διερεύνησης Συμβάντων (Σχήμα 1, Διαδικασία Διερεύνησης Συμβάντων) περικλείει μια διαδικασία για τη διεξαγωγή ερευνών μετά από απώλειες, όταν αυτές σχετίζονται με ανθρώπινο λάθος, βλάβη μηχανημάτων, ελαττωματικό εξοπλισμό ή άλλους παράγοντες.

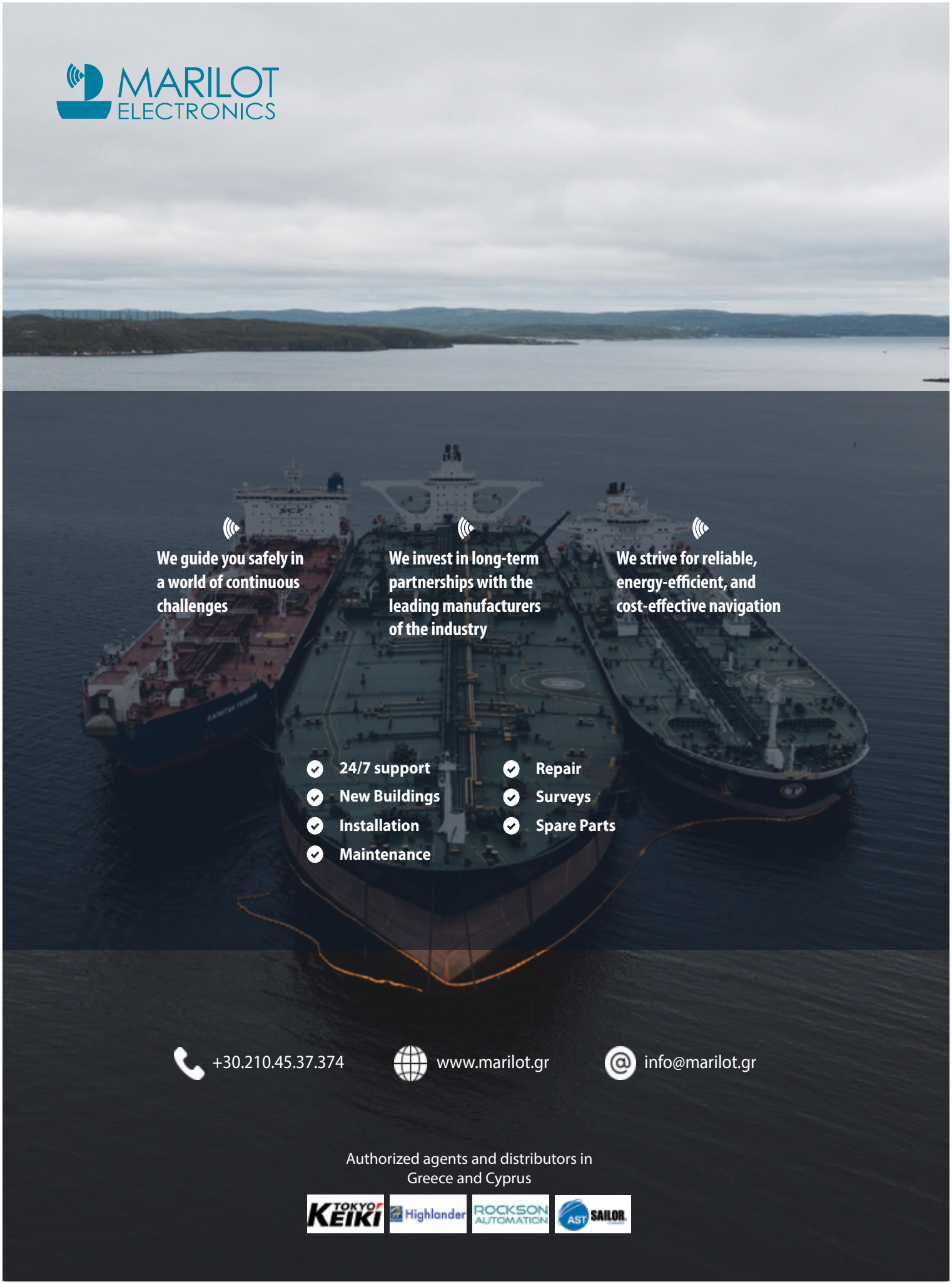
Γιατί πρέπει να γίνεται διερεύνηση

Εάν μια εταιρεία δεν είχε ποτέ τα μέσα ή/και τους πόρους για τη διεξαγωγή μιας επίσημης και σε βάθος διερεύνησης περιστατικών αλλά μαθαίνει κάτι από λάθη του παρελθόντος, τότε με πλέον πιο δομημένη και μεθοδολογικά

Σχήμα 1: Γράφημα ροής στη διαδικασία ανάλυσης ατυχημάτων

Πηγή: American Bureau of Shipping




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

άρτια διερεύνηση η εταιρεία δύναται να μάθει πολλά περισσότερα. Εάν η δομημένη διερεύνηση είναι αποτελεσματική, η εταιρεία αποκτά αυξημένο επίπεδο μάθησης χωρίς ιδιαίτερη πρόσθετη προσπάθεια.

Η εφαρμογή τεχνικών δομημένης διερεύνησης και ανάλυσης, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης του Χάρτη Ανάλυσης Θαλάσσιων Βασικών Αιτιών (Marine Root Cause Analysis Map), στοχεύει στην καθιέρωση μιας πρότυπης διαδικασίας διερεύνησης συμβάντων, βοηθώντας στην αύξηση της ποιότητας παροχής των υπηρεσιών της εταιρείας. Υπάρχουν δύο επίπεδα αναλύσεων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μέρος της διαδικασίας διερεύνησης συμβάντων: οι αναλύσεις προφανών αιτιών (Apparent Cause Analysis – ACA) και οι αναλύσεις βαθύτερων αιτιών (Root Cause Analysis – RCA). Οι αναλύσεις βαθύτερων αιτιών περιλαμβάνουν ένα βαθύτερο επίπεδο ανάλυσης από τις αναλύσεις προφανών αιτιών. Για παράδειγμα, ένας ναύτης γλιστράει και πέφτει στο κατάστρωμα. Μόλις παρασχεθεί ιατρική περίθαλψη, υπάρχει κάτι άλλο που πρέπει να γίνει; Ποιο είναι το μάθημα που θα διδαχτεί η εταιρεία από αυτό το περιστατικό; Ερωτήσεις που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την περαιτέρω εξέταση της κατάστασης είναι οι εξής:

- Πού έπεσε ο ναύτης;
- Ποιες ήταν οι συνθήκες στο κατάστρωμα;
- Πώς ήταν ο καιρός;
- Τι παπούτσια φορούσε ο ναύτης;

Εδώ τελειώνει η ανάλυση των προφανών αιτιών (ACA) του συμβάντος. Η περαιτέρω βαθύτερη διερεύνηση (RCA) δύναται να επεκταθεί στην απάντηση των παρακάτω ερωτήσεων:

- Συνέβαλε κάποιος από αυτούς τους παράγοντες στο περιστατικό;
- Υπάρχει η πιθανότητα να δημιουργηθούν παρόμοιες συνθήκες σε άλλα πλοία του στόλου μας;
- Τι μπορεί να κάνει η εταιρεία για να αποτρέψει ή να ελαχιστοποιήσει την πιθανότητα επανάληψης αυτού του είδους περιστατικού;

Η συλλογή δεδομένων πραγματοποιείται τόσο για τις αναλύσεις προφανών αιτιών όσο και για τις αναλύσεις βαθύτερων αιτιών. Ωστόσο, συνήθως απαιτείται μεγαλύτερη προσπάθεια για τη συλλογή δεδομένων για μια ανάλυση βαθύτερων αιτιών παρά για μια ανάλυση προφανών αιτιών. Αυτό ισχύει συνήθως για τις περισσότερες δραστηριότητες ανάλυσης. Το μοντέλο επιτρέπει την εκτέλεση δραστηριοτήτων διερεύνησης συμβάντων, όπως φαίνεται και στο παραπάνω σχήμα (Σχήμα 1). Τα στάδια της διαδικασίας έχουν την παρακάτω ροή:

- Έναρξη διερεύνησης συμβάντος. Πώς θα προσδιοριστεί εάν έχει συμβεί ένα περιστατικό, στη συνέχεια πώς θα ταξινομηθεί και θα κατηγοριοποιηθεί το συμβάν και πώς θα γίνει λήψη της απόφασης εάν διεξαχθεί σε βάθος διερεύνηση.
- Συλλογή δεδομένων. Πώς θα συλλεχθούν δεδομένα που σχετίζονται με άτομα, διαδικασίες, έγγραφα, ημερολόγια, τη θέση του πλοίου και φυσικά όλα τα στοιχεία που σχετίζονται με ένα συμβάν.
- Ανάλυση δεδομένων. Πώς θα αναλυθούν τα δεδομένα και οι πληροφορίες για να προσδιοριστούν οι αιτίες που οδήγησαν στο συμβάν, χρησιμοποιώντας καινοτόμα εργαλεία, όπως διαγράμματα για τις αιτίες και δέντρα σφαλμάτων.
- Δημιουργία συστάσεων. Πώς θα γίνει η καταγραφή των παραγόντων που συνετέλεσαν στη δημιουργία του συμβάντος και στις βαθύτερες αιτίες που εντοπίστηκαν κατά τη διάρκεια της ανάλυσης, συμπεριλαμβανομένου του τρόπου προσδιορισμού των αλλαγών που ενδέχεται να χρειαστούν για την ενίσχυση των συστημάτων διαχείρισης και τη μείωση των κινδύνων.
- Αναφορά και τάσεις. Η ανάλυση των τάσεων (παρακολούθηση της επανάληψης ή μη των συμβάντων) των δεδομένων διερεύνησης συμβάντων παρέχει πληροφορίες σχετικά με τη συνολική αποτελεσματικότητα του συστήματος διερεύνησης

συμβάντων και τις συστάσεις που εφαρμόστηκαν ως αποτέλεσμα των ερευνών. Εάν τα παρ' ολίγον ατυχήματα και τα ατυχήματα αναφέρονται και διερευνώνται σωστά και εάν εφαρμόζονται οι συστάσεις που προκύπτουν από τις έρευνες, παρόμοιοι τύποι συμβάντων δεν θα πρέπει να επαναληφθούν. Με την εκτέλεση μιας ανάλυσης τάσεων, αξιολογείται η συνολική αποτελεσματικότητα των προσπαθειών μας για τη διερεύνηση συμβάντων.

Η επίδραση των καταλυτικών σωματιδίων (cat fines) των καυσίμων στις μηχανές των πλοίων

Τα καταλυτικά λεπτά σωματίδια (cat fines) είναι μικροσκοπικά σωματίδια οξειδίου του αργιλίου (αλουμινίου) και του πυριτίου (σιλικόνης) που προέρχονται από την καταλυτική πυρόλυση στα διυλιστήρια πετρελαίου και μολύνουν το μαζούτ που μένει μετά από αυτήν. Αυτά τα σκληρά, ακανόνιστα σωματίδια, που κυμαίνονται από δέκατα μικρόμετρα έως περίπου 100 μικρόμετρα, προκαλούν σοβαρή φθορά και ζημιές στα συστήματα ψεκασμού του καυσίμου, στα εξαρτήματα του κινητήρα (χιτώνια) και σε άλλα κινούμενα μέρη (ελατήρια, έμβολα), οδηγώντας σε μειωμένη απόδοση της μηχανής, αυξημένη κατανάλωση καυσίμου και κοστοβόρες επισκευές. Η αυξανόμενη χρήση νέων καυσίμων για τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς για το θείο έχει εντείνει το πρόβλημα των cat fines, καθιστώντας τις αποτελεσματικές τεχνολογίες απομάκρυνσης και τον έλεγχο της ποιότητας των καυσίμων απαραίτητες για τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Το πρόβλημα με τα cat fines επιδεινώνεται στα καύσιμα πολύ χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο (Very Low Sulphur Fuel Oil – VLSFO) λόγω διαφόρων παραγόντων. Το συνήθως χαμηλό ιξώδες του καυσίμου μπορεί να μειώσει την αποτελεσματικότητα των φυγοκεντρικών διαχωριστών, ενώ η ποικίλη σύνθεσή του καθιστά τη συμπεριφορά του απρόβλεπτη. Εάν το καύσιμο δεν θερμανθεί επαρκώς, τα κεριά δημιουργούν ιζήματα και υπάρχει περίπτωση να παρουσιαστεί πρόβλημα στα φίλτρα, μειώνοντας περαιτέρω την ικανότητά τους να απομακρύνουν αυτά τα λειαντικά σωματίδια. Στην πολυπλοκότητα προστίθεται ο κίνδυνος επαναδιάλυσης των cat fines από τα παλιά ιζήματα των δεξαμενών καυσίμων. Δεδομένων αυτών των προκλήσεων, η αποτελεσματική διαχείριση των καυσίμων είναι απαραίτητη και εξόχως σημαντική.

Σύμφωνα με το πρότυπο ISO 8217, ορίζεται το μέγιστο όριο για τα επίπεδα cat fines στο καύσιμο. Οι εκδόσεις του 2010, του 2012, του 2017 και του 2024 ορίζουν ένα μέγιστο όριο 60 mg/kg (ή 60 ppm) για τις ποιότητες ιξώδους καυσίμου όπως παραδίδονται στο πλοίο. Αυτό το όριο αποτελεί σημαντική μείωση από το όριο των 80 mg/kg που αναφέρεται στο πρότυπο του 2005. Είναι επίσης σημαντικό να σημειωθεί ότι το όριο σύμφωνα με το

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΟ NEWSLETTER

Εγγραφείτε δωρεάν και μείνετε ενημερωμένοι για όσα απασχολούν τη ναυτιλιακή βιομηχανία

www.naftikachronika.gr



Η αυξανόμενη χρήση νέων καυσίμων για τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς για το θείο έχει εντείνει το πρόβλημα των cat fines, καθιστώντας τις αποτελεσματικές τεχνολογίες απομάκρυνσης και τον έλεγχο της ποιότητας των καυσίμων απαραίτητες για τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

πρότυπο ISO 8217 ισχύει για το καύσιμο όταν αυτό παραδίδεται στο πλοίο και όχι καθώς εισάγεται στη μηχανή.
Για ασφαλή λειτουργία, οι περισσότεροι κατασκευαστές κινητήρων συνιστούν τα επίπεδα cat fines στην είσοδο του κινητήρα να είναι πολύ χαμηλότερα – ιδανικά κάτω από 15 ppm. Για να πληρούν αυτές τις απαιτήσεις, τα πλοία πρέπει να βασίζονται σε αποτελεσματικά συστήματα επεξεργασίας του καυσίμου πάνω στο πλοίο, από την παραλαβή του καυσίμου μέχρι την εισαγωγή του στη μηχανή.

Εφοδιασμός καυσίμων και δειγματοληψία
Κατά τον εφοδιασμό πρέπει να ακολουθηθούν οι κάτωθι διαδικασίες:

- Προμήθεια καυσίμων με μεγάλη προσοχή. Συνεργασία με αξιόπιστους προμηθευτές για τον ανεφοδιασμό. Είναι προτιμότερο να αποφεύγονται λιγότερο γνωστοί τοπικοί προμηθευτές.
- Ορισμός σαφών προδιαγραφών. Επιβεβαίωση σε περίπτωση χρονοναυλώσεων ότι οι ναυλωτές χρησιμοποιούν λεπτομερείς προδιαγραφές καυσίμων, σύμφωνα με το πιο πρόσφατο πρότυπο ISO 8217 (2024), προτείνουν προμηθευτές και ακριβείς διαδικασίες χειρισμού και δειγματοληψίας.
- Τήρηση της προβλεπόμενης από το πλαίσιο διαδικασίας δειγματοληψίας, χρησιμοποιώντας κατάλληλα δοχεία κατά χρονικά διαλείμματα, διασφαλίζοντας ότι όλα τα έγγραφα (όπως το Δελτίο Παράδοσης Καυσίμου) έχουν συμπληρωθεί σωστά.
- Διεξαγωγή διεξοδικής ανάλυσης δειγμάτων πριν χρησιμοποιηθεί το νέο καύσιμο.

Αποθήκευση και καθίζηση στο πλοίο (storage and settling)

- Αύξηση του διαχωρισμού. Τα τελευταία καύσιμα που παρελήφθησαν πρέπει να μείνουν εντελώς διαχωρισμένα από τα ήδη υπάρχοντα και χρησιμοποιούμενα, μέχρι την αποστολή των αποτελεσμάτων των αναλύσεων των δειγμάτων των νέων καυσίμων. Εάν η ανάμειξη είναι αναπόφευκτη, πρέπει να γίνουν δοκιμές συμβατότητας και η ανάμειξη πρέπει να γίνει σύμφωνα με τις καθορισμένες αναλογίες.
- Το καύσιμο πρέπει να μείνει στη δεξαμενή καθίζησης (settling) ώστε να έχει τον κατάλληλο χρόνο καθίζησης.
- Οι δεξαμενές καθίζησης (settling) και υπηρεσίας (service) πρέπει να αποστραγγίζονται τουλάχιστον δύο φορές την ημέρα.
- Καθαρισμός δεξαμενών settling και service όποτε και εφόσον είναι δυνατόν για την αφαίρεση των ιζημάτων.

Καθαρισμός του καυσίμου (fuel purification)

- Επιλογή του σωστού δίσκου καθαρισμού (purifier disk) με βάση την πυκνότητα του καυσίμου.
- Λειτουργία στη σωστή θερμοκρασία όπως συνιστάται στην έκθεση ανάλυσης καυσίμου.
- Εξέταση για το αν θα χρησιμοποιηθούν και οι δύο καθαριστές (purifiers), παράλληλα ή σε σειρά, με κατάλληλους ρυθμούς τροφοδοσίας για την αύξηση της απόδοσης.
- Συντήρηση των μονάδων καθαρισμού όπως προβλέπεται από τον κατασκευαστή.
- Παρακολούθηση των φίλτρων καυσίμου για σημάδια απόφραξης.
- Μεγάλη προσοχή για τον σχηματισμό λάσπης και την απόφραξη του φίλτρου, ιδιαίτερα μετά από κακές καιρικές συνθήκες.
- Διεξαγωγή τακτικών αναλύσεων δειγμάτων καυσίμου πριν και μετά τον καθαριστή, για να επιβεβαιωθεί η απόδοση της μονάδας (purification unit).
- Διεξαγωγή περιοδικής ανάλυσης απόξεσης κυλίνδρων για έλεγχο φθοράς από cat fines.

Τέλος, συνιστάται η λήψη δειγμάτων ελέγχου του συστήματος καυσίμου για την αξιολόγηση της απόδοσης της επεξεργασίας καυσίμου στην είσοδο του κινητήρα ή όσο το δυνατόν πιο κοντά σε αυτήν. Αυτά τα δεδομένα είναι κρίσιμα για οποιαδήποτε επακόλουθη αξιολόγηση της αυξημένης φθοράς της μηχανής.

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

Τα «δίχτυα-φαντάσματα» & το στοίχημα της Γαλάζιας Οικονομίας

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Υπολείμματα αλιευτικών εργαλείων σε θαλάσσιους οικοτόπους: ευρήματα από τρέχοντα ερευνητικά έργα

Η Γαλάζια Οικονομία για την Ελλάδα δεν είναι μόνο ευκαιρία ανάπτυξης· είναι και ένα μεγάλο στοίχημα βιωσιμότητας. Η θάλασσα, που παραδοσιακά στηρίζει την αλιεία, τον τουρισμό και τη ναυτιλία, έχει να αντιμετωπίσει πιέσεις από την ανθρώπινη δραστηριότητα, και υπό αυτό το πρίσμα η Γαλάζια Οικονομία καλείται να βρει τη χρυσή τομή. Όπως σημειώνουν στα *Ναυτικά Χρονικά* οι κ. Βασιλική Βασιλοπούλου και Αικατερίνη Αναστασοπούλου, Διευθύντριες Ερευνών στο Ινστιτούτο Θαλάσσιων Βιολογικών Πόρων και Εσωτερικών Υδάτων του Ελληνικού Κέντρου Θαλάσσιων Ερευνών (ΕΛΚΕΘΕ), «η Γαλάζια Οικονομία βασίζεται στην ισορροπημένη συνύπαρξη οικονομικής ανάπτυξης και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αναφέρεται τόσο στην ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιδράσεων που έχουν οι ανθρώπινες δραστηριότητες στο περιβάλλον όσο και στην ανάγκη αειφόρου αξιοποίησης των θαλάσσιων πόρων, προκειμένου να διατηρηθεί η υγεία των οικοσυστημάτων».

Ένας αόρατος «εχθρός»

Στον πυρήνα των περιβαλλοντικών προκλήσεων για τους θαλάσσιους οικοτόπους βρίσκονται τα λεγόμενα «δίχτυα-φαντάσματα» – αλιευτικά εργαλεία που χάνονται ή εγκαταλείπονται και παραμένουν ενεργά στον βυθό για χρόνια. Οι συνέπειες είναι δραματικές. «Κάθε χρόνο, σημαντική ποσότητα αλιευτικών εργαλείων καταλήγει στους ωκεανούς και προκαλεί παγίδευση θαλάσσιων οργανισμών, καταστροφή οικοσυστημάτων, ρύπανση και τελικά απειλή για την ίδια την αλιεία, αλλά και για άλλες οικονομικές δραστηριότητες, όπως π.χ. ο τουρισμός», σημειώνουν οι κ. Βασιλοπούλου και Αναστασοπούλου. Πρόσφατα ευρήματα από το ερευνητικό πρόγραμμα SEAwise (Shaping Ecosystem Based Fisheries Management), που χρηματοδοτήθηκε από την ΕΕ (Horizon 2020), δείχνουν ότι το πρόβλημα των θαλάσσιων απορριμμάτων που σχετίζονται με την αλιεία είναι σημαντικό και αυξανόμενο σε όλες τις ευρωπαϊκές θάλασσες, επιβεβαιώνοντας ότι η Ελλάδα δεν αποτελεί εξαίρεση.

Ευρήματα στις ελληνικές ακτές και επιπτώσεις

Όπως σημειώνουν οι δύο ερευνήτριες του ΕΛΚΕΘΕ, στη χώρα μας, οι δειγματοληψίες της ερευνητικής δράσης MEDITS, που διενεργούνται στο πλαίσιο του Εθνικού Προγράμματος Συλλογής Αλιευτικών Δεδομένων (ΕΠΣΑΔ) με σκάφη μέσης αλιείας (μηχανότρατες), κατέγραψαν ότι, στις περιοχές αλιείας με αυτά τα

σκάφη, τα αλιευτικά εργαλεία αποτελούν σχετικά μικρό ποσοστό των θαλάσσιων απορριμμάτων, τα οποία περιλαμβάνουν κυρίως πλαστικά και κατά δεύτερο λόγο μεταλλικά αντικείμενα. Ωστόσο, η εικόνα διαφοροποιείται έντονα κοντά στις ακτές. «Αντίθετα, σε παράκτιες περιοχές, υπολείμματα από αλιευτικά εργαλεία έχουν σημαντική παρουσία, και μάλιστα όταν έρχονται σε επαφή με σκληρά υποστρώματα, όπως κοραλλιογενείς υφάλους, μπλέκονται σε δομικά στοιχεία και υποβαθμίζουν την οικολογική τους ποιότητα», επισημαίνουν.

Από την έρευνα στη δράση

Μπροστά σε αυτή την πραγματικότητα, το πρόγραμμα LIFE DREAM, που χρηματοδοτείται από την ΕΕ (LIFE21-NAT-IT-LIFEDREAM) και στο οποίο, εκτός από το ΕΛΚΕΘΕ, συμμετέχει η Περιφέρεια Θεσσαλίας και η ΜΚΟ Εναλεία, επιχειρεί πιλοτικές παρεμβάσεις στο Θαλάσσιο Πάρκο Αλοννήσου Βορείων Σποράδων, στην ελληνική περιοχή μελέτης. Εκεί, όπως καταγράφουν οι κ. Βασιλοπούλου και Αναστασοπούλου, «έχουν εντοπιστεί αλιευτικά εργαλεία γαντζωμένα σε κοραλλιογενείς βράχους, και μάλιστα σε κάποιες περιπτώσεις έχουν σκεπάσει σημαντικά τμήματα του προστατευόμενου αυτού οικοτόπου».

Αναφερόμενες στη δράση του προγράμματος, εξηγούν ότι: «Σε επιλεγμένες περιοχές, με έντονη οικολογική υποβάθμιση, στοχεύει να δοκιμάσει την ενεργητική αποκατάσταση των υφάλων με την πόντιση κατάλληλων τεχνητών δομών, που θα μπορούσαν να συμβάλουν στην ανάπτυξη κοραλλιογενών ειδών. Παράλληλα επιχειρείται αποκατάσταση κάποιων υφάλων με αφαίρεση των εργαλείων, όπου αυτό είναι δυνατό, αφού σε αρκετές περιπτώσεις τα υπολείμματα των εργαλείων έχουν ενσωματωθεί στο ενδιαίτημα».

Την ίδια ώρα, η αλλαγή συμπεριφοράς των τοπικών κοινοτήτων κρίνεται ζωτικής σημασίας για τη βελτίωση της υπάρχουσας κατάστασης. «Το LIFE DREAM έχει επισημάνει την ανάγκη ενημέρωσης των τοπικών κοινοτήτων ώστε να αλλάξει η συμπεριφορά τους απέναντι στη δημιουργία απορριμμάτων, προωθώντας ένα μοντέλο βιώσιμης αλιείας, που συνδυάζει την οικονομική δραστηριότητα με την περιβαλλοντική υπευθυνότητα».

Και οι αλιείς; Μπορούν να αποτελέσουν μέρος της λύσης; Κατά τις κ. Βασιλοπούλου και Αναστασοπούλου, βασική προϋπόθεση είναι η εκπαίδευσή τους. Χαρακτηριστικά, το πρόγραμμα SEAwise ανέδειξε «μια σειρά ζητημάτων που θα πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και η ανάγκη για ενημέρωση και εκπαίδευση των αλιέων».

Η Ελλάδα μπροστά στο στοίχημα της Γαλάζιας Οικονομίας

Η Ελλάδα έχει όλα τα εχέγγυα να βρεθεί στην πρώτη γραμμή της Γαλάζιας Οικονομίας, καθώς «η γεωγραφική θέση της χώρας, με το εκτεταμένο παράκτιο μέτωπο και τους πλούσιους θαλάσσιους οικοτόπους, δημιουργεί μεγάλες δυνατότητες για βιώσιμη ανάπτυξη», τονίζουν οι δύο ερευνήτριες. Η πρόκληση όμως είναι να διασφαλιστεί ότι τροχοπέδη σε αυτές τις δυνατότητες δεν θα αποτελέσει η περιβαλλοντική υποβάθμιση. «Είναι σημαντική η στρατηγική συνεργασία μεταξύ κράτους, επιστημόνων, ιδιωτικού τομέα και κοινωνίας των πολιτών», τονίζουν.

Και, φυσικά, η εφαρμογή περιβαλλοντικών πολιτικών της ΕΕ [π.χ. Οδηγία Πλαίσιο για τη Θαλάσσια Στρατηγική (2008/56/ΕΚ), Κανονισμός Αποκατάστασης της Φύσης (Nature Restoration Law)] έχουν καθοριστική σημασία για την προώθηση της Γαλάζιας Οικονομίας. Στη βάση αυτή, επισημαίνουν ότι «απαιτείται συντονισμένη πολιτική βούληση για τη διαμόρφωση ενός υποστηρικτικού περιβάλλοντος για καινοτομία και συνεργασία, επενδύοντας όχι μόνο στη διαχείριση αλλά και στην πρόληψη, που εν προκειμένω θα πρέπει να αφορά την αποτροπή δημιουργίας θαλάσσιων απορριμμάτων από αλιευτικά εργαλεία».





Credit: EPA/ALEKSANDAR PLAVEVSKI

Ασιατικά

Τάσεις, συσχετισμοί και φιλοδοξίες σε ένα παιχνίδι κυριαρχίας

Η ναυπηγική βιομηχανία υπήρξε πάντοτε «βαρόμετρο» της οικονομικής και γεωπολιτικής ισχύος σημαντικής μερίδας κρατών. Ως ένας κλάδος άρρηκτα συνδεδεμένος με την πορεία της διεθνούς ναυτιλίας και του παγκόσμιου εμπορίου, ο πυρήνας της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας μετατοπίζεται συνεχώς στο πέρασμα των δεκαετιών.

Για δεκαετίες μετά το πέρας του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, ο πυρήνας της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας βρισκόταν στην Ευρώπη. Τα ναυπηγεία της Γηραιάς Ηπείρου, με στυλοβάτες εκείνα της Βρετανίας, της Γερμανίας και της Σκανδιναβίας, κατασκεύαζαν, μέχρι και τη δεκαετία του 1950, το 80% του παγκόσμιου στόλου. Ωστόσο, από τη δεκαετία του 1970 και έπειτα, το επίκεντρο μετατοπίζεται σταδιακά προς ανατολάς. Η Ιαπωνία ήταν η πρώτη ασιατική χώρα που ανέτρεψε τις ισορροπίες, εκμεταλλευόμενη την τεχνογνωσία, το χαμηλότερο κόστος παραγωγής και τη βιομηχανική της πειθαρχία. Ακολούθησε η Νότια Κορέα, η οποία από τη δεκαετία του 1990 επένδυσε σε μεγάλης κλίμακας ναυπηγικά έργα, εκτοπίζοντας βαθμιαία τα ευρωπαϊκά ναυπηγεία. Και φτάνουμε στον 21ο αιώνα, όπου η Κίνα πρωταγωνιστεί πλέον στην παγκόσμια ναυπηγική σκηνή.

Αναντίρρητα, η Ασία έχει εξελιχθεί στον απόλυτο πόλο ισχύος της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, με τα ναυπηγεία της Κίνας, της Νότιας Κορέας και της Ιαπωνίας να απορροφούν πάνω από το 90% των παραγγελιών παγκοσμίως. Εντούτοις, η ιστορία έχει αποδείξει ότι καμία πρωτοκαθεδρία δεν είναι αιώνια. Ηγεμονίες αμφισβητούνται, νέες τεχνολογίες ανατρέπουν τα δεδομένα και αστάθμητοι γεωπολιτικοί παράγοντες διαταράσσουν τις ισορροπίες στην παγκόσμια ναυπηγική σκακιέρα.

Σήμερα, λοιπόν, το κρίσιμο ερώτημα δεν είναι αν η Ασία θα παραμείνει στο επίκεντρο της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, αλλά ποια χώρα θα ηγηθεί της επόμενης εποχής: η Κίνα με την υψηλή κλίμακα παραγωγής, η Νότια Κορέα με την τεχνολογική υπεροχή, η Ιαπωνία με την παράδοσή της ή οι ανερχόμενες δυνάμεις όπως η Ινδία, η Μαλαισία και οι Φιλιππίνες.





Credits: EPA/FRANCIS R. MALASIG

ναυπηγεία

του Παντελή Παϊδούση

Κίνα: Ένας «γίγαντας» σε κρίσιμο σταυροδρόμι

Η Κίνα εξακολουθεί να αποτελεί την υπερδύναμη της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας. Με αιχμή του δόρατος τις κρατικές επιδοτήσεις, τις συστηματικές επενδύσεις σε νέες προηγμένες υποδομές, την υιοθέτηση ευέλικτων χρηματοδοτικών εργαλείων και τη στρατηγική ενοποίησης των ναυπηγείων της, η ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας αναπτύσσει οικονομίες κλίμακας και σημαντικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα.

Έτσι, η Κίνα έχει αναρριχηθεί στην κορυφή των ναυπηγήσεων παγκοσμίως. Σύμφωνα με στοιχεία της ναυλομεσιτικής Xclusiv, στα κινεζικά ναυπηγεία κατασκευάστηκαν το 62% των bulk carriers, το 46% των δεξαμενόπλοιων και το 65% των containerships που παραδόθηκαν κατά τη διάρκεια του 2024.

Παράλληλα, τα κινεζικά ναυπηγεία επεκτείνονται δυναμικά και σε άλλους τύπους πλοίων, ευθυγραμμιζόμενα πλήρως με τους φιλόδοξους στόχους του Πεκίνου. Πρόσφατα, μάλιστα, η Κίνα εκπλήρωσε ένα «triple crown», καθώς είναι πλέον η μοναδική χώρα που κατασκευάζει συγχρόνως αεροπλανοφόρα, LNG carriers και κρουαζιερόπλοια.

Ωστόσο, η κινεζική κυριαρχία φαίνεται να αμφισβητείται. Σύμφωνα με στοιχεία της BIMCO, το μερίδιο των κινεζικών ναυπηγείων στις κατασκευές νεότευκτων πλοίων κατρακύλησε από το 72% το δεύτερο εξάμηνο του 2024 σε 52% το πρώτο εξάμηνο του 2025. Η εξέλιξη αυτή συνιστά απόρροια των υπέρογκων λιμενικών τελών που θα επιβάλουν οι ΗΠΑ από τον Οκτώβριο σε πλοία κατασκευασμένα στην Κίνα, τα οποία έχουν καταρρακώσει τη ναυπηγική βιομηχανία της ασιατικής χώρας. Ως «απάντηση» στα λιμενικά τέλη και στα μέτρα προστατευτισμού που επιβάλλει η Ουάσιγκτον, παρατηρείται στροφή των κινεζικών ναυπηγείων στα containerships μεταφορικής ικανότητας μικρότερης των 4.000 TEUs και στα bulk carriers χωρητικότητας μικρότερης των 55.000 dwt. Η εν λόγω κίνηση συνάδει με ένα μικρό «παράθυρο» των αμερικανικών λιμενικών τελών, καθώς τα συγκεκριμένα πλοία θα εξαιρούνται από αυτά.

Σε κάθε περίπτωση, το στοίχημα πλέον για την κινεζική ναυπηγική βιομηχανία είναι η διατήρηση της πρωτοκαθεδρίας

σε ένα περιβάλλον όπου οι νέες τεχνολογίες, η πράσινη μετάβαση και οι γεωπολιτικοί συσχετισμοί αποκτούν ολοένα και μεγαλύτερη βαρύτητα.

Νότια Κορέα: Πίστη στη στρατηγική της ποιότητα και στο βάθος... οι ΗΠΑ

Η Νότια Κορέα έχει οικοδομήσει τα τελευταία χρόνια τη φήμη της ως χώρα που ειδικεύεται στη ναυπήγηση πλοίων υψηλής τεχνολογίας και πολυπλοκότητας. Στο πλαίσιο αυτό, τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία πρωταγωνιστούν στην κατασκευή LNG carriers, LPG carriers, FPSO και υπεράκτιων πλατφορμών, που απαιτούν προηγμένη τεχνογνωσία και ισχυρές εφοδιαστικές αλυσίδες. Άλλωστε, τελευταίο προπύργιο της νοτιοκορεατικής πρωτοκαθεδρίας αποτελούν τα υγραεριοφόρα, με 63% των υγραεριοφόρων που παραδόθηκαν το 2024 να έχουν κατασκευαστεί στη Νότια Κορέα, σύμφωνα με την Xclusiv.

Την ίδια στιγμή, η ναυπηγική βιομηχανία της Νότιας Κορέας βρίσκεται στην πρώτη γραμμή του τεχνολογικού μετασχηματισμού και της πράσινης μετάβασης της ναυτιλίας. Μέσα από γενναίες κρατικές επιδοτήσεις και επενδύσεις, τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία επιταχύνουν τις προσπάθειες ανάπτυξης προηγμένων ναυπηγικών τεχνολογιών, που αναμένεται να αξιοποιηθούν στην κατασκευή πλοίων κατανάλωσης εναλλακτικών καυσίμων, όπως η αμμωνία και το υδρογόνο. Επιπλέον, σημαντικές προσπάθειες επικεντρώνονται στην ανάπτυξη ναυτικού εξοπλισμού που θα αξιοποιεί εναλλακτικές πηγές ενέργειας, όπως η αιολική και η ηλιακή.

Παράλληλα, νέοι ορίζοντες ανοίγονται για τη ναυπηγική βιομηχανία της Νότιας Κορέας στις Ηνωμένες Πολιτείες. Η αναβίωση της αμερικανικής ναυπηγικής βιομηχανίας, στρατηγική προτεραιότητα του Προέδρου Ντόναλντ Τραμπ, φέρνει πιο κοντά Σεούλ και Ουάσιγκτον, δημιουργώντας μια «θάλασσα» ευκαιριών για τους νοτιοκορεατικούς ναυπηγικούς κολοσσούς (HD KSOE, Hanwha Ocean, Samsung Heavy Industries). Ήδη η Hanwha Ocean προχώρησε στην εξαγορά του Philly Shipyard, κίνηση-ορόσημο που σηματοδοτεί τη διείσδυση της Νότιας Κορέας σε μια αγορά με τεράστιες προοπτικές. Με αυτόν τον τρόπο, τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας δεν περιορίζονται στον ρόλο του προμηθευτή, αλλά χτίζουν «γέφυρες» με τις ΗΠΑ, συνεισφέροντας στην αναγέννηση της αμερικανικής ναυπηγικής βιομηχανίας και εκμεταλλευόμενα τα πλεονεκτήματα που αυτή δημιουργεί.

> Σήμερα, το κρίσιμο ερώτημα δεν είναι αν η Ασία θα παραμείνει στο επίκεντρο της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, αλλά ποια χώρα θα ηγηθεί της επόμενης εποχής: η Κίνα με την υψηλή κλίμακα παραγωγής, η Νότια Κορέα με την τεχνολογική υπεροχή, η Ιαπωνία με την παράδοσή της ή οι ανερχόμενες δυνάμεις, όπως η Ινδία, η Μαλαισία και οι Φιλιππίνες.

Ιαπωνία: Το μεγάλο comeback στην παγκόσμια ναυπηγική σκηνή

Η Ιαπωνία υπήρξε για δεκαετίες η αδιαφιλονίκητη δύναμη της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια, η ναυπηγική βιομηχανία της χώρας βρίσκεται σε καθοδική πορεία, έχοντας πληγεί από την απαξίωση υποδομών και την έλλειψη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού. Το αποτέλεσμα είναι το μερίδιο της χώρας επί των νέων παραγγελιών να περιοριστεί μόλις στο 7% το 2024, σύμφωνα με στοιχεία της Clarksons Research.

Σήμερα, τα ιαπωνικά ναυπηγεία επιχειρούν μια συντονισμένη προσπάθεια επιστροφής. Η κυβέρνηση της χώρας σχεδιάζει την κατασκευή ενός κρατικού ναυπηγείου, ενώ παράλληλα ενθαρρύνει τη συγκέντρωση δυνάμεων στον ιδιωτικό τομέα. Στο πλαίσιο αυτό, κορυφαία ιαπωνικά ναυπηγεία ενώνουν τις δυνάμεις τους προκειμένου να ισχυροποιήσουν τη θέση τους στην παγκόσμια ναυπηγική σκηνή. Χαρακτηριστικά παραδείγματα συνιστούν η εξαγορά του ναυπηγικού ομίλου Mitsui E&S Shipbuilding από την Tsuneishi Shipbuilding και η εξαγορά της Japan Marine United από την Imabari Shipbuilding Co. Οι κινήσεις αυτές δείχνουν μια στρατηγική ανασύνταξη που επιδιώκει να επαναφέρει την Ιαπωνία στο προσκήνιο, στοχεύοντας σε αύξηση του μεριδίου αγοράς των ιαπωνικών ναυπηγείων στο 20% τουλάχιστον έως το 2030.

Η διάσταση του ιαπωνικού comeback αποκτά και γεωπολιτικό χαρακτήρα. Το Τόκιο αναζητά τη σύσφιξη της αμυντικής συνεργασίας με τις Ηνωμένες Πολιτείες, ιδίως στον τομέα των επισκευών και των συντηρήσεων πολεμικών πλοίων. Στα χνάρια των νοτιοκορεατικών ναυπηγείων, τα ιαπωνικά ναυπηγεία στοχεύουν σε συμφωνίες στρατηγικής σημασίας που θα τους επιτρέψουν να αποκτήσουν ρόλο-κλειδί στη ναυπηγική βιομηχανία των ΗΠΑ. Έτσι, η Ιαπωνία επιχειρεί να επαναπροσδιορίσει τη θέση της όχι μόνο ως τεχνολογικός ηγέτης, αλλά και ως



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



Credit: EPA/ALEKSANDAR PLAVEVSKI

γεωστρατηγικός παίκτης στη νέα εποχή της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας.

Ινδία: Πλώρη για την κορυφή της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας

Η Ινδία, αν και παραμένει περιφερειακός παίκτης στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία, με μερίδιο μικρότερο του 1% επί των συνολικών νέων παραγγελιών, δεν παύει να διατηρεί φιλοδοξίες σε ό,τι αφορά την καθιέρωσή της μεταξύ των κορυφαίων ναυπηγικών χωρών του κόσμου. Τα ινδικά ναυπηγεία έχουν ναυπηγήσει περισσότερα από 1.350 πλοία, κυρίως μικρού και μεσαίου μεγέθους, ενώ το τρέχον orderbook περιλαμβάνει 96 πλοία συνολικής χωρητικότητας περίπου 460.000 dwt, σύμφωνα με την Intermodal. Μάλιστα, το μεγαλύτερο πλοίο που έχει κατασκευαστεί ποτέ σε ινδικό ναυπηγείο ήταν ένα Aframax 93.322 dwt το 2002, γεγονός που καταδεικνύει τόσο τις προκλήσεις όσο και τα όρια της εγχώριας βιομηχανίας στις ναυπηγήσεις.

Ωστόσο, η κυβέρνηση της Ινδίας δείχνει αποφασισμένη να ενισχύσει τον κλάδο, αναγνωρίζοντας τη σημασία του για την εθνική οικονομία. Στο πλαίσιο αυτό, προέβη στη σύσταση Ταμείου Ανάπτυξης, ύψους $3 δισ., για την ενίσχυση των ναυπηγικών και ναυπηγοεπισκευαστικών υποδομών της, ενώ ταυτόχρονα προωθούνται διεθνείς συμπράξεις. Η πρόσφατη συμφωνία της Cochin Shipyard με τη νοτιοκορεατική HD KSOE εντάσσεται ακριβώς σε αυτή τη στρατηγική, ανοίγοντας τον δρόμο για μεταφορά τεχνογνωσίας και για μεγαλύτερη εμπλοκή της Ινδίας σε ναυπηγικά έργα. Παράλληλα, παρατηρείται μια τάση εξωστρέφειας που μέχρι πρότινος έλειπε από τον κλάδο. Η Mazagon Shipbuilders σχεδιάζει την εξαγορά του Colombo Dockyard στη Σρι Λάνκα, κίνηση που θα σηματοδοτήσει την πρώτη διεθνή εξάπλωση ινδικού ναυπηγείου.

Στόχος της Ινδίας είναι να εισέλθει στην κορυφαία δεκάδα των ναυπηγικών χωρών έως το 2030 και να αναρριχηθεί στην κορυφαία πεντάδα έως το 2047. Αν και οι προκλήσεις παραμένουν –όπως οι ελλείψεις υποδομών και εξειδικευμένου προσωπικού–, η Ινδία επιχειρεί να μετατραπεί από περιφερειακό παίκτη σε ανερχόμενη δύναμη, διεκδικώντας τη δική της θέση ανάμεσα στους ασιατικούς ναυπηγικούς γίγαντες.

Τα ανερχόμενα ναυπηγικά κέντρα στη Νοτιοανατολική Ασία

Στη σκιά των κορυφαίων ναυπηγικών δυνάμεων της Ασίας, χώρες όπως η Μαλαισία, οι Φιλιππίνες και το Βιετνάμ επιχειρούν σταδιακά να κατοχυρώσουν μια θέση στον παγκόσμιο χάρτη των ναυπηγήσεων. Αν και το μέγεθος των υποδομών τους και το τεχνολογικό τους υπόβαθρο δεν μπορεί να συγκριθεί με εκείνα της Κίνας, της Νότιας Κορέας ή της Ιαπωνίας, αυτές οι χώρες αξιοποιούν στο μέγιστο τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα.

Η Μαλαισία, για παράδειγμα, επικεντρώνεται σε έργα που σχετίζονται με την υπεράκτια πετρελαϊκή βιομηχανία και τις θαλάσσιες υποδομές, αξιοποιώντας τη στρατηγική γεωγραφική της θέση και τα ενεργειακά της δίκτυα. Οι Φιλιππίνες, από την πλευρά τους, εστιάζουν σε containerships μεσαίου μεγέθους και έχουν αναπτύξει στενή συνεργασία με τους ναυπηγικούς ομίλους της Ιαπωνίας, αξιοποιώντας το έμπειρο και σχετικά οικονομικό εργατικό δυναμικό τους. Το Βιετνάμ αναπτύσσει μικρομεσαία ναυπηγεία με σαφή εξαγωγικό προσανατολισμό, κυρίως στα bulk carriers μικρής και μεσαίας χωρητικότητας. Παρά τις προκλήσεις που συνδέονται με περιορισμένα κεφάλαια και χαμηλή τεχνολογική ωριμότητα, η χώρα προσπαθεί να προσελκύσει ξένες επενδύσεις, ειδικά σε πράσινες τεχνολογίες και υβριδικά συστήματα πρόωσης.

Συνολικά, οι παραπάνω χώρες λειτουργούν ως συμπληρωματικοί παίκτες στον παγκόσμιο χάρτη των ναυπηγήσεων, καλύπτοντας κενά που οι μεγάλες ναυπηγικές δυνάμεις αφήνουν ανεκμετάλλευτα. Εφόσον, βέβαια, συνεχίσουν να επενδύουν σε τεχνογνωσία, σύγχρονες υποδομές και πράσινες τεχνολογίες, δεν θα αργήσει η στιγμή που θα διεκδικήσουν ένα ουσιαστικότερο μερίδιο στην παγκόσμια αγορά.

Σε κάθε περίπτωση, η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία παραμένει ένα πεδίο αδιάκοπου ανταγωνισμού, όπου η τεχνολογία, οι γεωπολιτικές εξελίξεις και η διαθεσιμότητα κεφαλαίων καθορίζουν ποιος θα κυριαρχήσει. Η Ασία κρατά τα ηνία της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, αλλά η μάχη για την κορυφή μόλις ξεκίνησε. Η Κίνα, η Νότια Κορέα, η Ιαπωνία και οι ανερχόμενες δυνάμεις της Νοτιοανατολικής Ασίας αγωνίζονται για μερίδιο στην παγκόσμια αγορά και η επόμενη δεκαετία θα δείξει ποιος θα κυριαρχήσει.

Andriaki

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
CONTRIBUTION TO MARITIME EDUCATION

9, Fragoklissias str, 151 25 Maroussi, Greece

Tel: 2106152300

www.andriaki.gr



HiMSEN Owners' Day: Η ναυτιλία σε πράσινη ρότα

Ένας γόνιμος διάλογος για την επόμενη μέρα του κλάδου

του Γιάννη Θεοδωρόπουλου

Παρουσία υψηλόβαθμων στελεχών της HD Hyundai, τεχνικών διευθυντών διαχειριστριών εταιρειών και επαγγελματιών του ναυπηγικού και μηχανολογικού κλάδου, πραγματοποιήθηκε το HD Hyundai HiMSEN Owners' Day τη Δευτέρα 15 Σεπτεμβρίου στη Βουλιαγμένη.

Το σεμινάριο αποτέλεσε έναν γόνιμο διάλογο μεταξύ των παρευρισκομένων για τις τάσεις και τις εξελίξεις στο μέτωπο των συστημάτων πρόωσης, σε μια εποχή κατά την οποία το διαρκώς μεταβαλλόμενο ρυθμιστικό πλαίσιο της ναυτιλίας επαναπροσδιορίζει τις στρατηγικές των πλοιοκτητών για επενδύσεις. Ο Changyeol Lyu, Executive Vice President της HD Hyundai Heavy Industries Engine & Machinery, Υπεύθυνος Πωλήσεων, στον χαιρετισμό του σημείωσε χαρακτηριστικά: «Όπως προκύπτει από τις νομοθετικές πρωτοβουλίες του IMO και της ΕΕ, η παγκόσμια ναυτιλία βρίσκεται σε μια περίοδο μετασχηματισμού άνευ προηγουμένου. Οι αυστηρότεροι κανονισμοί για τα αέρια του θερμοκηπίου και οι προσπάθειες αποανθρακοποίησης του κλάδου αναδιαμορφώνουν ραγδαία το ναυτιλιακό τοπίο. Ανταποκρινόμενη σε αυτές τις ριζικές αλλαγές, η εταιρεία μας δεν περιορίζεται απλώς στην προσαρμογή, αλλά προσπαθεί να ηγηθεί των τάσεων από τεχνική άποψη και να γίνει πρωτοπόρος στη διαμόρφωση του μέλλοντος του ναυτιλιακού κλάδου».

Υπό αυτό το πρίσμα, η HHI EMD έχει αναπτύξει ναυτικές μηχανές διπλού καυσίμου LNG, μεθανόλης και αμμωνίας, που ενσωματώνουν καινοτόμες τεχνολογίες για την αύξηση της ενεργειακής αποδοτικότητας των πλοίων και την ελαχιστοποίηση των εκπομπών τους. Μάλιστα, το επόμενο μεγάλο ορόσημο της νοτιοκορεατικής εταιρείας είναι το λανσάρισμα μηχανής υδρογόνου τον επόμενο χρόνο.

Κατά τη διάρκεια των παρουσιάσεων, έμφαση δόθηκε από τους εκπροσώπους της νοτιοκορεατικής εταιρείας, μεταξύ άλλων, στα τεχνολογικά επιτεύγματα της HHI EMD, όπως οι λύσεις της για το methane slip, στα μελλοντικά σχέδιά της και στον ρόλο της ως αξιόπιστου εταίρου της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας στον δρόμο προς την αποανθρακοποίηση. Εξάλλου, όπως υπογράμμισε ο κ. Changyeol Lyu, μόνο μέσω της εμπιστοσύνης και της συνεργασίας θα υπερκεραστούν οι προκλήσεις στον δρόμο προς μηδενικές εκπομπές.

Εκτενής αναφορά έγινε στην πρόοδο της HHI-EMD στους κινητήρες αμμωνίας. Δεν είναι μυστικό ότι ο νοτιοκορεατικός όμιλος επιχειρεί να ηγηθεί της φιλικής προς το περιβάλλον ναυπηγικής αγοράς, έχοντας αναπτύξει τον πρώτο παγκοσμίως δίχρονο κινητήρα με καύσιμο αμμωνία, στον οποίο εφαρμόζεται η μέθοδος άμεσης έγχυσης αμμωνίας υψηλής πίεσης.

Μετά το πέρας των παρουσιάσεων, ακολούθησαν ερωτήσεις των παρευρισκομένων και η εκδήλωση ολοκληρώθηκε με δείπνο με θέα την Αθηναϊκή Ριβιέρα.

Nereus Shipping S.A.

ΠΑΡΑΔΟΣΗ - ΑΣΦΑΛΕΙΑ - ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ

Σταθερή προσήλωση
στην Ελληνική Σημαία & Ελληνικά Πληρώματα









35 - 39 Akti Miaouli - 185 35 Piraeus - Greece
T: +30 210 4292262 - Email: piraeus@nereusship.gr

Alpha Bulkers Shipmanagement Inc. «Alpha Legend» & «Alpha Spirit»

Η Alpha Bulkers παρέλαβε μέσα στον Αύγουστο και τα δύο Ultramax bulk carriers που είχε παραγγείλει στα ναυπηγεία της COSCO Zhoushan.
Πρόκειται για τα πρώτα νεότευκτα αυτού του μεγέθους και με γερανούς φορτοεκφόρτωσης που παραλαμβάνει η εταιρεία.
Τα πλοία είναι πλήρως εναρμονισμένα με τους κανονισμούς για τις εκπομπές ρύπων που εφαρμόζονται σε περιοχές NECA (Tier III).
Η επίβλεψη της κατασκευής τους έγινε από έμπειρη ομάδα επαγγελματιών, που συγκροτήθηκε από την Alpha Bulkers.
Είναι ταξινομημένα στον νορβηγικό νηογνώμονα και φέρουν σημαία Marshall Islands.

Όνομα
«Alpha Legend»,
«Alpha Spirit»

Ναυπηγείο
COSCO SHIPPING Heavy Industry (Zhoushan)

Ημερομηνία παραλαβής
15 Αυγούστου 2025,
25 Αυγούστου 2025

Τύπος πλοίων
Ultramax bulk carrier

IMO no.
1025899 – 1025916




A
ALPHA SPIRIT
MAJURO
IMO 1025916





Οι πρόσφατες τάσεις στη ναυπηγική τεχνολογία και καινοτομία

Επιμέλεια: Θεανώ Κρασσά

Τεχνολογία & ναυπηγική



Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές του ABS για την υιοθέτηση μπαταριών στη ναυτιλία

Ο American Bureau of Shipping (ABS) δημοσίευσε πρόσφατα τη δεύτερη έκδοση της μελέτης «Emerging Battery Technologies in the Maritime Industry». Σε αυτήν προσφέρεται μια ολοκληρωμένη εικόνα για το πώς οι τελευταίες εξελίξεις στις μπαταρίες μπορούν να στηρίξουν τη μετάβαση της ναυτιλίας προς τα εναλλακτικά καύσιμα, την αυξημένη επιχειρησιακή αποδοτικότητα και τη μείωση του κόστους καυσίμων.

Η μελέτη εστιάζει ιδιαίτερα στα ζητήματα ασφαλείας που συνοδεύουν τις νέες τεχνολογίες αποθήκευσης ενέργειας. Η πιο κρίσιμη πρόκληση είναι το φαινόμενο του thermal runaway (TR), δηλαδή η ανεξέλεγκτη αύξηση θερμοκρασίας, που μπορεί να οδηγήσει σε αποσύνθεση της μπαταρίας και εκπομπή αερίων με κίνδυνο έκρηξης. Ο ABS επισημαίνει ότι η βιομηχανία χρειάζεται πιο εκτεταμένη έρευνα για τη συμπεριφορά των μπαταριών σε τέτοια σενάρια, αλλά και ισχυρότερα πρωτόκολλα διαχείρισης κινδύνων για να εξασφαλιστεί η ασφαλής χρήση τους σε μεγάλη κλίμακα.

Πέρα από τα ζητήματα ασφαλείας, στη μελέτη αναλύονται η τεχνολογική ωριμότητα και τα πλεονεκτήματα διαφορετικών συστημάτων αποθήκευσης ενέργειας. Οι σημερινές λύσεις βασίζονται κυρίως σε μπαταρίες λιθίου-ιόντων, οι οποίες έχουν ήδη βρει εφαρμογή σε υβριδικά ή πλήρως ηλεκτρικά πλοία. Ωστόσο, ο ABS εξετάζει και έξι νέες γενιές μπαταριών που βρίσκονται σε φάση ανάπτυξης, αξιολογώντας τη χρησιμότητά τους στη ναυτιλία και σε υπεράκτια έργα. Η προοπτική αυτών των τεχνολογιών είναι να ενισχύσουν την αυτονομία των πλοίων, να μειώσουν την εξάρτηση από ορυκτά καύσιμα και να επιτρέψουν την ευκολότερη ενσωμάτωση με εναλλακτικά καύσιμα και συστήματα πρόωσης χαμηλών εκπομπών.

Ο ABS δεν περιορίζεται σε θεωρητική ανάλυση. Παρέχει κατευθυντήριες γραμμές για την ασφαλή εγκατάσταση, τη λειτουργία και την πιστοποίηση υβριδικών ηλεκτρικών τεχνολογιών στα πλοία.



Collage: Νίκη Μαγκανιώτου (image via iStock)

Kawasaki Heavy Industries: Νέο σχέδιο πλοίου μεταφοράς αμμωνίας και αξιοποίησής της ως καυσίμου

Μια πρόσφατη εξέλιξη που σηματοδοτεί ένα ακόμα βήμα προς την εμπορική αξιοποίηση της αμμωνίας ως εναλλακτικού ναυτιλιακού καυσίμου ήρθε από τη συνεργασία των Kawasaki Heavy Industries και MITSUI E&S. Συγκεκριμένα, πρόκειται για ένα νέο σχέδιο πλοίου μεταφοράς LPG/αμμωνίας, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιεί υγρή αμμωνία ως καύσιμο.

Η τεχνολογική καινοτομία της πρότασης εστιάζει στη δυνατότητα άντλησης καυσίμου απευθείας από τις υπάρχουσες δεξαμενές υγρής αμμωνίας, μειώνοντας σημαντικά την πολυπλοκότητα της διάταξης. Επιπλέον, ο σχεδιασμός ενσωματώνει ειδικό σύστημα επεξεργασίας, το οποίο δεσμεύει και εξουδετερώνει τυχόν ποσότητες αμμωνίας που μπορεί να απελευθερωθούν κατά τη συντήρηση του συστήματος καυσίμου, αποτρέποντας την εκπομπή τους στην ατμόσφαιρα.

Επιπλέον, η κατασκευή του πλοίου έχει ενισχυθεί μέσω πρόσθετων διατάξεων αντοχής, ώστε να ανταποκρίνεται στο αυξημένο ειδικό βάρος της αμμωνίας σε σχέση με το LPG. Με αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται ότι οι δεξαμενές μπορούν να μεταφέρονται πλήρως φορτωμένες με το υγρό καύσιμο, χωρίς να παραβιάζονται τα κριτήρια ευστάθειας και οι κανονισμοί ασφαλείας της κλάσης.

Η αξιολόγηση της ασφάλειας του συστήματος παροχής καυσίμου πραγματοποιήθηκε μέσω ανάλυσης κινδύνων HAZID από ομάδα ειδικών, με τα αποτελέσματα να επιβεβαιώνουν τη συμμόρφωση του σχεδιασμού με τα κριτήρια του νηογνώμονα ClassNK. Τα ευρήματα αυτής της αξιολόγησης ήταν ενθαρρυντικά, καθώς η εν λόγω καινοτομία επισφραγίστηκε με τη χορήγηση της Έγκρισης επί της Αρχής (AiP) από τον νηογνώμονα.

Καινοτομία υψηλής τεχνολογικής σημασίας για τον στόλο των VLGCs

Μια νέα καινοτομία υψηλής τεχνολογικής σημασίας για τους στόλους μεταφοράς υγραερίου εγκρίθηκε πρόσφατα από τον Lloyd's Register (LR) στην HD Hyundai Heavy Industries (HHI) για τον σχεδιασμό ενός νέου Very Large Gas

Carrier (VLGC). Ο πρωτοποριακός σχεδιασμός, που παρουσιάστηκε στο Gastech 2025, συνδυάζει την τοποθέτηση της γέφυρας και των χώρων ενδιαίτησης στο πρωραίο τμήμα με την ενσωμάτωση συστημάτων υποβοηθούμενης πρόωσης από άνεμο (WAPS).

Η μεταφορά της υπερκατασκευής στην πλώρη μειώνει δραστικά την αντίσταση στον άνεμο και βελτιώνει το αεροδυναμικό προφίλ του πλοίου, οδηγώντας σε σημαντική εξοικονόμηση ενέργειας και καυσίμου. Παράλληλα, η νέα διαμόρφωση του καταστρώματος, από τη μέση έως την πρύμνη, δημιουργεί έναν ανοιχτό, απρόσκοπτο χώρο, που επιτρέπει τη βέλτιστη διάταξη και τοποθέτηση των WAPS.

Η αρχιτεκτονική αυτή προσφέρει επίσης δυνατότητες ενσωμάτωσης επιπλέον τεχνολογιών βιώσιμης ναυτιλίας. Ορισμένα παραδείγματα είναι συστήματα δέσμευσης και αποθήκευσης άνθρακα επί του πλοίου (OCCS), μονάδες χρήσης εναλλακτικών καυσίμων, όπως αμμωνία ή υδρογόνο, καθώς και συστήματα αποθήκευσης ενέργειας με μπαταρίες.

Η απονομή του AiP πραγματοποιήθηκε σε συνεργασία με το νηολόγιο της Λιβερίας, η εμπλοκή του οποίου θα διευκολύνει τη μελλοντική κανονιστική εναρμόνιση και τις διαδικασίες έγκρισης από νηολόγια.

Ο κ. Πάνος Μήτρου, Global Gas Segment Director του Lloyd's Register, δήλωσε ότι ο ανασχεδιασμός και η αξιοποίηση της πρόωσης από άνεμο δείχνουν πώς βιομηχανία, νηογνώμονες και νηολόγια μπορούν να συνεργαστούν για πρακτικές λύσεις μείωσης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Επένδυση της Alpha Bulkers σε προηγμένες ψηφιακές λύσεις

Η ναυτιλία ξηρού φορτίου βρίσκεται σε μια εποχή έντονων πιέσεων για μείωση εκπομπών και κόστους, κατά την οποία η βελτιστοποίηση κάθε μεμονωμένου ταξιδιού αποκτά στρατηγική σημασία. Σε αυτό το πλαίσιο, η Alpha Bulkers επιλέγει να επενδύσει σε προηγμένες ψηφιακές λύσεις, αναγνωρίζοντας ότι η τεχνολογία αποτελεί κλειδί για την ανταγωνιστικότητα και τη βιωσιμότητα στους στόλους ξηρού φορτίου. Η πλατφόρμα Total Fleet Management Solution (TFMS) της Weathernews συγκαταλέγεται στις πιο καινοτόμες εφαρμογές

Η Alpha Bulkers επιλέγει να επενδύσει σε προηγμένες ψηφιακές λύσεις, αναγνωρίζοντας ότι η τεχνολογία αποτελεί κλειδί για την ανταγωνιστικότητα και τη βιωσιμότητα στους στόλους ξηρού φορτίου.

του κλάδου, επιτρέποντας σε στόλους να βελτιώνουν την απόδοσή τους και να μειώνουν την κατανάλωση καυσίμου. Η ενίσχυση της βιωσιμότητας των στόλων μέσω στοχευμένης ανάλυσης δεδομένων και «έξυπνης» πρόγνωσης καιρού αποτελεί την κύρια κατευθυντήρια γραμμή τους.

Στο πλαίσιο της νέας συνεργασίας, η εταιρεία υπέγραψε συμφωνία με τη Weathernews για την εφαρμογή του TFMS σε ολόκληρο τον στόλο των 35 πλοίων της. Στην αρχική φάση, 22 πλοία θα εξοπλιστούν με το σύστημα. Προβλέπεται μάλιστα πως, μέσα στους επόμενους μήνες, η πλατφόρμα θα καλύψει το σύνολο των πλοίων της Alpha Bulkers.

Το TFMS βασίζεται στο ψηφιακό οικοσύστημα SeaNavigator, που ενσωματώνει εργαλεία όπως το OSR-e (Optimum Ship Routing) και το Performance Monitoring Service, προσφέροντας στους διαχειριστές του στόλου τη δυνατότητα να λαμβάνουν αποφάσεις με γνώμονα τα ψηφιακά δεδομένα.

Η πρώτη AiP για υιοθέτηση πυρηνικού αντιδραστήρα ως κύριου συστήματος πρόωσης

Στην έκθεση Gastech 2025, που διεξήχθη στο Μιλάνο, η Samsung Heavy Industries (SHI) ανακοίνωσε την πρώτη παγκοσμίως έγκριση τύπου (AiP) για υιοθέτηση πυρηνικού αντιδραστήρα ως κύριου συστήματος πρόωσης. Ο εν λόγω αντιδραστήρας, κατηγορίας των SMR, θα ενσωματωθεί σε πλοίο μεταφοράς LNG, χωρητικότητας 174.000 κ.μ. Η πιστοποίηση απονεμήθηκε από τον ABS και το Liberian Registry.

Ο αντιδραστήρας βασίζεται στην τεχνολογία των αντιδραστήρων τηγμένου άλατος (MSR). Σε αυτόν, το πυρηνικό καύσιμο και το ψυκτικό μέσο συνυπάρχουν σε υγρή μορφή. Η καινοτομία αυτή προσφέρει δύο κρίσιμα πλεονεκτήματα. Το πρώτο είναι αυξημένα επίπεδα ασφάλειας, καθώς μειώνεται ο κίνδυνος υπερθέρμανσης και απώλειας ψύξης, και το δεύτερο, σημαντική βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης σε σύγκριση με τα συμβατικά συστήματα. Ο προκαταρκτικός σχεδιασμός του MSR αναπτύχθηκε από κοινού με το Korea Atomic Energy Research Institute (KAERI), ενσωματώνοντας μηχανισμούς παθητικής ασφάλειας και ευελιξία στη ρύθμιση της ισχύος.



C&A GROUP

www.kassidiaris.gr

STAVROS KASSIDIARIS GROUP

Representatives - Authorized Distributors

rexroth A Bosch Company PNEUMATICS - HYDRAULICS	HD HYUNDAI ELECTRIC AIR CIRCUIT BRAKERS	EMERSON. MANEUVERING SYSTEMS
SCHALLER AUTOMATION OIL MIST DETECTORS	Danfoss VALVES & SWITCHES	Fuji Electric INSTRUMENTATIONS SOLUTIONS & GAS ANALYSIS
PR electronics SIGNAL CONDITIONING DEVICES	SELCO CONTROL MONITORING & PROTECTION	Johnson Controls FIRE DETECTION SYSTEMS
Daniamant Be safe at sea SALINOMETRES	SIEMENS INSTRUMENTATION & PROCESS	SMC PNEUMATIC EQUIPMENT
Circutor CO_2 EMISSIONS CONTROL	RECOM INDUSTRIALE s.r.l. FIXED GAS DETECTION SYSTEMS	Trimod Besta LEVEL SWITCHES
AQUAMETRO OIL & MARINE FLOWMETERS	ABB ELECTRICAL EQUIPMENT	JSHONFST MARINE CABLES
EMRI THE POWER OF SYNERGY AVRS	TERASAKI MONITORING & CONTROL SYSTEMS	CHIPENG 15 PPM MONITOR
IMIT IMIT CONTROL SYSTEM CLIMATE REGULATION	DYNAMIN EXPLOSION PROOF EQUIPMENT	ENCEL OXYGEN ANALYZER

members of C&A Group

C&A CONTROLS & AUTOMATION STAVROS KASSIDIARIS S.A. CONTROLS & AUTOMATION	ELECTRON S.A. RESEARCH & DEVELOPMENT IN ELECTROMECHANICAL SYSTEMS	MANTANCO S.A. INDUSTRIAL/SHIPPING AUTOMATION	C&A COOL & ACTIVE NEPA LUXURY YACHT CHARTERS	C&A CONSTRUCTION & ARCHITECTURE BUILDING SOLUTIONS



Credit: Yara

Στο πλαίσιο της έκθεσης, η SHI απέσπασε σειρά πιστοποιήσεων από νηογνώμονες. Η πρώτη έρχεται από τον DNV για πλοίο υγροποιημένου υδρογόνου 80.000 κ.μ. με βελτιστοποιημένη γάστρα και μόνωση. Η δεύτερη από τον Lloyd's Register για LNG carrier με αιολική υποβοήθηση πρόωσης, ενώ πέντε νηογνώμονες επικύρωσαν τη βάση πλωτού υπεράκτιου αιολικού πάρκου ισχύος 15 MW. Ο σχεδιασμός της, με αρθρωτό σύστημα ενισχυτικών δοκών, επιτρέπει τη συναρμολόγηση σε λιγότερο χρόνο και με χαμηλότερο κόστος. Παράλληλα, η εταιρεία υπέγραψε συμφωνία με την Eastern Pacific Shipping (EPS) της Σιγκαπούρης για την εφαρμογή του digital twin DT-SLM, ενισχύοντας τις δυνατότητες παρακολούθησης και προγνωστικής συντήρησης του στόλου.

Πράσινο φως του RINA σε καινοτόμο πλοίο

Ο RINA χορήγησε στην Korea Maritime Consultants Co., Ltd. (KOMAC) την Αρχική Έγκριση (Approval in Principle – AiP) για ένα καινοτόμο πλοίο μεταφοράς 40.000 CBM υγροποιημένου CO_2 (LCO_2), με καύσιμο LNG και notation Hydrogen-Ready.

Οι τεχνολογίες Δέσμευσης, Αξιοποίησης και Αποθήκευσης Άνθρακα (CCUS) προσφέρουν σημαντικές δυνατότητες για την αποανθρακοποίηση και, κατά γενική παραδοχή, αποτελούν μια ρεαλιστική λύση προς ένα μέλλον μηδενικών εκπομπών. Μεταξύ των διαθέσιμων επιλογών μεταφοράς CO_2, η θαλάσσια μεταφορά αναδεικνύεται ως μια βιώσιμη λύση που συνδέει τις πηγές εκπομπών με τους χώρους αποθήκευσης. Σε σύγκριση με μεταφορά μέσω σωληνώσεων, παρέχει μικρότερους χρόνους υλοποίησης, μεγαλύτερη ευελιξία και δυνατότητα κλιμάκωσης, απλοποιημένες διαδικασίες αδειοδότησης και, σε πολλές περιπτώσεις, βελτιωμένη οικονομική αποδοτικότητα.

Η θαλάσσια μεταφορά LCO_2 αποτελεί ακόμα μία αναδυόμενη αγορά, με περιορισμένο αριθμό πλοίων σε λειτουργία ή υπό ναυπήγηση. Αυτό καθιστά απαραίτητη την ανάπτυξη νέων σχεδίων πλοίων. Ο σχεδιασμός του πλοίου της KOMAC αντανακλά τη δυναμική που αποκτά ο τομέας της θαλάσσιας μεταφοράς LCO_2, καθώς μεγάλα διεθνή έργα αρχίζουν να θέτουν τον ρυθμό.

Η παρούσα Αρχική Έγκριση (AiP) αντιπροσωπεύει μια σημαντική πρόοδο στη ναυτιλιακή καινοτομία. Ο σχεδιασμός του πλοίου μεταφοράς LCO_2, το οποίο μελλοντικά θα δύναται να χρησιμοποιεί το υδρογόνο ως καύσιμο, προσφέρει μια πρακτική και αποδοτική λύση για την επίτευξη των στόχων απανθρακοποίησης του ΙΜΟ έως το 2050. Σημειώνεται ότι το καύσιμο υδρογόνο θα παράγεται επί του πλοίου.

Ο κ. Simone Manca, Αντιπρόεδρος Ναυτιλιακού Τομέα της Βόρειας Ασίας στον RINA, δήλωσε: «Αυτή η Αρχική Έγκριση (AiP) ενισχύει τη στενή και παραγωγική σχέση μεταξύ RINA και KOMAC, υπογραμμίζοντας την κοινή μας δέσμευση για την επιτάχυνση της μετάβασης προς λειτουργίες χαμηλών και μηδενικών εκπομπών. Είμαστε υπερήφανοι που στηρίζουμε την KOMAC στην ανάπτυξη ενός τύπου πλοίου που θα διαδραματίσει καίριο ρόλο στις παγκόσμιες υποδομές μεταφοράς άνθρακα. Το επίτευγμα αυτό αντικατοπτρίζει όχι μόνο τεχνική αριστεία, αλλά και το πνεύμα συνεργασίας που οδηγεί τη βιώσιμη πρόοδο στον ναυτιλιακό σχεδιασμό. Κοιτάζοντας μπροστά, ο RINA και η KOMAC στοχεύουν να εμβαθύνουν τη συνεργασία τους, επεκτείνοντας τα όρια της ναυπηγικής και συμβάλλοντας σε ένα καθαρότερο, πιο βιώσιμο, μέλλον για τη διεθνή ναυτιλία».

Το πρώτο στον κόσμο containership με καύσιμο την αμμωνία από ανανεώσιμες πηγές

Καθώς η ΕΕ και ο ΙΜΟ ενισχύουν τους κανονισμούς για τις εκπομπές, οι παραδοσιακές επιλογές καυσίμων δείχνουν να εξαντλούν τα όριά τους. Το ζήτημα δεν είναι πια αν η ναυτιλία θα στραφεί σε εναλλακτικά καύσιμα, αλλά ποια τεχνολογία θα επικρατήσει και θα εξασφαλίσει παράλληλα περιβαλλοντική συμμόρφωση και επιχειρησιακή βιωσιμότητα. Σε αυτό το πλαίσιο, η Yara Clean Ammonia έκανε ένα αποφασιστικό βήμα, παρουσιάζοντας το «Yara Eyde», το πρώτο κοντέινερ πλοίο στον κόσμο που θα κινείται με αμμωνία από ανανεώσιμες πηγές.

Το «Yara Eyde» προορίζεται για τη γραμμή Όσλο-Πόρσγκρουν-Μπρεμερχάφεν-Ρότερνταμ, συνδέοντας κρίσιμους βιομηχανικούς κόμβους της Βόρειας Ευρώπης. Η επιλογή αυτής της διαδρομής δεν είναι τυχαία, καθώς πρόκειται για μια γραμμή υψηλής πυκνότητας φορτίου, όπου η μείωση εκπομπών έχει άμεσο και μετρήσιμο αντίκτυπο.

Η τεχνολογική καρδιά του εγχειρήματος είναι η χρήση αμμωνίας από ανανεώσιμες πηγές ως καυσίμου. Σε αντίθεση με τα συμβατικά ορυκτά καύσιμα, η αμμωνία που παράγεται από ανανεώσιμες πηγές επιτρέπει μηδενικές εκπομπές CO_2 κατά την καύση, ενώ η ενεργειακή της πυκνότητα την καθιστά ικανή να τροφοδοτήσει εμπορικά πλοία χωρίς να θυσιάζεται η αυτονομία τους.

Η ίδια η Yara φιλοδοξεί να δημιουργήσει ένα ολόκληρο οικοσύστημα καθαρής αμμωνίας που θα επεκτείνεται πέρα από τη ναυτιλία, στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, στη βιομηχανία και στην αγροδιατροφή. Το «Yara Eyde» αποτελεί το πρώτο, αλλά κρίσιμο, βήμα αυτής της στρατηγικής.

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

Τα VLCCs στο προσκήνιο

Οι παράμετροι εκτόξευσης των ναύλων τον Σεπτέμβριο

Η αγορά των VLCCs έχει επιστρέψει στο επίκεντρο, με τις τιμές spot να εκτοξεύονται τον Σεπτέμβριο και να πλησιάζουν ή και να ξεπερνούν σε ορισμένες διαδρομές τα $100.000 την ημέρα.





των **Γιάννη Κάρτσωνα**, Διευθύνοντος Συμβούλου της Breakwave Advisors

& **Θάνου Σοφιού**, Διευθύνοντος Συμβούλου της Novisea, Partner της Breakwave Advisors

Για τους πλοιοκτήτες, αυτή η άνοδος αποτελεί μια ευχάριστη αλλαγή μετά από μήνες συγκρατημένων αποδόσεων, ενώ οι ναυλωτές δυσκολεύονται να εξασφαλίσουν διαθέσιμη χωρητικότητα σε ανταγωνιστικές τιμές. Πίσω από αυτή την ξαφνική άνοδο κρύβεται ένας συνδυασμός παραγόντων, που συνδέονται τόσο με τη ζήτηση όσο και με την προσφορά, ενισχυμένος από γεωπολιτικές και ρυθμιστικές εξελίξεις. Ποιοι είναι αυτοί οι παράγοντες; Μπορεί αυτή η άνοδος να διατηρηθεί;

Οι εξαγωγές από τη Μέση Ανατολή έχουν τον ηγετικό ρόλο

Στο επίκεντρο του ράλι βρίσκεται η σημαντική αύξηση των εξαγωγών από τη Μέση Ανατολή. Οι αυξήσεις στην παραγωγή των χωρών του OPEC+ έχουν ανεβάσει τις εξαγωγές πάνω από τα 18 εκατ. βαρέλια ημερησίως, ένα από τα υψηλότερα επίπεδα από το 2023. Η συνεχής ροή φορτίων, κυρίως προς την Ασία, ενισχύει τη ζήτηση για μεγάλα πλοία μεταφοράς αργού πετρελαίου (Very Large Crude Carriers), ενώ η περιορισμένη διαθεσιμότητα χωρητικότητας πιέζει περαιτέρω τη spot αγορά.

Οι μεγάλες διαδρομές «δεσμεύουν» τα πλοία

Δεν είναι μόνο ο όγκος του πετρελαίου που επηρεάζει την αγορά, αλλά και η προέλευσή του. Περισσότερα φορτία από τον Κόλπο των ΗΠΑ, τη Βραζιλία και τη Δυτική Αφρική κατευθύνονται τώρα προς την Ασία, δεσμεύοντας τα πλοία για εβδομάδες. Αυτό περιορίζει τα διαθέσιμα πλοία για νέες ναυλώσεις, ενισχύοντας την πίεση στις τιμές των ναύλων.

Η Κίνα εισάγει για αποθήκευση

Η Κίνα παραμένει σημαντικός παράγοντας. Αν και η εγχώρια κατανάλωση αυξάνεται με αργούς ρυθμούς, το Πεκίνο συνεχίζει να δημιουργεί στρατηγικά αποθέματα αργού πετρελαίου, εκμεταλλευόμενο περιόδους ευνοϊκών τιμών σαν και αυτή που διανύουμε. Αυτές οι εισαγωγές για αποθήκευση συχνά περιλαμβάνουν ταξίδια μεγαλύτερων αποστάσεων, αυξάνοντας τα «τονομίλια», δημιουργώντας πρόσθετη απασχόληση για τα VLCCs.

Η Ινδία αρχίζει να απομακρύνεται από τη Ρωσία

Η Ινδία, που έχει βρεθεί στο επίκεντρο της κριτικής από ΗΠΑ και ΕΕ για την εξάρτησή της από το ρωσικό αργό, επιδιώκει πλέον να διαφοροποιήσει τις πηγές προμήθειάς της, αυξάνοντας τις εισαγωγές από τη Μέση Ανατολή, τη Δυτική Αφρική και τον Κόλπο των ΗΠΑ. Αυτό σημαίνει ότι περισσότερα φορτία μεταφέρονται πλέον με VLCCs και λιγότερα με τα μικρότερα Aframaxes



και Suezmaxes. Η αλλαγή αυτή ενισχύει ακόμα περισσότερο τη ζήτηση για τα μεγαλύτερα δεξαμενόπλοια.

Κυρώσεις και νέοι κανονισμοί της USTR

Οι κυρώσεις συνεχίζουν να αφαιρούν ένα σημαντικό μέρος του στόλου από την αγορά. Σύμφωνα με το TankerTrackers, περίπου 177 VLCCs, σχεδόν το 20% του παγκόσμιου στόλου, βρίσκονται σε καθεστώς κυρώσεων. Παρότι πολλά από αυτά εξακολουθούν να δραστηριοποιούνται σε εναλλακτικές αγορές, η απουσία τους από τις κύριες διαδρομές περιορίζει τις επιλογές των ναυλωτών. Επιπλέον, οι νέοι κανονισμοί της USTR, που τίθενται σε ισχύ στις 14 Οκτωβρίου, θα επιβάλουν υψηλά τέλη στα κινεζικά δεξαμενόπλοια που προσεγγίζουν αμερικανικά λιμάνια. Οι Κινέζοι πλοιοκτήτες ήδη αναδιατάσσουν τη δραστηριότητά τους, γεγονός που προσθέτει αναποτελεσματικότητες και αυξάνει περαιτέρω τη στενότητα.

Εποχικοί και ψυχολογικοί παράγοντες

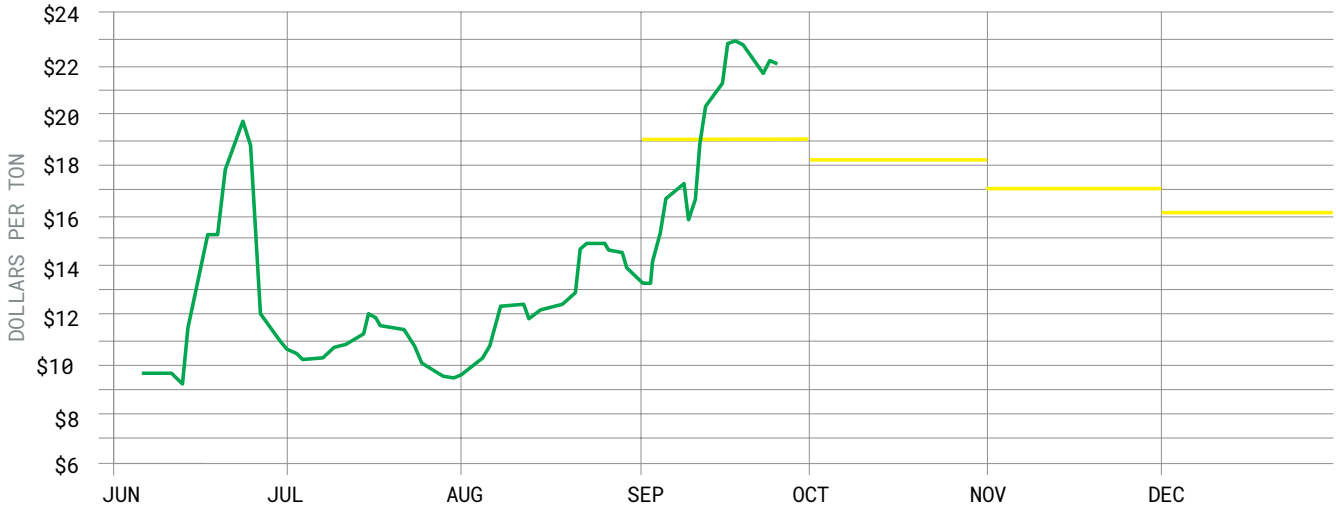
Ο Σεπτέμβριος σηματοδοτεί το τέλος της αυξημένης ζήτησης για παραγωγή ενέργειας για τοπική κατανάλωση στη Μέση Ανατολή, απελευθερώνοντας περισσότερα βαρέλια για εξαγωγή. Τέλος, οι αναβαθμισμένες προβλέψεις των αναλυτών για τα ναύλα VLCCs το 2025-2026 ενισχύουν την αισιοδοξία και την εμπιστοσύνη των πλοιοκτητών.

Περιορισμένη ανάπτυξη στόλου

Στην πλευρά της προσφοράς, οι συνθήκες είναι εξίσου θετικές. Οι παραδόσεις νέων VLCCs βρίσκονται σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα: το 2024 παραδόθηκε μόνο ένα πλοίο και το 2025 μέχρι στιγμής μόλις δύο. Η στασιμότητα αυτή στην ανάπτυξη του στόλου έχει εντείνει τη στενότητα. Παράλληλα, πολλά VLCCs έχουν ήδη δεσμευτεί σε μεγάλα ταξίδια, ενώ τα σύγχρονα πλοία με scrubbers είναι ιδιαίτερα δημοφιλή λόγω οικονομίας καυσίμου και διαθεσιμότητας.

Παρά την άνοδο, οι προκλήσεις παραμένουν. Η ζήτηση της Κίνας για αποθήκευση μπορεί να μειωθεί, ενώ οι νέες παραδόσεις VLCCs το 2026 ενδέχεται να ελαφρύνουν τη στενότητα. Η τρέ-

TD3C (VLCC) Spot + Futures Curve



χουσα δυναμική στηρίζεται στον συνδυασμό ισχυρών εξαγωγών, περιορισμένου στόλου και μεγάλων διαδρομών λόγω αποθήκευσης, παράγοντες μπορεί να αλλάξουν στο μέλλον.
Για την ώρα, οι πλοιοκτήτες των VLCCs απολαμβάνουν μια σπάνια συνθήκη υψηλών ναύλων και περιορισμένης προσφοράς. Είτε αυτή η άνοδος σηματοδοτεί την αρχή ενός νέου ανοδικού κύκλου είτε αποδειχθεί μια σύντομη ανάπαυλα, ο Σεπτέμβριος απέδειξε πόσο γρήγορα μπορεί να αλλάξει η αγορά όταν οι βασικοί παράγοντες ευθυγραμμίζονται, και θα μείνει ως ο μήνας που, μετά από καιρό, τα VLCCs βρέθηκαν ξανά στο προσκήνιο.

Tanker Fundamentals

Demand	YTD	YOY
World Oil Demand	105,219 kbpd	1.2%
Oil Supply, OPEC	28,550 kbpd	5.4%
Oil Supply, non-OPEC	72,919 kbpd	0.7%
OECD Total Crude Oil Stocks	1033.3 MMbls	-3.1%
US Crude Oil Exports	23.5 MMbls	-6.6%
China Oil Imports	376.5 MMbls	2.6%
Global Crude Oil Floating Storage	74.2 MMbls	22.9%

Supply		
Tanker Fleet	705.4 mdwt	1.7%

Freight Rates		
VLCC Middle East-Asia, USD/ton	12.78	11.1%
Suezmax West Africa-Europe, USD/ton	16.59	16.7%

Note: All numbers as of latest available; Imports/Exports/Production are YTD sums as of latest reported; Inventories/Fleet are weekly totals

Sources: Bloomberg, IEA, Clarksons and Breakwave Advisors

POLEMBROS SHIPPING

In Pursuit of Excellence



82 Vouliagmenis Avenue • 16777 Elliniko • Athens • Greece • +30 210 4580300 • www.polembros.gr

Επιμέλεια: Σπήλιος Βαρελάς, Παντελής Παϊδούσης

Commodities

Ξηρά φορτία

ΑΝΘΡΑΚΑΣ

Η αγορά της Ασίας «καίει» τον αυστραλιανό άνθρακα

Η Αυστραλία συνιστά μία από τις κορυφαίες εξαγωγικές χώρες άνθρακα στον κόσμο. Παρ' όλα αυτά, η εξαγωγική της δραστηριότητα διαγράφεται νωχελική το 2025, βάσει δεδομένων της Howe Robinson Partners.

Πιο αναλυτικά, η Αυστραλία εξήγαγε συνολικά 226,1 εκατ. τόνους άνθρακα την περίοδο Ιανουαρίου-Αυγούστου 2025. Συγκριτικά με την αντίστοιχη περίοδο το 2024, οι εξαγωγές μειώθηκαν κατά 9,5 εκατ. τόνους, σημειώνοντας πτώση 4,1%. Πρόκειται για τη μεγαλύτερη υποχώρηση για τον αυστραλιανό άνθρακα τα τελευταία τρία έτη. Οι κυκλώνες κατέστησαν δύσκολες τις θαλάσσιες μεταφορές κατά το πρώτο τρίμηνο του 2025, ενώ η ζήτηση για άνθρακα από την Άπω Ανατολή και την Ευρώπη παρέμεινε υποτονική την ίδια περίοδο.

Εντούτοις, οι αυξημένες ενεργειακές απαιτήσεις της Ανατολικής Ασίας, αλλά και της Ευρώπης, τους θερινούς μήνες, επέφεραν μια αναζωογόνηση στις εξαγωγές της Αυστραλίας. Μόνο την περίοδο Ιουνίου-Ιουλίου, η Αυστραλία εξήγαγε 66,3 εκατ. τόνους άνθρακα, σημειώνοντας τις περισσότερες εξαγωγές για την εν λόγω περίοδο από το 2019. Επρόκειτο όμως για παροδική τάση, καθώς οι Κινέζοι και οι Ιάπωνες αγοραστές μαγνητίστηκαν από τον άνθρακα της Ινδονησίας τον Αύγουστο, έναντι του αυστραλιανού.

Παράλληλα, η διά θαλάσσης μεταφορά των εν λόγω φορτίων πραγματοποιήθηκε σε μεγάλο βαθμό μέσω Kamsarmaxes, και συγκεκριμένα σε ποσοστό 37%, το 2025. Ακολουθούν τα Capesizes με συνεισφορά 35% στις θαλάσσιες μεταφορές άνθρακα, χάνοντας την πρωτιά τους στην αγορά, την οποία και διατηρούσαν για αρκετό καιρό. Σημειώνεται ότι το εμπόριο άνθρακα μεταξύ Αυστραλίας και των οικονομιών της Άπω Ανατολής τα τελευταία δύο χρόνια ευνοεί ιδιαίτερα τα Kamsarmaxes, των οποίων η χρήση διευρύνεται σε αυτές τις περιοχές.

Σημάδια ζωής για τις αποστολές άνθρακα της Ινδονησίας

Μετά από ένα αδύναμο ξεκίνημα για το 2025, οι αποστολές θερμικού άνθρακα της Ινδονησίας παρουσιάζουν ψήγματα ανάκαμψης, σύμφωνα με πρόσφατη έκθεση της Signal. Σημειώνεται ότι τον Ιούνιο καταγράφηκε ο χαμηλότερος μηνιαίος όγκος αποστολών για το 2025, με 35 εκατ. τόνους. Ωστόσο, τον Αύγουστο, οι εξαγωγές είχαν ανακάμψει σε σχεδόν 48 εκατ. τόνους, ξεπερνώντας τα επίπεδα του προηγούμενου έτους.

Ταυτόχρονα, οι ροές του πρώτου εξαμήνου ναι μεν κινήθηκαν σε χαμηλά επίπεδα συγκριτικά με το προηγούμενο έτος (236,4 εκατ. έναντι 263 εκατ. τόνων), οι ισχυρές επιδόσεις του Αυγούστου, δε, υποδηλώνουν ότι η διαφορά δύναται να αντισταθμιστεί στο δεύτερο μισό του έτους.

Οι αλλαγές πολιτικής αναμένεται να σταθούν αρωγός σε αυτή την εξέλιξη. Στα τέλη Αυγούστου, η Ινδονησία κατήργησε την επιβολή κατώτατου ορίου στις τιμές πώλησης άνθρακα και ορυκτών, δίνοντας στους εξαγωγείς μεγαλύτερη ευελιξία να ευθυγραμμιστούν με τους δείκτες της αγοράς. Στο μέτωπο της εμπορικής πολιτικής, το σύμφωνο οικονομικής συνεργασίας ΕΕ-Ινδονησίας (Comprehensive Economic Partnership Agreement – CEPA), αποτελεί ένα σημαντικό βήμα για την ενίσχυση του εμπορικού προφίλ της Ινδονησίας.





Ανάμεικτα συναισθήματα για τον αμερικανικό άνθρακα

Η δασμολογική πολιτική του Ντόναλντ Τραμπ έχει επηρεάσει, μεταξύ άλλων, και το θαλάσσιο εμπόριο των ΗΠΑ και ιδιαίτερα τις εξαγωγές άνθρακα. Σύμφωνα με τη ναυλομεσιτική Howe Robinson Partners, τους πρώτους οκτώ μήνες του έτους οι εν λόγω εξαγωγές διαμορφώνονται σε 55,5 εκατ. τόνους, σημειώνοντας ετήσια πτώση 13,7%. Η «εξασθένηση» των εξαγωγών οφείλεται –σύμφωνα με τη ναυλομεσιτική εταιρεία– στον εμπορικό πόλεμο ΗΠΑ-Κίνας, σε συνδυασμό με την επιτάχυνση της εγχώριας ζήτησης άνθρακα.

Είναι άξιο αναφοράς ότι οι αποστολές προς την Κίνα για το εν λόγω διάστημα ανήλθαν μόλις σε 0,9 εκατ. τόνους, από 7,5 εκατ. τόνους το πρώτο τρίμηνο πριν από την επιβολή των δασμών.

Για να αντισταθμίσουν το «κενό» προς την Κίνα, οι ΗΠΑ κινήθηκαν σε εναλλακτικές αγορές, όπως αυτή του Μαρόκου και της Ινδονησίας. Ωστόσο, η παράλληλη μείωση των εξαγωγών σε Ινδία, ΕΕ, Βραζιλία και Ιαπωνία στάθηκε αποτρεπτικός παράγοντας στη βελτίωση της εικόνας σε ό,τι αφορά τις εξαγωγές αμερικανικού άνθρακα.

Παρά τη γενική πτώση των ροών αμερικανικού άνθρακα, τα Kamsarmaxes δεν επηρεάστηκαν και κατέγραψαν βελτιωμένες επιδόσεις: μετέφεραν 34,2 εκατ. τόνους αμερικανικού άνθρακα τους πρώτους οκτώ μήνες του έτους έναντι 31,2 εκατ. τόνων το αντίστοιχο διάστημα πέρυσι. Οι όγκοι των Ultramaxes μειώθηκαν στους 11,2 εκατ. τόνους από 13,1 εκατ. τόνους, ενώ μεγάλος χαμένος είναι τα Capesizes, των οποίων οι όγκοι έκαναν βουτιά στους 5,1 εκατ. τόνους από τους 10,5 εκατ. τόνους.

Παρ' όλα αυτά, υπάρχουν θετικά σημάδια στον ορίζοντα, όπως επισημαίνει η Howe Robinson Partners. Τα αποθέματα φυσικού αερίου βρίσκονται και πάλι πάνω από τα τυπικά για την εποχή επίπεδα, ενώ οι τιμές έχουν μειωθεί. Το γεγονός αυτό, ενδεχομένως, σηματοδοτεί ότι η κατανάλωση θα μπορούσε να ενισχυθεί, επιβαρύνοντας τη ζήτηση θερμικού άνθρακα στις ΗΠΑ και ενισχύοντας κατ' επέκταση το θαλάσσιο εμπόριο. Εν τω μεταξύ, η αυξανόμενη δυναμική της μετατροπής σιδηρομεταλλεύματος σε λιωμένο σίδηρο (blast furnace) σε Ινδία



και Νοτιοανατολική Ασία πρόκειται να ενισχύσει άμεσα τους όγκους του εμπορίου μεταλλικού άνθρακα στις ΗΠΑ.

ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ – ΧΑΛΥΒΑΣ

Στα ύψη οι εξαγωγές χάλυβα της Κίνας το 2025

Για τον οικονομικό γίγαντα της Ασίας, η χαλυβουργία αποτελεί κορυφαία επιχειρηματική δραστηριότητα, η οποία εξυπηρετεί τόσο ίδιες ανάγκες της Κίνας όσο και άλλων οικονομιών, μέσω εξαγωγών. Σύμφωνα με το ειδησεογραφικό πρακτορείο Reuters, εντός του 2025, οι εξαγωγές χάλυβα της Κίνας πρόκειται να κατακτήσουν νέο ορόσημο, με τις εκτιμήσεις για τις εν λόγω εξαγωγές τη φετινή χρονιά να κυμαίνονται μεταξύ 115 και 120 εκατ. μετρικών τόνων. Πρόκειται δηλαδή για άνοδο κατά 4 έως και 9%, σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Μάλιστα, αξίζει να σημειωθεί ότι οι παραπάνω εκτιμήσεις προέρχονται από μια ομάδα έντεκα αναλυτών, το σύνολο των οποίων αρχικά είχε εκτιμήσει ότι οι εξαγωγές χάλυβα της Κίνας θα χάραζαν καθοδική πορεία το 2025.

Οδηγό της ανόδου των εξαγωγών αποτελεί η αυξανόμενη παραγωγή, με την εξέλιξη αυτή να δημιουργεί την ανάγκη για συνεχή εξεύρεση νέων πελατών του κινεζικού χάλυβα. Σημειώνεται επίσης ότι η Κίνα αντιπροσωπεύει πάνω από το 50% της παγκόσμιας παραγωγής χάλυβα, καθώς η εγχώρια κατανάλωση μέσω του real estate βρίσκεται σε χαμηλότερα επίπεδα από αυτά του 2020. Παράλληλα, οι –συνεχώς αυξανόμενοι– φραγμοί του εμπορίου προκαλούν την ανησυχία των παραγωγών. Ως απότοκο, το ένστικτο των παραγωγών τούς παρακινεί να πουλήσουν όσο περισσότερο χάλυβα γίνεται, όσο το δυνατόν γρηγορότερα.

Το Reuters αναφέρει επιπλέον ότι, ενώ οι εξαγωγές στη Σαουδική Αραβία, στη Μαλαισία και στην Ταϊλάνδη το πρώτο επτάμηνο του 2025 έχουν αυξηθεί κατά 24%, 14% και 13% αντιστοίχως, οι κορυφαίοι πελάτες του κινεζικού χάλυβα, Βιετνάμ και Νότια Κορέα, αποστασιοποιούνται σταδιακά από αυτόν, κατόπιν μέτρων αντιντάμπινγκ. Πιο αναλυτικά, κατά το πρώτο επτάμηνο του 2025, οι εξαγωγές κινεζικού χάλυβα κατέγραψαν πτώση κατά 20% στο Βιετνάμ και 10% στη Νότια Κορέα.

ΣΙΤΗΡΑ

ΚΑΛΑΜΠΟΚΙ

Με φρενήρη ρυθμό η αμερικανική παραγωγή καλαμποκιού

Χωρίς φρένο προχωρά, όπως όλα δείχνουν, η παραγωγή του αμερικανικού καλαμποκιού το τρέχον έτος. Ειδικότερα, σύμφωνα με δημοσίευμα του Reuters, η φετινή σοδειά θα αποτελέσει επίδοση-ρεκόρ, ξεπερνώντας την προηγούμενη υψηλότερη, που είχε σημειωθεί πριν από δύο έτη.

Η τεράστια αυτή παραγωγή αναμένεται να διογκώσει τις προμήθειες των ΗΠΑ στα σιτηρά κατά 59%, χωρίς να επηρεάζονται από τις «υψηλές πτήσεις» των εξαγωγών, ανακοίνωσε το Υπουργείο Γεωργίας των ΗΠΑ (USDA).

Το USDA αύξησε την εκτίμησή του για την παραγωγή καλαμποκιού στις ΗΠΑ σε 16,81 δισ. bushels*. Οι ευνοϊκές καιρικές συνθήκες για μεγάλο μέρος της θερινής περιόδου ήταν καθοριστικής σημασίας για τις αποδόσεις των σιτηρών, μέχρι να κάνουν την εμφάνισή τους οι επιπτώσεις των ασθενειών και του ξηρού κλίματος, καταλήγει το δημοσίευμα.

Τα αποθέματα καλαμποκιού των ΗΠΑ στο τέλος της περιόδου 2025-26 εκτιμώνται σε 2,11 δισ. bushels, ελαφρώς μειωμένα από την πρόβλεψη του USDA έναν μήνα νωρίτερα. Εντούτοις, εξακολουθούν να είναι τα υψηλότερα από την περίοδο 2018-19. [*Bushel = μονάδα μέτρησης σιτηρών]

ΣΟΓΙΑ

Στροφή της Κίνας στα αποθέματα σόγιας της Λατινικής Αμερικής

Ο οικονομικός γίγαντας της Ασίας, εν μέσω του θερμού εμπορικού πολέμου στον οποίο εμπλέκεται με τις ΗΠΑ, εντείνει τις προσπάθειές του ώστε να διαφοροποιήσει τις πηγές εισαγωγών σόγιας. Στο πλαίσιο αυτό, Κινέζοι εισαγωγείς απευθύνονται όλο και περισσότερο σε χώρες όπως η Αργεντινή και η Ουρουγουάη για να καλύψουν τις επισιτιστικές ανάγκες τους, καθώς η σόγια των ΗΠΑ καθίσταται λιγότερο ελκυστική γι' αυτούς.

Ως εκ τούτου, οι εν λόγω νοτιοαμερικανικές χώρες πρόκειται να προμηθεύσουν την Κίνα με 10 εκατ. μετρικούς τόνους σόγιας έως και τον Αύγουστο του 2026. Πρόκειται για όγκο-ρεκόρ όσον αφορά τις εισαγωγές σόγιας στην Κίνα από Αργεντινή και Ουρουγουάη. Ήδη, 2,43 εκατ. μετρικοί τόνοι σόγιας από τις συγκεκριμένες χώρες έχουν δρομολογηθεί για να μεταφερθούν προς την Κίνα, εντός του διαστήματος Σεπτέμβριος-Μάιος.

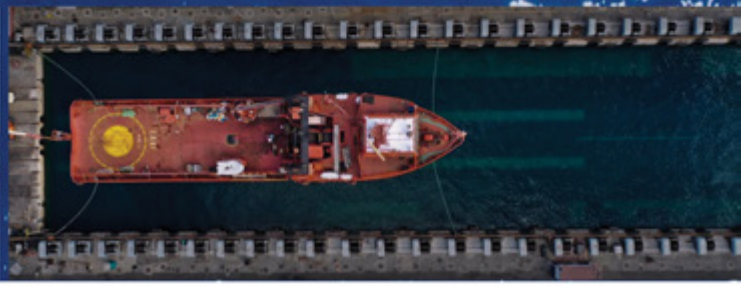
Επιπλέον, η Κίνα έχει «βάλει στο μάτι» και τη βραζιλιάνικη σόγια, την οποία ο οικονομικός γίγαντας της Ασίας προμηθεύεται σε μεγάλες ποσότητες. Οι προσπάθειες της Κίνας, του μεγαλύτερου εισαγωγέα σόγιας παγκοσμίως, να διαφοροποιηθεί από τη σόγια των ΗΠΑ έως τώρα είναι καρποφόρες και έχουν επιφέρει βαριά πλήγματα στους Αμερικανούς παραγωγούς σόγιας.

LASKARIDIS
MARITIME

www.laskmar.com

a diversified
shipping group





www.alimiagroup.com

ALIMIA
GROUP

Υγρά φορτία

ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Σταθερός στις προβλέψεις του για το πετρέλαιο ο OPEC

Στον απόηχο της πρόσφατης απόφασης του OPEC+ να αυξήσει την παραγωγή του, ο Οργανισμός δημοσίευσε τις εκτιμήσεις του για τις προοπτικές της παγκόσμιας αγοράς πετρελαίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι προβλέψεις του τόσο για την άνοδο της ζήτησης όσο και για την άνοδο της προσφοράς εκτός OPEC+ παρέμειναν αμετάβλητες.

Ειδικότερα, σύμφωνα με την έκθεση Σεπτεμβρίου, ο OPEC εκτιμά ότι η παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου θα αυξηθεί κατά 1,3 εκατ. βαρέλια ημερησίως το 2025 και κατά 1,4 εκατ. βαρέλια ημερησίως το 2026. Μάλιστα, οι χώρες της Ασίας –με πρωτοστάτες την Κίνα και την Ινδία– θα αντιπροσωπεύουν τα 1,2 εκατ. βαρέλια ημερησίως της αύξησης κάθε έτους.

Όσον αφορά τη ζήτηση για το αργό του OPEC+, ο Οργανισμός διατήρησε την πρόβλεψή του για 42,5 εκατ. βαρέλια ημερησίως το 2025 και 43,1 εκατ. βαρέλια ημερησίως το 2026.

Στο μέτωπο της προσφοράς, ο OPEC αναμένει αύξηση της παραγωγής των χωρών εκτός OPEC+ κατά 0,8 εκατ. βαρέλια ημερησίως φέτος και κατά 0,6 εκατ. βαρέλια ημερησίως το επόμενο έτος. Οι ΗΠΑ, Καναδάς, Βραζιλία και Αργεντινή αναμένεται να αποτελέσουν τους κύριους μοχλούς αύξησης της προσφοράς πετρελαίου των εν λόγω χωρών.

«Διελκυστίνδα» δίχως τέλος για την παγκόσμια αγορά πετρελαίου

Η «διελκυστίνδα» στην αγορά πετρελαίου συνεχίζεται, καθώς επιμένουν οι αντίρροπες δυνάμεις που «τραβούν» προς διαφορετικές κατευθύνσεις το ισοζύγιο προσφοράς-ζήτησης στην παγκόσμια αγορά. Στο πλαίσιο αυτό, έκθεση του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας (IEA) σκιαγραφεί τις πρόσφατες τάσεις και τις βραχυπρόθεσμες προοπτικές της αγοράς πετρελαίου.

Ειδικότερα, οι νέες κυρώσεις κατά της Ρωσίας και του Ιράν, που θα οδηγούσαν πιθανότατα σε μείωση της προσφοράς αργού, αντισταθμίστηκαν από την απόφαση αύξησης της παραγωγής του OPEC+. Την ίδια στιγμή, η Κίνα εξακολουθεί να «χτίζει» στρατηγικά αποθέματα, μετριάζοντας την πτώση των τιμών των συμβολαίων μελλοντικής εκπλήρωσης του Brent.

Υπό αυτό το πρίσμα, ο IEA «βλέπει» αύξηση της ζήτησης πετρελαίου κατά 740.000 βαρέλια ημερησίως σε ετήσια βάση το 2025, καθώς η υποτονική κατανάλωση στις αναδυόμενες οικονομίες αντισταθμίζεται από τις ανθεκτικές αποστολές προς τις προηγμένες οικονομίες. Στο μέτωπο της προσφοράς, η παγκόσμια παραγωγή αργού αναμένεται να αυξηθεί κατά 2,7 εκατ. βαρέλια ημερησίως το 2025 και κατά 2,1 εκατ. βαρέλια ημερησίως το 2026, σύμφωνα με τον IEA.

Όσον αφορά τη διακίνηση αργού στα διυλιστήρια, αναμένεται να μειωθεί κατά



3,5 εκατ. βαρέλια ημερησίως έως τον Οκτώβριο, λόγω της εποχικής συντήρησης των μονάδων. Η παγκόσμια διακίνηση πετρελαίου στα διυλιστήρια εκτιμάται ότι θα διαμορφωθεί στα 83,5 εκατ. βαρέλια ημερησίως το 2025 και στα 84 εκατ. βαρέλια ημερησίως το 2026. Σε κάθε περίπτωση, τα περιθώρια διύλισης παραμένουν ισχυρά, καθώς η απότομη πτώση του ντίζελ αντισταθμίστηκε εν μέρει από την άνοδο της βενζίνης.

Δυναμική επιστροφή του αργού της Βενεζουέλας

Μετά την άρση των κυρώσεων της αμερικανικής κυβέρνησης στο αργό της Βενεζουέλας, οι οποίες διήρκεσαν τέσσερις μήνες, οι πετρελαϊκές εξαγωγές της λατινοαμερικανικής χώρας έχουν αυξηθεί σημαντικά. Συγκεκριμένα, τον Αύγουστο οι εξαγωγές της Βενεζουέλας ξεπέρασαν τα 900.000 βαρέλια ανά ημέρα, σημειώνοντας μηνιαία άνοδο της τάξεως του 27%.



Υπενθυμίζεται ότι το Υπουργείο Οικονομικών των ΗΠΑ αδειοδότησε εκ νέου τη Chevron να εξάγει και να επεξεργάζεται αργό πετρέλαιο από τη Βενεζουέλα. Άλλωστε, η Chevron συνεργάζεται στενά με την κρατική πετρελαϊκή εταιρεία της Βενεζουέλας, PDVSA.

Οδηγό της ανόδου των εξαγωγών αργού της Βενεζουέλας αποτελούν επίσης οι υπέρογκες ενεργειακές απαιτήσεις του οικονομικού γίγαντα της Ασίας. Μέσω άμεσων αλλά και έμμεσων (ship-to-ship) θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου, το 85% του συνόλου των εξαγωγών αργού της Βενεζουέλας τον Αύγουστο είχε ως προορισμό την Κίνα.

Μάλιστα, τον περασμένο Ιούλιο, το αντίστοιχο ποσοστό ανερχόταν στο 95%. Η μηνιαία πτώση από τον Ιούλιο προς τον Αύγουστο οφείλεται πιθανώς στις –εκ νέου– εξαγωγές της Βενεζουέλας προς τις ΗΠΑ, οι οποίες ανήλθαν στα 60.000 βαρέλια/ημέρα. Ακόμα, σημαντικός πελάτης της Βενεζουέλας για τον Αύγουστο του 2025 ήταν και η Κούβα, με τις εξαγωγές προς τη χώρα να φτάνουν τα 29.000 βαρέλια/ημέρα.

Το Ιράκ «πατάει γκάζι» στις εξαγωγές πετρελαίου

Στον απόηχο της σταδιακής άρσης των περικοπών στην παραγωγή πετρελαίου του OPEC+, το Ιράκ φαίνεται να «πατάει γκάζι» στις εξαγωγές αργού.

Συγκεκριμένα, οι εξαγωγές ιρακινού αργού άγγιξαν κατά μέσο όρο τα 3,38 εκατ. βαρέλια ημερησίως τον Αύγουστο, σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Πετρελαίου του Ιράκ. Η κρατική εταιρεία πετρελαίου, SOMO, αναμένει ότι οι εξαγωγές του Σεπτεμβρίου θα κυμανθούν κατά μέσο όρο από 3,4 έως 3,45 εκατ. βαρέλια ημερησίως.

Σύμφωνα με τον Γενικό Διευθυντή της SOMO, Ali Nizar Al-Shatari, η αύξηση των εξαγωγών πετρελαίου του Ιράκ αναμένεται να αποφέρει πρόσθετα έσοδα εκατοντάδων εκατομμυρίων στην οικονομία της χώρας. Αν και δεν διευκρίνισε το ακριβές μέγεθος της αύξησης των εξαγωγών, τόνισε ότι επιπλέον 200.000 βαρέλια ημερήσιας παραγωγής θα ενισχύσουν σημαντικά τα κρατικά ταμεία.



ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ (LNG)

«Μαχαίρι» της ΕΕ στις εισαγωγές ρωσικού LNG

Έναν χρόνο νωρίτερα, έως το τέλος του 2026, μεταθέτει η Επιτροπή την απαγόρευση εισαγωγής ρωσικού υγροποιημένου φυσικού αερίου σε χώρες της ΕΕ, σύμφωνα με την πρότασή της για το 19ο πακέτο κυρώσεων κατά της Ρωσίας.

«Στόχος μας είναι να επιταχύνουμε τη σταδιακή κατάργηση του ρωσικού υγροποιημένου φυσικού αερίου έως την 1η Ιανουαρίου 2027», τονίζει η Ύπατη Εκπρόσωπος της ΕΕ, Κάγια Κάλας, με δήλωσή της μέσω του «Χ», επισημαίνοντας ότι «τα μετρητά από τις πωλήσεις ενέργειας διατηρούν τον πόλεμο της Ρωσίας». «Δεν θα σταματήσουμε να ασκούμε πίεση στη Ρωσία μέχρι να τερματίσει τον πόλεμό της», προσθέτει.

Υπενθυμίζεται ότι, τον Ιούνιο του 2025, η Επιτροπή είχε παρουσιάσει νομοθετική πρόταση για σταδιακή κατάργηση, έως το τέλος του 2027, των ρωσικών ορυκτών καυσίμων (αργό πετρέλαιο και πυρηνικά) και κυρίως του ρωσικού φυσικού αερίου (αγωγών και LNG), στο πλαίσιο του σχεδίου REPowerEU.

Η Πρόεδρος της Επιτροπής, Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν, μετά την τηλεφωνική επικοινωνία που είχε προ ημερών με τον Αμερικανό Πρόεδρο, Ντόναλντ Τραμπ, είχε προαναγγείλει, μέσω του «Χ», ότι η Επιτροπή θα προτείνει την επιτάχυνση της σταδιακής κατάργησης των ρωσικών εισαγωγών ορυκτών καυσίμων. Όπως είχε πει, με τον Αμερικανό Πρόεδρο συζήτησαν για «κοινές προσπάθειες» για την αύξηση της οικονομικής πίεσης στη Ρωσία μέσω πρόσθετων μέτρων, τα οποία μεταξύ άλλων θα στοχεύουν στην ενέργεια και συγκεκριμένα στα έσοδα της Ρωσίας από τα ορυκτά καύσιμα. Για να βάλει νέες κυρώσεις στη Ρωσία, ο Ντόναλντ Τραμπ έχει ζητήσει από τους Ευρωπαίους συμμάχους του να σταματήσουν να αγοράζουν ρωσικό πετρέλαιο και να αυξήσουν τους δασμούς στα κινεζικά προϊόντα.

Οι εξαγωγές αμερικανικού LNG σπάνε τα κοντέρ

Με φρενήρη ρυθμό συνεχίζονται οι εξαγωγές αμερικανικού LNG, οι οποίες σημείωσαν ιστορικό υψηλό τον Αύγουστο. Συγκεκριμένα, βάσει στοιχείων της LSEG, οι εξαγωγές LNG των ΗΠΑ άγγιξαν τους 9,33 εκατ. τόνους τον Αύγουστο, υπερβαίνοντας το μηνιαίο ρεκόρ των 9,25 εκατ. τόνων του περασμένου Απριλίου. Η εξέλιξη αυτή συνιστά απότοκο της βαθμιαίας αύξησης της παραγωγής LNG από το έργο Plaquemines της Venture Global, καθώς και της ολοκλήρωσης των εργασιών συντήρησης σε αρκετά έργα LNG των ΗΠΑ.

Όσον αφορά τον προορισμό των αμερικανικών αποστολών LNG, η Ευρώπη διατήρησε τη θέση της ως ο κορυφαίος εισαγωγέας, αυξάνοντας σημαντικά τις αγορές της σε σχέση με τον Ιούλιο (5,25 εκατ. τόνοι). Ειδικότερα, τον Αύγουστο, η Ευρώπη εισήγαγε 6,16 εκατ. τόνους αμερικανικού LNG, απορροφώντας το 66% των συνολικών εξαγωγών των ΗΠΑ. Αντίθετα, οι εξαγωγές αμερικανικού LNG προς την Ασία και τη Λατινική Αμερική μειώθηκαν ελαφρώς τον Αύγουστο και ανήλθαν στους 1,47 εκατ. τόνους και στους 0,69 εκατ. τόνους αντίστοιχα.

Το LNG της Woodside, «νέκταρ» για τη Μαλαισία

Με αμείωτο ενδιαφέρον συνεχίζονται οι συμφωνίες προμήθειας LNG στη διεθνή αγορά ενέργειας, με τις Woodside και Petronas να παίρνουν τη σκυτάλη.

Συγκεκριμένα, η Woodside και η Petronas LNG Ltd (PLL), θυγατρική της κρατικής εταιρείας ενέργειας της

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

Υπό τη σκιά των επιπτώσεων των αμερικανικών δασμών στην οικονομία του Καναδά, η Οτάβα φαίνεται να έχει θέσει σε πρώτο πλάνο την ανάπτυξη έργων αξιοποίησης φυσικών πόρων.

Μαλαισίας, Petronas, υπέγραψαν συμφωνία πώλησης και αγοράς (SPA) για την προμήθεια 1 εκατ. τόνων LNG ετησίως. Βάσει της συμφωνίας, η Woodside θα προμηθεύει με υγροποιημένο φυσικό αέριο τη Μαλαισία από το 2028 και για περίοδο 15 ετών. Οι προμήθειες θα παρέχονται από το παγκόσμιο χαρτοφυλάκιο της Woodside, συμπεριλαμβανομένων ποσοτήτων από το πρόσφατα εγκεκριμένο έργο Louisiana LNG στις ΗΠΑ.

Πρόκειται για την οριστικοποίηση της μη δεσμευτικής συμφωνίας (HoA), που υπεγράφη τον Ιούνιο του 2025, επιβεβαιώνοντας την πρόθεση των δύο πλευρών να ενισχύσουν τη συνεργασία τους σε όλο το φάσμα της αλυσίδας αξίας του LNG.

Για την Petronas, αυτή η κίνηση αποτελεί στρατηγικό βήμα με στόχο την ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας της Μαλαισίας. Ενσωματώνοντας τις εισαγωγές LNG στην ενεργειακή της εξίσωση, η κρατική εταιρεία ενέργειας της χώρας επιδιώκει να ανταποκριθεί στη διαρκώς αυξανόμενη εγχώρια ζήτηση, κυρίως από τους κλάδους της ηλεκτροπαραγωγής και της βιομηχανίας.

Καναδάς: Πράσινο φως για νέο μεγαλεπήβολο τερματικό εξαγωγής LNG

Υπό τη σκιά των επιπτώσεων των αμερικανικών δασμών στην οικονομία του Καναδά, η Οτάβα φαίνεται να έχει θέσει σε πρώτο πλάνο την ανάπτυξη έργων αξιοποίησης φυσικών πόρων.

Στο πλαίσιο αυτό, σύμφωνα με το Reuters, η ομοσπονδιακή κυβέρνηση του Καναδά και η επαρχία της Βρετανικής Κολομβίας ενέκριναν πρόσφατα την ανάπτυξη του προτεινόμενου τερματικού σταθμού υγροποιημένου φυσικού αερίου Ksi Lisims LNG. Η εν λόγω έγκριση ανοίγει πλέον τον δρόμο για μια πιθανή τελική επενδυτική απόφαση (FID) από την κοινοπραξία Western LNG, πριν από το πέρας του 2025.

Στον απόηχο της κυβερνητικής έγκρισης του Ksi Lisims LNG, η Western LNG επισήμανε ότι η κατασκευή του μεγαλεπήβολου έργου στις βορειοδυτικές ακτές του Καναδά στον Ειρηνικό Ωκεανό θα μπορούσε να εκκινήσει εντός του έτους. Βάσει του σχεδιασμού, το Ksi Lisims LNG θα διαθέτει παραγωγική ικανότητα 12 εκατ. τόνων LNG ετησίως και θα τροφοδοτείται από υδροηλεκτρική ενέργεια, ενώ η εκκίνηση της εμπορικής του λειτουργίας προγραμματίζεται έως το 2029.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τόσο η Shell όσο και η TotalEnergies έχουν ήδη εξασφαλίσει εικοσαετείς συμφωνίες προμήθειας LNG από το έργο. Άλλωστε, χάρη στη στρατηγική γεωγραφική θέση του, το Ksi Lisims LNG δύναται να προσφέρει μικρότερους χρόνους αποστολής προς τις αγορές της Ασίας σε σχέση με τα αμερικανικά έργα LNG στον Κόλπο του Μεξικού.

Προ των πυλών νέος τερματικός σταθμός LNG στα Βαλκάνια

Η επέκταση των δραστηριοτήτων της JERA σε διεθνές επίπεδο συνεχίζεται με ταχύτατους ρυθμούς, με τον ιαπωνικό κολοσσό ενέργειας να πραγματοποιεί νέα «στάση», αυτή τη φορά στα Βαλκάνια.

Ειδικότερα, σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση, η JERA υπέγραψε πρόσφατα μνημόνιο κατανόησης (MoU) με την κυβέρνηση του Μαυροβουνίου, εγκαινιάζοντας μια νέα συνεργασία στον τομέα της ενέργειας. Βασικός άξονας της συμφωνίας είναι η διερεύνηση της ανάπτυξης ενός τερματικού σταθμού LNG, καθώς και μονάδων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας που θα χρησιμοποιούν φυσικό αέριο στο Μαυροβούνιο.

Στο πλαίσιο του μνημονίου, η JERA και η κυβέρνηση του Μαυροβουνίου θα διεξάγουν μια ολοκληρωμένη μελέτη σκοπιμότητας, η οποία θα αξιολογήσει την τεχνική, εμπορική και οικονομική βιωσιμότητα του προτεινόμενου τερματικού σταθμού LNG και των ηλεκτροπαραγωγικών μονάδων. Η εν λόγω μελέτη θα αποτελέσει τη βάση για πιθανές συμφωνίες υλοποίησης των έργων.

Μέσω της συγκεκριμένης συνεργασίας, η κυβέρνηση του Μαυροβουνίου επιδιώκει την ενεργειακή θωράκιση της χώρας, τη βελτίωση της εθνικής ενεργειακής εξίσωσης, καθώς και την υποστήριξη των στόχων αποανθρακοποίησης. Τέλος, το MoU με την JERA επιβεβαιώνει τις βλέψεις του Μαυροβουνίου να αναδειχθεί σε σημαντικό κόμβο ενέργειας των Δυτικών Βαλκανίων.

TMS CARDIFF GAS LTD
TMS TANKERS LTD

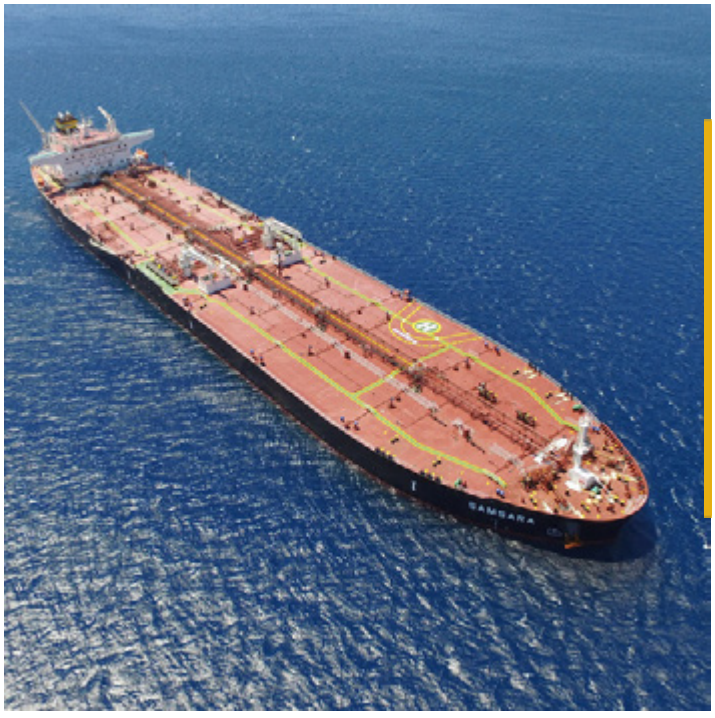


Teamwork Means Success

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



Η ευθραυστότητα της ενεργειακής σκακιέρας, με τη Μόσχα σε ρόλο ενορχηστρωτή

Το colpo grosso της Ρωσίας στα Βαλκάνια προκαλεί ερωτηματικά σχετικά με την αποτελεσματικότητα των δυτικών κυρώσεων.

του Σπήλιου Βαρελά

Το παγκόσμιο ενεργειακό τοπίο διαμορφώνεται σήμερα από μια μείξη γεωπολιτικών και οικονομικών παραγόντων, με τη Ρωσία και τις ΗΠΑ να διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο και σε αυτόν τον τομέα.

Οι ενεργειακές ισορροπίες μεταξύ ΗΠΑ και Ρωσίας

Το τελευταίο διάστημα, η πίεση στους αγοραστές του ρωσικού πετρελαίου έχει ενταθεί, με σκοπό τον περιορισμό των εσόδων της Μόσχας από τις εξαγωγές πετρελαίου και φυσικού αερίου. Η Ρωσία ωστόσο έχει δημιουργήσει στόλο δεξαμενόπλοιων-«φαντασμάτων» –για να παρακάμπτονται οι όποιες κυρώσεις–, που εκτιμάται πως αριθμεί πάνω από 500 πλοία, παραμένοντας ακάθεκτος, παρά τις πιέσεις των δυτικών κυρώσεων. Μάλιστα, δεξαμενόπλοια που υπόκεινται σε κυρώσεις μετέφεραν τον Ιούλιο το 36% των συνολικών αποστολών ρωσικού πετρελαίου. Ειδικότερα, σύμφωνα με στοιχεία των Windward και Vortexa, τα εν λόγω δεξαμενόπλοια φόρτωσαν 60 εκατ. βαρέλια από τα 165 εκατ. βαρέλια πετρελαίου που εξήχθησαν από τα κορυφαία λιμάνια της Ρωσίας.

Επιπλέον, σύμφωνα με τη ναυλομεσιτική Intermodal, οι ΗΠΑ επιθυμούν να αξιοποιήσουν την αυξανόμενη παραγωγή αμερικανικού φυσικού αερίου για την επίτευξη ενός διττού στόχου. Αρχικά, η αμερικανική κυβέρνηση επιδιώκει να επεκταθεί σε νέες αγορές, ένεκα της επικείμενης αύξησης της παραγωγής της LNG, από έργα που έχουν προγραμματιστεί να τεθούν σε λειτουργία το 2025 και το 2026 (Corpus Christi, Plaquemines και Golden Pass). Ταυτόχρονα, στοχεύει στη μείωση των εσόδων της Μόσχας από τα ορυκτά καύσιμα, περιορίζοντας τη δυνατότητά της να χρηματοδοτεί τις στρατιωτικές επιχειρήσεις στην Ουκρανία. Το νομοσχέδιο της αμερικανικής Γερουσίας, δε, υπογραμμίζει την αποφασιστικότητα της Ουάσιγκτον να διευρύνει το χάσμα, επεκτείνοντας τις κυρώσεις πέρα από τον ρωσικό στόλο δεξαμενόπλοιων στα παγκόσμια δίκτυα που τον συντηρούν.

Η ευρωπαϊκή «απεξάρτηση» από τη Ρωσία και ο αναδυόμενος ρόλος της Ελλάδας

Υπενθυμίζεται ότι, τον Σεπτέμβριο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε το 19ο πακέτο κυρώσεων κατά της Ρωσίας. Μεταξύ των μέτρων είναι και το σχέδιο για την απαγόρευση όλων των ρωσικών εισαγωγών υγροποιημένου φυσικού αερίου από την 1η Ιανουαρίου 2027, επιταχύνοντας το χρονοδιάγραμμα σταδιακής κατάργησης που είχε οριστεί προηγουμένως για το τέλος του 2027. Το πακέτο επιδιώκει επίσης να προσθέσει περίπου 118 πλοία από τον «σκιώδη στόλο» της Ρωσίας στη μαύρη λίστα κυρώσεων, αυξάνοντας τον συνολικό αριθμό σε πάνω από 560.

Η ΕΕ συνεχίζει το υφιστάμενο ανώτατο όριο τιμών πετρελαίου, ύψους $47,60 ανά βαρέλι (από το 18ο πακέτο της), για το ρωσικό αργό, ενώ το 19ο πακέτο θα

επιβάλει νέες απαγορεύσεις στις συναλλαγές με τις μεγάλες ενεργειακές εταιρείες Rosneft και Gazprom Neft, στοχεύοντας παράλληλα σε τράπεζες, παρόχους υπηρεσιών και άλλα δίκτυα που βοηθούν τη Ρωσία να αποφύγει τις κυρώσεις. Τα μέτρα αυτά βρίσκονται, επί του παρόντος, στο στάδιο της πρότασης και απαιτούν ομόφωνη έγκριση από τα κράτη-μέλη της ΕΕ πριν τεθούν σε ισχύ.

Σε ό,τι αφορά την ενεργειακή «απεξάρτηση», ήδη από το 2014, ο τερματικός σταθμός LNG στην Κλαϊπέντα αποτελεί βασικό παράγοντα της ενεργειακής «απελευθέρωσης» της Λιθουανίας από τη Ρωσία, σύμφωνα με έρευνα του Ιδρύματος Robert Schuman. Η δυναμικότητά του συμβάλλει πλέον στην ασφάλεια εφοδιασμού ολόκληρης της περιοχής. Έκτοτε έχουν κατασκευαστεί αρκετοί αγωγοί φυσικού αερίου, αυξάνοντας την αλληλεπίδραση μεταξύ των κρατών της περιοχής, όπως η διασύνδεση φυσικού αερίου Πολωνίας-Λιθουανίας (GIPL) –μεταξύ Λιθουανίας και Πολωνίας– από τον Μάιο του 2022. Η προμήθεια φυσικού αερίου είναι επίσης εφικτή από τη Φινλανδία, μέσω των τερματικών σταθμών Inkoo και Hamina, οι οποίοι λειτουργούν από το 2023 και το 2024 αντίστοιχα. Η περιοχή διαθέτει πλέον ένα δίκτυο τερματικών σταθμών και συνδέσεων που έχει αυξήσει την ενεργειακή ασφάλεια με φυσικό αέριο, ενώ οι ρωσικές εισαγωγές έχουν σταματήσει.

Παρόμοια κατάσταση επικρατεί και για άλλες χώρες, ιδίως στο πλαίσιο της αυξανόμενης επιρροής της Γερμανίας και της Πολωνίας ως «πυλών εισόδου» φυσικού αερίου από τις Ηνωμένες Πολιτείες, τη Μέση Ανατολή και τη Νορβηγία. Η Γερμανία εκκίνησε τη λειτουργία των πρώτων τερματικών σταθμών LNG ως αποτέλεσμα της ενεργειακής κρίσης του 2022. Οι γερμανικές αρχές υπολογίζουν σε έξι τερματικούς σταθμούς μακροπρόθεσμα, οι οποίοι, σε συνδυασμό με αυτούς σε Βέλγιο και Ολλανδία, ενδέχεται να ενισχύσουν σημαντικά τον ρόλο της Γερμανίας στην ενεργειακή ασφάλεια της Κεντρικής Ευρώπης.

Τέλος, η πρόσφατη επίσκεψη του Υπουργού Εσωτερικών των ΗΠΑ και αρμοδίου της ενεργειακής πολιτικής, Νταγκ Μπέργκαμ, στον τερματικό σταθμό LNG της Ελλάδας στη Ρεβυθούσα υπογράμμισε τον αυξανόμενο στρατηγικό ρόλο της χώρας για την ενεργειακή σκακιέρα. Σύμφωνα μάλιστα με τον Υπουργό, η Ελλάδα αποτελεί πλέον κεντρικό κόμβο στις προσπάθειες αντικατάστασης του ρωσικού φυσικού αερίου με αμερικανικό LNG. Για την Ελλάδα, αυτή η εξέλιξη παρουσιάζει σημαντικές οικονομικές ευκαιρίες. Ως πύλη εισόδου για το αμερικανικό υγροποιημένο φυσικό αέριο, η χώρα είναι έτοιμη να επωφεληθεί από την επικείμενη επέκταση του κλάδου.

Οι «κρυφοί» σύμμαχοι της Ρωσίας

Φαινομενικά, η Ευρώπη φαντάζει ως ο ιδανικός σύμμαχος των ΗΠΑ, δεδομένης της δέσμευσης της ΕΕ για πλήρη ενεργειακή «απεξάρτησή» της από τη Ρωσία έως το 2027.

Ωστόσο, η κατάσταση είναι πιο περίπλοκη, καθώς τα μέχρι στιγμής δεδομένα κάνουν λόγο για συνέχιση των εισαγωγών ρωσικού πετρελαίου στη Γηραιά Ήπειρο. Ναι μεν χώρες όπως η Λιθουανία και η Πολωνία, όπως προαναφέρθηκε, έχουν εκμηδενίσει τις ρωσικές εισαγωγές, άλλες εντούτοις, όπως η Ουγγαρία, η Σερβία και η Σλοβακία, παραμένουν διστακτικές, «μποϊκοτάροντας» τις όποιες προσπάθειες ενεργειακής «απεξάρτησης».

Πρόσφατη έκθεση της Allied τονίζει τον τρόπο με τον οποίο η συνεχιζόμενη συνεργασία Σερβίας και Ουγγαρίας με τη





Ο διάδρομος του ρωσικού πετρελαίου μέχρι τα Δυτικά Βαλκάνια.

Ρωσία, με επίκεντρο τον αγωγό Balkan Stream, συνεχίζει να υπονομεύει τις προσπάθειες της Δύσης για απομόνωση του ρωσικού ενεργειακού κλάδου.

Το ρωσικό αργό διέρχεται, μέσω του αγωγού Druzhba, από την Ουκρανία προς την Ουγγαρία χωρίς νομικούς περιορισμούς. Παρά τον πόλεμο και τις κυρώσεις της ΕΕ, το πετρέλαιο που μεταφέρεται μέσω αγωγών εξακολουθεί να εξαιρείται, με την Ουκρανία να μην εμποδίζει τη μεταφορά του. Από την Ουγγαρία, ο –υπό σχεδιασμό ακόμη– αγωγός Ουγγαρίας-Σερβίας θα επεκταθεί νότια, για να τροφοδοτήσει το διυλιστήριο Pancevo της Σερβίας, δημιουργώντας ουσιαστικά έναν χερσαίο διάδρομο ρωσικού πετρελαίου προς τα Δυτικά Βαλκάνια. Το εν λόγω έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το 2027, με εκτιμώμενη ετήσια χωρητικότητα 4-5 εκατ. τόνων αργού.

Σύνοψη ροής αγωγού

Ρωσία → Ουκρανία: Το ρωσικό αργό ταξιδεύει μέσω του νότιου κλάδου του αγωγού Druzhba στην Ουκρανία.

Ουκρανία → Ουγγαρία: Το πετρέλαιο συνεχίζει στην Ουγγαρία, φτάνοντας στο διυλιστήριο Százhalombatta, τη βασική μονάδα επεξεργασίας της Ουγγαρίας.

Ουγγαρία → Σερβία (στόχος 2027): Ένας νέος, υπό ανάπτυξη αγωγός 180 χλμ. θα συνδέει το Százhalombatta με το Novi Sad και το Pancevo στη Σερβία, επιτρέποντας τις χερσαίες παραδόσεις ρωσικού αργού στο μεγαλύτερο διυλιστήριο της Σερβίας και μειώνοντας την εξάρτηση από τις θαλάσσιες εισαγωγές μέσω Κροατίας ή Αδριατικής.

Συμπερασματικά, αυτή η εξέλιξη όχι μόνο ανοίγει τον δρόμο για τη διατήρηση της ρωσικής επιρροής στα Βαλκάνια και στην Κεντρική Ευρώπη, αλλά θέτει και ερωτήματα σχετικά με την αποτελεσματικότητα των δυτικών κυρώσεων, που αποσκοπούν στον περιορισμό της παγκόσμιας ενεργειακής επιρροής της Μόσχας.

Μάλιστα, η Σερβία, τη δεδομένη στιγμή, ακολουθεί μια στρατηγική «διπλού ταμπλό». Από τη μια συνεργάζεται με την ΕΕ, στους τομείς της πράσινης και ψηφιακής μετάβασης και της ανάπτυξης των υποδομών, με στόχο την είσοδό της στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ από την άλλη διατηρεί στενούς ενεργειακούς δεσμούς με τη Μόσχα. Μία από τις πιο σαφείς ενδείξεις της εξάρτησης της Σερβίας από τις ρωσικές ενεργειακές υποδομές αποτελεί το γεγονός πως η μεγαλύτερη εταιρεία πετρελαίου και φυσικού αερίου της χώρας, Naftna Industrija Srbije (NIS), παραμένει κατά πλειοψηφία στην ιδιοκτησία της ρωσικής Gazprom Neft. Αυτή η ιδιοκτησιακή δομή έχει μετατρέψει την NIS σε πεδίο γεωπολιτικής πίεσης, καθιστώντας τη Σερβία ευάλωτη σε έμμεσο έλεγχο, από τις αρχές τόσο των ΗΠΑ όσο και της ΕΕ. Παρά την επιβολή κυρώσεων, η Σερβία συνεχίζει να εισάγει ρωσικό αργό, εκμεταλλευόμενη νομικά κενά, με πιο πρόσφατο το αίτημα εξαίρεσης 180 ημερών που υποβλήθηκε στην Ουάσιγκτον τον Ιούλιο του 2025.

Ο Balkan Stream σηματοδοτεί μια στρατηγική αλλαγή στη δυναμική της περιφερειακής ισχύος. Ο εν εξελίξει αγωγός στη Σερβία ελαχιστοποιεί την «αδυναμία» της Μόσχας σε θαλάσσια σημεία ασφυξίας, καθώς και στις κυρώσεις, ενώ ταυτόχρονα ενισχύει την ενεργειακή εξάρτηση της Σερβίας από τη Ρωσία. Σε αντάλλαγμα, το Βελιγράδι κερδίζει έδαφος, μεταβαίνοντας, από καταναλωτή μικρής επιρροής και ισχύος, σε αναδυόμενο κόμβο διαμετακόμισης.

IONIC



Committed to service excellence

Ionic Tankers (Mgt) Inc.
93 Poseidonos Avenue
Glyfada 16674, Athens
Greece
Tel: +30 210 4282818
info@ionictankers.com

Ionic (UK) Shipping Agencies Ltd.
36, Upper Brook Street,
London, W1K 7QJ
United Kingdom
Tel: +44 203 0965150
london@ionicship.com

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
ΥΠΕΡΗΦΑΝΟ ΜΕΛΟΣ
UNION OF GREEK SHIPOWNERS
PROUD MEMBER

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

EFKRANTI
BEST STRATEGIC COMMUNICATION

Ionic Bulk Carriers (Mgt) Inc.
93 Poseidonos Avenue
Glyfada 16674, Athens
Greece
Tel: +30 210 4282818
info@ionicbulkcarriers.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

www.ionicship.com

Οι τελευταίες εξελίξεις στο ενεργειακό μέτωπο

Ενέργεια &

Επιμέλεια: Παντελής Παϊδούσης

«Γέννηση» του μεγαλύτερου υδροηλεκτρικού φράγματος της Αφρικής

Πρόσφατα, η Αιθιοπία εγκαινίασε επισήμως το Μεγάλο Φράγμα της Αναγέννησης (Grand Ethiopian Renaissance Dam – GERD) στον Νείλο, πηγή εντάσεων με την Αίγυπτο εδώ και περισσότερο από μία δεκαετία.

Είναι άξιο αναφοράς, δε, ότι θα αποτελέσει το μεγαλύτερο υδροηλεκτρικό φράγμα της Αφρικής, ένα έργο που θα παρέχει ενέργεια σε εκατομμύρια πολίτες της χώρας. Το δεύτερο πολυπληθέστερο έθνος της ηπείρου, με πληθυσμό 120 εκατ. κατοίκων, βλέπει το φράγμα GERD, ύψους $5 δισ., σε παραπόταμο του ποταμού Νείλου ως κεντρικό στοιχείο των φιλοδοξιών του για οικονομική ανάπτυξη.

Το μεγάλο αυτό φράγμα θα φτάσει να παράγει 5.000 μεγαβάτ (MW), το διπλάσιο απ' ό,τι παράγει σήμερα η χώρα. Για την Αιθιοπία, όπου περίπου 45% των 130 εκατ. κατοίκων της δεν έχουν πρόσβαση σε ηλεκτροδότηση, πρόκειται μάλλον για μια «ενεργειακή επανάσταση», σύμφωνα με τους ειδικούς.

Το φράγμα θα επιτρέψει επίσης στην Αντίς Αμπέμπα να καρπωθεί σημαντικά έσοδα, με τον Πρωθυπουργό της χώρας να υπολογίζει το ποσό σε $1 δισ. ετησίως.



φυσικοί πόροι



Credit: EPA/STR

Τεράστιο υπεράκτιο αιολικό πάρκο στη Γαλλία, με την υπογραφή της TotalEnergies

Η Γαλλία, στο πλαίσιο της σταδιακής μετάβασης της χώρας στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, χρίζει την TotalEnergies επικεφαλής του μεγαλύτερου έργου ΑΠΕ στα χρονικά της χώρας. Το έργο, το οποίο αφορά την κατασκευή υπεράκτιου αιολικού πάρκου, πρόκειται να απορροφήσει επενδυτικά κεφάλαια ύψους 4,5 δισ. ευρώ και θα ενισχύσει την αγορά εργασίας της Γαλλίας με νέες θέσεις, ιδίως στην περιοχή της Νορμανδίας. Το ίδιο το αιολικό πάρκο θα τοποθετηθεί περίπου 40 χλμ. ανοιχτά της ακτογραμμής της Νορμανδίας.

Κατόπιν ολοκλήρωσης του εν λόγω έργου, το αιολικό πάρκο, δυναμικότητας 1,5 GW, θα τροφοδοτήσει με πράσινη ηλεκτρική ενέργεια πάνω από ένα εκατομμύριο νοικοκυριά, και μάλιστα σε ανταγωνιστικές τιμές.

Όσον αφορά την TotalEnergies και τον ρόλο της στην υλοποίηση του έργου, πρόκειται για μια εταιρεία με σημαντική τεχνογνωσία στη διαχείριση παράκτιων έργων μεγάλης κλίμακας. Προς το παρόν, η TotalEnergies θα δώσει έμφαση στην έρευνα για την εύρεση κατάλληλου επενδυτικού πλάνου. Σημειώνεται τέλος ότι η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας μέσω του αιολικού πάρκου, σύμφωνα με εκτιμήσεις της TotalEnergies, θα ξεκινήσει εντός του έτους 2033.

Η QatarEnergy κατασκευάζει ένα από τα μεγαλύτερα φωτοβολταϊκά πάρκα του κόσμου

Οι QatarEnergy και Samsung C&T's Engineering & Construction Group (Samsung C&T) υπέγραψαν συμφωνία για την κατασκευή ενός μεγάλης κλίμακας φωτοβολταϊκού πάρκου στο Dukhan, 80 χλμ. δυτικά της Ντόχα.

Το εν λόγω φωτοβολταϊκό πάρκο, ένα από τα μεγαλύτερα στον κόσμο, θα αναπτυχθεί σε δύο φάσεις, αγγίζοντας σε ηλεκτρική ισχύ τα 2.000 megawatts (MW) έως τα μέσα του 2029. Μόλις ολοκληρωθεί, θα διπλασιάσει την παραγωγική ικανότητα ηλιακής ενέργειας του Κατάρ, συμβάλλοντας σημαντικά στους στόχους της χώρας για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Η συμφωνία υπογράφηκε από την Α.Ε. τον κ. Saad Sherida Al-Kaabi, Υπουργό Ενέργειας, Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο της QatarEnergy, και τον κ. Sechul Oh, Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο της Samsung C&T, κατά τη διάρκεια ειδικής τελετής που πραγματοποιήθηκε στην έδρα της QatarEnergy στην Ντόχα. Στην εκδήλωση παρευρέθηκαν η Α.Ε. ο κ. Abdulla bin Ali Al-Theyab, Πρόεδρος της Kahramaa, και ανώτερα στελέχη και των δύο εταιρειών.

Σχολιάζοντας την περίσταση, η Α.Ε. ο κ. Al-Kaabi δήλωσε: «Η συμφωνία αυτή αποτελεί σημαντικό ορόσημο στην προσπάθειά μας να διαχειριστούμε το περιβάλλον με τρόπο που να εξισορροπεί την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη με την προστασία του περιβάλλοντος, όπως ορίζεται στο Εθνικό Όραμα του Κατάρ για το 2030. Υποστηρίζει επίσης έναν από τους βασικούς στόχους της Στρατηγικής Βιωσιμότητας της QatarEnergy, που είναι η παραγωγή περισσότερων από 4.000 MW ανανεώσιμης ενέργειας έως το 2030».

Διώρυγα του Παναμά: Αντίστροφη μέτρηση για ένα ιστορικό project

Η ανάπτυξη ενός εκ των πλέον φιλόδοξων έργων στην ιστορία της Διώρυγας του Παναμά φαίνεται να δρομολογείται από την κυβέρνηση της χώρας της Κεντρικής Αμερικής.

Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο της επίσημης επίσκεψής του στην Ιαπωνία, ο Πρόε-

Στα 50 δισ. κ.μ. (bcm) έφτασε η ποσότητα φυσικού αερίου από το Αζερμπαϊτζάν που μετέφερε ο Διαδριατικός Αγωγός Φυσικού Αερίου (TAP) στην Ευρώπη από την έναρξη της εμπορικής του λειτουργίας, το 2020.

δρος του Παναμά, Χοσέ Ραούλ Μουλίνο, ανακοίνωσε την εκκίνηση της διαδικασίας για την ανάπτυξη ενός αγωγού φυσικού αερίου κατά μήκος της Διώρυγας του Παναμά. Το εν λόγω έργο εντάσσεται στο πλαίσιο του νέου ενεργειακού διαδρόμου της διαωκεάνιας διαδρομής και επιδιώκει να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της χώρας στην παγκόσμια αγορά ενέργειας.

Σύμφωνα με τον Πρόεδρο του Παναμά, ο αγωγός θα αποτελέσει μία από τις μεγαλύτερες επενδύσεις στην ιστορία της Διώρυγας του Παναμά, με θετικό αντίκτυπο για το σύνολο της χώρας:

Θέσεις εργασίας: Περισσότερες από 6.500 νέες θέσεις εργασίας κατά το στάδιο κατασκευής και σχεδόν 9.600 κατά τη φάση λειτουργίας.

Ετήσια έσοδα για το κράτος: Περίπου $160 εκατ. κατά το στάδιο κατασκευής και περισσότερα από $1,5 δισ. κατά τη φάση λειτουργίας.

Ετήσια προστιθέμενη αξία στην εθνική οικονομία: Περίπου $590 εκατ. κατά το στάδιο κατασκευής και περίπου $2,7 δισ. κατά τη φάση λειτουργίας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο αγωγός ευθυγραμμίζεται με τη στρατηγική διαφοροποίησης των εσόδων της Διώρυγας του Παναμά, η οποία στοχεύει στην επέκταση του εύρους των υπηρεσιών της. Στο πλαίσιο αυτό, η Αρχή της Διώρυγας προσβλέπει στην ανάπτυξη ενός διατροπικού κόμβου εφοδιαστικής αλυσίδας, που θα εδραιώσει τον Παναμά ως στρατηγικό κόμβο του διεθνούς εμπορίου.

Ορόσημο για τον Διαδριατικό Αγωγό Φυσικού Αερίου TAP

Στα 50 δισ. κ.μ. (bcm) έφτασε η ποσότητα φυσικού αερίου από το Αζερμπαϊτζάν που μετέφερε ο Διαδριατικός Αγωγός Φυσικού Αερίου (TAP) στην Ευρώπη από την έναρξη της εμπορικής του λειτουργίας, το 2020.

Όπως ανακοίνωσε η εταιρεία, από τα τέλη του 2020, ο TAP έχει παραδώσει:

- Πάνω από 41,7 δισ. κ.μ. (bcm) στην Ιταλία.
- Πάνω από 4,8 δισ. κ.μ. στην Ελλάδα.
- Πάνω από 3,2 δισ. κ.μ. στη Βουλγαρία.

«Τα 50 bcm δεν είναι απλώς ένα ορόσημο· αποτελούν ξεκάθαρη απόδειξη του στρατηγικού ρόλου του TAP στην ενίσχυση της ενεργειακής ασφάλειας της Ευρώπης και στην υποστήριξη των κλιματικών της στόχων», δήλωσε μεταξύ άλλων ο Luca Schieppati, Διευθύνων Σύμβουλος του TAP.

Ο αγωγός TAP, μήκους περίπου 877 χλμ., μεταφέρει φυσικό αέριο από το κοίτασμα Shah Deniz II του αζερικού τμήματος της Κασπίας Θάλασσας προς την Ευρώπη. Συνδέεται με τον αγωγό Trans Anatolian Pipeline (TANAP) στα ελληνοτουρκικά σύνορα και διασχίζει την Ελλάδα, την Αλβανία και την Αδριατική Θάλασσα, προτού εξέλθει στην ξηρά στη Νότια Ιταλία.

Ο TAP συνδέεται με τον Διασυνδετήριο Αγωγό Ελλάδας-Βουλγαρίας (IGB), ο οποίος ξεκίνησε την εμπορική του λειτουργία τον Οκτώβριο του 2022, παρέχοντας αέριο από την Κασπία στη Βουλγαρία. Όπως σημειώνεται σχετικά, τα σημεία εξόδου του TAP στην Ελλάδα και στην Αλβανία, μαζί με την προσγειάλωση στην Ιταλία, παρέχουν πολλαπλές δυνατότητες για περαιτέρω μεταφορά φυσικού αερίου από το Αζερμπαϊτζάν στις ευρύτερες ευρωπαϊκές αγορές.

Στο μετοχικό κεφάλαιο του TAP μετέχουν οι εταιρείες: BP (20%), SOCAR (20%), Snam (20%), Fluxys (20%), Enagás (20%).

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

Εικόνες και αναμνήσεις από το Αρχείο των *Ναυτικών Χρονικών*

Επιμέλεια: Παναγιώτης Κόρακας

Άνθρωποι Πλοία

Οκτώβριος 2025



«Τα Καθελκυόμενα Μεγαθήρια»: Φωτογραφικό στιγμιότυπο της καθέλκυσης του «Andros Storm», ενός «μεταλλοφόρου-πετρελαιοφόρου», χωρητικότητας 143.400 dwt, που ναυπηγήθηκε στην Ιαπωνία για λογαριασμό του Οίκου Υιών Πέτρου Γουλανδρή.

Ιστορία

Με την ευγενική χορηγία
JOTUN



Ο Αντώνιος Ι. Αγγελικούσης απευθύνει ευχαριστήριο χαιρετισμό κατά την τελετή καθέλκυσης του bulk carrier «Άφοβος», στις 12 Φεβρουαρίου 1968, στα ναυπηγεία Kure της Ishikawajima-Harima. Το εν λόγω bulk carrier, που έφερε την ελληνική σημαία, υπήρξε το πρώτο νεότευκτο του Οίκου Αγγελικούση, αποτελώντας ταυτόχρονα σημείο-σταθμό για μια μακρόχρονη επιχειρηματική σχέση με τα ναυπηγεία της Χώρας του Ανατέλλοντος Ηλίου.



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ 21

ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

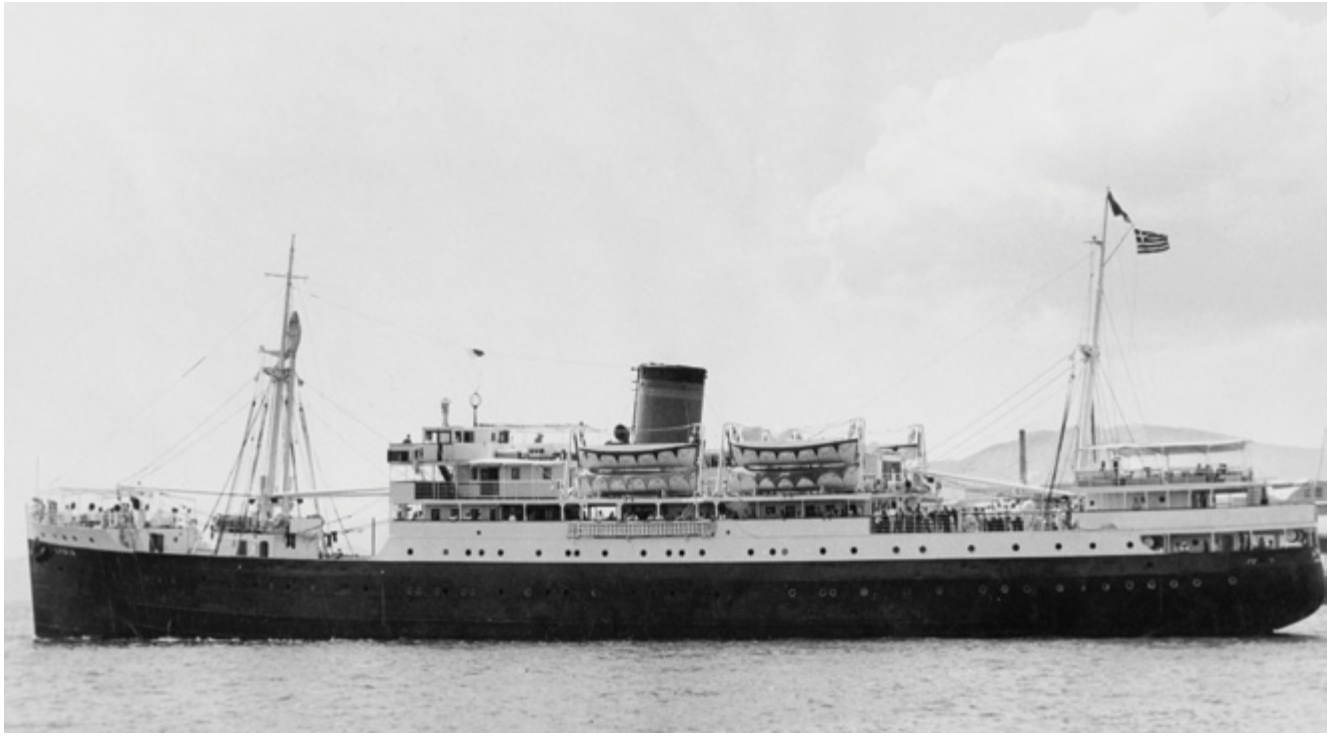
ΤΟ 56.000 ΤΟΝΝΩΝ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ "ΑΦΟΒΟΣ,,

Η ΤΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΟΙ ΕΚΦΩΝΗΘΕΝΤΕΣ ΛΟΓΟΙ

Απόκομμα των *Ναυτικών Χρονικών* της 15ης Μαρτίου 1968, όπου φιλοξενήθηκε εκτενές αφιέρωμα με αφορμή την καθέλκυση του bulk carrier «Άφοβος».



Σύμφωνα με τα *Ναυτικά Χρονικά* της 1ης Ιουνίου 1969, το containership «Hother Isle» αποτέλεσε ένα από τα πρώτα πλοία ελληνικών συμφερόντων αυτού του τύπου. Το πλοίο του Οίκου Λιναρδάτου είχε τη δυνατότητα μεταφοράς 316 containers 20 ποδών και υπήρξε προϊόν μετασκευής, όντας αρχικά φορτηγό πλοίο κατασκευής του 1956. Παραδόθηκε από τα ναυπηγεία της Βρέμης στις 27 Φεβρουαρίου 1969, εκκινώντας τους εμπορικούς του πλόες μεταξύ Ηνωμένου Βασιλείου και Καναδά.



Το επιβατηγό πλοίο «Λυδία» ήταν απόκτημα των Ελληνικών Μεσογειακών Γραμμών (ΕΛΜΕΣ) του 1955. Είχε αρχικώς κατασκευαστεί ως «Moonta» στη Δανία για την αυστραλιανή Adelaide Steamship Company. Μετά την αγορά του από την ΕΛΜΕΣ, το πλοίο μετασκευάστηκε προκειμένου να ανακαινιστούν οι χώροι και να μπορεί να φιλοξενήσει περισσότερους επιβάτες. Θα ταξίδευε με τα χρώματα των Ελληνικών Μεσογειακών Γραμμών από το 1956 έως το 1966, εκτελώντας κατά κύριο λόγο «μεσογειακές» διαδρομές. Είναι αξιοσημείωτο ότι επιβιώνει μέχρι τις μέρες μας ως τουριστικό αξιοθέατο και πλωτό καζίνο.

Carras (Hellas) S.A.



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

Πώς και γιατί αλλάζει ο αεροπορικός χάρτης στην υπεραγορά του Αραβικού Κόλπου

Η ανώμαλη προσγείωση της Wizz Air στα Εμιράτα

του Μιχάλη Ψάλλη



Τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα διέρχονται μια μεταβατική περίοδο αναδιάρθρωσης της οικονομίας τους, όπου η απόλυτη εξάρτηση από τον «μαύρο χρυσό» θα αποτελεί σε λίγο καιρό απόλυτο παρελθόν. Έως τώρα, σχεδόν και τα επτά εμιράτα των ΗΑΕ έχουν προσφέρει κίνητρα σε πολυεθνικές εταιρείες ώστε να αναπτυχθούν εντός των εδαφών τους σε πολυάριθμους κλάδους πέρα από τις εξαγωγές πετρελαίου. Οι αερομεταφορές συνιστούν μια αγορά στην οποία τα επτά εμιράτα εισήλθαν δυναμικά, δημιουργώντας μια νέα τάξη πραγμάτων για τον ίδιο τον κλάδο, για τα logistics αλλά και για τον τουρισμό της ευρύτερης περιοχής. Με κύριο πρωταγωνιστή αλλά και εμπνευσμένο οραματιστή τον εμίρη του Ντουμπάι, τα υπόλοιπα εμιράτα ακολούθησαν σε μικρότερο βαθμό το επιτυχημένο παράδειγμα του λιλιπούτειου πριγκιπάτου, που δεν διαθέτει τα αποθέματα πετρελαίου των γειτόνων του.

Η ανάγκη των αραβικών οικονομιών για διαφοροποίηση

Τόσο τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα όσο και η γειτονική και παντοδύναμη οικονομικά Σαουδική Αραβία έχουν επενδύσει εκτενώς στη διαφοροποίηση των οικονομιών τους, ακολουθώντας το παράδειγμα και άλλων παγκόσμιων δυνάμεων. Η δράση αυτή θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και ως αναπόφευκτη. Και αυτό διότι η μετάβαση ενός κράτους από την απόλυτη εξάρτηση της οικονομίας του από τους φυσικούς πόρους που διαθέτει σε μια πολυδιάστατη και πολυσύνθετη οικονομία, που βασίζεται πλέον στις αγορές υπηρεσιών και στην ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου ως καταλύτη ευημερίας, αναδεικνύει την ωρίμανσή του. Είναι δεδομένο λοιπόν ότι τα ΗΑΕ (όπως και η Σαουδική Αραβία) επιχειρούν στην παρούσα χρονική συγκυρία να αποδείξουν το ηγετικό status τους σε θέματα καινοτομίας, βιωσιμότητας και οικονομικής ανθεκτικότητας.

Το εν λόγω εγχείρημα των ΗΑΕ εστιάζεται στο Abu Dhabi Economic Vision 2030, κατά μία άποψη παραλλαγή του Vision 2030 της Σαουδικής Αραβίας. Οι πρωτοβουλίες αυτές, ως γνωστόν, ορίζουν έναν αριθμό στόχων, οι οποίοι θα υποστηρίξουν τη μετάβαση των οικονομιών σε μια νέα εποχή για όλους τους πολίτες και τους επενδυτές. Ανάμεσα στους στόχους συγκαταλέγονται η δημιουργία ενός ανθεκτικού δημοσιονομικού και νομισματικού περιβάλλοντος με διαχειρίσιμα επίπεδα πληθωρισμού, καθώς και η εξασφάλιση βελτιωμένων συνθηκών εργασίας.



Σε αυτό ακριβώς το πλαίσιο στρατηγικής ανάπτυξης, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα έχουν εστιαστεί στην κατάκτηση της παγκόσμιας αγοράς των αερομεταφορών. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι κρατικά υποστηριζόμενες εταιρείες τους επενδύουν... αστρονομικά ποσά στην αγορά αεροσκαφών, ενώ παράλληλα κατασκευάζουν υπερσύγχρονα αεροδρόμια, από τα οποία διέρχονται εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Η Emirates και η Etihad αποτελούν πλέον παγκόσμιους πρωταγωνιστές στις διεθνείς αερομεταφορές. Συγκεκριμένα, ο αερολιμένας του Άμπου Ντάμπι έσπασε ρεκόρ κίνησης επιβατών το 2024, με 29,4 εκατ. επιβάτες, ενώ ο αερολιμένας του Ντουμπάι (DXB) διατηρεί σταθερά τον τίτλο του πιο πολυσύχναστου αεροδρομίου παγκοσμίως επί μία δεκαετία, με 92,3 εκατ. επιβάτες το περασμένο έτος. Επιπρόσθετα, οι επενδύσεις σε νέα αεροσκάφη αποτελούν βασικής προτεραιότητας στρατηγικές επιλογές των πριγκιπικών οικογενειών στα δύο εμιράτα, που παράλληλα υποστηρίζουν την τεχνολογική ανάπτυξη και την εφαρμογή καινοτόμων πρωτοβουλιών για πολλούς κλάδους στον χώρο των συνδυασμένων μεταφορών.

Υψηλές πτήσεις για τις κρατικές εταιρείες, χαμηλές για τις υπόλοιπες (;)

Ωστόσο, η αναπτυσσόμενη επιβατική κίνηση που προσελκύουν τα πριγκιπάτα των ΗΑΕ ενδυνάμωσε το ενδιαφέρον πολλών γιγάντων στον χώρο των μεταφορών. Ανάμεσα στους πρώτους επενδυτές συγκαταλέγεται η ευρωπαϊκή εταιρεία αερομεταφορών χαμηλού κόστους Wizz Air. Ο αερομεταφορέας ιδρύθηκε στη Βουδαπέστη τον Ιούνιο του 2003, με τον ιδρυτή της και Διευθύνοντα Σύμβουλο József Váradi, μαζί με τους συνεργάτες του, να οραματίζονται αεροπορικά ταξίδια σε όσο το δυνατόν χαμηλότερες τιμές, τόσο εντός όσο και εκτός Ευρώπης. Η εταιρεία «απογειώθηκε» για πρώτη φορά το 2004, εκτελώντας ταξίδι από τον αερολιμένα Κατοβίτσε της Πολωνίας προς το Λούτον του Λονδίνου. Η μητρική εταιρεία του ομίλου, Wizz Air Holdings Plc, εδρεύει στη Νήσο Ιερσέη, εξαρτώμενο έδαφος του Στέμματος του Ηνωμένου Βασιλείου με ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς.

Σήμερα, το σύνολο των τριών ενεργών θυγατρικών υπό την αιγίδα της Wizz Air Holdings Plc –Wizz Air Hungary, Wizz Air UK και Wizz Air Malta– διαθέτουν 207 αεροσκάφη με μέση ηλικία 4,2 έτη, περισσότερα από 8.200 άτομα εργατικό δυναμικό και εκτελούν πάνω από 750 δρομολόγια μεταξύ σχεδόν 190 αερολιμένων. Παρελθόν για τον όμιλο αποτελούν οι εταιρείες Wizz Air Bulgaria και Wizz Air Ukraine, οι οποίες έπαψαν να λειτουργούν το 2011 και το 2015 αντιστοίχως. Το 2019, ο όμιλος, ενόψει των αναδυόμενων ευκαιριών, ίδρυσε θυγατρική εταιρεία με έδρα το Άμπου Ντάμπι. Η Wizz Air Abu Dhabi ξεκίνησε επίσημα τη λειτουργία της στην πρωτεύουσα των ΗΑΕ στις 15 Ιανουαρίου 2021. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η παρθενική πτήση για την Wizz Air Abu Dhabi είχε ως προορισμό την Αθήνα.

Με έναν στόλο απαρτιζόμενο από δώδεκα Airbus A320 και A321, η θυγατρική της Wizz Air ένωσε το Άμπου Ντάμπι με σχεδόν σαράντα προορισμούς, προσφέροντας παράλληλα πολύ ανταγωνιστικές τιμές. Η Wizz Air Abu Dhabi αποτελούσε τον σημαντικότερο ανταγωνιστή της κρατικής Etihad, η οποία εστιαζόταν σε ένα πιο ευρύ κοινό ταξιδιωτών, προσφέροντας πιο ολοκληρωμένες υπηρεσίες για κάθε βαλάντιο. Ο εθνικός αερομεταφορέας δηλαδή είχε να ανταγωνιστεί όχι μόνο την Emirates και τη Flydubai στο διπλανό πριγκιπάτο του Ντουμπάι, αλλά και την Wizz Air, εντός έδρας.

Εντούτοις, οι ημέρες αισιοδοξίας είχαν τελικά μικρό βελησνεκές. Η είδηση για πολλούς δεν ήταν έκπληξη: Στις 14 Ιουλίου 2025, η Wizz Air ανακοίνωσε την έξοδό της από την αγορά των Εμιράτων και την επανεστίασή της στην αγορά της ανατολικής Ευρώπης. Ήδη, αυτό το φθινόπωρο, τα ΗΑΕ θα είναι ένα μακρινό παρελθόν για την αεροπορική εταιρεία, που επιχείρησε αλλά δεν τα κατάφερε σε αυτή την πολλά υποσχόμενη αγορά. Σύμφωνα με εκθέσεις της ίδιας της εταιρείας, το 2024 η μητρική Wizz Air κατέγραψε κατακόρυφη πτώση στα καθαρά κέρδη της, της τάξεως του 41,54%. Πιο αναλυτικά, τα κέρδη της εταιρείας διαμορφώθηκαν στα $213,9 εκατ., έναντι $365,9 εκατ. την προηγούμενη χρονιά.

Σημειώνεται επιπλέον ότι η αξία των μετοχών της εισηγημένης στο χρηματιστήριο του Λονδίνου εταιρείας, την τελευταία πενταετία, έχει καταγράψει σημαντική πτώση, κατά περίπου 60%. Η καθοδική πορεία που χαράσσει η εταιρεία στο χρηματιστήριο αντανακλά ευρύτερα τη μεταβατική θέση στην οποία βρίσκεται το τελευταίο διάστημα. Η πτωτική πορεία οδήγησε τους επικεφαλής στην επανεξέταση της στρατηγικής όλων των εταιρειών του ομίλου.

Η Wizz Air δεν είναι ένας τυχαίος παίκτης στη διεθνή αγορά των αερομεταφορών. Το στρατηγικό μοντέλο ανάπτυξής της δεν είναι απλοϊκό, ούτε αφελές, γι' αυτό μάλλον η αποτυχία της στα ΗΑΕ προβλημάτισε πολλούς αναλυτές. Τι πήγε όμως στραβά στη συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή, που αποτελούσε εφαλτήριο αισιοδοξίας για τη μητρική εταιρεία; Αν και το 2024 οι 3,5 εκατ. επιβάτες που διήλθαν από τον αερολιμένα

Στο πλαίσιο της στρατηγικής τους ανάπτυξης, τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα έχουν εστιαστεί στην κατάκτηση της παγκόσμιας αγοράς των αερομεταφορών. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι κρατικά υποστηριζόμενες εταιρείες τους επενδύουν… αστρονομικά ποσά στην αγορά αεροσκαφών, ενώ παράλληλα κατασκευάζουν υπερσύγχρονα αεροδρόμια, από τα οποία διέρχονται εκατομμύρια επιβάτες ετησίως.

Ζαέντ μέσω αεροσκαφών της Wizz Air συνεισέφεραν στο 25% της συνολικής κίνησης του αεροδρομίου για το έτος, τα τελικά έσοδα της εταιρείας στην περιοχή δεν ήταν ενθαρρυντικά. Ο Διευθύνων Σύμβουλος της Wizz Air, József Váradi, αναλύοντας την απόφαση του ΔΣ, περιέγραψε τις πολυάριθμες προκλήσεις που επιβράδυναν την ανάπτυξη της εταιρείας στην περιοχή. Ανάμεσα σε όσα αναφέρθηκαν ήταν το εύφλεκτο γεωπολιτικό σκηνικό της ευρύτερης περιοχής, οι συχνές εντάσεις με γειτονικά κράτη αλλά και οι πολύ δύσκολες κλιματολογικές συνθήκες που επιδρούσαν στην ομαλή πτητική λειτουργία και συντήρηση των αεροσκαφών. Αιχμές βέβαια υπήρχαν και για την άμεση και έμμεση επιδότηση των κρατικών αερομεταφορέων της περιοχής από τις… βαθιές τσέπες των πριγκιπικών ταμείων.

Τα Εμιράτα θέλουν ανοικτούς ουρανούς και ελεύθερη οικονομία, αλλά διαφαίνεται ότι βασική επιδίωξη των πριγκιπικών Οίκων είναι η επικράτηση των κρατικών εταιρειών σε κλάδους τους οποίους τα υπουργεία Οικονομικών και Εξωτερικών θεωρούν σημαντικούς.

Το παράθυρο ευκαιρίας για περιφερειακούς παίκτες

Ωστόσο, παρά την αποτυχημένη προσπάθεια της Wizz Air Abu Dhabi, η δυναμική του κλάδου των αερομεταφορών στα ΗΑΕ δεν φαίνεται να συρρικνώνεται. Το αντίθετο. Και μάλιστα με αφορμή τις απολύσεις στη Wizz Air στο Άμπου Ντάμπι, αναλυτές επισημαίνουν το αισιόδοξο τοπίο που διαγράφεται σε άλλες (κρατικές κυρίως) εταιρείες της περιοχής.

Ο όμιλος Emirates, με έδρα το Ντουμπάι, έχει προαναγγείλει την πρόσληψη 17.300 νέων στελεχών, που θα αναλάβουν 350 διαφορετικές θέσεις εργασίας: από πιλότους, αεροσυνοδούς και μηχανικούς για τα αεροπλάνα έως στελέχη για τα γραφεία της εταιρείας. Από το 2022, η Emirates έχει προσλάβει πάνω από 41.000 εργαζομένους, και αυτή τη στιγμή το προσωπικό της εταιρείας ανέρχεται στα 121.000 άτομα.

Όσον αφορά την Etihad, η εταιρεία έχει προβεί σε αντίστοιχες ανακοινώσεις για την πρόσληψη 10.000 στελεχών την ερχόμενη πενταετία. Οι εν λόγω αστομάτητοι κύκλοι προσλήψεων ευθυγραμμίζονται με τη θεαματική, και έως τώρα

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.



αδιάλειπτη, ανάκαμψη των αερομεταφορών ειδικά στην περιοχή τα τελευταία τρία χρόνια.

Το κενό που προκύπτει στην παγκόσμια αγορά με την έξοδο της Wizz Air Abu Dhabi από τη συγκεκριμένη περιοχή σπεύδουν να καλύψουν επιπλέον δύο αερομεταφορείς, με ισχυρή παρουσία στην περιφέρεια. Οι εταιρείες Flydubai και Air Arabia Abu Dhabi μοιράζονται σημαντικά κοινά σημεία. Η Flydubai έχει έδρα το Ντουμπάι και η Air Arabia τη Σάρτζα των ΗΑΕ. Και οι δύο ακολουθούν το μοντέλο των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους (Low-Cost Carriers, LCC).

Οι στενές σχέσεις των τοπικών κυβερνήσεων με τις εν λόγω εταιρείες αποτελούν αδιαμφισβήτητα κλειδί για την επιτυχημένη λειτουργία των αερομεταφορέων στην περιοχή. Πιο αναλυτικά, η Air Arabia Abu Dhabi συνιστά αποτέλεσμα συνεργασίας μεταξύ της Air Arabia με την –κρατική– Etihad. Ως εκ τούτου, η Air Arabia Abu Dhabi επωφελείται από την πολυεπίπεδη στήριξη των κρατικών φορέων στην πρωτεύουσα των ΗΑΕ, εστιάζοντας σε ένα συμπληρωματικό επιβατικό κοινό που δεν επιθυμεί να καλύψει η κρατική Etihad. Όσον αφορά τη Flydubai, πρόκειται για μια πλήρως κρατική εταιρεία, με βασικό μέτοχο την κυβέρνηση των ΗΑΕ και τον Πρόεδρο του ΔΣ, τόσο της Flydubai όσο και της Emirates, Ahmed Bin Saeed Al Maktoum. Η Flydubai κατέρριψε ρεκόρ κερδοφορίας το 2024, με συνολικά $674 εκατ., ξεπερνώντας κατά 16% τα κέρδη της το 2023.

Πώς όμως επωφελούνται οι δύο προαναφερθείσες εταιρείες από τη νέα τάξη πράγματων; Κατόπιν της ανακοίνωσης του ΔΣ της Wizz Air, και οι δύο εταιρείες προχώρησαν σε ανακοινώσεις περί επέκτασης των δρομολογίων τους. Αρχικά, η Flydubai θα καθιερώσει νέα δρομολόγια, τα οποία θα ενώνουν το Άμπου Ντάμπι με αρκετές πόλεις στην ανατολική Ευρώπη και τον Καύκασο. Παράλληλα, η Air Arabia Abu Dhabi σχεδιάζει την επέκταση των διαθέσιμων προς πώληση θέσεών της κατά 40% μέσα στο 2025, εκμεταλλευόμενη τη συγκυρία. Από τον Νοέμβριο, η εταιρεία θα προσθέτει σταδιακά νέα δρομολόγια, εκ των οποίων αρκετά θα καλύπτουν το τέως δίκτυο αερομεταφορών της Wizz Air Abu Dhabi, ειδικά προς την Ευρώπη και την Κεντρική Ασία.

Τουρισμός και συνδυασμένες μεταφορές: το μέλλον των ΗΑΕ

Μέσα από δεδομένα του Παγκόσμιου Συμβουλίου Ταξιδιών και Τουρισμού (World Travel & Tourism Council – WTTC), εκτιμάται ότι τα έξοδα των επισκεπτών στα Εμιράτα για το 2025 θα ανέλθουν στα $62,25 δισ., καταρρίπτοντας τα ρεκόρ που σημειώθηκαν το 2019.

Αξιόλογες ευκαιρίες αναδύονται, παράλληλα, από τη –στρατηγική– γεωγραφική θέση των ΗΑΕ. Το γεγονός ότι τα πριγκιπάτα συνιστούν ένα σταυροδρόμι για την Ασία, την Ευρώπη και την Αφρική έχει προσελκύσει το επενδυτικό ενδιαφέρον των επτά εμίρηδων στον χώρο των ολοκληρωμένων μεταφορικών υπηρεσιών. Μεγάλα κεφάλαια έχουν κατανεμηθεί για την ανάπτυξη λιμένων της χώρας, όπως το Jebel Ali, ένας από τους πιο πολυσύχναστους και τεχνολογικά προηγμένους λιμένες παγκοσμίως. Συγχρόνως, η ανάπτυξη του εθνικού δικτύου αυτοκινητόδρομων, αλλά και του σιδηροδρομικού δικτύου, γνωστού και ως Etihad Rail, βρίσκεται ψηλά στη λίστα των προτεραιοτήτων του αραβικού κράτους. Το επενδυτικό τρίπτυχο για λιμένες, σιδηρόδρομους και αυτοκινητόδρομους αναμένεται να αποτελέσει τον πυλώνα πάνω στον οποίο θα στηριχτούν οι διατροπικές μεταφορές στην ενδοχώρα της αραβικής χερσονήσου. Η καθιέρωση των ΗΑΕ ως περιφερειακού κέντρου logistics πρόκειται να ωθήσει την οικονομία των Εμιράτων σε νέα ύψη.

Καταξιωμένες εταιρείες στον χώρο της συμβουλευτικής υποστηρίζουν ότι, για τα ΗΑΕ τουλάχιστον, κλάδοι μη συναφείς με την παραγωγή και τις εξαγωγές πετρελαίου θα συνεισφέρουν έως και κατά 76,5% στο ΑΕΠ της χώρας μέχρι το 2030. Συνεπώς, βάσει των δεδομένων, διαφαίνεται ότι οι στόχοι των ΗΑΕ με επίκεντρο τη διαφοροποίηση της οικονομίας τους είναι επιτεύξιμοι. Σύμφωνα με το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, εκτιμάται ότι το ΑΕΠ της χώρας θα αναπτυχθεί κατά 4% το 2025 και κατά 5% το 2026. Την ίδια στιγμή που οι αντίστοιχες εκτιμήσεις για χώρες της Ευρωζώνης είναι 1% για το 2025 και 1,2% για το 2026.

EUROPORT 2025
4-7 Nov | Rotterdam Ahoy

ROTTERDAM AHOY

THE MARITIME WORLD
TOGETHER, TODAY, TOMORROW

51.9244201, 4.4777325



EXPAND YOUR GLOBAL NETWORK

1000+ Exhibiting companies, 25.000 maritime professionals

GAIN INSIGHTS FROM INDUSTRY LEADERS

40+ conferences, panel discussions, expert sessions & awards

CONNECT & SOCIALIZE IN ROTTERDAM

Europort Cruise Party & many other social networking events

EUROPORT.NL

REGISTER NOW!

REGISTRATION FEES*

Exhibitor invitation	Early bird rate	Standard rate	Late/onsite rate
FREE	**€ 40,-**	**€ 50,-**	**€ 70,-**
upon exhibitor invitation until 15 Oct 2025	until 30 Sept 2025	until 31 Oct 2025	after 1 Oct 2025

*press and students can visit Europort 2025 for free

Η AEGEAN ανοίγει τα «φτερά» της στην Ινδία: Η συνεργασία με την IndiGo

Τα «φτερά» για την Ινδία ανοίγει η AEGEAN, επεκτείνοντας το δίκτυό της πέρα από την Ευρώπη και τη Μέση Ανατολή.

Η IndiGo, η πρώτη αεροπορική εταιρεία της Ινδίας στις προτιμήσεις των επιβατών, και η AEGEAN, η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία της Ελλάδας, υπέγραψαν μνημόνιο συνεργασίας (MoU) για την πραγματοποίηση πτήσεων κοινού κωδικού (codeshare), με στόχο την ενίσχυση της συνδεσιμότητας και την παροχή μιας απρόσκοπτης ταξιδιωτικής εμπειρίας στους επιβάτες των δύο εταιρειών.

Μέσω αυτής της συνεργασίας, οι δύο αεροπορικές εταιρείες θα έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν πτήσεις στο δίκτυο της καθεμίας. Αυτό θα επιτρέψει στην AEGEAN να ενισχύσει τη συνδεσιμότητά της με την Ινδία και τη Νότια Ασία, ενώ οι επιβάτες της IndiGo θα αποκτήσουν περισσότερες επιλογές ταξιδιού στο εκτεταμένο δίκτυο εσωτερικού και εξωτερικού της AEGEAN με την ολοκλήρωση των απαραίτητων διαδικασιών.

Η IndiGo έχει ήδη ανακοινώσει την πρόθεσή της να ξεκινήσει απευθείας πτήσεις από και προς την Αθήνα από τις αρχές Ιανουαρίου του 2026. Από την πλευρά της, η AEGEAN έχει επίσης ανακοινώσει την έναρξη των πτήσεων προς την Ινδία τον Μάρτιο του 2026. Η IndiGo θα ξεκινήσει με έξι εβδομαδιαίες πτήσεις προς την Αθήνα, ενώ η AEGEAN θα εγκαινιάσει πέντε εβδομαδιαίες πτήσεις προς το Δελχί και, στη συνέχεια, τρεις εβδομαδιαίες πτήσεις προς τη Βομβάη.



Credit: AEGEAN

Στο πλαίσιο της συμφωνίας κοινού κωδικού, οι επιβάτες της AEGEAN θα έχουν πρόσβαση σε περισσότερους προορισμούς εντός της Ινδίας και της Νότιας Ασίας, καθώς ο κωδικός πτήσεων «A3» θα προστεθεί σε σημαντικό αριθμό δρομολογίων του δικτύου της IndiGo και ο κωδικός «6E» της IndiGo σε πτήσεις του δικτύου εσωτερικού και εξωτερικού της AEGEAN από τη μεγαλύτερη βάση της στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών. Η συνεργασία αυτή θα προσφέρει μεγαλύτερη ευκολία και απρόσκοπτη ταξιδιωτική εμπειρία για τους επιβάτες

Επικαιρότητα από τον χώρο των αερομεταφορών

Επιμέλεια: Σπήλιος Βαρελάς

Εν πτήσει



που ταξιδεύουν μεταξύ Ινδίας, Ελλάδας, Ευρώπης και Νότιας Ασίας με ενιαίο δρομολόγιο, δυνατότητα through check-in και άλλα προνόμια. Λεπτομέρειες σχετικά με τα συγκεκριμένα δρομολόγια που θα περιλαμβάνει η συμφωνία θα ανακοινωθούν προσεχώς.

Γόρδιος δεσμός η παγκόσμια έλλειψη αεροσκαφών

Η παγκόσμια έλλειψη εμπορικών αεροσκαφών, η οποία πρωτοεμφανίστηκε το 2019, έχει εξελιχθεί σε μία από τις πιο πιεστικές προκλήσεις στον κλάδο των αερομεταφορών, σημειώνει σε νέα της έκθεση η IATA. Το ζήτημα αυτό δεν αποτελεί απλώς μια προσωρινή διαταραχή, αλλά έναν μακροπρόθεσμο περιορισμό, που αναδιαμορφώνει τον τρόπο λειτουργίας των αεροπορικών εταιρειών.

Χαρτογραφώντας την τάση, η IATA υπογραμμίζει ότι αυτή η έλλειψη περιορίζει την αύξηση της κυκλοφορίας και αναγκάζει τις αεροπορικές εταιρείες να βασίζονται σε παλαιότερα, λιγότερο αποδοτικά αεροσκάφη. Αύξηση των λειτουργικών εξόδων, στασιμότητα της βελτίωσης της αποδοτικότητας των καυσίμων και καθυστέρηση της ανανέωσης του στόλου αποτελούν, κατά την IATA, απτά αποτελέσματα της έλλειψης αεροσκαφών.

Εξάλλου, λόγω της επιβράδυνσης των παραδόσεων, που ξεκίνησε το 2018 και που πιθανότατα θα διαρκέσει τουλάχιστον μέχρι το 2026, έχουν παραδοθεί 5.284 αεροσκάφη λιγότερα σε σύγκριση με την προ πανδημίας τάση.

Την ίδια στιγμή, η χρήση των υπαρχόντων αεροσκαφών βρίσκεται στα υψηλότερα επίπεδα, που εν μέρει συμβάλλει στην κάλυψη του χάσματος. Η IATA εκτιμά ότι η επιστροφή στην κανονικότητα δεν αναμένεται πριν από το 2031 και πολύ πιθανόν όχι πριν από το 2034.

Οι λόγοι πίσω από το deal Turkish Airlines και Air Europa

Η Turkish Airlines αιφνιδίασε την ευρωπαϊκή αγορά αερομεταφορών με την ανακοίνωση συμφωνίας στρατηγικής συνεργασίας με την ισπανική Air Europa. Η τουρκική εταιρεία θα επενδύσει 300 εκατ. ευρώ σε μετατρέψιμο χρέος, αποκτώντας ποσοστό περίπου 25-27% στην Air Europa. Σε αντίθεση με τους άλλους «μνηστήρες», τη Lufthansa και την Air France-KLM, οι οποίοι είχαν θέσει ως προϋπόθεση την απόκτηση πλειοψηφικού ελέγχου, η Turkish Airlines δεν πίεσε προς αυτή την κατεύθυνση. Η στάση αυτή αποδείχθηκε καθοριστική, καθώς η οικογένεια Hidalgo –μέσω της Globalia–, που ελέγχει την Air Europa, είχε καταστήσει σαφές ότι δεν ήταν διατεθειμένη να παραδώσει το πλειοψηφικό πακέτο της εταιρείας.

Η συμφωνία είναι σπάνια για τα ευρωπαϊκά δεδομένα, αφού η νομοθεσία της ΕΕ περιορίζει την πλειοψηφική ιδιοκτησία αεροπορικών εταιρειών από μη ευρωπαϊκούς φορείς. Ωστόσο, το μερίδιο που αποκτά η Turkish Airlines ενισχύει τη γεωπολιτική της επιρροή και τη στρατηγική της παρουσία στην Ιβηρική Χερσόνησο, προσφέροντάς της ταυτόχρονα μεγαλύτερη πρόσβαση στη Λατινική Αμερική μέσω του δικτύου της Air Europa.

Οι φιλόδοξοι στόχοι της Embraer

Την παράδοση 100 εμπορικών αεροσκαφών ετησίως από το 2028 αναμένει να επιτύχει η Embraer, σύμφωνα με δηλώσεις του CEO της σε διεθνή ΜΜΕ. Ο Francisco Gomes Neto, μεταξύ άλλων, τόνισε ότι τα προβλήματα στην εφοδιαστική αλυσίδα πιθανότατα θα εμποδίσουν τον βραζιλιάνικο κατασκευαστή αεροσκαφών να επιτύχει αυτόν τον στόχο νωρίτερα.

Η βραζιλιάνικη αεροναυπηγική εταιρεία, τρίτη μεγαλύτερη στον κόσμο, έχει αυξήσει τις παραδόσεις αεροσκαφών από το 2021, μετά και την ανάκαμψη του κλάδου από τον κορονοϊό, ενώ φέτος εκτιμά παραδόσεις που θα κυμανθούν σε ένα εύρος 77-85 αεροσκαφών.

«Το 2026 θα εξακολουθήσει να είναι μια πιο δύσκολη χρονιά για την παραγωγή εμπορικών αεροσκαφών», δήλωσε σε συνέντευξή του στο Reuters ο Francisco Gomes Neto. «Από το 2027, θα συνεχίσουμε το ισχυρό μας σχέδιο ανάπτυξης και αναμένω ότι το 2028 θα φτάσουμε τα 100 εμπορικά αεροσκάφη ετησίως».

Πέρυσι, η Embraer αντιμετώπισε καθυστερήσεις στην προμήθεια κινητήρων για τα αεροσκάφη E2 νέας γενιάς. Αν και η κατάσταση έχει βελτιωθεί, τώρα έχουν παρουσιαστεί προβλήματα με εξαρτήματα ατράκτου από την Ευρώπη και κινητήρες GE Aerospace για τα αεροσκάφη E1 πρώτης γενιάς, δήλωσε ο CEO της Embraer.

Οι αριθμοί της ναυτιλίας

514 bulk carriers

άλλαξαν χέρια από τις αρχές του έτους έως τα τέλη Σεπτεμβρίου.

19%

το μερίδιο του «σκιώδους στόλου» στην παγκόσμια χωρητικότητα δεξαμενόπλοιων.

122

πλοία ανακυκλώθηκαν τους πρώτους οκτώ μήνες του 2025.

55%

του στόλου των Aframaxes ξεπερνούν σε ηλικία τα 15 έτη.

2.557

πλοία αξιοποιούν εναλλακτικά καύσιμα για την πρόωσή τους.

$4,4 δισ.

τα κέρδη των liner εταιρειών κατά την περίοδο Απριλίου-Ιουνίου 2025.

397.649.662 dwt

η αθροιστική χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου (πηγή: *Review of Maritime Transport 2025*).

60

εταιρείες στην Ελλάδα διαχειρίζονται 25 ή παραπάνω πλοία (πηγή: Petrofin).

35.015.361

τόνοι εμπορευμάτων διακινήθηκαν από τους ελληνικούς λιμένες το πρώτο τρίμηνο του 2025.

HAT-SAN
Shipyard

COOPERATING FRIENDLY

FLOATING DOCK 1 : 250M X 38M		REPAIR BERTH	: 2.500M
FLOATING DOCK 2 : 230M X 38M		CRANE CAP.	: 300 TONS



REPAIR & MAINTENANCE

HAT-SAN Shipyard keeps on serving in ship repair and maintenance to worldwide clients with floating docks and vast berthing capacity.

CONVERSION PROJECTS

HAT-SAN Shipyard is also active in special conversion projects. Lengthening projects, new machinery, equipment or factory installations or heavy steel construction works on board of vessels is a proficiency of HAT-SAN Shipyard.



+90 226 461 50 20 info@hat-san.com.tr Altınova/Yalova - TÜRKİYE

www.hat-san.com.tr

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