11.25
ΤΕΥΧΟΣ 284
12€

Αντώνης Σ. Παπαδημητρίου
Να αναδείξουμε
την Ελλάδα στα καλύτερά της

Λεωνίδας Βροντίσης
Προσαρμογή στη μεταβλητότητα
της αγοράς

ΝΑΥΤΙΚΑ



ΧΡΟΝΙΚΑ

ΧΟΡΗΓΟΣ
ΤΕΥΧΟΥΣ

COSCO SHIPPING
The Ports for ALL
PCT
For you, we can do better!
中远海运港口比雷埃夫斯码头有限公司
Σταθμος Εμπορευματοκιβωτιων Πειραια Μονοπροσωπη Α.Ε.

ESG στη Ναυτιλία
Κανονιστική συμμόρφωση
ή στρατηγική επιλογή;

IMO Net-Zero Framework
Η επόμενη μέρα

Στον «πάγο»
τα λιμενικά τέλη ΗΠΑ-Κίνας

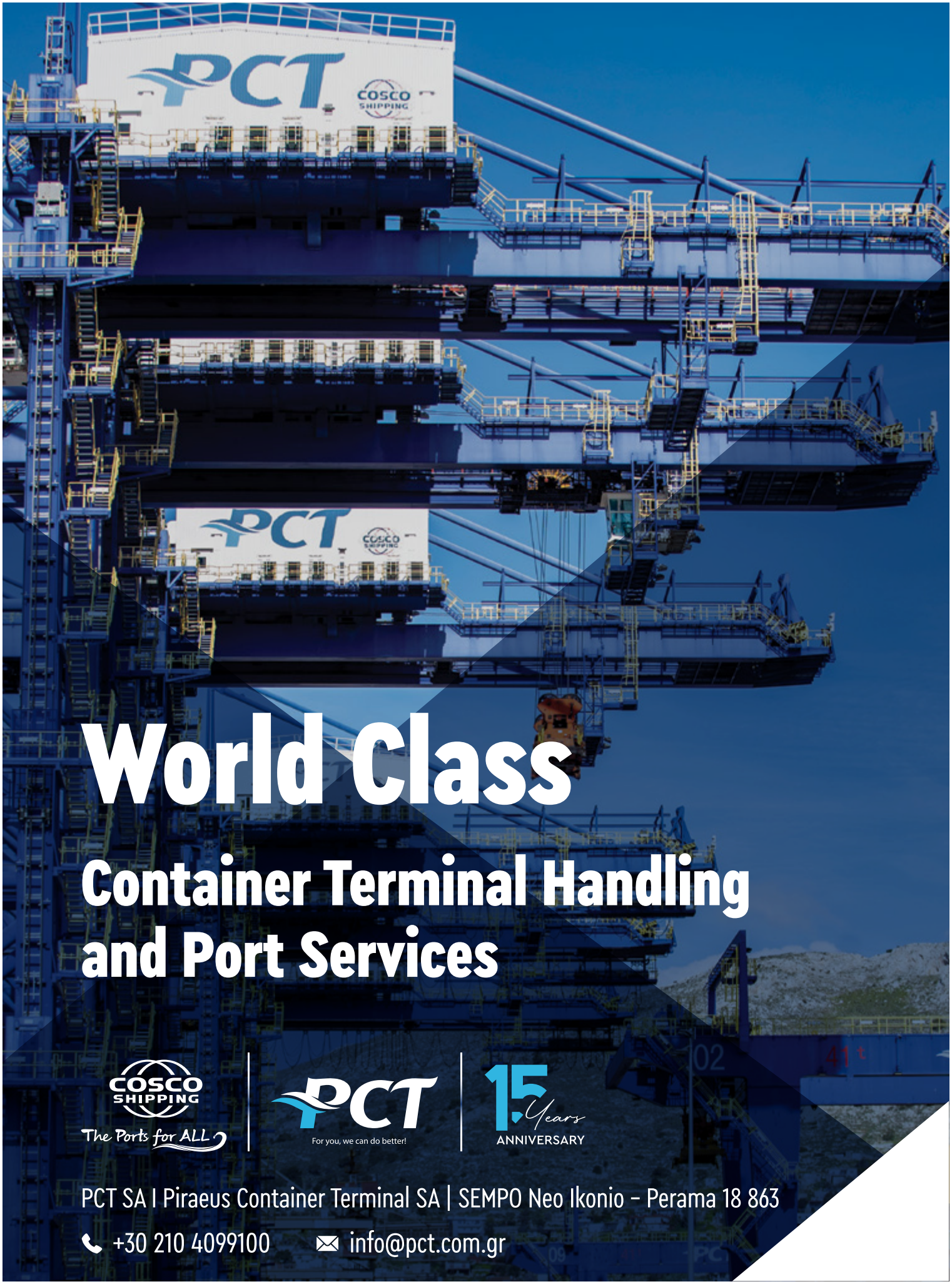


ENESEL GROUP

On course for over a century and a half

www.eneselgroup.com

ATHENS COPENHAGEN LONDON DUBAI SINGAPORE



World Class

Container Terminal Handling and Port Services

COSCO SHIPPING
The Ports for ALL

PCT
For you, we can do better!

15 Years
ANNIVERSARY

PCT SA I Piraeus Container Terminal SA | SEMPO Neo Ikonio – Perama 18 863

+30 210 4099100 info@pct.com.gr


YIANNIS


ANTONIS I. ANGELICOUSSIS


MARAN GUARDIAN

Leader in Seaborne Solutions

ANGELICOUSSIS GROUP

MTM | MG | 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

TMS CARDIFF GAS LTD
TMS TANKERS LTD

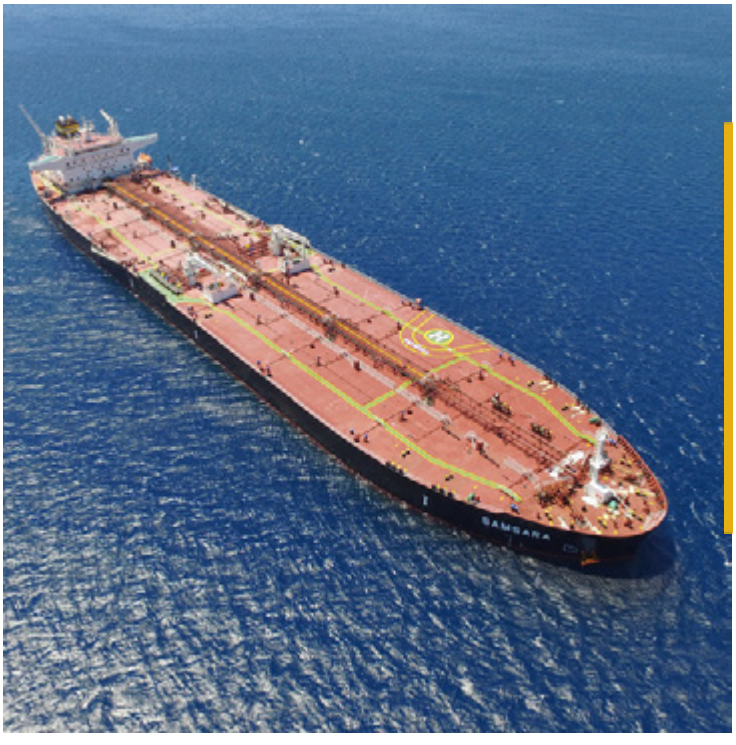


Teamwork Means Success

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



KORONAKIS

STANDING BY FOR YOUR NEEDS

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



Linking to Success, Committing to Sustainability.

D.KORONAKIS SA | Your anchor in quality since 1967

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



NEW PPG SIGMAGLIDE® 2390

Step into a new era of low-carbon vessel operations

Tested and proven to deliver:

- Up to 20% power reduction
- Max. 1.0% speed loss performance
- Up to 35% CO_2 savings
- Up to 150 days' static protection
- Biocide-free

ppgpmc.com

IONIC



Committed to service excellence

Ionic Tankers (Mgt) Inc.
93 Poseidonos Avenue
Glyfada 16674, Athens
Greece
Tel: +30 210 4282818
info@ionictankers.com

Ionic (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

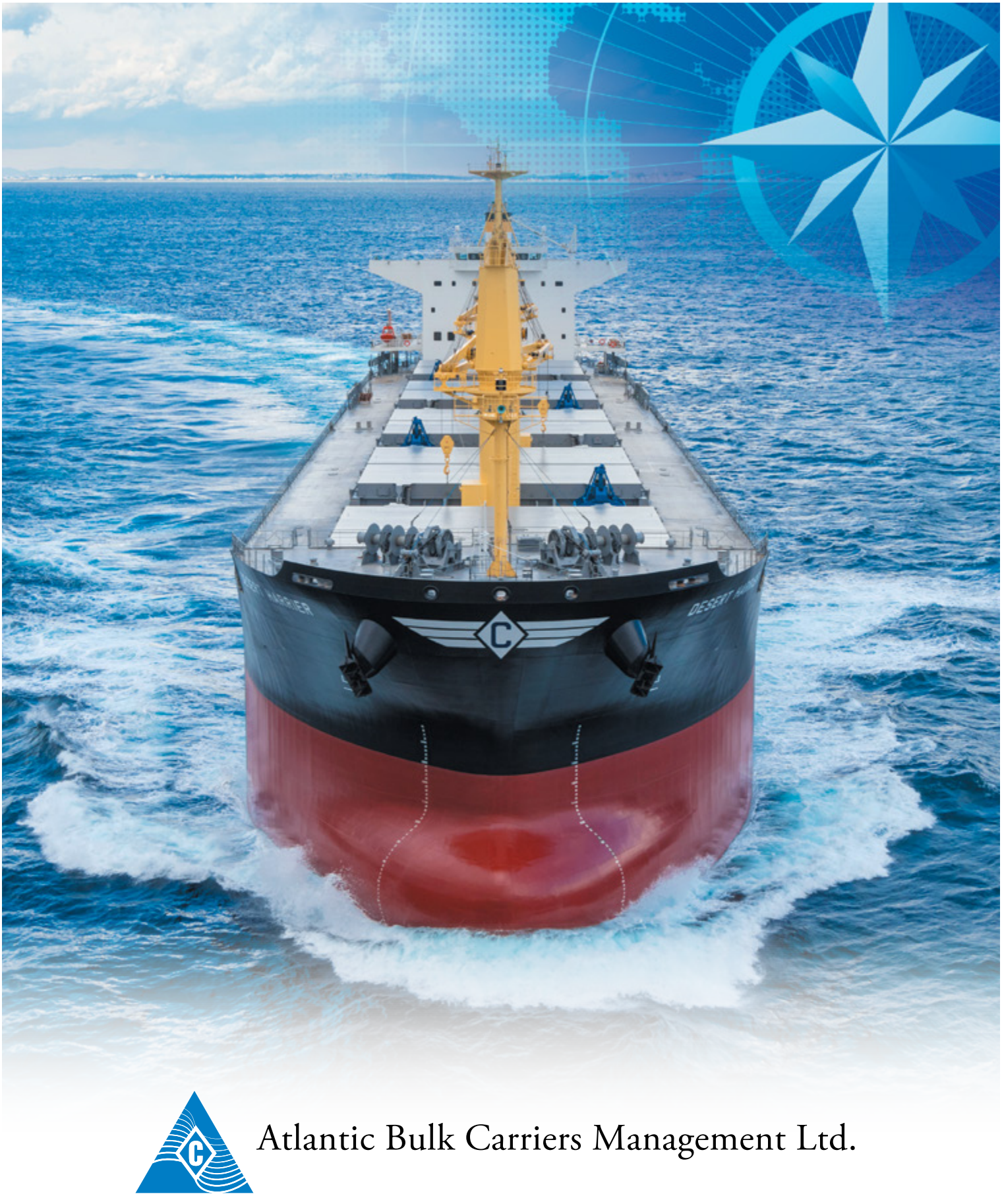
Lloyd's List 2022 GREEK SHIPPING AWARDS DRY CARGO COMPANY of the Year

EFKRANTI AWARDS 2021 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



Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.

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

OceanScore

Simplifying FuelEU and EU ETS to Support Greek Shipping



Contact Us

Orestis Nikolopoulos

Head of Eastern Mediterranean

+30 694 3683 007

www.oceanscore.com

info@oceanscore.com

ISSN 1106-7152
Κωδικός Ταχυδρομείου 1449

Φωτογραφία εξωφύλλου: Στιγμιότυπο από την τελετή αποκαλυπτηρίων αγάλματος στην Κάλυμνο, αφιερωμένου στον σύγχρονο ναυτικό. Το άγαλμα αποτελεί δωρεά της οικογένειας Σταύρου Λιβανού.

Credit: Γεώργιος Ζερβός

Ιδιοκτησία – Έκδοση
Gratia Εκδοτική Ι.Κ.Ε.

Σύμβουλος Έκδοσης
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*.

Περιεχόμενα

Χορηγός Τεύχους

COSCO SHIPPING The Ports for ALL | PCT For you, we can do better!

中远海运港口比雷埃夫斯码头有限公司
Σταθμος Εμπορευματοκιβωτιων Πειραια Μονοπροσωπη Α.Ε.

18 **Το θέμα του μήνα / IMO Net-Zero Framework**
Σχολιάζουν οι:
Πάνος Ζαχαριάδης
Καθ. Χαρίλαος Ψαραύτης

32 **Όλοι μαζί δίνουμε τον ίδιο αγώνα: να αναδείξουμε την Ελλάδα στα καλύτερά της**
Συνέντευξη του Δρος Αντώνη Σ. Παπαδημητρίου

40 **Η γεωπολιτική διάσταση της Ελλάδας στον νέο χάρτη ισχύος της περιοχής**
του Χαράλαμπου Σημαντώνη

44 **Στόχος να περιορίσουμε το ανθρακικό αποτύπωμα του στόλου μας, όχι όμως για να εντυπωσιάσουμε την κοινή γνώμη**
Συνέντευξη του Λεωνίδα Βροντίση

48 **Η ακτινογραφία του παγκόσμιου στόλου**

56 **Εν πλω**
Με την ευγενική χορηγία

66 **Φάκελος: Στον «πάγο» τα λιμενικά τέλη**
Συμμετέχουν με τις απόψεις τους οι:
68 Φίλιππος Προκοπάκης
70 Πάνος Χριστοφιλογιάννης, Γιώργος Τσαφώνιας
74 Γιάννης Παργανάς

76 **Η ναυτιλία στον νέο χάρτη του παγκόσμιου εμπορίου**
του Απόστολου Ζαμπέλα

80 **Οι νησιώτες είναι «παντρεμένοι» με τη ναυτιλία**
Συνέντευξη του Ανδρέα Βεργωτή

84 **Ένα άγαλμα-σύμβολο για τον σύγχρονο ναυτικό**

88 **Ναυτιλία & ευποιία**
Οι δράσεις της ναυτιλιακής οικογένειας προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας
Με την ευγενική χορηγία

98 **Αφιέρωμα: ESG στη ναυτιλία**
Γράφουν οι:
100 Πόλυς Β. Χατζηωάννου
104 Γρηγόρης Σπουρδαλάκης
106 Μαργαρίτα Βενιού
108 Σταύρος Γυφτάκης
110 Αθηνά Ευθυμιάδου
112 Δημήτρης Μπαλαμάτσιας
114 Ιωάννα Παπαχρήστου
118 Γεωργία Φαρδέλλου



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



«Δείχνοντας ειδικό ενδιαφέρον για τον ευρύτερο διάλογο σχετικά με τα χαρακτηριστικά της σύγχρονης ηγεσίας, δίνουμε εφόδια, εργαλεία και στήριξη σε προσωπικότητες που οδηγούν την κοινωνία μπροστά». **Σελ. 32**

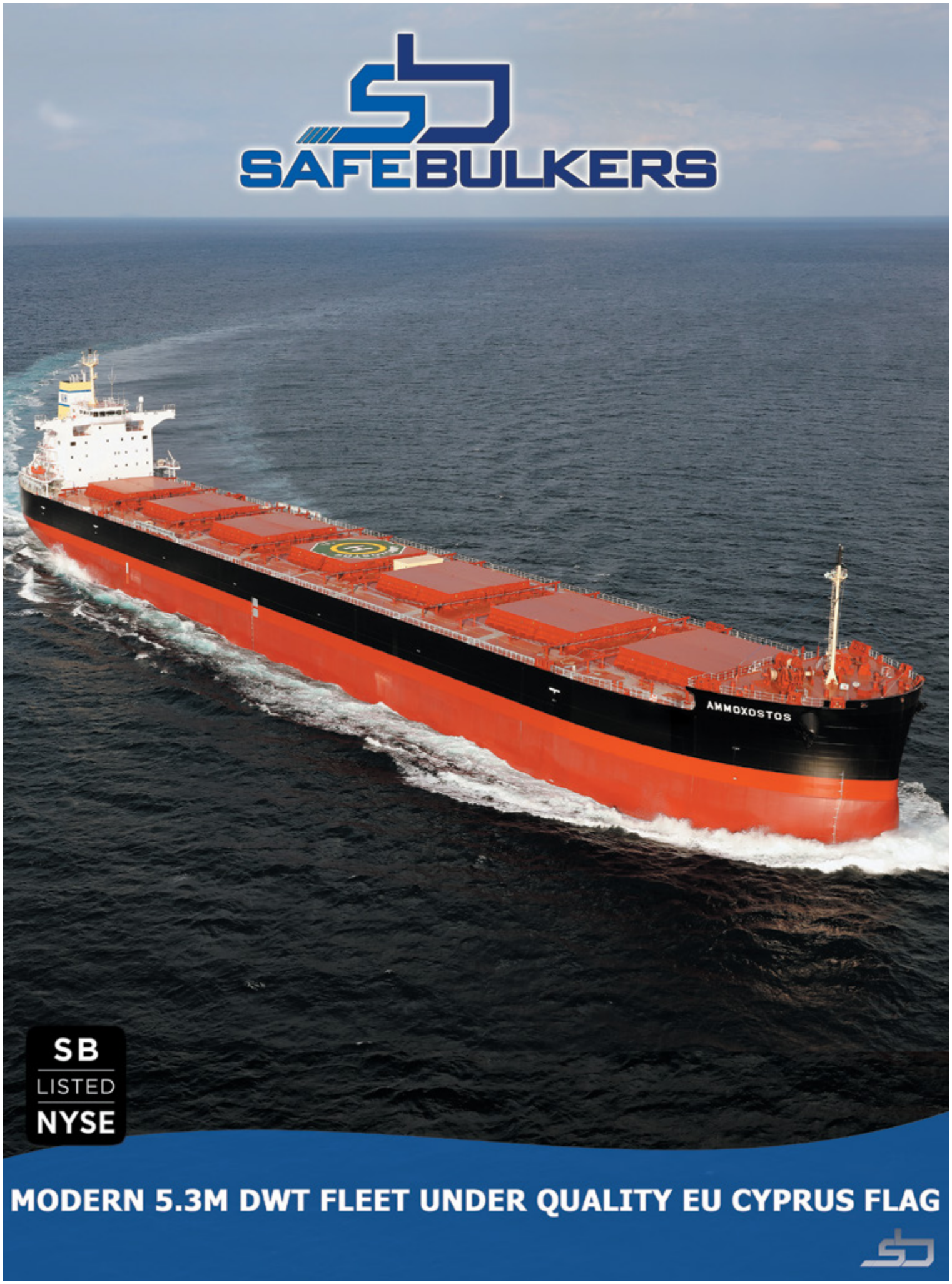


«Αυτοί που θεωρώ ότι πραγματικά θα πετύχουν στη ναυτιλία είναι όσοι συνδυάσουν τα διδάγματα του παρελθόντος με τα εργαλεία του σήμερα, χωρίς να απορρίπτουν κάποιο από τα δύο προς όφελος του άλλου». **Σελ. 44**

126		**Διεθνή ύδατα** Ειδήσεις από τις θάλασσες του κόσμου
144		**Ανακαλύπτοντας το «Celestyal Discovery»**
150		**Αναδιατάξεις στον χάρτη του εμπορίου σόγιας** Σχολιάζει ο Νίκος Τριανταφυλλάκης
156		**Αυξήσεις ασφαλίστρων ναυτασφάλισης και επιπτώσεις στην αγορά** του Δρος Νικολάου Μπερκέτη
164		**Επιλέγω Ναυτιλία: Νέοι & Διαδίκτυο** Η ετήσια αποκλειστική έρευνα των *Ναυτικών Χρονικών*
174		**Ο ορίζοντας από τη γέφυρα**
184		**ICE & EEXI Inter Marine Meeting** Ένας παραγωγικός διάλογος για το πράσινο μέλλον της ναυτιλίας στη Βόρεια Εύβοια
190		**Τεχνολογία & Ναυπηγική** Οι πρόσφατες τάσεις στη ναυπηγική τεχνολογία και καινοτομία Με την ευγενική χορηγία
194		**Νεότευκτα**
	194	Carras (Hellas) S.A.: «M/V Aquaglory»
	196	Pantheon Tankers Management Ltd.:«Sea Whale» & «Sea Penguin»
198		**Το Φράγμα του Αιώνα** Ο Νείλος, η Αιθιοπία & η Αίγυπτος σε νέα γεωπολιτική ισορροπία
202		**Η επόμενη μέρα για τα LNG carriers**
206		**Ενέργεια & φυσικοί πόροι** Οι τελευταίες εξελίξεις στο ενεργειακό μέτωπο
210		**Commodities** Εμπορευματικά αγαθά: Από την παραγωγή στη διακίνηση και στην κατανάλωση
218		**Άνθρωποι – Πλοία – Ιστορία** Εικόνες και αναμνήσεις από το Αρχείο των *Ναυτικών Χρονικών* Με την ευγενική χορηγία
222		**Εν πτήσει**
224		**Οι αριθμοί της ναυτιλίας**

FSC

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


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

OPERATING SHIPS FOR THREE GENERATIONS





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

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

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

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

Editorial

Στη συνεδρίαση του ΙΜΟ στα μέσα Οκτωβρίου, το πολυαναμενόμενο Net-Zero Framework –το ρυθμιστικό πλαίσιο για την πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας– έλαβε τελικά αναβολή ενός έτους, έπειτα από απόκλιση των θέσεων μεταξύ των κρατών-μελών και έντονες πιέσεις των ΗΠΑ να καταψηφιστεί η νομοθεσία. Η απόφαση ελήφθη σε μια περίοδο έντονων γεωπολιτικών ανακατατάξεων και, όπως ήταν αναμενόμενο, προκάλεσε ποικίλες αντιδράσεις. Για ένα μεγάλο μέρος της εφοπλιστικής κοινότητας, αυτή η εξέλιξη μεταφράστηκε ως μια αναγκαία «παύση» – μια ευκαιρία ώστε το προτεινόμενο πλαίσιο να τύχει ουσιαστικής βελτίωσης και, κυρίως, να εξασφαλίσει ευρεία αποδοχή από τους πραγματικούς αποδέκτες της νομοθεσίας αυτής αλλά και τους φορείς που εκφράζουν τα συλλογικά συμφέροντα των ρυθμιζόμενων υποκειμένων.

Από την άλλη, φωνές κάνουν λόγο για αποτυχία του ΙΜΟ και καθυστέρηση του χρονοδιαγράμματος για τη μείωση των εκπομπών της ναυτιλιακής βιομηχανίας, την ίδια ώρα που όλοι οι stakeholders αναγνωρίζουν ότι ο κλάδος πρέπει να προχωρήσει μπροστά. Διαφαίνεται έκδηλα ότι η ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα κινείται πλέον στους ρυθμούς των εξελίξεων σε γεωπολιτικό και γεωστρατηγικό επίπεδο.

Το άλλο σημαντικό ζήτημα στη ναυτιλιακή επικαιρότητα του περασμένου μήνα αφορούσε την αναστολή για ένα έτος των αμοιβαίων λιμενικών τελών ΗΠΑ και Κίνας, μερικές ημέρες μόνο μετά την εφαρμογή τους στις 14 Οκτωβρίου. Η συγκεκριμένη (θετική κατά πολλούς) εξέλιξη για τον κλάδο της ποντοπόρου ναυτιλίας επιβεβαιώνει ότι οι πλοιοκτήτριες και διαχειρίστριες εταιρείες θα πρέπει να είναι σε διαρκή επαγρύπνηση για την προσαρμογή σε δεδομένα που αλλάζουν εν μια νυκτί.

Τα λιμενικά τέλη, οι πράσινες πρωτοβουλίες του ΙΜΟ και οι απαιτήσεις συμμόρφωσης μεταμορφώνονται πλέον από τεχνικά και οικονομικά ζητήματα σε δείκτες γεωπολιτικής ισχύος, στρατηγικής και επιρροής. Για τις εταιρείες του κλάδου, αυτό σημαίνει πως η εποχή της απλής ανταπόκρισης στις διεθνείς νομοθεσίες έχει παρέλθει. Τα αντανακλαστικά τους οφείλουν να είναι άμεσα στις προκλήσεις της εποχής και η στρατηγική τους να επανεξετάζεται συνεχώς, με γνώμονα την «απρόβλεπτη» κανονικότητα.

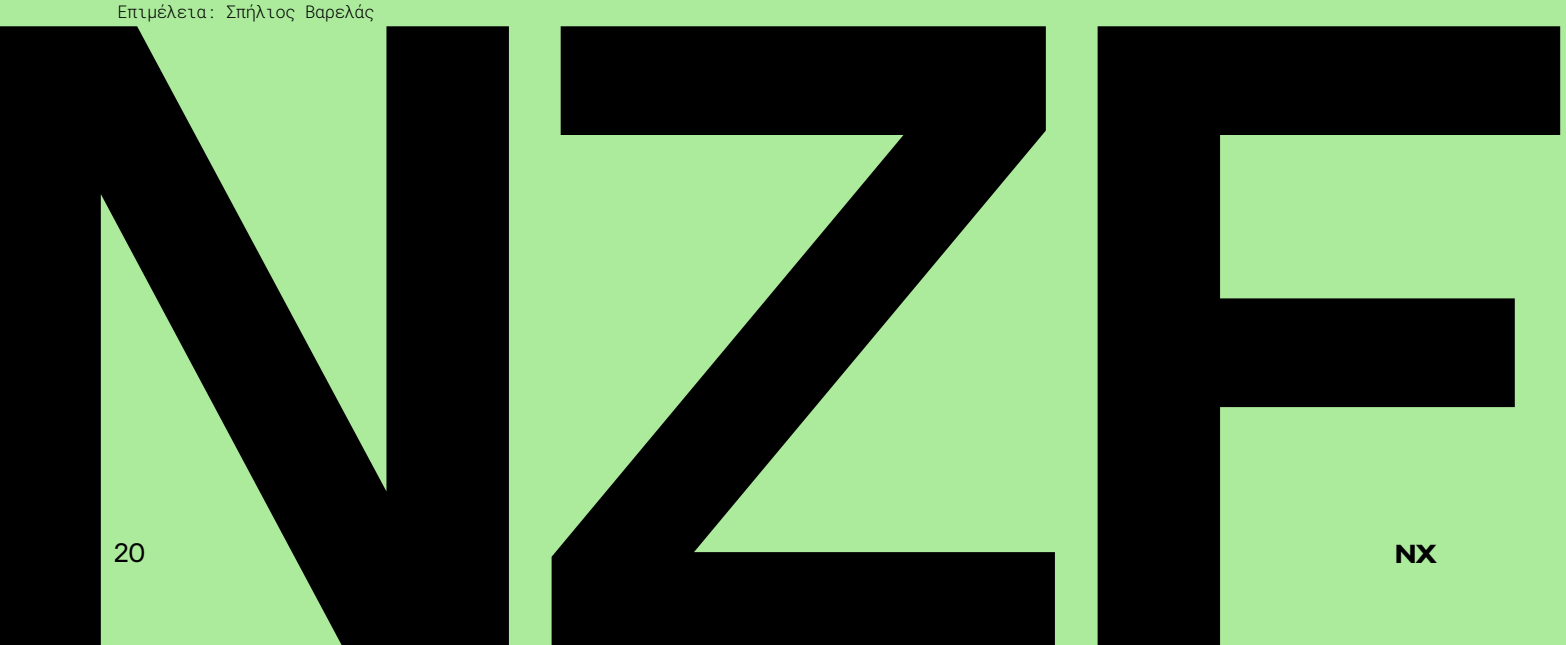
Σε αυτό το πλαίσιο, το κεντρικό αφιέρωμα του τεύχους Νοεμβρίου αναφορικά με τις απαιτήσεις ESG αποκτά ιδιαίτερη σημασία. Στελέχη ναυτιλιακών εταιρειών αναλύουν πώς οι περιβαλλοντικοί, κοινωνικοί δείκτες και οι δείκτες εταιρικής διακυβέρνησης επηρεάζουν τις σχέσεις με ναυλωτές, τράπεζες και επενδυτές. Όπως σημειώνουν, το ESG παύει πλέον να είναι ζήτημα τυπικής συμμόρφωσης· εξελίσσεται σε εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού, επηρεάζοντας άμεσα την πρόσβαση σε κεφάλαια, τη δημόσια εικόνα στους κοινωνικούς εταίρους και στα ίδια τα στελέχη κάθε επιχείρησης, άρα και τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά της.

Σε όλο αυτό το ομιχλώδες περιβάλλον, υπάρχει μια σταθερή νότα αισιοδοξίας: την ίδια στιγμή, εν μέσω όλων αυτών των προκλήσεων και των μεταβολών, η ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια συνεχίζει να συνδράμει προς το κοινωνικό σύνολο. Η προσφορά ναυτιλιακών οίκων και ιδρυμάτων σε ναυτότοπους αλλά και στα μεγάλα αστικά κέντρα αναδεικνύει μια διαχρονική παράδοση: η ναυτιλία δεν συνιστά μόνο πυλώνα και άξονα εξωστρέφειας της εθνικής οικονομίας, αλλά και σημείο αναφοράς για τους τομείς του πολιτισμού, της παιδείας και της υγείας στη χώρα μας. Σε αυτό το πλαίσιο ο Πρόεδρος του Ιδρύματος Ωνάση, Δρ Αντώνης Παπαδημητρίου συνεχίζει την παράδοση που θέσπισε ο αείμνηστος Στέλιος Παπαδημητρίου και μιλά αποκλειστικά στα *Ναυτικά Χρονικά*. Παράλληλα, φιλοξενείται αφιέρωμα στη συγκινητική συνεισφορά του Οίκου Λιβανού στον ναυτικό λαό της Καλύμνου.

Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Το παρασκήνιο των διαπραγματεύσεων

Επιμέλεια: Σπήλιος Βαρελάς



IMO

και η επόμενη μέρα

Αναντίρρητα, το φλέγον ζήτημα των τελευταίων μηνών εντός των κύκλων της ναυτιλιακής βιομηχανίας δεν ήταν άλλο από το Net-Zero Framework και την επικείμενη ψήφισή του το διάστημα 14-17 Οκτωβρίου στο Λονδίνο.

Ωστόσο, την τελευταία ημέρα των διαπραγματεύσεων συνέβη αυτό που ακουγόταν ήδη δειλά δειλά από τον περασμένο Απρίλιο και «φούντωνε» καθώς πλησιάζαμε στις ημέρες των συζητήσεων. Το ρυθμιστικό πλαίσιο που είχε προταθεί δεν «πέρασε» και οι διαπραγματεύσεις για το NZF αναβλήθηκαν για ένα έτος. Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι, ακόμα και αν το πλαίσιο επικυρωθεί στην επόμενη συνεδρίαση του 2026, δεν δύναται να υιοθετηθεί άμεσα. Με βάση τις κείμενες διατάξεις του IMO, πρέπει να περάσουν 16 μήνες πριν το ψήφισμα τεθεί σε εφαρμογή.

Την πρόταση αναβολής, η οποία τέθηκε στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων από τη Σαουδική Αραβία –«σύμμαχο» των ΗΠΑ–, υπερψήφισαν 57 κράτη-μέλη, κατά τάχθηκαν 49, ενώ απείχαν 21, μεταξύ των οποίων δύο κραταιές δυνάμεις της παγκόσμιας ναυτιλίας: η Ελλάδα και η Κύπρος.

Ενδιαφέρον προκαλεί το γεγονός πως ανάμεσα στις χώρες που εν τέλει ψήφισαν υπέρ της αναβολής ήταν η Κίνα και ο Παναμάς. Υπενθυμίζεται ότι και οι δύο χώρες εδώ και καιρό «μάχονταν» υπέρ του προτεινόμενου ρυθμιστικού πλαισίου, με τον Παναμά μάλιστα να αποτελεί το έθνος προέλευσης του Γενικού Γραμματέα του IMO, Arsenio Dominguez. Βέβαια, για τα εν λόγω κράτη, η θετική ψήφος ως προς την αναβολή δεν ισοδυναμεί με «αλλαγή στρατοπέδου» σε ό,τι αφορά το NZF. Ουσιαστικά, τα δύο κράτη, παρατηρώντας πως η «πλάστιγγα» θα γείρει υπέρ της αναβολής, σε συνδυασμό με το έντονο κλίμα διπλωματικού διχασμού που επικρατούσε στο Λονδίνο, οδηγήθηκαν προς αυτή την κατεύθυνση. Ακόμη, δε, και σε περίπτωση που το πλαίσιο εν τέλει «περνούσε», αυτό θα είχε πραγματοποιηθεί με οριακή πλειοψηφία, με περισσότερες από τις μεγάλες δυνάμεις της ναυτιλίας να αντιτίθενται σθεναρά στην υιοθέτησή του. Επομένως, έκριναν σκόπιμο να ψηφίσουν αναλόγως.

Το χρονικό των εξελίξεων και το αμερικανικό lobbying

Τον Απρίλιο, οι χώρες κατέληξαν σε σχέδιο συμφωνίας μέσω του IMO, το οποίο επρόκειτο να επιβάλει penalties στα πλοία που θα παραβίαζαν τα παγκόσμια πρότυπα εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

Η Ουάσιγκτον αποσύρθηκε από τις συνομιλίες που οδήγησαν στο σχέδιο συμφωνίας και δήλωσε τον Αύγουστο ότι θα προέβαινε σε «αντίποινα» κατά των χωρών που θα υποστήριζαν τη συμφωνία. Σύμφωνα με την Ουάσιγκτον, τα μέτρα θα επιβάρυναν επιπλέον τη ναυτιλιακή βιομηχανία και θα βοηθούσαν ελάχιστα στη μείωση των εκπομπών αέριων ρύπων. Μάλιστα, κάλεσαν τότε για πρώτη φορά τις υπόλοιπες χώρες να απορρίψουν το Net-Zero Framework, διαφορετικά θα υφίσταντο νέους δασμούς, εμπορικούς περιορισμούς και λιμενικά τέλη, σύμφωνα με δημοσίευμα του Reuters.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το προεδρείο της ΕΕΕ επισήμανε από τον περασμένο Απρίλιο ότι, αν και η πράσινη μετάβαση του κλάδου είναι απαραίτητη και ο IMO αποτελεί το μόνο όργανο για τη λήψη παγκόσμιων μέτρων για τη ναυτιλία, η συγκεκριμένη νομοθεσία απαιτούσε τροποποιήσεις και βελτιώσεις.

Με αφορμή τα αποτελέσματα της MEPC 83 τον περασμένο Απρίλιο, η ανακοίνωση της ΕΕΕ ανέφερε τα εξής: «Το γεγονός ότι η εν λόγω συμφωνία στηρίζεται σε απλή πλειοψηφία 63 κρατών-μελών, σε συνάρτηση και με την κατάθεση σχετικών επιφυλάξεων από αρκετές χώρες, δημιουργούν ιδιαίτερο προβληματισμό για τη ρεαλιστικότητα των επιδιωκόμενων στόχων.

»Στην προσπάθεια συγκερασμού αντικρουόμενων συμφερόντων και διαφορετικών προτεραιοτήτων ομάδων κρατών-μελών του Οργανισμού, η διεθνής συμφωνία περιέχει θετικά σημεία, αλλά και σημεία τα οποία ενισχύουν τον προβληματισμό».

Με την ψηφοφορία να πλησιάζει τον Οκτώβριο, οι φωνές που ήταν αρνητικά διακείμενες προς το NZF πλήθαιναν. Ως εκ τούτου, στις 19 Σεπτεμβρίου, μια ομάδα κορυφαίων πλοιοκτητριών και διαχειριστριών εταιρειών, σε κοινή τους δήλωση, εξέφρασαν την αντίθεσή τους, υπογραμμίζοντας πως «ως έχει, δεν πιστεύουμε ότι το IMO NZF θα συμβάλει αποτελεσματικά στην αποανθρακοποίηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας, ούτε θα εξασφαλίσει ισότιμους όρους ανταγωνισμού, όπως επιδιώκεται. [...] Πιστεύουμε ότι απαιτούνται κρίσιμες τροποποιήσεις στο NZF, συμπεριλαμβανομένης της εξέτασης ρεαλιστικών trajectories, προτού εξεταστεί η υιοθέτησή του».

Από την πλευρά του, ο Γενικός Γραμματέας του IMO, Arsenio Dominguez, στο περιθώριο του Capital Link στο Λονδίνο, εμφανίστηκε βέβαιος ότι η συμφωνία θα λάμβανε το πράσινο φως στην επικείμενη MEPC.

Λίγες ημέρες αργότερα, σε πάνελ συζήτησης, στο πλαίσιο του Maritime Cyprus 2025, πέντε ναυτιλιακές προσωπικότητες τάχθηκαν ομόφωνα κατά της θέσπισης περιβαλλοντικών κανονισμών σε διεθνές επίπεδο που «δεν λαμβάνουν υπόψη τις προτάσεις και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ναυτιλίας».

Μάλιστα, πολλές ευρωπαϊκές εφοπλιστικές ενώσεις αντέδρασαν μετά τις αιφνίδιες δηλώσεις Τραμπ, καθώς, όπως διαφάνηκε, η νέα ηγεσία στην Ουάσιγκτον μετατόπισε τη συζήτηση από το περιβάλλον και το κλίμα, μετεξελίσσοντας το πλαίσιο σε ζήτημα γεωπολιτικής και γεωστρατηγικής επικράτησης.

Στο πλαίσιο αυτό, η Κυπριακή Ένωση Πλοιοκτητών, λίγες ημέρες πριν από τη συνεδρίαση στο Λονδίνο, εξέδωσε επίσημη ανακοίνωση κατά του εν λόγω πλαισίου με τον τρόπο που έχει διαμορφωθεί. Στον αντίποδα, ορισμένες άλλες εφοπλιστικές ενώσεις εξέφρασαν με ανακοινώσεις τους την υποστήριξή τους στο ρυθμιστικό πλαίσιο. Οι εν λόγω ενώσεις ήταν οι εξής:

- Japanese Shipowners' Association
- Royal Belgian Shipowners' Association
- Royal Association of Netherlands Shipowners
- Singapore Shipping Association
- UK Chamber of Shipping
- Norwegian Shipowners' Association
- Danish Shipping

Με τις ημέρες για την τελική ψηφοφορία να πλησιάζουν, η πίεση των ΗΠΑ κατά του NZF ήταν ασταμάτητη. Μάλιστα, ο Πρόεδρος των ΗΠΑ, Ντόναλντ Τραμπ, απηύθυνε αυστηρή προειδοποίηση προς τα κράτη που υποστήριζαν το NZF, απειλώντας με οικονομικά αντίποινα. Στο πλευρό των ΗΠΑ βρισκόταν πλέον και η





IMO Marine Environment Protection Committee (MEPC) 2nd extraordinary session by International Maritime Organization, CC BY 4.0

Σαουδική Αραβία, με τις δύο χώρες να προχωρούν σε μια συντονισμένη προσπάθεια προκειμένου να καθυστερήσουν και ενδεχομένως να «εκτροχιάσουν» το ρυθμιστικό πλαίσιο, όπως και συνέβη.

Απέναντί τους ήταν η Κίνα, η οποία στήριζε την υιοθέτηση του NZF, μολονότι εν τέλει ψήφισε –όπως προαναφέρθηκε– υπέρ της αναβολής. Μάλιστα, κορυφαία κράτη σημαίας, τα οποία διατηρούν σχέσεις και με τους δύο γίγαντες, αντιμετώπιζαν μεγάλο δίλημμα σχετικά με την ψήφο τους. Διαφαίνεται συνεπώς ότι στην επεισοδιακή ψηφοφορία, στην οποία δεν έλειψαν οι εντάσεις, οι διαπραγματεύσεις υποκινήθηκαν από γεωοικονομικά συμφέροντα, με το περιβάλλον να μπαίνει σε δεύτερη μοίρα. Υπενθυμίζεται ότι τόσο η Ελλάδα όσο και η Κύπρος απείχαν από την ψηφοφορία. Σημειώνεται ότι τη στάση που διατήρησε η Ελλάδα στον IMO την υποστήριξαν και άλλες σημαντικές ναυτιλιακές δυνάμεις τόσο από την Ανατολή όσο και από τη Δύση, αλλά και τα σημαντικότερα κράτη σημαίας.

Οι αντιδράσεις στον απόηχο της αναβολής

Η αναβολή του IMO Net-Zero Framework έφερε στην επιφάνεια τη διχογνωμία που επικρατούσε εντός των κύκλων της ναυτιλιακής βιομηχανίας αναφορικά με το εν λόγω πλαίσιο, υπενθυμίζοντας ταυτόχρονα το μέγεθος επιρροής των ΗΠΑ στις παγκόσμιες εξελίξεις. Αναντίρρητα, η αναβολή του ρυθμιστικού πλαισίου ξεπερνά τα όρια της ναυτιλιακής βιομηχανίας και εισέρχεται στη σφαίρα της γεωπολιτικής, με την εν λόγω εξέλιξη να αποτελεί σαφή επικράτηση του Τραμπ στον εν εξελίξει «Ψυχρό Πόλεμο» με την Κίνα.

Η αναβολή του IMO Net-Zero Framework έφερε στην επιφάνεια τη διχογνωμία που επικρατούσε εντός των κύκλων της ναυτιλιακής βιομηχανίας αναφορικά με το εν λόγω πλαίσιο, υπενθυμίζοντας ταυτόχρονα το μέγεθος επιρροής των ΗΠΑ στις παγκόσμιες εξελίξεις.

Στον απόηχο του αποτελέσματος, οι αντιδράσεις των δρώντων της ναυτιλιακής κοινότητας ήταν ανάμεικτες, με ορισμένες εφοπλιστικές ενώσεις και ναυτιλιακές προσωπικότητες να χαιρετίζουν την αναβολή ως μια ευκαιρία για περαιτέρω διαβούλευση και εν τέλει διαμόρφωση ενός νέου –καθολικά αποδεκτού– ρυθμιστικού πλαισίου που θα ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Στον αντίποδα, υπήρξαν «φωνές» που θεωρούν την αναβολή μείζονα αρνητική εξέλιξη, που επιτείνει την αβεβαιότητα και λειτουργεί καταστολτικά για την ανάπτυξη του κλάδου.

Η Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, κ. Μελίνα Τραυλού, ανέφερε χαρακτηριστικά τον περασμένο μήνα μετά τις εξελίξεις στον ΙΜΟ: «Η απόφαση αναβολής στον ΙΜΟ αποτελεί νέα ευκαιρία για τη διαμόρφωση ενός βιώσιμου και αποτελεσματικού διεθνούς πλαισίου, που θα οδηγήσει τη ναυτιλία με ασφάλεια και ρεαλισμό στην πράσινη μετάβαση. Η μη επίτευξη συμφωνίας ανέδειξε τον διχασμό που προκάλεσε ο υπό ψήφιση κανονισμός του Net-Zero Framework, στον οποίο οι θέσεις και οι προτάσεις της ναυτιλίας δεν ελήφθησαν επαρκώς υπόψη.

»Η ναυτιλία των Ελλήνων παραμένει σταθερά προσηλωμένη στον κοινό στόχο της αποανθρακοποίησης και θα πρωτοστατήσει τεκμηριωμένα και ενωτικά στον παγκόσμιο διάλογο, για τη διαμόρφωση ενός δίκαιου, ρεαλιστικού και εφαρμόσιμου πλαισίου, όπου όλοι οι εμπλεκόμενοι θα αναλάβουν τις ευθύνες που τους αναλογούν στον κοινό δρόμο προς την πράσινη μετάβαση».

Όπως προαναφέρθηκε το θέμα απασχόλησε το ΔΣ της ΕΕΕ καθόλη τη διάρκεια του έτους. Έτσι, στην Ετήσια Έκθεση της ΕΕΕ τον περασμένο Αύγουστο, η Πρόεδρος, κ. Μελίνα Τραυλού, επισήμανε ότι «στο διεθνές πεδίο της ενεργειακής μετάβασης, στηρίζουμε διαχρονικά τις εφικτές, παγκόσμιες λύσεις και όχι τα μονομερή και περιφερειακά μέτρα, που υπονομεύουν τη βιωσιμότητα του κλάδου. Ωστόσο, η πρόσφατη συμφωνία στον ΙΜΟ σχετικά με τα μεσοπρόθεσμα μέτρα για τη μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία προβληματίζει έντονα τον κλάδο. Παρόλο που η διεθνής ναυτιλία ήταν παρούσα καθ' όλη τη διάρκεια των μακροχρόνιων συζητήσεων και διαπραγματεύσεων, οι ρεαλιστικές της προτάσεις υιοθετήθηκαν μερικώς και σε μη ικανοποιητικό βαθμό».

Στο ίδιο μήκος κύματος κινήθηκε και ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Βασίλης Κικίλιας, ο οποίος δήλωσε μεταξύ άλλων: «Η ναυτιλία χρειάζεται διεθνείς κανόνες, αποδεκτούς από όλους, και όχι τιμωρητικούς μηχανισμούς. Η Ελλάδα, ως η μεγαλύτερη δύναμη στην παγκόσμια ναυτιλία, στήριξε διαχρονικά τον ΙΜΟ ως αποκλειστικό ρυθμιστή των κανόνων για τη ναυτιλία. Έθεσε νωρίς τον προβληματισμό της για το λεγόμενο "πλαίσιο μηδενικών εκπομπών", προτείνοντας σημαντικές βελτιώσεις».

Ο Γενικός Γραμματέας του ICS, κ. Θωμάς Καζάκος, με σχετική ανακοίνωση τόνισε ότι «είμαστε απογοητευμένοι που τα κράτη-μέλη δεν κατάφεραν να συμφωνήσουν σε αυτή τη συνεδρίαση. Η βιομηχανία χρειάζεται σαφήνεια για να προχωρήσουν οι απαραίτητες επενδύσεις για την αποανθρακοποίηση της ναυτιλίας».

Στο ίδιο μήκος κύματος κινήθηκε ο Γενικός Γραμματέας της ECSA, κ. Σωτήρης Ράπτης: «Λυπούμαστε για την αναβολή της υιοθέτησης του ρυθμιστικού πλαισίου. Το IMO Net-Zero είναι απαραίτητο για να δώσει στον κλάδο τη βεβαιότητα που χρειάζεται και να στείλει ένα ηχηρό μήνυμα στην αγορά να παράγει τα "καθαρά" καύσιμα που απαιτούνται για την επίτευξη του στόχου μηδενικών εκπομπών αέριων ρύπων».

Ο Δρ Κώστας Γκόνης, Γενικός Γραμματέας της INTERCARGO, τόνισε μεταξύ άλλων: «Η INTERCARGO επιβεβαιώνει την υποστήριξή της στον ΙΜΟ ως τη μόνη παγκόσμια ρυθμιστική αρχή που είναι σε θέση να παρέχει αποτελεσματικά μέτρα για τη διεθνή ναυτιλία. Επιθυμούμε να δούμε την παρούσα αναβολή ως ευκαιρία για περαιτέρω διάλογο. Ο χρόνος που θα ακολουθήσει θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί εποικοδομητικά για να γεφυρωθούν οι διαφορετικές θέσεις μεταξύ των κρατών-μελών του ΙΜΟ και να διασφαλιστεί επίσης ότι η φωνή και η συμβολή του κλάδου θα ακουστούν και θα ληφθούν υπόψη».

Ο Managing Director της INTERTANKO, Tim Wilkins, δήλωσε: «Η αναβολή μάς δίνει χρόνο να βελτιώσουμε το ενιαίο κανονιστικό πλαίσιο για τη μείωση των εκπομπών της ναυτιλίας [...]». Ο ίδιος πρόσθεσε ότι «υπάρχει μια λανθασμένη αντίληψη ότι ο κλάδος παραμένει αδρανής, περιμένοντας αυτή την απόφαση, ενώ στην πραγματικότητα τα στοιχεία δείχνουν ότι ο κλάδος έχει μειώσει δραστικά τις εκπομπές του τα τελευταία 10-15 χρόνια και θα συνεχίσει να το κάνει, καθώς αυτό είναι απλώς λογικό από επιχειρηματική και ηθική άποψη».

Από την πλευρά του, το Greek Shipping Co-operation Committee, μέσω της επίσημης ανακοίνωσής του, αναφέρθηκε –εκτός των άλλων– σε μια εξαιρετικά σημαντική πτυχή του NZF, που, όπως τονίστηκε από πλήθος ναυτιλιακών προσωπικοτήτων, το τελευταίο διάστημα, δεν καθοριζόταν με διαφάνεια: «Πρέπει να υπάρχει σαφήνεια και λογοδοσία όσον αφορά τα κεφάλαια που πρόκειται να εισπραχθούν», προσθέτοντας πως «η ποντοπόρος ναυτιλία και αυτή των τακτικών γραμμών πρέπει να διαβούν διαφορετικούς δρόμους για την επίτευξη των στόχων τους, και αυτό πρέπει να αντικατοπτρίζεται και στους κανονισμούς».

MARICHEM WORLDWIDE

MARIGASES SERVICES ®



Marine Chemicals & Equipment

Gases & Refrigerants

Fire, Rescue & Safety Services

www.marichem-marigases.com

Γιατί απέτυχε ο ΙΜΟ



του **Πάνου Ζαχαριάδη**,
Τεχνικού Διευθυντή
της Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.

Οι λόγοι που τελικά δεν υιοθετήθηκε, αλλά αναβλήθηκε, ο κανονισμός NZF (Net-Zero Framework) είναι πολλοί.

- Οι λεπτομέρειες του κανονισμού δεν έχουν καθοριστεί ακόμη, οπότε οι επιπτώσεις του, οικονομικές ή άλλες, για την κάθε χώρα δεν μπορούν να είναι πλήρως γνωστές. Αυτό δημιουργεί ανασφάλεια σε πολλά κράτη.
- Οι προτάσεις από τους ναυτιλιακούς οργανισμούς αγνοήθηκαν πλήρως. Με έπαρση, τα κράτη-μέλη ανακοίνωναν στις ναυτιλιακές οργανώσεις ότι «αυτό είναι ζήτημα υψηλής πολιτικής (high policy issue), οπότε μην ανακατεύεστε» (σημείωση: μόνο τα κράτη-μέλη έχουν δικαίωμα ψήφου, αλλά δεν γίνεται και να αγνοούνται οι χρήστες). Το αποτέλεσμα ήταν ένας πολύπλοκος κανονισμός, δύσκολος στην εφαρμογή του.
- Η μελέτη επιπτώσεων (comprehensive impact assessment) έγινε «στο πόδι», απλώς και μόνο γιατί έπρεπε να γίνει. Πολλές χώρες την αμφισβήτησαν.
- Στην προηγούμενη MEPC, η πλειοψηφία (70%), συμπεριλαμβανομένης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που ήθελε μια σταθερή εισφορά (flat levy) ως μέρος του κανονισμού, υπέκυψε στις απειλές της Κίνας και δέχτηκε το «κινεζικό» μοντέλο. Υπάρχουν και άλλοι λόγοι, αλλά δεν χρειάζεται να τους αναλύσουμε όλους.

Κατά τη γνώμη μου, το «κλειδί» της όλης ιστορίας είναι το LNG. Για την ακρίβεια, το ότι το LNG, ως ορυκτό καύσιμο, θα πληρώνει σύντομα πέναλτι. Αυτό είναι που ξεσήκωσε τους μεγάλους πλοιοκτήτες (και όχι άδικα, γιατί οι εναλλακτικές –τα πράσινα καύσιμα– είναι επιστημονική φαντασία). Και, βέβαια, αυτός είναι ο βασικός λόγος της στάσης των ΗΠΑ και της Σαουδικής Αραβίας. Ο δε εκφοβισμός εκ μέρους των ΗΠΑ προς τα κράτη-μέλη, φυσικά, λειτούργησε και έφερε το γνωστό αποτέλεσμα.

Είναι γνωστή τακτική στον ΙΜΟ ότι, αν δεν έχεις τις ψήφους, καθυστερείς την απόφαση, αντί να «σκοτώσεις» έναν κανονισμό για πάντα, και αυτό έγινε.

Όμως, μεγάλο μέρος της ευθύνης φέρει και η Ευρωπαϊκή Ένωση. Πρώτον, διότι βιαζόταν τρομερά (και με τις πιέσεις των πράσινων οργανώσεων), με αποτέλεσμα να καλούνται τα μέλη του ΙΜΟ να ψηφίσουν κάτι που ήταν μόνο κατά 20% έτοιμο και συγκεκριμενοποιημένο. Δεύτερον διότι, στην περίπτωση αυτή, δεν εφάρμοσε τους δικούς της κανονισμούς και τις πρακτικές της. Είναι κανονισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ότι, όταν συζητείται κάτι στον ΙΜΟ για το οποίο υπάρχει ήδη ευρωπαϊκός κανονισμός, τότε τα μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον ΙΜΟ πρέπει να υποστηρίζουν θέσεις που εναρμονίζονται με τον υπάρχοντα ευρωπαϊκό κανονισμό. Εδώ όμως η Ευρωπαϊκή Ένωση το έπαιξε «βασιλικότερη του βασιλέως». Ενώ ο δικός της κανονισμός, το FuelEU, θεωρεί το LNG καύσιμο μειωμένων εκπομπών, και συνεπώς αντί για πέναλτι φέρνει εισόδημα, στον ΙΜΟ

ήθελαν το LNG να πληρώνει πέναλτι σχεδόν αμέσως (από το 2031). Και αυτό τη στιγμή που η Φον ντερ Λάιεν έχει δεσμευτεί για εισαγωγές LNG $750 δισ. από τις ΗΠΑ μέχρι το 2018 (!). Δηλαδή στη στεριά είναι καλό το LNG, αλλά όχι και να το καίνε ως καύσιμο τα πλοία που το φέρνουν.

Μετά τις απειλές του Τραμπ, και δεδομένης της παράνοιας που περιγράψαμε ανωτέρω, η θέση της Ελλάδας, με τον μεγαλύτερο στόλο στον κόσμο, ήταν πολύ δύσκολη. Θα διακινδυνεύαμε τις εξαιρετικές μας σχέσεις με τις ΗΠΑ ή θα διαφοροποιούμεθα από την Ευρωπαϊκή Ένωση, κάτι που δεν έχει ξαναγίνει από κανένα κράτος της ΕΕ στον ΙΜΟ; Σίγουρα η απόφαση ελήφθη σε υψηλό επίπεδο και ήταν σωστή και γενναία. Η «αποχή» ήταν μια εξαιρετική μέση λύση, και ας μην άρεσε στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Είναι σημαντικό που το ίδιο έκανε και η Κύπρος.

Όσο για το μέλλον του NZF, όλα είναι ανοιχτά. Μετά την ψήφιση κάποιου κανονισμού στον ΙΜΟ, αυτός τίθεται σε ισχύ 16 μήνες μετά, με «σιωπηρή» έγκριση (tacit approval) των κρατών-μελών, αν δηλαδή δεν φέρει αντίρρηση γραπτώς το 1/3 των μελών ή αυτών με πάνω από το 50% του στόλου. Υπάρχει όμως και η επιλογή της «ενεργής» έγκρισης (active approval) εντός 16 μηνών, όπου τα 2/3 των μελών πρέπει να αναφέρουν γραπτώς ότι δέχονται τον κανονισμό. Αυτή η δεύτερη επιλογή μάλλον δεν θα περνούσε ποτέ κανέναν κανονισμό και, συνεπώς, θα έθετε την ίδια την ύπαρξη του ΙΜΟ σε κίνδυνο. Αυτή τη δεύτερη επιλογή έξυπνα επικαλέστηκε η Σαουδική Αραβία, η οποία μετά «πείστηκε», κατά πάσα πιθανότητα από τη Γραμματεία του ΙΜΟ, να ζητήσει απλώς έναν χρόνο καθυστέρηση της απόφασης. Φυσικά, όμως, μπορεί να την ξαναεπικαλεστεί στο μέλλον.

Επαναλαμβάνω, το «κλειδί» ίσως είναι το LNG. Αν, για παράδειγμα, δοθούν 10 έως 15 χρόνια στο LNG χωρίς πέναλτι, ίσως η Αμερική μετρήσει τα κουκιά και προσχωρήσει. Αν δεν προσχωρήσουν οι ΗΠΑ, είναι σχεδόν αδύνατον να περάσει αυτός ο κανονισμός.

Τώρα θα μου πείτε, τι είδους περιβαλλοντικός κανονισμός θα είναι αυτός, όταν θα θεωρεί το LNG έστω και κάπως φιλικό ή μεταβατικό καύσιμο; Μα και τώρα ο κανονισμός στερείται περιβαλλοντικής αξιολόγησης. Βασίζεται στο αφήγημα ότι το πράσινο υδρογόνο θα μας σώσει, το οποίο είναι εντελώς ανοησία (βλ. *Ναυτικά Χρονικά*, Οκτώβριος 2023). Και επειδή, επιπλέον, αυτά τα πράσινα καύσιμα δεν θα υπάρχουν, απλώς τα πλοία θα πληρώνουν τεράστια ποσά στο μέλλον.

Κατά τη γνώμη μου, το «μικρότερο κακό» για την υπερθέρμανση του πλανήτη είναι το ντίζελ (συμβατικά καύσιμα). Αυτό τουλάχιστον δείχνουν οι σωστές μελέτες. Αυτή η στροφή σε μια παγκόσμια οικονομία με βάση το υδρογόνο είναι και ζημιογόνα για το περιβάλλον, και εκπληκτικά πανάκριβη. Ίσως τελικά να είναι καλύτερα να μην περάσει ο κανονισμός, ώστε να δοθεί χρόνος να καταρριφθεί το αφήγημα του υδρογόνου, ενώ πραγματικά νέες τεχνολογίες εξελίσσονται (π.χ. καλύτερες κοινές μπαταρίες, ατομικές-πυρηνικές μπαταρίες, κ.λπ.).



Βραχυκύκλωμα στον ΙΜΟ

Το αποτέλεσμα της πρόσφατης ψηφοφορίας στον ΙΜΟ, να μετατεθεί η απόφαση για το Net-Zero Framework (NZF) για ένα έτος, αποτελεί μείζονα αρνητική εξέλιξη για τον Οργανισμό, αλλά και για τη ναυτιλία γενικότερα. Είναι ένα σοκ που επιτείνει την αβεβαιότητα για το πώς θα πρέπει να προχωρήσει η πράσινη μετάβαση, τινάζει στον αέρα τα χρονοδιαγράμματα και θέτει σε αμφιβολία το κύρος και την αποτελεσματικότητα του ΙΜΟ.



του **Χαρίλαου Ν. Ψαραύτη**,
Ομότιμου Καθηγητή,
Τεχνικό Πανεπιστήμιο Δανίας

Ταυτόχρονα, αποτελεί νίκη εκείνων των δυνάμεων που δεν θέλουν την πράσινη μετάβαση για διάφορους λόγους. Μια εμπεριστατωμένη ανάλυση των αιτιών αυτής της αποτυχίας και η διατύπωση προτάσεων σχετικά με το πώς και υπό ποιες προϋποθέσεις ο ΙΜΟ θα μπορέσει να ανασυνταχθεί για να προχωρήσει από εδώ και εμπρός θα πρέπει να αποτελέσει άμεση προτεραιότητα της ναυτιλιακής κοινότητας.

Στο παρόν άρθρο επιχειρώ να κάνω μια καταρχήν προσέγγιση του προβλήματος, αναγνωρίζοντας ότι αυτό είναι σύνθετο και απαιτεί μεγαλύτερη ανάλυση και συζήτηση.

Μπορουμε να συνοψίσουμε τις βασικές αιτίες της αποτυχίας σε δύο κατηγορίες: (α) στο NZF και (β) στη στάση των ΗΠΑ.

Το NZF

Το NZF αποφασίστηκε στην MEPC 83 τον περασμένο Απρίλιο, μετά από ψηφοφορία, με ψήφους 63 υπέρ και 16 κατά. Το NZF μοιάζει με μια πολυπλοκότερη έκδοση του Κοινοτικού Κανονισμού FuelEU Maritime, σε συνδυασμό με κάποιο εξίσου περίπλοκο σχήμα εμπορίας μονάδων GFI (Green Fuel Intensity – εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου ανά μονάδα ενέργειας). Υπάρχουν δύο σκάλες προστίμων για όσα πλοία έχουν GFI πάνω από κάποια όρια, μία στα $100 ανά τόνο διοξειδίου του άνθρακα (CO_2e) και μία στα $380 ανά τόνο. Δεν έχει νόημα να το περιγράψω περισσότερο, μόνο να πω ότι, εκτός από το NZF, τα πλοία θα πρέπει να συμμορφωθούν και με τα βραχυπρόθεσμα μέτρα του ΙΜΟ (EEXI/SEEMP/CII) και ενδεχομένως και με τα EU ETS και FuelEU Maritime.

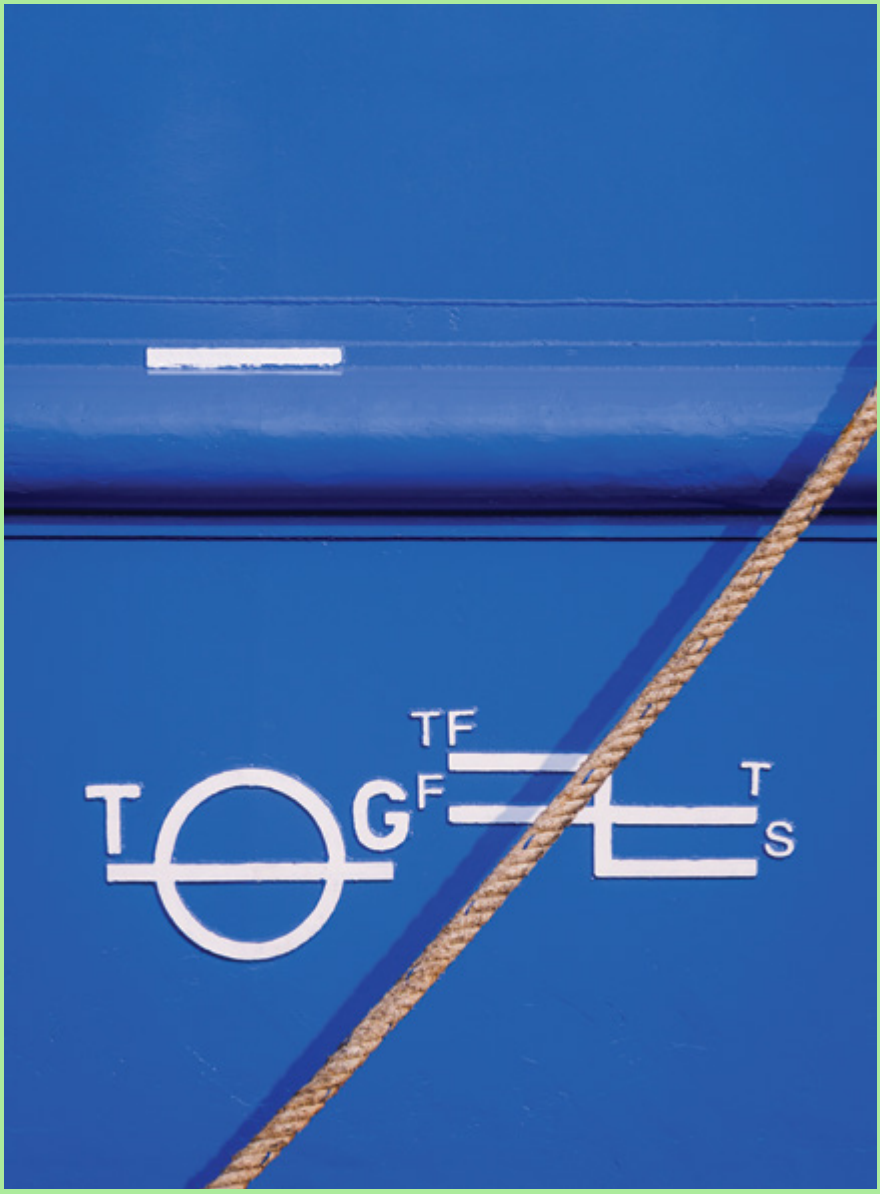
Το σχήμα NZF είναι τόσο περίπλοκο, ώστε είναι πρακτικά αδύνατο να προβλέψει κάποιος πώς θα αντιδράσει ο Α ή ο Β πλοιοκτήτης για να συμμορφωθεί με αυτό, πολλώ μάλλον τι εναλλακτικά καύσιμα θα χρησιμοποιήσει.

Αυτό που ήταν καθοριστικό στην απόφαση για το NZF ήταν ότι ο ΙΜΟ απέσυρε την παράλληλη θέσπιση ενός φόρου άνθρακα (carbon levy). Ένας τέτοιος φόρος υποστηριζόταν αρχικά από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την Ιαπωνία, τον Καναδά, τα μικρά νησιά του Ειρηνικού (SIDS) και άλλες χώρες. Υποστηριζόταν επίσης από το International Chamber of Shipping, το οποίο, όπως και άλλες εφοπλιστικές ενώσεις, δεν έχει δικαίωμα ψήφου. Όμως, εντελώς ξαφνικά και λίγο πριν από την MEPC 83, οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ιαπωνία, ο Καναδάς και κάποιες άλλες χώρες απέσυραν την υποστήριξή τους για έναν τέτοιο φόρο. Έτσι, πέτυχαν να συμπλεύ-

σουν με την Κίνα, τη Βραζιλία, την Ινδία και άλλες χώρες που ήταν κάθετα αντίθετες στον φόρο. Και έτσι, τελικά, μετά από ψηφοφορία, εγκρίθηκε το NZF χωρίς τον φόρο άνθρακα. Η Σαουδική Αραβία, η Ρωσία και δεκατέσσερις άλλες χώρες καταψήφισαν το μέτρο. Τα SIDS που ήθελαν τον φόρο άνθρακα αφέθηκαν στην τύχη τους, και αυτά και κάποιες άλλες χώρες, συνολικά 24, απείχαν της ψηφοφορίας.

Εδώ έγκειται το σοβαρότερο πρόβλημα με το NZF. Εκτός από τη μεγάλη του πολυπλοκότητα, η έλλειψη φόρου άνθρακα μειώνει σημαντικά τα συνολικά διαθέσιμα κονδύλια για τη χρηματοδότηση της πράσινης μετάβασης, κυρίως για τα πλοία αλλά και για τις λιμενικές υποδομές πράσινων καυσίμων. Η μελέτη επιπτώσεων, που έγινε για λογαριασμό του IMO το 2024, επιβεβαιώνει αυτή την εκτίμηση. Υπό αυτή την έννοια, το NZF που πέρασε τον Απρίλιο κατόρθωσε μεν να ενώσει δυνάμεις που επί 25 χρόνια ήταν σε αντίπαλα στρατόπεδα, πλην όμως, από ουσιαστικής πλευράς, ήταν ένα ημίμετρο που δεν χάραξε ένα καθαρό μονοπάτι για το πώς θα έπρεπε να πορευτεί η ναυτιλία.

Αξιοσημείωτο είναι ότι η επιλογή του φόρου άνθρακα (μαζί με το GFI) ήταν πλειοψηφική επιλογή του IMO, μέχρις ότου οι κύριοι υποστηρικτές της την εγκατέλειψαν. Αυτό γεννά το εύλογο ερώτημα για ποιο λόγο την εγκατέλειψαν, πολλώ μάλλον ποιο θα ήταν το αποτέλεσμα εάν ο φόρος άνθρακα περιλαμβανόταν στο πακέτο του NZF που τέθηκε σε ψηφοφορία. Θα περνούσε άραγε; Ίσως, αλλά δεν θα ξέρουμε ποτέ την απάντηση.



Η στάση των ΗΠΑ

Η στάση των ΗΠΑ για τα αέρια του θερμοκηπίου της ναυτιλίας θυμίζει εκκρεμές. Το 2011, επί προεδρίας Ομπάμα, ήταν αναφανδόν υπέρ του δείκτη EEDI που υιοθετήθηκε εκείνο το έτος, παρά τις έντονες αντιδράσεις της Κίνας, της Ινδίας, της Σαουδικής Αραβίας και άλλων χωρών.

Το 2018, επί πρώτης προεδρίας Τραμπ, οι ΗΠΑ μαζί με τη Σαουδική Αραβία δεν συμφώνησαν με την Αρχική Στρατηγική του IMO για τα αέρια του θερμοκηπίου της ναυτιλίας. Ενέκριναν όμως το 2023, και επί προεδρίας Μπάιντεν, την Αναθεωρημένη Στρατηγική. Υπόψη όμως ότι, ακόμα και επί Μπάιντεν, οι ΗΠΑ δεν ήταν ποτέ υπέρ ενός φόρου στα καύσιμα ή στις εκπομπές.

Η MEPC 83 έλαβε χώρα δυόμισι μήνες μετά την έναρξη της δεύτερης προεδρίας Τραμπ. Η θέση των ΗΠΑ όχι μόνο ήταν (όπως αναμενόταν) αρνητική, αλλά έφτασαν στο σημείο να απειλήσουν με αντίποινα τις χώρες που θα υποστήριζαν το NZF. Αυτό δεν είχε ξαναγίνει ποτέ στον IMO, και όπως είναι φυσικό, ο IMO δεν ήταν προετοιμασμένος για κάτι τέτοιο.

Η πρώτη αντίδραση των ΗΠΑ εκδηλώθηκε την εβδομάδα της MEPC 83, και μάλιστα δεν πήγαν καν στον IMO εκείνη την εβδομάδα. Πλην όμως δεν κατόρθωσαν να αποτρέψουν τη λήψη απόφασης. Ίσως αυτό έκανε κάποιους να εκτιμήσουν ότι οι ΗΠΑ δεν θα μπορούσαν να

επηρεάσουν σημαντικά το τι θα γινόταν έξι μήνες μετά. Όπως τελικά ήρθαν τα πράγματα, η εν λόγω εκτίμηση ήταν λανθασμένη.

Η απόσυρση του φόρου άνθρακα από το πακέτο του NZF δεν απέτρεψε μία ακόμα σφοδρότερη αντίδραση των ΗΠΑ από το καλοκαίρι και μετά. Οι ΗΠΑ επανήλθαν δριμύτερες, χαρακτηρίζοντας μάλιστα το NZF ως φόρο στα καύσιμα και ανακοινώνοντας τα αντίποινά τους προς τις χώρες που θα το ψήφιζαν. Ακόμα και ναυτικοί και επίσημα πρόσωπα τέθηκαν στο στόχαστρο. Η πράσινη μετάβαση (όχι μόνο της ναυτιλίας) χαρακτηρίστηκε από τον Πρόεδρο Τραμπ ως η μεγαλύτερη απάτη που υπήρξε ποτέ, το δε NZF χαρακτηρίστηκε νεο-αποικιοκρατική προσπάθεια της Ευρώπης να στηρίξει κάποια pet projects.

Η ειρωνεία βέβαια της υπόθεσης είναι ότι, ενώ οι ΗΠΑ λένε ότι το NZF θα πλήξει τους Αμερικανούς πολίτες λόγω αύξησης του μεταφορικού κόστους, τα αντίποινά τους (δασμοί και αυξημένα λιμενικά τέλη) πιθανώς θα έχουν παρόμοιο και μάλλον χειρότερο αποτέλεσμα.

Παράλληλα με την παρέμβαση των ΗΠΑ, και όσο πλησίαζε ο Οκτώβριος, είδαμε δύο κορυφαίους νηογνώμονες, τον DNV και τον ABS, να υιοθετούν στάσεις από επιφύλαξη σε ορισμένα σημεία του NZF (π.χ. ρόλος του LNG ως μεταβατικού καυσίμου από τον DNV) μέχρι την ευθεία σύσταση στον IMO να παγώσει τη διαδικασία μέχρι να βρεθεί η σωστή λύση (ABS, σε πλάγια πλην προφανή ευθυγράμμιση με τη στάση των ΗΠΑ). Επιπλέον, σεβαστός αριθμός ναυτιλιακών εταιρειών κυρίως από την Ελλάδα εξέφρασαν σοβαρές επιφυλάξεις για το NZF (αν και πολλές άλλες είχαν την αντίθετη θέση).

Η αντίδραση του IMO στις θέσεις αυτές ήταν ανεπαρκής. Ο Γενικός Γραμματέας του IMO εξέπεμπε σε κάθε ευκαιρία αισιοδοξία ότι το NZF θα συγκέντρωνε τα απαιτούμενα 2/3 σε ενδεχόμενη ψηφοφορία, η δε αντίδραση των ΗΠΑ φαινόταν αντιμετωπίσιμη. Σίγουρα δεν περίμεναν την έκταση της επιρροής των ΗΠΑ, με τη Σαουδική Αραβία δεύτερο βιολί. Ίσως, και εάν το NZF δεν παρουσίαζε όσα προβλήματα είχε, η αντίδραση του IMO να ήταν πιο συγκροτημένη.

Υπόψη ότι οι ΗΠΑ συμμετείχαν στην έκτακτη σύνοδο της MEPC με την κυβέρνησή τους σε καθεστώς shutdown. Αυτό δεν τους εμπόδισε να επηρεάσουν καθοριστικά το αποτέλεσμα. Στην ψηφοφορία, 57 χώρες ψήφισαν να παγώσει η διαδικασία για ένα έτος, 49 χώρες ψήφισαν να προχωρήσει η διαδικασία με ψηφοφορία υπέρ ή κατά του NZF και 21 χώρες απείχαν, μεταξύ των οποίων η Ελλάδα και η Κύπρος, μη συμπλέοντας με άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ανάμεσα στις 49.

Το NZF υπό την παρούσα μορφή πιστεύω ότι αποτελεί καμένο χαρτί, και είναι ευκαιρία το θέμα να επανεξεταστεί σε μηδενική βάση. Νομίζω ότι ο IMO πρέπει να επαναφέρει τον φόρο άνθρακα στο τραπέζι και να αποσύρει το GFI και όλα τα περίπλοκα συναφή μέτρα.

Ένα ερώτημα είναι εάν οι 57 χώρες που ψήφισαν για το πάγωμα της διαδικασίας το έκαναν επειδή φοβήθηκαν ότι το NZF θα περνούσε εάν έμπαινε σε ψηφοφορία. Ποτέ δεν θα το μάθουμε και, βασικά, δεν παίζει ρόλο. Δεν θα μάθουμε επίσης ποια θα ήταν τα νούμερα αυτά εάν η ψηφοφορία ήταν μυστική. Δεν αποκλείω κάποιες χώρες που φοβήθηκαν τα αντίποινα ΗΠΑ να ψήφιζαν υπέρ της συνέχισης της διαδικασίας και υπέρ του NZF. Πολύ πιθανώς, δε, το NZF να περνούσε εάν η ψηφοφορία ήταν μυστική!

Και τώρα τι γίνεται;

Κατ' αρχάς είναι λυπηρό το ότι ο IMO, δεκαπέντε ολόκληρα χρόνια μετά την έναρξη της συζήτησης για τα οικονομικά μέτρα για τις εκπομπές άνθρακα (2010), δεν έχει ακόμη καταλήξει σε κάποιο οικονομικό μέτρο. Ούτε είναι ορατό πότε ή εάν θα το κάνει. Η Ευρώπη προχώρησε με το ETS το 2023 εν πολλοίς λόγω απραξίας του IMO. Αλλά το ETS είναι ένα αμφιλεγόμενο μέτρο, που ενδέχεται να προκαλέσει πολλές στρεβλώσεις στην ευρωπαϊκή ναυτιλία (και ιδίως στον λιμενικό τομέα), κυρίως από την αναδιάταξη των διαδρομών, ώστε οι εταιρείες να πληρώνουν λιγότερα.

Η στάση των ΗΠΑ δεν θα αλλάξει πριν τουλάχιστον από τις αρχές του 2029, όταν αναλάβει ο επόμενος Προέδρος, και ενδέχεται να μην αλλάξει ούτε τότε. Ίσα ίσα, η τελευταία εξέλιξη σίγουρα τους κάνει να πιστεύουν ότι το 2026 το NZF θα μπει στο χρονοντούλαπο της ιστορίας. Αυτό δεν το θεωρώ απίθανο. Όπως δεν θεωρώ απίθανο να στραφούν και κατά του ETS και του FuelEU Maritime.

Η δική μου πρόταση; KISS! (Keep it simple, stupid)

Νομίζω ότι ένα απλό και εύκολα κατανοητό μέτρο είναι αναγκαία συνθήκη εάν πρόκειται να γίνει η πράσινη μετάβαση. Αλλά το να ληφθεί απόφαση για ένα απλό μέτρο είναι εξαιρετικά δύσκολο.

Το NZF υπό την παρούσα μορφή πιστεύω ότι αποτελεί καμένο χαρτί, και είναι ευκαιρία το θέμα να επανεξεταστεί σε μηδενική βάση. Νομίζω ότι ο IMO πρέπει να επαναφέρει τον φόρο άνθρακα στο τραπέζι και να αποσύρει το GFI και όλα τα περίπλοκα συναφή μέτρα. Αυτό δεν θα αρέσει έτσι κι αλλιώς σε κάποιους, αλλά με το κατάλληλο lobbying θα μπορούσε να περάσει πλειοψηφικά.

Τέλος, η ψηφοφορία πρέπει να γίνει μυστική. Να μη φοβάται ο κόσμος αντίποινα ανάλογα με το τι θα ψηφίσει. Δυστυχώς, όμως, έτσι όπως λειτουργεί ο IMO, θεωρώ ότι τα ανωτέρω είναι μάλλον απίθανο να πραγματοποιηθούν. Σε κάθε περίπτωση, το μονοπάτι προς το Net-Zero προβλέπεται δύσκολο.

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

PROMINENCE MARITIME



Navigating Excellence

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



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



Όλοι μαζί δίνουμε τον ίδιο αγώνα: να αναδείξουμε την Ελλάδα στα καλύτερά της

Συνέντευξη του **Δρος Αντώνη Σ. Παπαδημητρίου**,
Προέδρου του Ιδρύματος Ωνάση,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Από το πρώτο πλήρως ψηφιοποιημένο νοσοκομείο της χώρας μέχρι τα Δημόσια Ωνάσεια Σχολεία και το «ταξίδι» του ελληνικού πολιτισμού στα μεγάλα φεστιβάλ του κόσμου, το Ίδρυμα Ωνάση συνεχίζει να συνδράμει ουσιαστικά τους τομείς της παιδείας, της υγείας και της τέχνης. Εμπνευστής αυτής της πορείας, ο Πρόεδρος Δρ Αντώνης Σ. Παπαδημητρίου, με βαθιά πίστη στις δυνατότητες της νέας γενιάς για την Ελλάδα του αύριο, σημειώνει: «Οι υποτροφίες μας δημιουργούν ηγέτες. Δίνουμε εφόδια, εργαλεία και στήριξη σε προσωπικότητες που οδηγούν την κοινωνία μπροστά». Μια φράση που συμπυκνώνει τη φιλοσοφία του Ιδρύματος για την ισότιμη πρόσβαση όλων στη γνώση και στην παιδεία.

Όραμα, τόλμη και συνύπαρξη με τις σύγχρονες τεχνολογικές επιταγές χαρακτηρίζουν κάθε του πρωτοβουλία. Για τον ίδιο, η τεχνολογία δεν είναι απειλή, αλλά εργαλείο προόδου: «Η τεχνητή νοημοσύνη δεν είναι κάτι που θα υπάρξει στο μέλλον· είναι ήδη εδώ, παντού» τονίζει, επισημαίνοντας την ανάγκη να τη χρησιμοποιήσουμε με ευθύνη και ανθρωποκεντρική ματιά.

Στη συνέντευξη που ακολουθεί, ο Δρ Παπαδημητρίου σχολιάζει και τις πρόσφατες εξελίξεις γύρω από τις πράσινες πρωτοβουλίες με επίκεντρο τη ναυτιλία, καθώς, «παρά τα αντικρουόμενα οικονομικά και πολιτικά συμφέροντα, η πορεία προς την πράσινη μετάβαση δύσκολα μπορεί να ανακοπεί».

Ο Δρ Αντώνης Σ. Παπαδημητρίου στο βήμα της εκδήλωσης για τα εγκαίνια του νέου Ωνάσειου Νοσοκομείου.

Credit: Andreas Simopoulos

Το νέο Ωνάσειο χαρακτηρίζεται ως «το πρώτο πλήρως ψηφιοποιημένο νοσοκομείο της Ελλάδας». Πώς πιστεύετε ότι η χρήση των ψηφιακών τεχνολογιών και της τεχνητής νοημοσύνης θα αλλάξει τον τομέα της υγείας στη χώρα μας;

Όντως, η παροχή υπηρεσιών στο νέο Ωνάσειο Νοσοκομείο βασίζεται, για πρώτη φορά στην Ελλάδα, στις τεχνολογικές λύσεις που προσφέρει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα πληροφορικής. Το σύστημα αυτό διαχειρίζεται το ανθρώπινο δυναμικό και τις κλινικές λειτουργίες του Ωνασείου, σε συνδυασμό με ένα παράλληλο σύστημα οργανωμένο γύρω από τα ιατρικά αρχεία των ασθενών. Στο επίκεντρο βρίσκεται πλέον η ανάπτυξη της ηθικής, ασφαλούς και αξιόπιστης τεχνητής νοημοσύνης και των εφαρμογών της, αλλά και η εξέλιξη της βιοϊατρικής έρευνας με τελικό ωφελούμενο τον ίδιο τον ασθενή. Μία από τις μεθόδους που εξελίσσονται συνεχώς και την οποία ακολουθεί το Ωνάσειο Νοσοκομείο είναι η συγκέντρωση και η αξιοποίηση κλινικών και απεικονιστικών δεδομένων και η παράλληλη χρήση αλγορίθμων για την υποβοήθηση του έργου των ιατρών. Πρωταρχικός στόχος του ψηφιακού νοσοκομείου είναι να μειώνει τον χρόνο που θα πρέπει να βρίσκονται οι ασθενείς μέσα σε αυτό και να βελτιώνει τα κλινικά δεδομένα ώστε οι γιατροί να έχουν νωρίτερα και με ακρίβεια μια ολοκληρωμένη εικόνα των αποτελεσμάτων της θεραπευτικής προσέγγισης. Ο τελικός στόχος είναι να συμβάλει περαιτέρω στην ικανοποίηση και την εξυπηρέτηση των ασθενών. Στο πλαίσιο αυτό, είχαμε και συζητήσεις με πολίτες σχετικά με τους τρόπους που μπορεί να αξιοποιηθεί η τεχνολογία αιχμής, όπως είναι μια ψηφιακή πύλη επικοινωνίας με το πληροφοριακό σύστημα του νοσοκομείου, ώστε οι ασθενείς να έχουν πρόσβαση, να μπορούν να κλείσουν ένα ραντεβού ηλεκτρονικά ή να κάνουν μια εξέταση.

Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΙΔΡΥΜΑ ΩΝΑΣΗ/Stelios Tzetzias



Τα τελευταία χρόνια βλέπουμε μια σταθερή εξωστρέφεια του Ιδρύματος Ωνάση, με εκθέσεις, παραγωγές και συνεργασίες στο εξωτερικό. Πόσο σημαντικό είναι για εσάς να «ταξιδεύει» ο ελληνικός πολιτισμός διεθνώς;

Εξωστρέφεια για εμάς σημαίνει να προωθείς και να στηρίζεις τους Έλληνες δημιουργούς στις σκηνές του κόσμου. Το πρόγραμμα της Στέγης του Ιδρύματος Ωνάση ενισχύει, έτσι κι αλλιώς, την παρουσία τους εκτός συνόρων και έχει αναλάβει έμπρακτο ρόλο μέσα από το πρόγραμμα ακριβώς με τον τίτλο «Εξωστρέφεια». Χορογράφοι και σκηνοθέτες, μουσικοί, εικαστικοί και επιμελητές ταξιδεύουν με τις παραγωγές της Στέγης σε όλο τον κόσμο, διαδίδοντας τον σύγχρονο ελληνικό πολιτισμό, προωθώντας καινοτόμες συνεργασίες και φέρνοντας σε επαφή τους Έλληνες με τις διεθνείς τάσεις.

Από το 2011 μέχρι σήμερα, 100 και πλέον παραγωγές και συμπαραγωγές θεάτρου, χορού και μουσικής της Στέγης έχουν δώσει πάνω από 1.000 παραστάσεις σε 56 χώρες και σε περίπου 200 πόλεις σε όλο τον κόσμο, σε διεθνή φεστιβάλ και μεγάλους πολιτιστικούς οργανισμούς, σπάζοντας τα όρια για το πού ταξιδεύουν οι ελληνικές ομάδες σήμερα και πού είναι γνωστή η σύγχρονη ελληνική δημιουργία. Το πρόγραμμα τέχνης και τεχνολογίας ONX, που ξεκίνησε πριν από πέντε χρόνια στη Νέα Υόρκη, έχει πλέον και studio στην Αθήνα, στο Onassis Ready, μαζί με το πρόγραμμα καλλιτεχνικής φιλοξενίας Onassis AiR, αλλά και παρουσία σε όλα τα μεγάλα σχετικά φεστιβάλ στον κόσμο, από τη Βενετία και τις Κάννες μέχρι το Μόντρεαλ, το Μαϊάμι ή την Ταϊπέι. Με ένα δίκτυο ανθρώπων και οργανισμών σε όλο τον κόσμο, το Ίδρυμα Ωνάση έχει μια παρουσία σε κάθε σημείο του πλανήτη, όπου υπάρχουν άνθρωποι, οργανισμοί και ιδέες με τις οποίες μπορούμε να συνδεθούμε και να δημιουργήσουμε κάτι νέο και ουσιαστικό.

Η απάντηση, λοιπόν, είναι παντού: από τη Νέα Υόρκη έως την Κοπεγχάγη, τη Ρώμη, το Άμστερνταμ, το Τόκιο και την Μπογκοτά. Με αυτόν τον τρόπο συμμετέχουμε σε ένα διεθνές δίκτυο –αυτή είναι η φιλοδοξία μας και για την παιδεία και για την υγεία– από το οποίο κερδίζουν εμπειρίες οι καλλιτέχνες μας, αλλά και εμείς. Την ίδια στιγμή προβάλλουμε την Ελλάδα στα καλύτερά της και απελευθερώνουμε τις δυνάμεις των θετικών ανθρώπων του πολιτισμού.



Από αριστερά, ο Πρόεδρος του Ιδρύματος Ωνάση, Αντώνης Σ. Παπαδημητρίου, ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης, ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας, Κωνσταντίνος Τασούλας, και ο Πρόεδρος του Ωνάσειου Νοσοκομείου, Καθηγητής Ιωάννης Μπολέτης. Το νέο Ωνάσειο, ένα νοσοκομείο για όλους, εγκαινιάστηκε παρουσία του Προέδρου της Δημοκρατίας Κωνσταντίνου Τασούλα και του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη.

Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΓΙΩΡΓΟΣ ΒΙΤΣΑΡΑΣ

Πρόσφατα, μέρος των Δημόσιων Ωνάσειων Σχολείων, μια πρωτοβουλία προκειμένου σχολικά περιβάλλοντα να προάγουν την αριστεία και την καινοτομία, εκκίνησαν τη λειτουργία τους. Ποιο είναι το όραμά σας γι' αυτά τα σχολεία και πώς πιστεύετε ότι μπορούν να αναβαθμίσουν την ελληνική δημόσια εκπαίδευση;

Από τη φετινή σχολική χρονιά, τα Δημόσια Ωνάσεια Σχολεία αποτελούν πλέον πραγματικότητα. Σχολεία σε Αχαρνές, Περιστέρι, Κολωνό, Ξηροκρήνη Θεσσαλονίκης, Κοζάνη και Ξάνθη άνοιξαν τις πόρτες τους σε μαθητές, εκπαιδευτικούς και γονείς και αγκαλιάστηκαν από τις τοπικές κοινωνίες, που έδειξαν από την πρώτη στιγμή εμπιστοσύνη και ενθουσιασμό για τον θεσμό. Πρόκειται για σχολεία ανοιχτά στην κοινωνία, που δίνουν ίσες ευκαιρίες, ενδυναμώνουν τις γειτονιές τους και γίνονται πυρήνες γνώσης, συνεργασίας και προόδου.

Το σημαντικό αυτό έργο ξεκίνησε πριν από σχεδόν οκτώ μήνες, όταν ψηφίστηκε από τη Βουλή ο σχετικός νόμος





Ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης ξεναγείται στον χώρο μετά το τέλος της τελετής εγκαινίων για την παρουσίαση του νέου ενιαίου Ωνάσειου Νοσοκομείου, που περιλαμβάνει το Καρδιοχειρουργικό Κέντρο, το Ωνάσειο Εθνικό Μεταμοσχευτικό Κέντρο και το Ωνάσειο Παίδων.

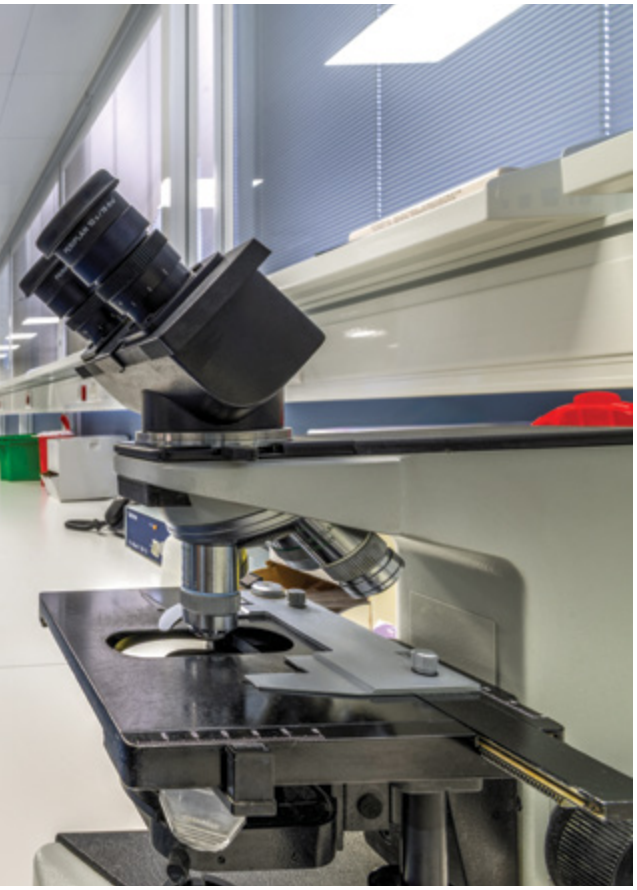
Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΥ/ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΑΠΑΜΗΤΣΟΣ

με υπερκομματική πλειοψηφία. Σε αυτό το σύντομο διάστημα, με τη συνεργασία του Υπουργείου Παιδείας, καταφέραμε να δημιουργήσουμε σχολεία σύγχρονα, λειτουργικά και φιλόξενα για όλους, αποδεικνύοντας τι μπορεί να επιτευχθεί όταν Πολιτεία και κοινωνία ενώνουν δυνάμεις.

Για εμάς στο Ίδρυμα Ωνάση, αυτή η πρωτοβουλία είναι από τις πιο ουσιαστικές που έχουμε αναλάβει τα τελευταία χρόνια, ένα ακόμα δείγμα ότι ακούμε τη φωνή μιας κοινωνίας με πραγματικές ανάγκες. Ενισχύουμε τη δημόσια παιδεία χωρίς να αλλοιώνουμε τον χαρακτήρα της. Τα Δημόσια Ωνάσεια Σχολεία είναι και θα παραμείνουν δημόσια, με το ίδιο καθεστώς για τους εκπαιδευτικούς και με ίση πρόσβαση για όλα τα παιδιά. Στόχος μας, σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας, είναι να προσφέρουμε ένα σύγχρονο σχολείο που παρέχει ευκαιρίες, ένα σχολείο που θα αγαπηθεί από μαθητές, καθηγητές και γονείς. Θέλουμε κάθε παιδί να μπορεί να ονειρεύεται, να βλέπει τη γειτονιά του να αλλάζει και να μετασχηματίζει τον κοινωνικό ιστό μέσα από τη γνώση και τη δημιουργία.

Τα Δημόσια Ωνάσεια Σχολεία είναι σχολεία της γειτονιάς, προσβάσιμα, φωτεινά, με σύγχρονες υποδομές και εξοπλισμό, αλλά κυρίως με μια νέα φιλοσοφία μάθησης, που καλλιεργεί δεξιότητες, συνεργασία, περιέργεια και σεβασμό. Από φέτος, μάλιστα, έξι από τα λύκεια του δικτύου συμμετέχουν στο πιλοτικό πρόγραμμα του Υπουργείου Παιδείας «Εισαγωγή της Τεχνητής Νοημοσύνης στα Σχολεία», θέτοντας τις βάσεις για τη νέα εποχή της εκπαίδευσης.

Θα ήθελα να κλείσω επαναλαμβάνοντας κάτι που θεωρώ πολύ σημαντικό: Τα Δημόσια Ωνάσεια Σχολεία δεν είναι απλώς ανακαινισμένα κτίρια με νέα θρανία, κουφώματα ή διαδραστικούς πίνακες. Είναι ζωντανοί οργανισμοί που στηρίζονται στους ανθρώπους τους: στους εκπαιδευτικούς που εμπνέουν, στους μαθητές που μαθαίνουν και δημιουργούν και στις οικογένειες που συμμετέχουν ενεργά στην καθημερινότητά τους. Το όραμά μας είναι αυτά τα σχολεία να λειτουργήσουν ως καταλύτης ώστε να γίνουν ακόμα καλύτερα όλα τα δημόσια σχολεία της χώρας. Να αποτελέσουν σημεία αναφοράς για μια





παιδεία που εξελίσσεται, που δυναμώνει και δίνει σε κάθε παιδί το σχολείο που του αξίζει.

Οι υποτροφίες του Ιδρύματος Ωνάση στηρίζουν χιλιάδες νέους. Ποιο μήνυμα θα θέλατε να στείλετε στη νέα γενιά που αναζητά προοπτική σε μια περίοδο αβεβαιότητας και ραγδαίων μεταβολών;

Αναφέρετε ένα πρόγραμμα που αποτελεί πραγματικά ορόσημο στην πορεία του Ιδρύματος, το οποίο φέτος συμπληρώνει 50 χρόνια λειτουργίας. Και ήδη από το 1978 δημιουργεί μια παράδοση, καθώς τότε ξεκινά το πρόγραμμα των υποτροφιών μας, βασισμένο στην αξιοκρατία.

Οι υποτροφίες μας δεν υποστηρίζουν απλώς τις μεμονωμένες ερευνητικές ή πανεπιστημιακές διαδρομές. Αντιθέτως, δημιουργούν ηγέτες, τον καθένα και την καθεμία στον δικό τους τομέα. Δείχνοντας ειδικό ενδιαφέρον για τον ευρύτερο διάλογο σχετικά με τα χαρακτηριστικά της σύγχρονης ηγεσίας, δίνουμε εφόδια, εργαλεία και στήριξη σε προσωπικότητες που οδηγούν την κοινωνία μπροστά. Το μήνυμα, λοιπόν, είναι σαφές: όλοι έχουν ισότιμη πρόσβαση στη γνώση και στην παιδεία, όλα επιλέγονται απολύτως αξιοκρατικά και για όλους και όλες το μέλλον παραμένει ανοιχτό. Σήμερα ειδικά, 7.808 υποτροφίες μετά την έναρξη του προγράμματος, η τόλμη μας είναι ότι αναπροσαρμόζουμε την κατεύθυνση και το περιεχόμενό τους, ώστε όχι απλώς να ακολουθούν, αλλά και να συνεισφέρουν στη διαμόρφωση των εξελίξεων στις επιστήμες, στις τέχνες και στην αγορά εργασίας.

Σήμερα, που οι παγκόσμιες προκλήσεις σε κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο εντείνονται, πώς επαναπροσδιορίζεται η έννοια της προσφοράς και της ευεργεσίας στον 21ο αιώνα;

Για τη μεγάλη οικογένεια του Ιδρύματος Ωνάση, η έννοια της κοινωφέλειας –περί αυτής πρόκειται– υπερβαίνει την εταιρική ευθύνη και φτάνει σε αυτές που αναφέρετε: την ευεργεσία και τη συνεχή προσφορά. Και αυτό επειδή ταυτίζεται με τις αξίες πάνω στις οποίες γεννήθηκε: την απελευθέρωση φωτεινών δυνάμεων μέσα σε μια Ελλάδα που αγωνίζεται, μένει ανήσυχη, καινοτομεί και στοχάζεται. Μια Ελλάδα που αναγνωρίζει τον εαυτό

Η τεχνολογία στην υπηρεσία της υγείας. Υβριδικό χειρουργείο στο νέο Ωνάσειο Νοσοκομείο, με σύστημα Biplane, που προσφέρει ταυτόχρονη απεικόνιση σε δύο επίπεδα, ενισχύοντας την ακρίβεια και την ασφάλεια των επεμβάσεων.

Credit: ΙΔΡΥΜΑ ΩΝΑΣΗ/Stelios Tzetzias

Για τη μεγάλη οικογένεια του Ιδρύματος Ωνάση, η έννοια της κοινωφέλειας –περί αυτής πρόκειται– υπερβαίνει την εταιρική ευθύνη και φτάνει στην ευεργεσία και στη συνεχή προσφορά. Και αυτό επειδή ταυτίζεται με τις αξίες πάνω στις οποίες γεννήθηκε: την απελευθέρωση φωτεινών δυνάμεων μέσα σε μια Ελλάδα που αγωνίζεται, μένει ανήσυχη, καινοτομεί και στοχάζεται.

της στον πολιτισμό για όλους, εμπνέεται από την ουμανιστική παιδεία και εμπνέει με τη δράση της. Σε αυτό το περιβάλλον βρίσκει λόγο ύπαρξης το Ίδρυμα Ωνάση. Ερευνά πρώτο το κρυμμένο δυναμικό της «άλλης Ελλάδας», λειτουργεί ως καταλύτης για τις αλλαγές που χρειάζονται οι πολλοί, συνεργάζεται με τους δημόσιους φορείς ως εταίρος, υποδέχεται τη γνώση που έρχεται από το μέλλον.

Ευτυχώς, η παράδοση των ευεργετών δεν σταμάτησε με τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Στους σημερινούς ευεργέτες, πρέπει να το πω, συγκαταλέγεται ένας μεγάλος αριθμός Ελλήνων εφοπλιστών. Όλοι μαζί δίνουμε τον ίδιο αγώνα: να αναδείξουμε την Ελλάδα στα καλύτερά της, να φέρουμε στο προσκήνιο τις κρυμμένες δυνάμεις της, να επενδύσουμε στις αξίες της συμπερίληψης και της προστασίας των ατομικών δικαιωμάτων με μέτρο το εφικτό, της ισότητας, της αριστείας και της βιωσιμότητας που επιτρέπει την ανάπτυξη.

Πώς, κατά τη γνώμη σας, η τεχνητή νοημοσύνη θα αλλάξει τον τρόπο λειτουργίας των ιδρυμάτων/πολιτιστικών φορέων όπως τον γνωρίζαμε μέχρι σήμερα; Ποιες ευκαιρίες αλλά και προοπτικές αναγνωρίζετε;

Η τεχνητή νοημοσύνη δεν είναι κάτι που θα υπάρξει στο μέλλον. Είναι ήδη εδώ, παντού, είτε το θέλουμε είτε όχι. Δεν είναι λοιπόν ένα πρόβλημα προς διερεύνηση. Ήδη, μαθητές, φοιτητές, εκπαιδευτικοί, καθηγητές και νοσοκομεία τη χρησιμοποιούν καθημερινά. Το ίδιο και οι πολιτιστικοί οργανισμοί, που θέλουν να συνδυάζουν το χειροπιαστό με το άυλο, το γήινο με το εικονικό, όπως εμείς στο Ίδρυμα Ωνάση. Οπότε η στάση μας απέναντι στην τεχνητή νοημοσύνη δείχνει και τις διαθέσεις μας απέναντι στην αλλαγή και στις προκλήσεις που συνεπάγεται μέσα στην κοινωνία. Για κάποιους, το όραμα είναι συναρπαστικό. Για άλλους είναι ανησυχητικό. Αλλά είτε την καλωσορίζουμε είτε της αντιστεκόμαστε, ένα πράγμα είναι σίγουρο: η τεχνητή νοημοσύνη έχει ήδη εισέλθει στην παιδεία, στον πολιτισμό και στην υγεία, οπότε το ερώτημα είναι πώς θα τη διαμορφώσουμε και πώς θα μας διαμορφώσει, πώς και πότε θα την ενσωματώσουμε στη ζωή μας και πότε θα επιλέξουμε να δημιουργήσουμε περιβάλλοντα χωρίς αυτήν.

Υπάρχει σίγουρα μια κοινωνική διάσταση όσον αφορά τις προκλήσεις.

Η τεχνητή νοημοσύνη μπορεί να εξατομικεύσει την πρόσβαση στην τέχνη και να προσφέρει εμπειρίες που ταιριάζουν στο προσωπικό γούστο των θεατών, αλλά θέτει επίσης σοβαρά ζητήματα σε σχέση με την προστασία του δημιουργού και το μέλλον της τέχνης. Θεωρητικά, θα μπορούσε να λειτουργήσει έως και εξισορροπητικά ανάμεσα στις μεγάλες πόλεις και την περιφέρεια. Πάντως, όπως καταλαβαίνουμε όλοι, μαζί με την ευκαιρία έρχεται και η εξάρτηση.

Εάν βασιστούμε μόνο στην τεχνητή νοημοσύνη, ποιος θα αποφασίζει για διαφορετικές εκδοχές της καλλιτεχνικής έκφρασης και πώς θα διατηρηθούν κάποιες κεντρικές ανθρώπινες δεξιότητες και ικανότητες; Γι' αυτόν τον λόγο, δίνουμε έμφαση στα βασικά: από τη διατήρηση της γραφής με το χέρι, της έρευνας με πηγές και της κριτικής σκέψης μέχρι την υπολογιστική και αλγοριθμική σκέψη και τον προγραμματισμό. Χωρίς συνεργασία και συμφωνίες για την ηθική της διάσταση, την υπεύθυνη χρήση και την κατανόηση της λειτουργίας της, η τεχνητή νοημοσύνη και οι εφαρμογές της θα μπορούσαν να γίνουν ένα νέο πεδίο επιρροής και ελέγχου περισσότερο εθιστικό και από τα κοινωνικά μέσα. Στο χέρι μας είναι να την κάνουμε εργαλείο για ένα καλύτερο μέλλον.

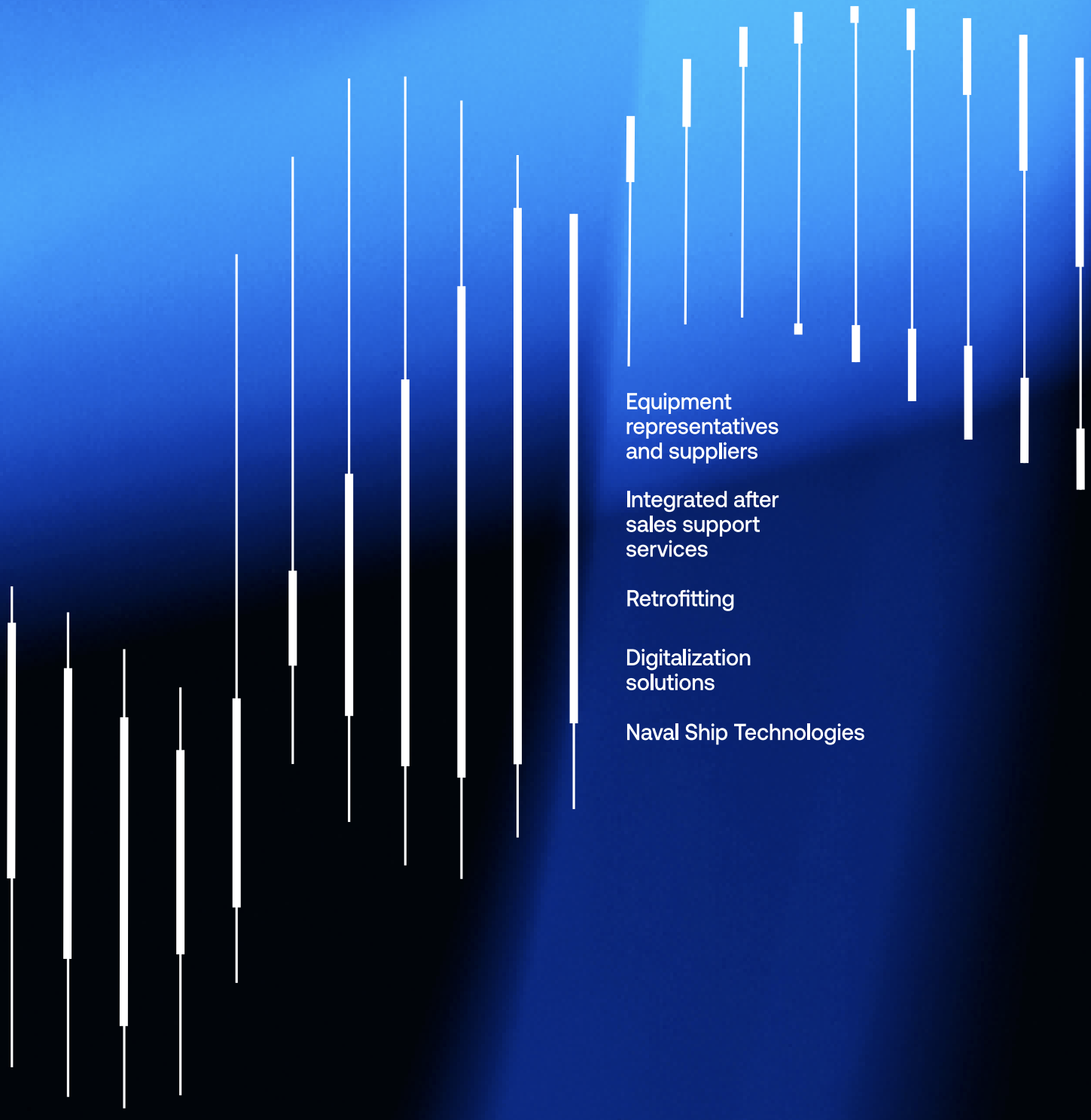
Τα πρόσφατα αποτελέσματα των διαπραγματεύσεων για το NZF στον ΙΜΟ ήρθαν να επιβεβαιώσουν ότι η γεωπολιτική έχει πλέον αναδειχθεί σε ρυθμιστή των εξελίξεων σε κάθε κλάδο της παγκόσμιας οικονομίας, συμπεριλαμβανομένης της ναυτιλίας. Πιστεύετε ότι οικονομικά και πολιτικά συμφέροντα θα μπορούσαν να εκτροχιάσουν τους πράσινους στόχους της ναυτιλίας;

Είναι γεγονός ότι οι γεωπολιτικές ισορροπίες επηρεάζουν ολοένα και περισσότερο τις αποφάσεις που λαμβάνονται σε διεθνές επίπεδο και η ναυτιλία δεν αποτελεί εξαίρεση. Ωστόσο, παρά τα αντικρουόμενα οικονομικά και πολιτικά συμφέροντα, η πορεία προς την πράσινη μετάβαση δύσκολα μπορεί να ανακοπεί. Οι αγορές, οι επενδυτές και οι ίδιοι οι πελάτες των ναυτιλιακών εταιρειών πιέζουν πια προς αυτή την κατεύθυνση, γιατί η βιωσιμότητα έχει γίνει όρος ανταγωνιστικότητας.

Το θέμα δεν είναι αν θα φτάσουμε στους πράσινους στόχους, αλλά με ποιον ρυθμό και με ποια ισορροπία ανάμεσα στην περιβαλλοντική φιλοδοξία και την οικονομική πραγματικότητα. Μέχρι το 2030 θέλουμε να έχουμε μηδενικό αποτύπωμα άνθρακα και έχουμε δεσμευτεί για μηδενικό ενεργειακό αποτύπωμα στις ναυτιλιακές μας δραστηριότητες έως το 2050. Μοιραζόμαστε την ίδια αγωνία με πολλούς άλλους για τον πλανήτη που κληρονομήσαμε και θέλουμε να αφήσουμε στις επόμενες γενιές.

Η ναυτιλία πρέπει να περάσει στην επόμενη φάση, πιο κοντά στις ανάγκες της κλιματικής κρίσης και της αειφόρου ανάπτυξης. Ο φόρος άνθρακα είναι μάλλον αναπόφευκτος, αλλά δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι τελικά το κόστος θα το επωμιστεί ο καταναλωτής. Το ζητούμενο είναι να υπάρξει ένας δίκαιος μηχανισμός γι' αυτό, ενώ παράλληλα να επιταχυνθεί η προσαρμογή της τεχνολογίας στα πλοία ανοικτής θαλάσσης, όπου η μετάβαση παραμένει ακόμη δύσκολη.

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


European Shortsea Network

Η γεωπολιτική διάσταση της Ελλάδας στον νέο χάρτη ισχύος της περιοχής

Η παγκόσμια προσοχή στρέφεται εκ νέου στη Μεσόγειο και στη Μέση Ανατολή, όπου οι τελευταίες εξελίξεις αναδιαμορφώνουν τον χάρτη ισχύος. Οι γεωπολιτικές κρίσεις των τελευταίων ετών φαίνεται να έπεισαν την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και τις ευρωπαϊκές πρωτεύουσες ειδικότερα, ότι η Μεσόγειος δεν μπορεί πλέον να αντιμετωπίζεται ως η «νότια περιφέρεια» της Ευρώπης, καθώς η σταθερότητα στη συγκεκριμένη περιοχή είναι προϋπόθεση για την ενεργειακή και εμπορική ασφάλεια της ηπείρου μας.

του **Χαράλαμπου Σημαντώνη**,
Προέδρου European Shortsea Network,
Προέδρου ΕΕΝΜΑ

Σε αυτό το περιβάλλον, η Αθήνα αποτέλεσε σημείο συνάντησης και διαλόγου, φιλοξενώντας το συνέδριο του European Shortsea Network, το οποίο διοργάνωσε το SPC Greece στις 14 Οκτωβρίου, στο πλαίσιο της προεδρίας του δικτύου. Το συνέδριο ανέδειξε επίσης με σαφήνεια και τον καθοριστικό ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει η Ελλάδα στη νέα εποχή. Κατά τη διάρκεια των συζητήσεων, κορυφαίοι εκπρόσωποι της πολιτείας, της ναυτιλίας και της ακαδημαϊκής κοινότητας αντάλλαξαν απόψεις για την κατεύθυνση που λαμβάνουν οι εξελίξεις μετά τη λήξη του πολέμου στη Μέση Ανατολή. Το κεντρικό συμπέρασμα ήταν σαφές: ο γεωπολιτικός χάρτης της περιοχής αλλάζει ριζικά και η Ελλάδα δεν μπορεί, αλλά και δεν πρέπει, να παραμείνει θεατής.

Το πρόσφατο ειρηνευτικό σχέδιο, που φέρει την υπογραφή των Ηνωμένων Πολιτειών, θεωρήθηκε από τους ειδικούς στο συνέδριο τομή για την επόμενη ημέρα στη Μέση Ανατολή. Η σταδιακή εξομάλυνση των σχέσεων του Ισραήλ με τις αραβικές χώρες, και κυρίως με τις μοναρχίες του Κόλπου, δημιουργεί νέα δεδομένα, που αναμένεται να επηρεάσουν όχι μόνο τη διπλωματία, αλλά και το διεθνές εμπόριο. Η συμμετοχή χωρών όπως η Αίγυπτος, το Κατάρ και η Τουρκία στο νέο ειρηνευτικό σχήμα μπορεί να μην ήταν στον ορίζοντα της Ελλάδας –κυρίως όσον αφορά την Τουρκία–, αλλά η εδραίωση της «εύθραυστης» ακόμη ειρήνης στη συγκεκριμένη περιοχή, όπως και η διατήρηση της σταθερότητας στην ευρύτερη περιοχή, το απαιτούν.

Η αποκλιμάκωση των εντάσεων αναμένεται να φέρει σημαντική «ανακούφιση» στη διεθνή ναυτιλία, καθώς η Ερυθρά Θάλασσα είχε μετατραπεί σε μία από τις πιο επικίνδυνες θαλάσσιες ζώνες του πλανήτη. Οι συνεχιζόμενες επιθέσεις εναντίον εμπορικών πλοίων είχαν αναγκάσει πολλές εταιρείες να επιλέγουν την πολύ πιο δαπανηρή και ρυπογόνο παράκαμψη της Αφρικής. Η αποκατάσταση της ασφάλειας στις θαλάσσιες οδούς δεν μεταφράζεται μόνο σε οικονομικό όφελος για τις εταιρείες, όπως και για τις κυβερνήσεις των όμορων κρατών, αλλά και για το περιβάλλον, αφού



Α-Δ: Ο κ. Χαράλαμπος Σημαντώνης, ο κ. Χαράλαμπος Φαφαλιός, ο κ. Γιώργος Κουμουτσάκος, η κ. Μαρία Σαράφογλου, ο κ. Marcel Hansemann, ο κ. Μιχάλης Ψύλος, ο καθ. Άγγελος Συρίγος.

οι μικρότεροι χρόνοι πλεύσης μειώνουν σημαντικά τις εκπομπές ρύπων. Για την Ελλάδα, αυτό σημαίνει ενίσχυση της θέσης της ναυτιλίας της – ενός κλάδου στον οποίο ήδη κατέχει ηγετικό ρόλο σε παγκόσμιο επίπεδο. Και στο πλαίσιο αυτό, έργα-κλειδιά όπως το EuroAsia Interconnector (ηλεκτρική διασύνδεση Ελλάδας-Κύπρου-Ισραήλ), η ενεργειακή συνεργασία με την Αίγυπτο και ο διάδρομος India-Middle East-Europe (AIMEC) συνθέτουν ένα πλέγμα υποδομών που ενισχύουν τη θέση της Ελλάδας ως κόμβου τριών ηπείρων.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, παρά τις διεθνείς αναταράξεις, η ελληνική ναυτιλία συνεχίζει να αποτελεί παγκόσμιο σημείο αναφοράς, χάρη στην ανθεκτικότητα και τη διαχρονική ικανότητά της να προσαρμόζεται στις αλλαγές. Οι γεωπολιτικές είναι μερικές μόνο από τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος μας σήμερα – και έχουν σημαντική θέση λόγω και του ότι βρίσκονται πάντα στα πρωτοσέλιδα των ειδήσεων. Δεν θα ήταν σωστό όμως να αποκλείσουμε και τις άλλες προκλήσεις που χαρακτηρίζουν την απαιτητική καθημερινότητα μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Μέχρι πρότινος, κεντρικό θέμα αποτελούσε ο κορονοϊός, για παράδειγμα, γιατί απειλούσε το σημαντικότερο περιουσιακό μας στοιχείο, που είναι οι άνθρωποι πάνω στα πλοία κυρίως – χωρίς τους ανθρώπους, η ναυτιλία δεν λειτουργεί, και όση πρόοδο σε τεχνικό επίπεδο επιφέρει η τεχνητή νοημοσύνη, δεν θα υποκαταστήσει τον τρόπο σκέψης ή αντίδρασης του ανθρώπου μπροστά σε πιθανό πρόβλημα ή κίνδυνο. Εκτιμούμε πολύ και επιζητούμε τα οφέλη της ψηφιοποίησης, αλλά με στόχο να διευκολύνουν το έργο των ανθρώπων. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες επενδύουν πλέον συστηματικά στην πράσινη τεχνολογία και στην ψηφιοποίηση, μειώνοντας το περιβαλλοντικό τους αποτύπωμα και ενισχύοντας την ασφάλεια των πληρωμάτων και του μεταφερόμενου φορτίου.

Εν κατακλείδι, το σημερινό περιβάλλον όπου λειτουργούμε είναι «προκλητικό», με τη λογική των νέων ζητημάτων, νέων απαιτήσεων, νέων κανονισμών, νέων πιθανών κινδύνων, αλλά έχουμε βιώσει πάρα πολλές αλλαγές στην Ιστορία μας και καταφέραμε όχι απλώς να επιβιώσουμε, αλλά και να σημειώνουμε διεθνείς επιτυχίες. Όπως επισημάνθηκε και σε πάνελ του συνεδρίου, η Ιστορία έχει δείξει ότι η ναυτιλία δεν είναι απλός παρατηρητής της γεωπολιτικής, είναι ένας από τους παράγοντες που τη συνδιαμορφώνουν.

Σε έναν κόσμο που αλλάζει με ταχύτητα, η Ελλάδα καλείται να μετατρέψει τη γεωγραφική της θέση σε στρατηγικό πλεονέκτημα. Με βαθιές ρίζες στη ναυτική παράδοση και αυξανόμενη επιρροή στους τομείς της ενέργειας και των μεταφορών, μπορεί να αποτελέσει πυλώνα σταθερότητας και ανάπτυξης στη νέα γεωπολιτική πραγματικότητα που διαμορφώνεται στη Μεσόγειο.

Και, όπως επισημάνθηκε σε πάνελ του συνεδρίου, η Ελλάδα πρέπει να ενισχύσει τους κλάδους που έχουν μεγάλη ανταλλακτική αξία, για να ενισχύσει, ως εκ τούτου, την επιρροή της. Η ναυτιλία είναι κλάδος που μπορεί να αλλάξει το πρόσωπο της χώρας διεθνώς, ο τρόπος που την αντιμετωπίζουν ή «μετρούν» την ισχύ της. Είναι ο κλάδος που θα μας φέρει κοντά με τις νέες μεγάλες δυνάμεις που αναδύονται, με τις αναπτυσσόμενες οικονομίες και την εφοδιαστική αλυσίδα, άρα πρέπει να ενισχύσει όσο μπορεί τη ναυτιλία.

Και ένα τελευταίο σχόλιο, όπως το ανέφερε προσφάτως στο συνέδριο ένας από τους πατριάρχες της ναυτιλίας, επαναλαμβάνοντας τη ρήση μιας ιστορικού μας: Η Ελλάδα για τέσσερις με πέντε και πλέον αιώνες αντιπροσωπεύεται από δύο πυλώνες, τη γλώσσα και τη ναυτοσύνη. Και ναυτοσύνη σημαίνει να έχουμε αρκετούς ανθρώπους στη θάλασσα. Άρα πρέπει να επενδύσουμε στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, στη διακράτηση ταλαντούχου δυναμικού στη θάλασσα, στην επανεκπαίδευσή τους σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις και στην υποστήριξη, γενικότερα, αυτής της μοναδικής μας παράδοσης.

Neptune Zero

Embrace excellence commit to compliance

Automated Sensor Data Driven Noon Reporting

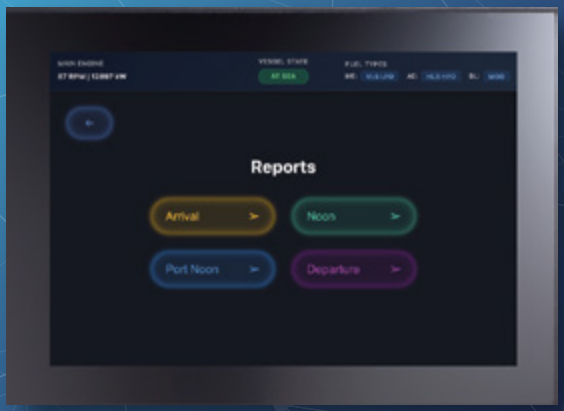
Deliverables

- High Frequency Data Collection System
- Sensors' Data Validation
- Data Analysis Platform
- Performance Support Service



Offers

- High Frequency Data Monitoring
- AI Data Validation
- AI Data Modeling
- Prediction of Daily Consumption
- Aux. Engines usage Optimizer
- T/C Efficiency Monitoring
- API Support
- Preparation of Environmental Compliance



Why

- Reduce Reporting Workload
- Eliminate Human Error
- Reduce daily Consumption Discrepancies
- Performance Monitoring Team
- Simplified Reporting Process
- Intuitive UI
- Consultancy Services

neptunezero.ai



Στόχος να περιορίσουμε το ανθρακικό αποτύπωμα του στόλου μας, όχι όμως για να εντυπωσιάσουμε την κοινή γνώμη

Σε μια περίοδο όπου η παγκόσμια ναυτιλία επαναπροσδιορίζει τον ρόλο της υπό το πρίσμα των γεωπολιτικών ανακατατάξεων, της ενεργειακής μετάβασης και των νέων επενδυτικών προτύπων, ο κ. Λεωνίδας Βροντίσης, Director της United Overseas Group, μιλά για τη στρατηγική της εταιρείας του ως προς τη διαχείριση κεφαλαίων και την ανάγκη προσαρμογής στις απαιτήσεις της εποχής. Παράλληλα, καταθέτει σκέψεις για το μέλλον του ναυτικού επαγγέλματος και για τη νέα γενιά ηγετών, που καλούνται να συνδυάσουν την παράδοση με τη σύγχρονη τεχνολογική και επιχειρηματική νοοτροπία.

Συνέντευξη του **Λεωνίδα Βροντίση**,
Director της United Overseas Group,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Δεδομένων των ισχυρών διασυνδέσεων που είχατε ήδη αναπτύξει στις ΗΠΑ, πώς οδήγησε η συνεργασία σας με τον κ. Πήτερ Γεωργιόπουλο στην ίδρυση της United Overseas Group στην Ελλάδα;

Το υπόβαθρό μου, αλλά και οι διασυνδέσεις που ανέπτυξε ο Πήτερ στις ΗΠΑ, μας έδωσαν από νωρίς πρόσβαση σε κεφάλαιο, συμφωνίες και θεσμική αξιοπιστία. Ο Πήτερ και εγώ συμφωνούσαμε ως προς τον τρόπο με τον οποίο βλέπαμε την εξέλιξη του κλάδου: η κλίμακα (scale), η υπεύθυνη χρηματοοικονομική διαχείριση και το timing ήταν το παν. Όταν ο Πήτερ εξέφρασε το ενδιαφέρον να εγκατασταθούμε στην Ελλάδα, αναδύθηκε η ευκαιρία να χρησιμοποιήσουμε την ελληνική τεχνογνωσία γύρω από το ναυτιλιακό επιχειρείν και να τη συνδυάσουμε με τη δική μας εμπειρία, τη φήμη, αλλά και τις επενδυτικές προοπτικές των ΗΠΑ. Η United Overseas Group αποτέλεσε σύνθεση των εξής στοιχείων: της πειθαρχίας που χαρακτηρίζει τις κεφαλαιαγορές των ΗΠΑ, υποστηριζόμενης από τα θεμέλια της ελληνικής ναυτιλίας.

Πώς διαχειρίζεστε τις ροές κεφαλαίων για ναυτιλιακές επενδύσεις και τη μόχλευση, ιδιαίτερα σε περιόδους έντονων διακυμάνσεων των διεθνών χρηματαγορών; Αναμένετε ότι οι πρόσφατες μειώσεις των επιτοκίων από τη Fed θα επηρεάσουν την επενδυτική στρατηγική σας;

Η μόχλευση λειτουργεί μόνο στην περίπτωση που η ρευστότητα είναι εξασφαλισμένη. Η χρηματοδότησή μας είναι δομημένη γύρω από μακροπρόθεσμες λήξεις, αποσβέσεις και προαιρετικότητα. Δεν επιδιώκουμε μέγιστους δείκτες μόχλευσης μόνο και μόνο επειδή οι τράπεζες είναι διατεθειμένες να χορηγήσουν δάνεια. Η υψηλή μεταβλητότητα των αγορών δεν συνιστά κάτι απροσδόκητο, αλλά κανόνα για τη ναυτιλία. Οι πρόσφατες μειώσεις των επιτοκίων από τη Fed μειώνουν τα κόστη μεταφοράς και υποστηρίζουν τις αξίες των περιουσιακών στοιχείων, όμως εμείς παραμένουμε αμετάκλητοι ως προς την πολιτική που ακολουθούμε. Αν μη τι άλλο, το φθηνότερο χρήμα μάς δίνει μεγαλύτερη στρατηγική ευελιξία στις εξαγορές και στις αναχρηματοδοτήσεις, αλλά τα φίλτρα κινδύνου δεν αλλάζουν.

Αναμένετε ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία θα αποτελέσει πόλο έλξης επενδύσεων βασισμένων στις αρχές του ESG; Πώς ευθυγραμμίζεται η United Overseas Group με τη νέα αυτή τάση;

Το ESG δεν συνιστά πλέον τάση, αλλά ρυθμιστή των προδιαγραφών για την πρόσβαση εταιρειών σε κεφάλαια. Ήδη παρατηρείται μετατόπιση των κεφαλαίων. Αναδύεται όμως η εξής πρόκληση: Οι νομοθέτες και οι χρηματοδότες της ναυτιλίας πιέζουν για την πράσινη μετάβαση του κλάδου με ρυθμούς πιο γρήγορους από αυτούς που μπορούν να υποστηρίξουν τα ναυπηγεία αλλά και η τεχνολογική εξέλιξη ευρύτερα.

Στη United Overseas ανανεώνουμε τον στόλο μας με ενεργειακά αποδοτικό σχεδιασμό των κυτών, ενώ παράλληλα αξιολογούμε τις εναλλακτικές μας με μηχανές διπλού καυσίμου. Στο ίδιο πλαίσιο, επιχειρούμε να ενισχύουμε το προφίλ εκπομπών μας με αναφορές βασισμένες σε δεδομένα. Στόχος μας είναι να περιορίσουμε το ανθρακικό αποτύπωμα του στόλου μας, όχι για να εντυπωσιάσουμε την κοινή γνώμη, αλλά επειδή το κόστος κεφαλαίου θα συνιστά όλο και περισσότερο συνάρτηση της συμμόρφωσης μιας εταιρείας στους κανονισμούς και της διαφάνειας.

Η United Overseas Group διαχειρίζεται έναν στόλο ο οποίος απαρτίζεται από product και chemical tankers. Υπάρχει συγκεκριμένος λόγος που ακολουθείτε την εν λόγω στρατηγική; Πόσο πιθανό είναι να επεκταθείτε και σε άλλους τύπους δεξαμενόπλοιων;

Τα product και chemical tankers προσφέρουν τα εξής στοιχεία διαφοροποίησης, με συνέπεια την αντιστάθμιση κινδύνου: συνδυασμός φορτίων, περιφερειακό αρμπιτράζ και βιομηχανική ζήτηση. Οι ναυλωτές, από την πλευρά τους, επιβραβεύουν τα πλοία ποιοτικών προδιαγραφών και αξιόπιστους διαχειριστές, και εμείς «ποντάρουμε» πάνω σε αυτή την αρχή. Δεν αποκλείουμε την επέκτασή μας και σε άλλα είδη δεξαμενόπλοιων, αυτή όμως θα πρέπει να γίνει αποτελεσματικά και να προσθέτει αξία. Το να επεκταθούμε στη μεταφορά αργού πετρελαίου ή φυσικού αερίου θα

> Η υψηλή μεταβλητότητα των αγορών δεν συνιστά κάτι απροσδόκητο, αλλά κανόνα για τη ναυτιλία.

ήταν λογική για εμάς, υπό την προϋπόθεση ότι μπορούμε να εφαρμόσουμε την ίδια στρατηγική που εφαρμόζουμε στον υπάρχοντα στόλο μας.

Παρατηρείται διεθνώς μια τάση αποεπενδύσεων στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, η οποία μάλιστα ενισχύεται μετά την εκλογή του Προέδρου Τραμπ. Πιστεύετε ότι αυτή η τάση αποτελεί μια θετική εξέλιξη για την πορεία της ναυλαγοράς των product/chemical tankers και κατ' επέκταση για τον όμιλό σας;

Η ζήτηση για ενέργεια δεν καθορίζεται από πολιτικά αφηγήματα. Εάν η ζήτηση για ανανεώσιμες πηγές ενέργειας περιοριστεί, τα φορτία ορυκτών καυσίμων θα μεταφέρονται πιο τακτικά, και για μεγαλύτερες αποστάσεις, και προφανώς κάτι τέτοιο θα ωφελούσε τα δεξαμενόπλοια. Μακροπρόθεσμα όμως το ενεργειακό μείγμα διαφοροποιείται ολοένα και περισσότερο, ανεξάρτητα με το ποιος βρίσκεται στην εξουσία. Δεν σχεδιάζουμε τη στρατηγική μας βασισμένοι στην εκάστοτε κυβέρνηση. Αυτό που πραγματικά υποστηρίζει τη ναυλαγορά είναι οι μειωμένες επενδύσεις σε νέα χωρητικότητα, αλλά και οι ατέλειες των συστημάτων μεταφορών, δύο παράγοντες δηλαδή που ο Λευκός Οίκος δεν δύναται να ελέγξει.

Διαφαίνεται ότι το ναυτικό επάγγελμα δεν γοητεύει ιδιαίτερα τη νεότερη γενιά. Τι είδους πρωτοβουλίες ή και στρατηγικές θεωρείτε ότι μπορούν να το καταστήσουν ξανά επιθυμητό;

Δεν μπορείς να προωθήσεις έναν τρόπο ζωής της δεκαετίας του 1970 σε μια γενιά που έχει μεγαλώσει με δεδομένη την ενισχυμένη συνδεσιμότητα. Χρειάζονται συμβόλαια που ανταποκρίνονται στις σύγχρονες συνθήκες, ψυχολογική υποστήριξη, ψηφιακά εργαλεία κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, αλλά και επαγγελματικές προοπτικές που δεν περιορίζονται αποκλειστικά στη ζωή στη θάλασσα. Η βιομηχανία πρέπει επίσης να σταματήσει να κρύβεται: οι νέοι σήμερα ανταποκρίνονται στο όραμα, στην καινοτομία και στην ευελιξία. Εάν τους δείξουμε ότι η ναυτιλία συνιστά τον πυρήνα του διεθνούς εμπορίου, της ενεργειακής μετάβασης και της τεχνολογικής καινοτομίας, θα ακολουθήσουν και τα ταλέντα.

Πώς θεωρείτε ότι ο τρόπος σκέψης της νέας γενιάς ηγετών της ναυτιλίας διαφοροποιείται από αυτόν της προηγούμενης γενιάς;

Η νεότερη γενιά ηγετών της ναυτιλίας είναι λιγότερο συναισθηματική και βασίζεται περισσότερο στα δεδομένα. Αισθάνονται μεγαλύτερη άνεση με την άντληση κεφαλαίων από θεσμικούς επενδυτές, την εξοικείωση με την τεχνολογία και την αμφισβήτηση της ιδέας ότι οι μεταφορές πρέπει να είναι από τη φύση τους αδιαφανείς και κυκλικές. Επιπλέον, δεν βασίζονται στην παράδοση ή στους οικογενειακούς πόρους προκειμένου να γίνουν ανταγωνιστικοί. Βασίζονται στην ταχύτητα, στη διαφάνεια και στις οικονομίες κλίμακος. Όμως αυτοί που θεωρώ ότι πραγματικά θα πετύχουν είναι όσοι συνδυάσουν τα διδάγματα του παρελθόντος με τα εργαλεία του σήμερα, χωρίς να απορρίπτουν κάποιο από τα δύο προς όφελος του άλλου.

KATRADIS
EST. 1936
GROUP OF COMPANIES

WHERE INNOVATION MEETS SAFETY

At Katradis, performance meets sustainability. Our Ropes and Anodes are designed to protect both vessels and the environment combining advanced engineering with eco-conscious materials and processes.

Marine Ropes

Made from high quality polymers (PP, PES, HMPE) and coated with REACH-compliant, non-toxic finishes. Powered by renewable energy, our production reduces CO_2 emissions providing circular economy practices. With our RSB Technology, our ropes enhance crew safety, and all packaging is fully recyclable.

Green Anodes for Blue Oceans

Manufactured from high-purity, cadmium-free zinc alloys, our anodes ensure marine-friendly cathodic protection. Their long lifespan minimizes replacements and environmental impact. Fully recyclable and produced in 100% electric furnaces, they reflect our dedication to sustainable manufacturing and innovation through collaboration with NTUA.



Synthetic Mooring Ropes - Steel Wire Ropes - Cathodic Protection - Anchors & Anchor Chains - Port Development Equipment - Vessel Deck Equipment

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

Η ακτινογραφία του παγκόσμιου στόλου

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος

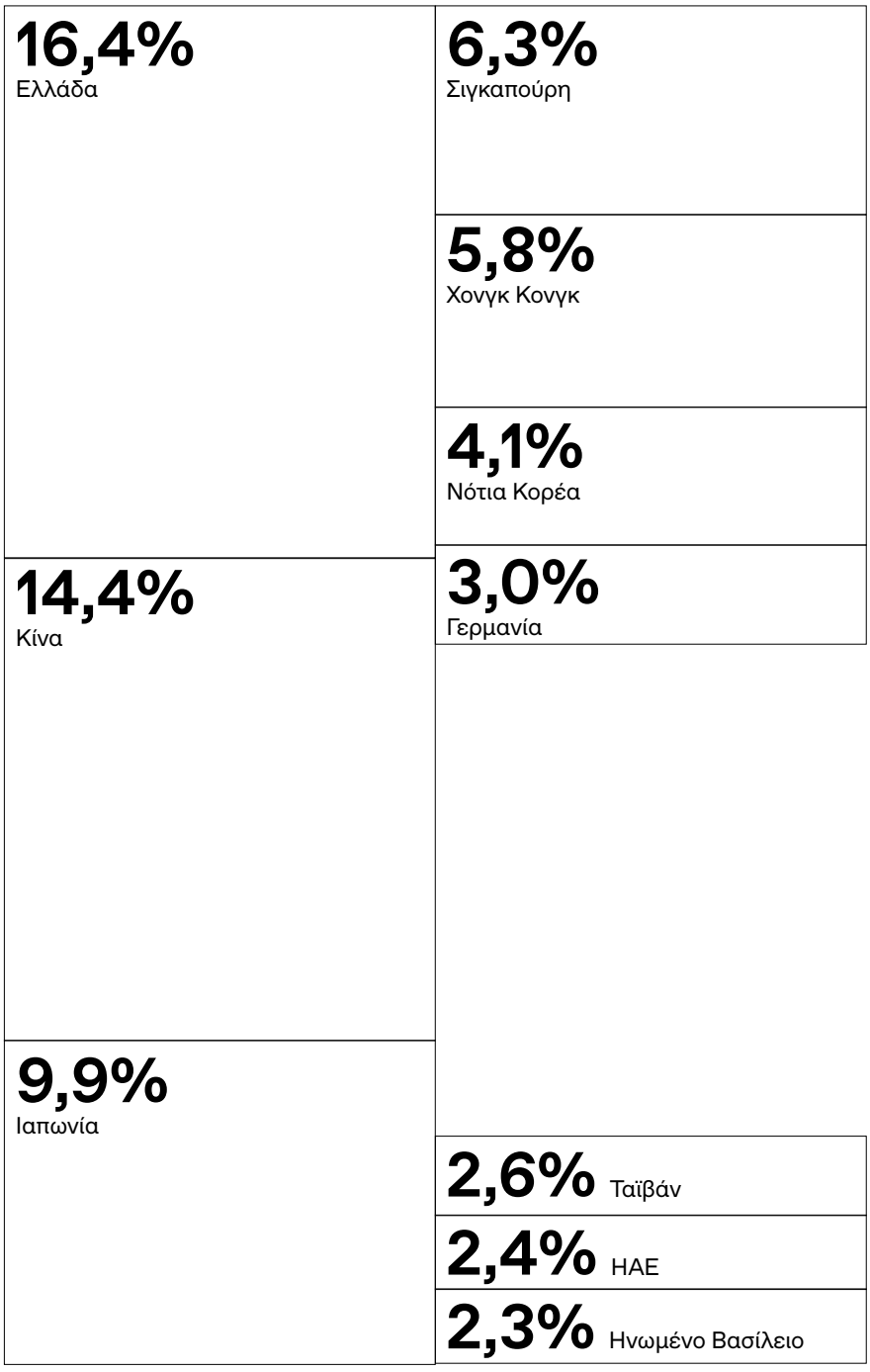
Αναλύοντας τα δεδομένα της πρόσφατης έκθεσης *UNCTAD Review of Maritime Transport 2025*



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 καθιστά 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*.

Γράφημα 1
Κατανομή του παγκόσμιου στόλου ανά χώρα έδρευσης των εταιρειών διαχείρισης
Πηγή: *UNCTAD Review of Maritime Transport 2025* – Δεδομένα έως 1η Ιανουαρίου 2025



Ελληνόκτητο το 16,4% του παγκόσμιου στόλου σε όρους χωρητικότητας

Ελληνόκτητο το 10,6% του παγκόσμιου στόλου σε όρους αξίας

Ελληνόκτητο το 8,5% του παγκόσμιου στόλου σε αριθμό πλοίων

Η μάχη για την κορυφή

Ο παγκόσμιος στόλος απαρτίζεται από 112.501 πλοία χωρητικότητας άνω των 100 gt. Η συνολική χωρητικότητα αυτών ανέρχεται σε 2,44 δισ. dwt.

Μάχη σώμα με σώμα εξακολουθούν να δίνουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες με τους Κινέζους συναδέλφους τους για την κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας. Για ακόμα ένα έτος, ο στόλος που διαχειρίζονται οι Έλληνες πλοιοκτήτες βρέθηκε στην κορυφή, καθώς έως τον Ιανουάριο του 2025 αριθμούσε 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.

Ακολουθεί ο στόλος κινεζικών συμφερόντων με 10.440 πλοία χωρητικότητας 347.215.014 dwt. Συνεπώς, το μερίδιο του κινεζικού στόλου στον παγκόσμιο, σε όρους τονάζ, αγγίζει το 14,4%. Το γεγονός ότι οι Κινέζοι διαχειρίζονται υπερδιπλάσιο αριθμό πλοίων από τους Έλληνες, αλλά μικρότερης χωρητικότητας, καταδεικνύει ότι ένα μεγάλο μέρος του στόλου κινεζικής διαχείρισης απαρτίζεται από πλοία που εξυπηρετούν εσωτερικές μεταφορές, την ίδια ώρα που η τεχνογνωσία των Ελλήνων στη διαχείριση ποντοπόρων πλοίων δεν μπορεί να αμφισβητηθεί. Ο ιαπωνικών συμφερόντων στόλος αριθμεί 4.083 πλοία συνολικής χωρητικότητας 240.678.389 dwt (9,9%). Μέχρι τη δεκάδα, η εικόνα έχει ως εξής:

Σιγκαπούρη **6,3%**
Χονγκ Κονγκ **5,8%**
Νότια Κορέα **4,1%**
Γερμανία **3,0%**
Ταϊβάν **2,6%**
Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα **2,4%**
Ηνωμένο Βασίλειο (συμπεριλαμβανομένης της Νήσου Μαν) **2,3%**

Προκύπτει συνεπώς ότι τα τρία κορυφαία κράτη (Ελλάδα, Κίνα, Ιαπωνία), σε όρους πλοιοκτησίας, αντιπροσωπεύουν πάνω από το 40% του παγκόσμιου στόλου σε χωρητικότητα και σχεδόν το ένα τρίτο σε αριθμό πλοίων. Ακόμη, το αθροιστικό μερίδιο των δέκα κορυφαίων πλοιοκτητικών κρατών ανέρχεται στο 67,2%, σε όρους χωρητικότητας.

Αλλαγή σκηνικού σε όρους αξίας

Όταν λαμβάνονται υπόψη οι αξίες των στόλων, το σκηνικό διαφοροποιείται: ο κινεζικής διαχείρισης στόλος βρίσκεται στην κορυφή αντιπροσωπεύοντας το 12,4% του παγκόσμιου, ενώ ο ελληνόκτητος ακολουθεί με ποσοστό 10,6%. Στην τρίτη θέση, ο ιαπωνικός στόλος με μερίδιο 10,1%. Η δεκάδα ολοκληρώνεται ως εξής:

ΗΠΑ **7,3%**
Σιγκαπούρη **5,6%**
Χονγκ Κονγκ **4,4%**
Νορβηγία **4,1%**
Ηνωμένο Βασίλειο **4%**
Νότια Κορέα **3,7%**
Γερμανία **3,4%**

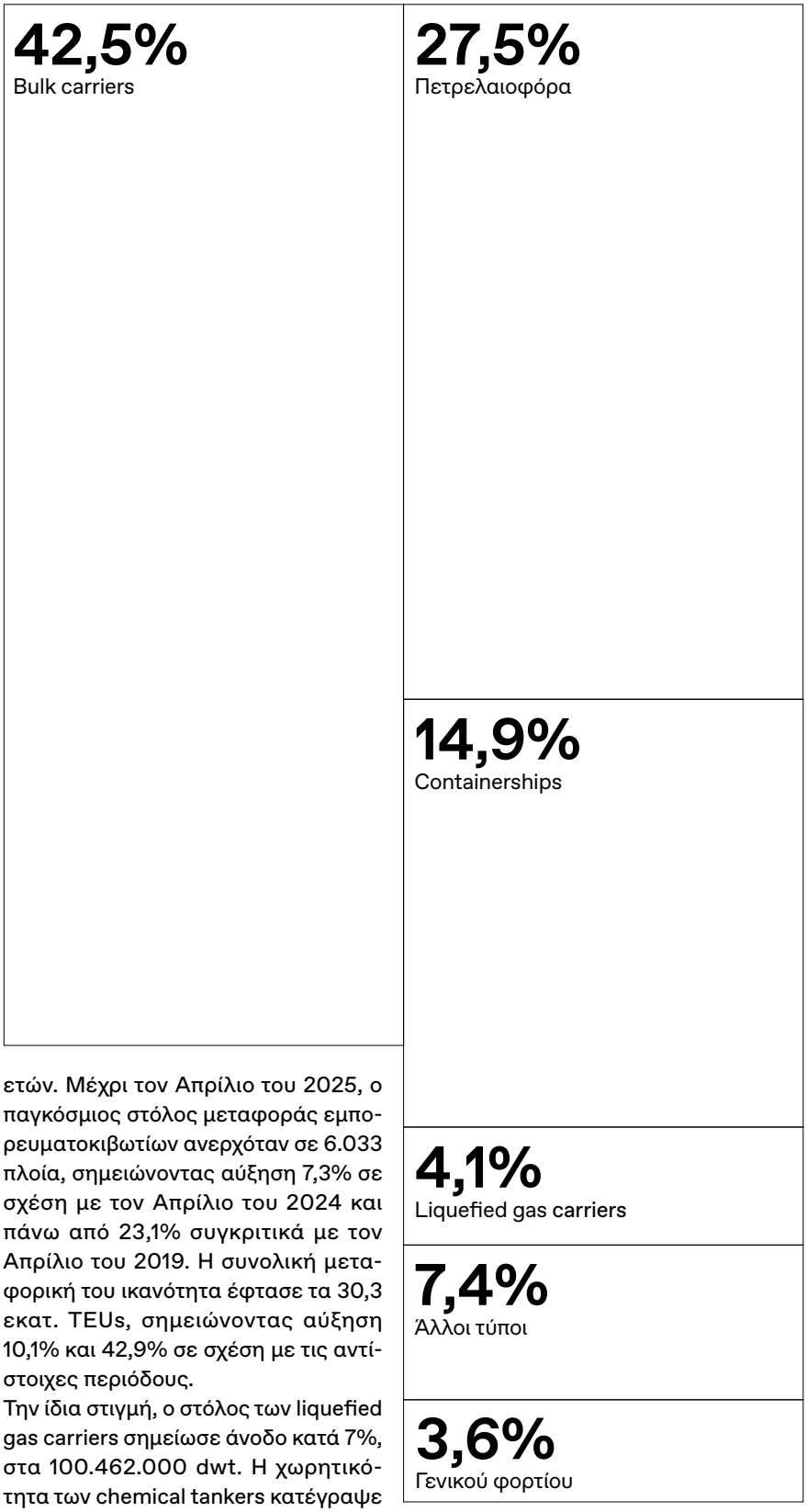
Οι πλοιοκτήτες αυτών των δέκα χωρών, σε όρους αξίας, διαχειρίζονται αθροιστικά το 65,6% του παγκόσμιου στόλου. Είναι άξιο αναφοράς ότι, ενώ οι ΗΠΑ βρίσκονται στην τέταρτη θέση, σε όρους χωρητικότητας βρίσκονται στη δέκατη πέμπτη, αλλά και ότι η Νορβηγία και το Ηνωμένο Βασίλειο βρίσκονται στην έκτη και στην έβδομη θέση, ενώ σε όρους χωρητικότητας βρίσκονται στη δωδέκατη και δέκατη θέση αντίστοιχα.

Δεδομένα για τον παγκόσμιο στόλο

Τα δεδομένα της UNCTAD «αποκαλύπτουν» άνοδο της χωρητικότητας για όλους τους τύπους πλοίων. Η χωρητικότητα των πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου, από 1.006.329.000 dwt στις αρχές του 2024, αυξήθηκε κατά 3%, σε 1.036.158.000 dwt έναν χρόνο μετά. Οριακή άνοδο 0,7% σημείωσε η χωρητικότητα των δεξαμενόπλοιων, από 665.472.000 dwt σε 669.842.000 dwt. Ο στόλος των containerships αυξήθηκε κατά 9,7%, στα 363.760.000 dwt. Η σημαντική ποσοστιαία άνοδος των containerships ήταν επόμενη του μπαράζ παραγγελιών των προηγούμενων ετών. Μέχρι τον Απρίλιο του 2025, ο παγκόσμιος στόλος μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ανερχόταν σε 6.033 πλοία, σημειώνοντας αύξηση 7,3% σε σχέση με τον Απρίλιο του 2024 και πάνω από 23,1% συγκριτικά με τον Απρίλιο του 2019. Η συνολική μεταφορική του ικανότητα έφτασε τα 30,3 εκατ. TEUs, σημειώνοντας αύξηση 10,1% και 42,9% σε σχέση με τις αντίστοιχες περιόδους.

Την ίδια στιγμή, ο στόλος των liquefied gas carriers σημείωσε άνοδο κατά 7%, στα 100.462.000 dwt. Η χωρητικότητα των chemical tankers κατέγραψε άνοδο 3,3%, στα 54.333.000 dwt.

Συνολικά, η χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου κατέγραψε ετήσια άνοδο 3,4%, από τα 2.360.319.000 dwt στα 2.439.832.000 dwt. Έως τα τέλη του 2024 προστέθηκαν πλοία συνολικής



Γράφημα 2
Κατανομή του παγκόσμιου στόλου ανά τύπο πλοίου σε όρους χωρητικότητας
Πηγή: *UNCTAD Review of Maritime Transport 2025* – Δεδομένα έως 1η Ιανουαρίου 2025



NEDA MARITIME AGENCY Co Ltd

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

www.nedamaritime.gr

χωρητικότητας 71,7 εκατ. dwt. Το 41,3% (29,6 εκατ. dwt) ήταν containerships, το 26,6% (19 εκατ. dwt) ήταν bulkers, ενώ το 5,1% (3,6 εκατ. dwt) ήταν πετρελαιοφόρα, το 12,2% (8,7 εκατ. dwt) υγραεριοφόρα και το υπόλοιπο περίπου 15% άλλων τύπων (offshore supply, επιβατηγά, γενικού φορτίου, chemical tankers κ.ά.).

Τα ναυπηγεία

Η έκθεση της UNCTAD έρχεται να επιβεβαιώσει την κυριαρχία των κινεζικών ναυπηγείων, τα οποία παρέδωσαν πλοία συνολικής χωρητικότητας 39,1 εκατ. gt, καταλαμβάνοντας μερίδιο αγοράς 54,6%. Από αυτά, τα 16,6 εκατ. gt ήταν containerships και τα 12,5 εκατ. gt bulk carriers.

Ακολούθησαν τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας, με παραδόσεις 20,1 εκατ. gt και μερίδιο 28%. Τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία παρέδωσαν containerships χωρητικότητας 11,3 εκατ. gt και gas carriers χωρητικότητας 6,8 εκατ. gt.

Η ιαπωνική τεχνογνωσία στις ναυπηγήσεις bulk carriers είναι δεδομένη, αν και τα τελευταία χρόνια οι εν λόγω μονάδες κάνουν αγώνα δρόμου για να ξαναβρούν τη χαμένη τους αίγλη. Οι παραδόσεις των ιαπωνικών ναυπηγείων ανήλθαν σε 9 εκατ. gt, εκ των οποίων τα 5,7 εκατ. dwt ήταν bulk carriers και τα 1,7 εκατ. gt containerships.

Αξίζει πάντως να σημειωθεί ότι σε Φιλιππίνες και Βιετνάμ αντίστοιχα ναυπηγήθηκαν και παραδόθηκαν 720.884 gt και 668.207 gt. Στις δύο αυτές χώρες λειτουργούν υποδομές κορυφαίων ναυπηγείων, όπως της HD Hyundai και της Tsuneishi Shipbuilding.

Στο μέτωπο των διαλύσεων, πλοία χωρητικότητας 6,3 εκατ. dwt οδηγήθηκαν στις διεθνείς γιάρδες. Ένα σημαντικό ποσοστό αυτών, και δη το 32,4% (2 εκατ. gt), ήταν bulk carriers, ενώ 15,2% ήταν containerships, 12,1% πετρελαιοφόρα και 11% υγραεριοφόρα.

Κορυφαίοι προορισμοί διάλυσης πλοίων με διαφορά παραμένουν το Μπανγκλαντές και η Ινδία. Το 2024, στο Μπανγκλαντές οδηγήθηκαν συνολικά πλοία χωρητικότητας 2,7 εκατ. gt προς διάλυση (43,2% των παγκόσμιων διαλύσεων). Στην πλειονότητά τους (1,38 εκατ. gt) ήταν bulk carriers.

	Κίνα	Ιαπωνία	Νότια Κορέα
Bulk carriers	65,6%	30%	N/A
Πετρελαιοφόρα	41,2%	5,6%	36%
Containerships	56%	5,8%	38,2%
Υγραεριοφόρα	19,5%	2,5%	78%

Πίνακας 1
Κατανομή των παραδοθέντων πλοίων το 2024 ανά τύπο και χώρα ναυπήγησης
Πηγή: Εκτιμήσεις UNCTAD βάσει δεδομένων της Clarksons Research Services

Την ίδια ώρα, σε ινδικά διαλυτήρια οδηγήθηκαν πλοία χωρητικότητας 2,1 εκατ. gt (34% του συνόλου), με τα containerships να διαδραματίζουν καίριο ρόλο (0,58 εκατ. gt).

Στην τρίτη θέση βρέθηκε η Τουρκία, με ποσοστό 7,4% επί του συνόλου της χωρητικότητας των πλοίων που πωλήθηκαν προς διάλυση, ενώ στην τέταρτη θέση το Πακιστάν με ποσοστό 7,2%. Μπανγκλαντές, Ινδία, Πακιστάν και Τουρκία αντιπροσώπευσαν το 91,7% της αγοράς ανακυκλώσεων πλοίων.

Τα νηολόγια που πρωταγωνιστούν

Σύμφωνα με τα δεδομένα της UNCTAD έως την 1η Ιανουαρίου 2025, η Λιβερία, ο Παναμάς και οι Νήσοι Μάρσαλ παρέμειναν τα τρία κορυφαία νηολόγια, με αυτή τη σειρά, αντιπροσωπεύοντας το 45,1% της συνολικής παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt, το 16,2% σε όρους αριθμού των πλοίων και το 36,1% σε όρους αξίας.

Τα αντίστοιχα ποσοστά για τα δέκα κορυφαία νηολόγια έχουν ως εξής: 76,7%, 38,9% και 72,5%. Μεταξύ των δέκα κορυφαίων νηολογίων, αυτό της Μάλτας σημείωσε την υψηλότερη ανάπτυξη, της τάξεως του 10,4%.

Στο νηολόγιο της Λιβερίας είναι εγγεγραμμένα 5.562 πλοία (4,9% του παγκόσμιου στόλου), χωρητικότητας άνω των 424 εκατ. dwt (17,4% του παγκόσμιου στόλου). Ακόμη, στο νηολόγιο του Παναμά είναι εγγεγραμμένα 8.572 πλοία (7,6% του συνόλου), χωρητικότητας άνω των 371 εκατ. dwt (15,2% του συνόλου), ενώ σε εκείνο των Νήσων Μάρσαλ 4.254 πλοία (3,8% του συνόλου), χωρητικότητας άνω των 305 εκατ. dwt (12,5% του συνόλου).

TSAKOS GROUP
OF COMPANIES



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



Δύναμή μας, οι άνθρωποί μας!

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

TSAKOS SHIPPING AND TRADING S.A.

TEN LTD
TSAKOS ENERGY NAVIGATON LTD

TSAKOS HYUNDAI
MARSHALL ISLANDS

TCB

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

Ψίθυροι και απόηχοι στις ναυτιλιακές πρωτεύουσες

Εν πλω

ΗΠΑ-Κίνα: Στον «πάγο» για ένα έτος τα λιμενικά τέλη

Σε ύφεση φαίνεται να οδηγείται ο εμπορικός πόλεμος μεταξύ των δύο μεγαλύτερων οικονομιών του κόσμου, μετά και τη συνάντηση Ντόναλντ Τραμπ - Σι Τζινπίνγκ στα τέλη Οκτωβρίου στο Μπουσάν της Νότιας Κορέας. Αποτέλεσμα της αναθέρμανσης των σχέσεών τους ήταν η αναβολή για δώδεκα μήνες των εκατέρωθεν μέτρων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Αυτό σημαίνει ότι τα αμοιβαία λιμενικά τέλη μεταξύ των ΗΠΑ και της Κίνας αναβάλλονται για έναν χρόνο.

Οι επιπτώσεις των λιμενικών τελών κατά τη βραχυχρόνια εφαρμογή τους

Μπορεί η εφαρμογή των τελών να αποδείχθηκε βραχύβια (υπενθυμίζεται ότι άρχισαν να εφαρμόζονται στις 14 Οκτωβρίου), ωστόσο είχε προκαλέσει λαίλαπα αντιδράσεων, με το σύνολο της ναυτιλιακής βιομηχανίας να έχει στραμμένα τα βλέμματα στις πιθανές επιπτώσεις των αμοιβαίων αυτών μέτρων. Κάποια πρώτα συμπεράσματα έχουν ως εξής:

Για την αγορά ξηρού φορτίου, η επιβολή των ειδικών λιμενικών τελών από πλευράς Πεκίνου, παρά τη μικρή όπως φαίνε-



Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Credit: EPA/ALEX PLAVEVSKI



ται διάρκεια, σηματοδότησε την έναρξη μιας περιόδου στην οποία η διαθέσιμη χωρητικότητα, οι ροές δρομολογίων και οι τιμές ναύλων επηρεάστηκαν από έναν νέο, εξωγενή, αλλά ισχυρό παράγοντα, σύμφωνα με όσα ανέφεραν ναυλομεσιτικές πηγές στα *Ναυτικά Χρονικά*.

Σε ό,τι αφορά τα δεξαμενόπλοια, η αυξημένη διάρκεια ταξιδιών και οι πιθανές παρακάμψεις αύξησαν (στον βαθμό που πρόλαβαν να γίνουν αντιληπτές οι μεταβολές) τον όγκο του πετρελαίου εν πλω, μειώνοντας τη διαθεσιμότητα φυσικού προϊόντος στην αγορά και πιέζοντας ανοδικά τις τιμές. Οι εκτιμήσεις δε για τη ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων ήταν ότι θα επηρεαζόταν θετικά, καθώς οι πιθανές αλλαγές στις εμπορικές διαδρομές αναμενόταν να ενισχύσουν τη ζήτηση για πλοία μεταφοράς πετρελαίου. Μένει να φανεί μελλοντικά πώς θα διαμορφωθούν οι συνθήκες προσφοράς και ζήτησης.

Η πρόσφατη εφαρμογή κινεζικών αντιμέτρων σε πλοία και ναυτιλιακές εταιρείες αμερικανικών συμφερόντων προκάλεσε ένα κύμα προσαρμογής στην αγορά των containerships. Οι εκτροπές δρομολογίων και οι καθυστερήσεις σε επιμέρους λιμένες δημιούργησαν προσωρινές ανισορροπίες στη διαθεσιμότητα χωρητικότητας, με αποτέλεσμα μια σύντομη αλλά αισθητή μετατόπιση στις ισορροπίες προσφοράς και ζήτησης. Αν και η διάρκεια του φαινομένου υπήρξε περιορισμένη, ανέδειξε για ακόμα μία φορά τη σημασία της ευελιξίας στη διαχείριση αβεβαιοτήτων.

Ναυτιλιακοί οργανισμοί στο πλευρό του IMO

Υπό το πρίσμα των πρόσφατων εξελίξεων γύρω από το NZF, οργανισμοί της ναυτιλίας επιβεβαίωσαν εκ νέου την υποστήριξή τους προς τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) ως τον παγκόσμιο ρυθμιστικό φορέα για τη διεθνή ναυτιλία, ικανό να θεσπίζει αποτελεσματικούς κανονισμούς σε στενή συνεργασία με τη ναυτιλιακή κοινότητα.

Το Tripartite Forum, αποτελούμενο από πλοιοκτήτες, ναυπηγεία και νηογνώμονες, συγκλήθηκε για την ετήσια διάσκεψή του στο Μπουσάν της Νότιας Κορέας, συγκεντρώνοντας περισσότερους από 70 εκπροσώπους από 13 χώρες.

Τα θέματα που συζητήθηκαν στο φετινό φόρουμ επικεντρώθηκαν στην αποανθρακοποίηση, στο onboard carbon capture, στα αυτόνομα πλοία, στο biofouling, στην επεξεργασία θαλάσσιου έρματος και στον υποβρύχιο θόρυβο. Την ίδια ώρα, αναλύθηκε ο αντίκτυπος της αναβολής του NZF για τον ναυτιλιακό τομέα.

Το «παρών» έδωσε και ο πρώην Γενικός Γραμματέας του IMO, Kitack Lim, ενώ ο κ. Θωμάς Καζάκος, Γενικός Γραμματέας του ICS, εκ μέρους της φετινής διοργανώτριας ένωσης, τόνισε: «Τα ναυπηγεία του μέλλοντος δεν θα κατασκευάζουν μόνο πλοία, αλλά θα χτίζουν και την εμπιστοσύνη στην ικανότητα του κλάδου να επιτύχει τους στόχους βιωσιμότητας. Συνεργαζόμενοι στενά με τους νηογνώμονες και τους πλοιοκτήτες, τα ναυπηγεία μπορούν να διασφαλίσουν ότι τα πλοία του μέλλοντος δεν θα συμμορφώνονται μόνο με τους νέους κανονισμούς και τα νέα καύσιμα, αλλά θα είναι επίσης σχεδιασμένα να λειτουργούν με ασφάλεια, αποδοτικότητα και ανταγωνιστικότητα σε έναν όλο και πιο περίπλοκο κόσμο. Η συνεργασία, η προνοητικότητα και η συνεχής έμφαση στην ασφάλεια θα αποτελέσουν τα θεμέλια πάνω στα οποία θα χτιστεί η επόμενη γενιά της ναυπηγικής αριστείας».

Ναυπηγεία: Η γνωστή λεπτή ισορροπία στις παραγγελίες πλοίων

Εν μέσω επιβράδυνσης των παγκόσμιων παραγγελιών για νεότευκτα πλοία κατά τη διάρκεια του 2025, τα ναυπηγεία της Κίνας και της Νότιας Κορέας κατορθώνουν να διατηρήσουν τον πρωταγωνιστικό τους ρόλο στην παγκόσμια ναυπηγική σκηνή. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνουν εκ νέου τα δεδομένα της Clarksons Research για τις παραγγελίες του Σεπτεμβρίου.

Ειδικότερα, τον εν λόγω μήνα τοποθετήθηκαν παραγγελίες για 123 νεότευκτα πλοία, αθροιστικής χωρητικότητας 3,5 εκατ. CGT. Ως εκ τούτου, οι παραγγελίες συρρικνώθηκαν κατά 44% σε σχέση με τον Σεπτέμβριο του 2024.

Παρά την υποτονική ζήτηση για νεότευκτα, η κόντρα Κίνας-Νότιας Κορέας για την εξασφάλιση παραγγελιών συνεχίστηκε με αμείωτο ρυθμό. Ειδικότερα, τα κινεζικά ναυπηγεία εξασφάλισαν παραγγελίες για 69 πλοία, χωρητικότητας 1,42 εκατ. CGT, καταλαμβάνοντας μερίδιο

40%. Από την άλλη, τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία «είδαν» το μερίδιό τους να διαμορφώνεται στο 39%, έχοντας εξασφαλίσει παραγγελίες για 33 πλοία χωρητικότητας 1,35 εκατ. CGT.
Αξίζει να σημειωθεί ότι για τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία ο μέσος όρος CGT ανά πλοίο άγγιξε τα 41.000 CGT, ενώ για τα κινεζικά ναυπηγεία ανήλθε στα 21.000 CGT. Το στοιχείο αυτό καταδεικνύει τη στρατηγική εστίαση της ναυπηγικής βιομηχανίας της Νότιας Κορέας στην κατασκευή πλοίων υψηλής προστιθέμενης αξίας.
Τέλος, μετά και το πέρας του Σεπτεμβρίου, η Κίνα εξακολουθεί να προηγείται όσον αφορά τις εκκρεμείς παραγγελίες (backlog). Από τα 165,99 εκατ. CGT ανεκτέλεστων παραγγελιών της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας, τα κινεζικά ναυπηγεία αντιπροσωπεύουν το 61%, έναντι 20% των νοτιοκορεατικών.



Credit: Marine Money, Theodoros Anagnostopoulos

Α-Δ: Χρήστος Βαρτζής, Γιώργος Σουραβλάς, Κώστας Δελαπόρτας, Τζέρι Καλογηράτος, Άλεξ Χατζηπατέρας.

Γεωπολιτική και ναυλαγορές: Αλλαγές στρατηγικής ή business as usual;

Οι σημαντικές προκλήσεις, που όμως μπορούν να μετατραπούν σε ευκαιρίες για τον ναυτιλιακό κλάδο, αναδείχθηκαν σε πάνελ ομιλητών στο περιθώριο του 27ου Marine Money Greek Ship Finance Forum, που διοργανώθηκε στην Αθήνα στις 16 Οκτωβρίου.

Ο αντίκτυπος των γεωπολιτικών εξελίξεων

Εκτενή αναφορά στις γεωπολιτικές εξελίξεις και στο πώς επηρεάζουν τις εμπορικές ροές και τους ναύλους έκανε ο κ. Τζέρι Καλογηράτος, Chief Executive Officer, Capital Clean Energy Carriers Corp. Όπως χαρακτηριστικά δήλωσε, η γεωπολιτική ήταν ανέκαθεν αναπόσπαστο μέρος των ναυτιλιακών αγορών, ωστόσο η συχνότητά τους έχει ενταθεί τα τελευταία χρόνια. Για τα πλοία μεταφοράς πετρελαίου, ο κ. Καλογηράτος ανέφερε ότι πλέον οι αγορές της Ινδίας και της Κίνας είναι πιο σημαντικές απ' ό,τι αυτή της Ευρώπης και πρόσθεσε ότι ο στόλος που υπόκειται σε κυρώσεις δημιουργεί ανακατατάξεις, ιδίως σε ό,τι αφορά το διαθέσιμο τονάζ. Εκτίμησε επίσης ότι η κατάπαυση του πυρός στη Γάζα θα επηρεάσει την κίνηση των containerships και των car carriers και ίσως σε μικρότερο βαθμό τα bulk carriers. Ο κ. Καλογηράτος σημείωσε επίσης ότι, ενώ όλες αυτές οι αναταράξεις επιδρούν θετικά στη ναυλαγορά, λειτουργούν αποτρεπτικά για την εισροή νέων κεφαλαίων στη βιομηχανία, με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να μην έχουν τη δυνατότητα άντλησης νέων κεφαλαίων και «βραχυπρόθεσμα κάποιος θα πρέπει να πληρώσει τα επιπλέον κόστη».
Ο κ. Κώστας Δελαπόρτας, Πρόεδρος και CEO της DryDel Shipping Inc., χαρακτήρισε ως «game changer» για τον κλάδο των dry τα disruptions στην Ερυθρά Θάλασσα. Αναφερόμενος στα λιμενικά τέλη της Κίνας, που εν τέλει αναβλήθηκαν για έναν χρόνο, σχολίασε ότι πολλοί πλοιοκτήτες απέφευγαν, όσο διήρκεσαν τα μέτρα, τα κινεζικά λιμάνια και ξεφόρτωναν φορτία σε άλλες χώρες, γεγονός που μείωσε την προσφορά και συνέβαλε στην άνοδο των ναύλων.

Αλλαγές στον εμπορευματικό χάρτη

Ο κ. Γιώργος Σουραβλάς, CEO της Load Line Marine SA, ερωτηθείς για την πορεία των ναυλαγορών, σημείωσε ότι στα bulk carriers η αποδυνάμωση του δολαρίου είχε ως αποτέλεσμα οι ναύλοι να ανακάμψουν το δεύτερο εξάμηνο σε σχέση με το πρώτο μισό του έτους. Οι δασμοί, σύμφωνα με τον ίδιο, έχουν συντελέσει στη σημαντική αύξηση των τονομιλίων. «Τα τονομίλια για φορτία σόγιας από την ανατολική ακτή της Νότιας Αμερικής προς την Κίνα έχουν διπλασιαστεί», σημείωσε.
Ο κ. Άλεξ Χατζηπατέρας, Chief Operating Officer, Dorian LPG Ltd., έκανε λόγο για σημαντικές αλλαγές στις ροές LPG φέτος, μακριά από το παραδοσιακό δίπολο ΗΠΑ-Κίνας: «Για παράδειγμα, έχουν καταγραφεί πάνω από 30 φορτία από τις ΗΠΑ στην Ινδία, αύξηση 40%». Η ναυλαγορά έχει ανακάμψει, σύμφωνα με τον ίδιο, μετά από ένα νωχελικό πρώτο τρίμηνο, και πλέον οι ναύλοι κυμαίνονται περίπου στα $45.000/ημέρα έναντι $50.000/ημέρα έναν χρόνο πριν και $54.000/ημέρα δύο χρόνια πριν.

Στρατηγικές συνενώσεις αλλά και παράθυρο ευκαιρίας για νέα σχήματα

Κατά τον κ. Καλογηράτο, τα τελευταία χρόνια είναι έντονη η τάση του consolidation μεταξύ εταιρειών, εν μέσω ενός κύματος περιβαλλοντικών κανονισμών και με στόχο την καλύτερη πρόσβαση σε κεφάλαια, ανθρώπινο δυναμικό και πληροφόρηση. «Ας επικεντρωθούμε στις εταιρείες στην Ελλάδα. Από 850 πριν από δεκαπέντε χρόνια, έχουν πέσει σε κάτω από 590. Επίσης σημαντικό είναι ότι οι δέκα κορυφαίοι Έλληνες πλοιοκτήτες ήλεγχαν το 20% του ελληνόκτητου στόλου δεκαπέντε χρόνια πριν, ενώ πλέον ελέγχουν το 40%». Ο CEO της Capital Clean Energy Carriers Corp. εκτίμησε ότι η τάση συνενώσεων θα συνεχιστεί μεταξύ των εταιρειών, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι δεν υπάρχουν παράθυρα ευκαιρίας για

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

νέες εταιρείες. «Αυτή είναι η ομορφιά αυτού του κλάδου».

Η ενεργειακή μετάβαση σε αχαρτογράφητα νερά

Ο κ. Σουραβλάς επανέλαβε την αβεβαιότητα που περιτριγυρίζει τον κλάδο αναφορικά με την ενεργειακή του μετάβαση. Τόνισε ότι δεν υπάρχει σαφής κατεύθυνση για τα εναλλακτικά καύσιμα και εξέφρασε την άποψη ότι θα πρέπει να ενισχυθούν οι αναλύσεις κύκλου ζωής όλων των νέων καυσίμων καθώς και να ελέγχεται η διαθεσιμότητά τους. Ανέδειξε επίσης τον ρόλο που πρέπει να διαδραματίσουν τα λιμάνια για ένα καθαρότερο μέλλον.

Ερωτηθείς για τη μεγαλύτερη πρόκληση της ναυτιλιακής βιομηχανίας σήμερα, ο κ. Δελαπόρτας ανέφερε το IMO NZF και τη μετάβαση στα εναλλακτικά καύσιμα, ενώ υπογράμμισε την ανάγκη απόσυρσης των παλαιότερων πλοίων. «Το orderbook είναι σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα, κάτω από το 10%, και είναι ευκαιρία νέων επενδύσεων στην αγορά των bulk carriers», επισήμανε.

Φρένο στην ανάπτυξη του «σκιώδους στόλου»;

Εν μέσω καταιγισμού κυρώσεων από τη Δύση, η επέκταση του «σκιώδους στόλου» συνεχίστηκε τον Σεπτέμβριο, αν και με βραδύτερο ρυθμό. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με στοιχεία της Kpler, κατά τη διάρκεια του Σεπτεμβρίου δεκαέξι δεξαμενόπλοια προστέθηκαν στον «σκιώδη στόλο».

Ως εκ τούτου, ο μηνιαίος ρυθμός αύξησης του στόλου ανήλθε στο 0,5%. Παρά την οριακή επιβράδυνση, το «σκιώδες» τονάζ παραμένει σε αφθονία στην αγορά και εξυπηρετεί το παράνομο εμπόριο αργού (συναλλαγές που υπερβαίνουν τα ανώτατα όρια στην τιμή του πετρελαίου).

Τα πλοία που συμπεριελήφθησαν πρόσφατα στον «σκιώδη στόλο» συνδέονταν κυρίως με εξαγωγές ρωσικού αργού και σε μικρότερο βαθμό με αποστολές από τη Σαουδική Αραβία και τα ΗΑΕ. Όσον αφορά τους προορισμούς των εν λόγω πλοίων, η Κίνα, η Νότια Κορέα και η Ινδία συγκέντρωσαν το ενδιαφέρον. Τα συγκεκριμένα πλοία θα μπορούσαν να μεταφέρουν συνολικά 5-8 εκατ. βαρέλια πετρελαίου ανά μήνα, ενισχύοντας τον κεντρικό ρόλο της Ανατολικής Ασίας στη διατήρηση της δραστηριότητας του «σκιώδους στόλου».

Σε κάθε περίπτωση, ο «σκιώδης στόλος» παραμένει επιχειρησιακά ανθεκτικός, ωστόσο βρίσκεται ολοένα και πιο εκτεθειμένος σε ρυθμιστικές τριβές, γεγονός που αντανακλάται και στον βραδύτερο ρυθμό ανάπτυξης του Σεπτεμβρίου.

Τα Capesizes συνιστούν τη «φωτεινή» εξαίρεση στη δευτερογενή αγορά των bulk carriers, καθώς οι τιμές τους σημειώνουν άνοδο σε σχέση με το 2024.

Ανάμεικτες τάσεις στις αξίες των bulk carriers

Με την αβεβαιότητα να αποτελεί το νέο status quo του διεθνούς εμπορίου και της παγκόσμιας ναυτιλίας, η δραστηριότητα των πλοιοκτητών στη δευτερογενή αγορά bulk carriers καταγράφεται υποτονική από την εκκίνηση του έτους. Στο πλαίσιο αυτό, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι αξίες των μεταχειρισμένων bulk carriers, όπου τα «συναισθήματα» καταγράφονται ανάμεικτα για τα διαφορετικά μεγέθη πλοίων. Ειδικότερα, σύμφωνα με έκθεση της ναυλομεσιτικής G. Moundreas (Παρασκευή 17 Οκτωβρίου), μέχρι στιγμής το 2025 οι μέσες αξίες των μεταχειρισμένων bulk carriers ηλικίας 5 ετών διαμορφώνονταν ως εξής:

Handysizes:
$25,6 εκατ. έναντι $24,6 εκατ. το 2024

Supramaxes – Ultramaxes:
$30,2 εκατ. έναντι $33,9 εκατ. το 2024

Panamaxes – Kamsarmaxes:
$31,6 εκατ. έναντι $35,9 εκατ. το 2024

Capesizes:
$60,5 εκατ. έναντι $56,6 εκατ. το 2024

Τα Capesizes συνιστούν τη «φωτεινή» εξαίρεση στη δευτερογενή αγορά των bulk carriers, καθώς οι τιμές τους σημειώνουν άνοδο της τάξεως του 6% σε σχέση με το 2024. Στον αντίποδα, οι αξίες των Supramaxes – Ultramaxes και των Panamaxes – Kamsarmaxes έχουν υποχωρήσει σημαντικά και συγκεκριμένα κατά 10,9% και 11,9% αντίστοιχα. Τέλος, οι αξίες των Handysizes παραμένουν σχεδόν αμετάβλητες, σημειώνοντας οριακή άνοδο της τάξεως του 4%.

Ερυθρά Θάλασσα: Μακρύς (;) ο δρόμος προς την «κανονικότητα»

Στον απόηχο της συμφωνίας κατάπαυσης του πυρός στη Λωρίδα της Γάζας ανάμεσα στο Ισραήλ και τη Χαμάς, τα βλέμματα της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας στρέφονται στην Ερυθρά Θάλασσα και στη στάση που θα τηρήσουν οι Χούθι.

Υπό αυτό το πρίσμα, η Sea-Intelligence προχώρησε σε ανάλυση αναφορικά με τις ποσοτικές επιπτώσεις, σε περίπτωση που επιστρέψει η «κανονικότητα» μέσω της Ερυθράς Θάλασσας.

Υπενθυμίζεται ότι, από τα τέλη του 2023, οι Χούθι της Υεμένης πραγματοποιούν επιθέσεις κατά εμπορικών πλοίων στην Ερυθρά Θάλασσα, αναγκάζοντας τα πλοία να εκτρέπουν την πορεία τους γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας στην Αφρική.

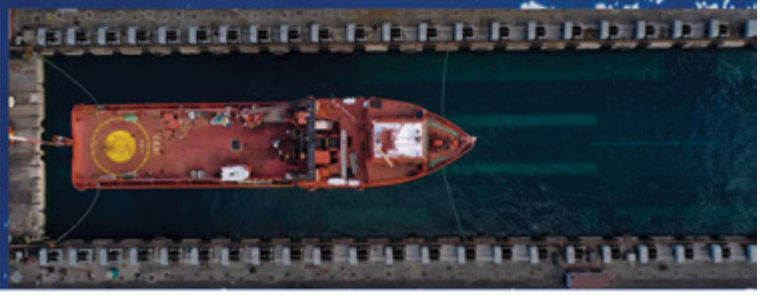
Σύμφωνα λοιπόν με την εν λόγω ανάλυση, οι δύο κύριες επιπτώσεις θα είναι αφενός η «απελευθέρωση» της παγκό-

LASKARIDIS
MARITIME

www.laskmar.com

a diversified
shipping group





www.alimiagroup.com

ALIMIA
GROUP

σμιας χωρητικότητας που τη δεδομένη στιγμή αναλώνεται σε μακρύτερα δρομολόγια και αφετέρου μια εκκωφαντική άνοδος στις αφίξεις φορτίων στην Ευρώπη, που ίσως «αποδιοργανώσει» την αγορά.

Οι αφανείς «παίκτες» της ναυπηγικής βιομηχανίας

Τα ναυπηγεία της Ασίας διαδραματίζουν αδιαμφισβήτητα πρωταγωνιστικό ρόλο στο ταμπλό της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με δεδομένα της Alphaliner, τα ναυπηγεία της Κίνας, της Νότιας Κορέας και της Ιαπωνίας επιμερίζονται συλλογικά το 98,5% των παραγγελιών για κατασκευές containerships. Μάλιστα, αξίζει να αναφερθεί ότι στα ναυπηγεία της Κίνας αναλογεί το 73,7% των εν λόγω παραγγελιών, γεγονός που υπογραμμίζει την υπεροχή της ασιατικής χώρας στις ναυπηγήσεις containerships. Ακολουθεί η Νότια Κορέα, η οποία κατέχει το 20,5% των παραγγελιών, και η Ιαπωνία με το 4,3%. Αξίζει όμως να γίνει μια ανάλυση των ναυπηγείων που επιμερίζονται το υπόλοιπο 1,5% των παραγγελιών για containerships στο orderbook.

Σε μια φθίνουσα σειρά, βασισμένη στον αριθμό των παραγγελιών ανά χώρα, πρώτη έρχεται η Ταϊβάν με παραγγελίες για συνολικά 16 πλοία. Ακολουθεί η Τουρκία με τέσσερα πλοία, η ναυπηγική βιομηχανία των ΗΠΑ με τρία πλοία και η Ινδία με δύο. Τέλος, τα ναυπηγεία του Αζερμπαϊτζάν, της Ινδονησίας και του Πακιστάν έχουν αναλάβει να κατασκευάσουν έναν μικρό αριθμό containerships μικρού μεγέθους. Η Alphaliner επισημαίνει ότι οι λόγοι επιλογής ναυπηγείων, πέραν των τριών κυρίαρχων «παικτών», συνήθως δεν είναι τυχαίοι. Ως παράδειγμα, αναφέρεται ότι δύο από τα μεγαλύτερα πλοία που πρόκειται να ναυπηγηθούν στην Τουρκία θα κατασκευαστούν από ναυπηγείο συμφερόντων του ίδιου ομίλου όπου εντάσσεται και ο εντολέας της παραγγελίας.

Σημειώνεται παράλληλα ότι, την τρέχουσα περίοδο, το σύνολο των υπό παραγγελία πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε όρους μεταφορικής ικανότητας αγγίζει τα 10 εκατ. TEUs. Η εν λόγω μεταφορική ικανότητα



ξεπερνά το 31% ως αναλογία του υπάρχοντος στόλου containerships.

Με το σταγονόμετρο οι ανακυκλώσεις containerships

Με το σταγονόμετρο ανακυκλώνονται containerships φέτος, καθώς, βάσει δεδομένων της BIMCO, ο εν λόγω αριθμός διαμορφώνεται στις δέκα ανακυκλώσεις μέχρι και σήμερα για το 2025. Συγχρόνως, το ποσοστό των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που ξεπερνούν ηλικιακά τα 20 έτη έχει αυξηθεί σημαντικά. Τους πρώτους μήνες του 2020, το εν λόγω ποσοστό διαμορφωνόταν στο 16%, ενώ σήμερα σχεδόν ένα στα τέσσερα πλοία (24%) ξεπερνά σε ηλικία τα 20 έτη. Μεγάλο μέρος εξ αυτών δεν ξεπερνά σε μεταφορική ικανότητα τα 8.000 TEUs.

Ως απότοκο, σύμφωνα με εκτιμήσεις της BIMCO, οι οποίες βασίζονται στα δεδομένα για τις ανακυκλώσεις κατά το διάστημα 2000-2019, υπάρχει ένα πλεόνασμα 500 πλοίων αθροιστικής μεταφορικής ικανότητας 1,8 εκατ. TEUs που θεωρούνται πρώτα υποψήφια προς ανακύκλωση στο εγγύς μέλλον. Την ίδια ώρα, το orderbook κατακλύζεται από έναν τεράστιο αριθμό παραγγελιών για containerships. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με μια υποχώρηση στη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές –λόγω επιστροφής στη διώρυγα του Σουέζ–, δύναται να αποτελέσει τη «χαριστική βολή» για τα εν λόγω 500 containerships.

Βέβαια, η ανακύκλωση τουλάχιστον 500 πλοίων συνιστά κάθε άλλο παρά ένα εύκολο εγχείρημα. Σημειώνεται ότι το 2016, έτος-ορόσημο για τη δραστηριότητα ανακυκλώσεων, απομακρύνθηκαν συνολικά από την αγορά 0,6 εκατ. TEUs. Ως εκ τούτου, μπορεί κανείς να αναμένει ότι η ανακύκλωση containerships αθροιστικής μεταφορικής ικανότητας 1,8 εκατ. TEUs θα διαρκέσει χρόνια.

Οι «πράσινοι» ναυτιλιακοί διάδρομοι στην ατζέντα της Κίνας

Στην πρώτη γραμμή της ενεργειακής μετάβασης της ναυτιλιακής βιομηχανίας επιθυμεί να βρεθεί το Πεκίνο, το οποίο οραματίζεται ένα πράσινο



μέλλον για τις θαλάσσιες μεταφορές, με επίκεντρο τους πράσινους ναυτιλιακούς διαδρόμους. Στο πλαίσιο αυτό, σύμφωνα με το Xinhua, το Υπουργείο Μεταφορών της Κίνας παρουσίασε πρόσφατα την πρωτοβουλία «Initiative for International Cooperation on Green Shipping Corridor». Η εν λόγω πρωτοβουλία αποτελεί κάλεσμα για διεθνή συνεργασία για την οικοδόμηση ενός ασφαλέστερου, αποδοτικότερου και πράσινου παγκόσμιου ναυτιλιακού οικοσυστήματος.

Η πρωτοβουλία περιγράφει επτά βασικά μέτρα για την προώθηση της διεθνούς συνεργασίας στην ανάπτυξη πράσινων ναυτιλιακών διαδρόμων. Ειδικότερα, τα μέτρα περιλαμβάνουν την ανάπτυξη ναυτιλιακών διαδρόμων σε φάσεις, την επιτάχυνση της ανάπτυξης πράσινων πλοίων, την ανάπτυξη πράσινων λιμένων, την ενίσχυση της ικανότητας εφοδιασμού πράσινων καυσίμων, τη συνεργασία κυβερνήσεων και ναυτιλιακής βιομηχανίας, την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών και την υποστήριξη της καινοτομίας.

Ιστορική επίδοση για τον λιμένα του Λος Άντζελες

Χαμόγελα επικρατούν στον λιμένα του Λος Άντζελες, παρά την αβεβαιότητα ένεκα του εμπορικού πολέμου ΗΠΑ-Κίνας. Σύμφωνα με ανακοίνωση της Αρχής του λιμένα, το τρίτο τρίμηνο του 2025 αποτέλεσε το καλύτερο που έχει καταγραφεί ποτέ στην ιστορία του.

Ειδικότερα, το λιμάνι «έκλεισε» το τρίτο τρίμηνο διακινώντας 2,9 εκατ. εμπορευματοκιβώτια. Τους πρώτους εννέα μήνες του έτους διακίνησε 7.817.057 TEUs, γεγονός που αντιστοιχεί σε ετήσια άνοδο της τάξεως του 3%.

Ωστόσο, παρά την επίδοση-ρεκόρ για το τρίτο τρίμηνο του έτους, τον Σεπτέμβριο ο λιμένας της Δυτικής Ακτής των ΗΠΑ σημείωσε ετήσια πτώση 7,5% και διαχειρίστηκε συνολικά 883.053 εμπορευματοκιβώτια.

«Όταν ανακοινώθηκαν για πρώτη φορά οι σαρωτικές αλλαγές, οι εισαγωγείς σταμάτησαν απότομα τις παραγγελίες τους από την Κίνα. Όταν οι πολιτικές αυτές αμβλύνθηκαν και οι προθεσμίες παρατάθηκαν, ο όγκος των φορτίων αυξήθηκε και πάλι», ανέφερε μεταξύ άλλων ο Εκτελεστικός Διευθυντής του λιμένα, Gene Seroka.

Κωστής Φραγκούλης: Ο πρώτος μη Αμερικανός Πρόεδρος του International Propeller Club

Με ιδιαίτερη επιτυχία στέφθηκε το 98ο Παγκόσμιο Συνέδριο του International Propeller Club, που πραγματοποιήθηκε στη Γαλλία και φιλοξενήθηκε στην όμορφη πόλη της Λυών, από τις 13 έως τις 15 Οκτωβρίου 2025, συγκεντρώνοντας ευρεία συμμετοχή μελών και εκπροσώπων της παγκόσμιας ναυτιλιακής κοινότητας.

Το συνέδριο ολοκληρώθηκε με την ανάδειξη νέου Διοικητικού Συμβουλίου, σηματοδοτώντας για πρώτη φορά στα 98 χρόνια ιστορίας του οργανισμού την εκλογή ενός μη Αμερικανού στη θέση του Προέδρου. Την ιστορική αυτή διάκριση πέτυχε ο Κωστής Φραγκούλης, Ιδρυτής και CEO της Franman και Πρόεδρος του Propeller Club Πειραιά.

Ο Κωστής Φραγκούλης έχει συνδέσει το όνομά του με την ανάπτυξη του Propeller Club Πειραιά, του οποίου είναι ισόβιο μέλος από το 2000, Κυβερνήτης από το 2017 και ο 37ος Πρόεδρός του από το 2019. Σήμερα διανύει την τρίτη και τελευταία θητεία του, η οποία με την ολοκλήρωσή της θα τον καταστήσει τον μακροβιότερο Πρόεδρο στην ιστορία του ελληνικού παραρτήματος. Το 2024 τιμήθηκε με τη διάκριση «Παγκόσμιο Μέλος Propeller της Χρονιάς».

Κατά τη διάρκεια της προεδρίας του στον Πειραιά, το Club πενταπλασίασε τον αριθμό των μελών του, ξεπερνώντας τα 1.000 (σήμερα 1.100), αριθμός-ορόσημο για το διεθνές δίκτυο. Παράλληλα, αύξησε σημαντικά τους οικονομικούς του πόρους, με αποτέλεσμα να τετραπλασιάσει το κοινωνικό του έργο. Είναι επίσης μέλος του Propeller Club Port of New York, ενώ από το 2021 υπηρετεί στο Διεθνές Διοικητικό Συμβούλιο, έχοντας διατελέσει τρίτος, δεύτερος και πρώτος Αντιπρόεδρος.

Η εκλογή του Κωστή Φραγκούλη στην προεδρία του International Propeller Club συνιστά όχι μόνο προσωπική, αλλά και εθνική διάκριση, καθώς ο οργανισμός αποτελεί έναν από τους ιστορικότερους φορείς της διεθνούς ναυτιλίας. Σήμερα, αποτελεί τον μεγαλύτερο παγκόσμιο φορέα δικτύωσης του κλάδου.

Η επιτυχία αυτή επισφραγίστηκε με τη βράβευση του Propeller Club Πειραιά ως «Club της Χρονιάς», ανάμεσα σε 82 παραρτήματα του διεθνούς δικτύου. Πρόκειται για τη δεύτερη φορά μέσα σε πέντε χρόνια που το ελληνικό παράρτημα βραβεύεται ως Propeller Club of the Year, γεγονός που επιβεβαιώνει τη σταθερή του πορεία, την ενεργό δράση και τη διεθνή του αναγνώριση.

Αμέσως μετά την εκλογή του, ο Κωστής Φραγκούλης δήλωσε: «Είναι μια ξεχωριστή τιμή η ανάληψη της προεδρίας ενός διεθνούς οργανισμού της ναυτιλίας με την ιστορία του International Propeller. Αναλαμβάνω με όραμα, αίσθημα ευθύνης και δέσμευση για ουσιαστική προσφορά. Με στόχο τον εκσυγχρονισμό, την ανάπτυξη, την αναβάθμιση του ρόλου και της αποστολής του, καθώς και να ενισχύσω τον διεθνή προσανατολισμό του και τη συνεργασία σε ολόκληρο το δίκτυό μας.

»Θα ήθελα κατ' αρχάς να ευχαριστήσω θερμά την απερχόμενη Πρόεδρο, Maria Conatser, για την ηγεσία και την εξαιρετική συνεργασία κατά τη διάρκεια της θητείας της, και τον Εκτελεστικό Αντιπρόεδρο, Joel Whitehead, για τη συνεχή του αφοσίωση και προσφορά. Συγχαρητήρια στη Δωροθέα Ιωάννου για την εκλογή της ως Α΄ Αντιπρόεδρος, στον Περιφερειακό Αντιπρόεδρο Άκη Τσιριγκάκη, που εκλέγεται για δεύτερη συνεχόμενη φορά, στον Χρήστο Τιμαγένη, Γενικό Γραμματέα του Propeller Πειραιά, για τον διορισμό του ως Director Ex Officio στο International Board, και φυσικά στο Propeller Club Πειραιά που ψηφίστηκε ως Club της Χρονιάς. Όλες ιδιαίτερα σημαντικές διακρίσεις για το ιστορικό μας σωματείο».

Ο Πειραιάς μεταξύ των κορυφαίων λιμένων εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη

Το λιμάνι του Πειραιά συνιστά πλέον το μεγαλύτερο λιμάνι πολλαπλών χρήσεων στη Μεσόγειο, καθώς και ένα από τα μεγαλύτερα στην Ευρώπη. Ταυτόχρονα όμως αποτελεί και ένα από τα ταχύτερα αναπτυσσόμενα λιμάνια εμπορευματοκιβωτίων στον κόσμο.

Είναι άξιο αναφοράς ότι, σύμφωνα με ανάρτηση της Cosco στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, ο Πειραιάς καταλαμβάνει την τέταρτη θέση μεταξύ των λιμένων εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη, ενώ παράλληλα ξεχωρίζει ως ένας από τους κορυφαίους γενικά λιμένες στη Μεσόγειο.

«Αυτή η αξιοσημείωτη άνοδος είναι αποτέλεσμα αφοσίωσης, καινοτομίας και στρατηγικής ανάπτυξης, χαρακτηριστικά ενός λιμανιού που γεφυρώνει ηπείρους και προωθεί το παγκόσμιο εμπόριο», προσθέτει η Cosco στην ανάρτησή της.

Υπενθυμίζεται ότι, σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία, η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων από τις προβλήτες ΙΙ και ΙΙΙ της Cosco Shipping Ports διαμορφώνεται συνολικά σε 3 εκατ., έναντι 3,1 το 2024. Τον Σεπτέμβριο, διακινήθηκαν 318.000 containers, αριθμός που αντιστοιχεί σε ετήσια πτώση περίπου 18%.

Οι αναταράξεις που επικράτησαν στην Ερυθρά Θάλασσα αποτελούν έναν από τους καθοριστικότερους παράγοντες της μειωμένης αυτής διακίνησης. Επιπλέον, παρά τη διαφαινόμενη συμφωνία για κατάπαυση πυρός στη Γάζα, η επιστροφή στην κανονικότητα για τις εμπορευματικές ροές των containers δεν αναμένεται άμεσα.

Ωστόσο, παρά τους εν λόγω τριγμούς, η στρατηγική θέση του λιμένα Πειραιά, είναι αδιαμφισβήτητη, όπως επισημαίνει και η ανάρτηση της Cosco. Σημειώνεται πως, πέραν των ανωτέρω, ο λιμένας έχει δημιουργήσει περισσότερες από 3.000 άμεσες και 10.000 έμμεσες θέσεις εργασίας, συνεισφέροντας άμεσα περισσότερο από 1,4 δισ. ευρώ στην τοπική οικονομία και ενισχύοντας το ΑΕΠ της Ελλάδας κατά 0,8%.



Έπεσαν οι υπογραφές για τα «οικόπεδα» νότια της Κρήτης και της Πελοποννήσου

Υπεγράφησαν στις 24 Οκτωβρίου από τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ. Σταύρο Παπασταύρου, τέσσερις Υπουργικές Αποφάσεις, οι οποίες αφορούν την επιλογή αιτούντων του διεθνούς διαγωνισμού για την παραχώρηση δικαιώματος έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων στις θαλάσσιες περιοχές νοτίως της Πελοποννήσου (περιοχές «Α2» και «Νότια της Πελοποννήσου») και στις θαλάσσιες περιοχές νοτίως της Κρήτης (περιοχές «Νότια της Κρήτης 1» και «Νότια της Κρήτης 2»).

Σύμφωνα με αυτές, ορίζονται ως επιλεγέντες αιτούντες (προτιμητέοι επενδυτές) οι κοινοπραξίες των ομίλων Chevron – Helleniq Energy.

Παράλληλα ανατίθεται στην Επιτροπή Αξιολόγησης που συστάθηκε με απόφαση της ΕΔΕΥΕΠ να καλέσει τις εν λόγω κοινοπραξίες ως Επιλεγέντες Αιτούντες για τις παραπάνω θαλάσσιες περιοχές, προκειμένου να οριστικοποιηθεί το προς υπογραφή σχέδιο σύμβασης, σύμφωνα με την προκήρυξη.

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



Φάκελος: Στον «πάγο» τα λιμενικά τέλη



Η σύμπλευση Τραμπ και Σι Τζινπίνγκ να δώσουν ένα προσωρινό τέλος στον εμπορικό πόλεμο των δύο μεγαλύτερων οικονομιών του κόσμου κατέδειξε για ακόμα μία φορά ότι η ναυτιλία κινείται στους ρυθμούς της γεωπολιτικής, αλλά και προς την ταχεία προσαρμοστικότητα του κλάδου στις νέες συνθήκες που προκύπτουν από τη μια στιγμή στην άλλη. Όπως χαρακτηριστικά μάς δήλωσε Έλληνας πλοιοκτήτης σε πρόσφατη εκδήλωση: «Δεν μπορούμε να κάνουμε κάτι. Χορεύουμε στους ρυθμούς της γεωπολιτικής».

Και ενώ η 14η Οκτωβρίου είχε κυκλωθεί, από το σύνολο της ναυτιλιακής και εφοπλιστικής κοινότητας, ως η ημερομηνία έναρξης εφαρμογής των εκατέρωθεν λιμενικών τελών από Ουάσιγκτον και Πεκίνο, η συνάντηση των δύο ηγετών άλλαξε άρδην (προς το καλύτερο) τα δεδομένα. Οι Τραμπ και Σι Τζινπίνγκ αποφάσισαν να αναστείλουν για έναν χρόνο τα περιοριστικά μέτρα, με την αποκλιμάκωση των εμπορικών διενέξεων να μεταφράζεται ως επιστροφή στην κανονικότητα για τις εφοδιαστικές αλυσίδες και ως αποφυγή υπέρογκων δαπανών για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Στις σελίδες που ακολουθούν, εκπρόσωποι ναυτιλιακών εταιρειών και αναλυτές της αγοράς επιχειρούν να αποκωδικοποιήσουν την πρόσφατη αυτή εξέλιξη για τις ναυλαγορές.

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Η προσαρμοστικότητα της ναυλαγοράς και η παύση των τελών ΗΠΑ και Κίνας

Η ελληνική ναυτιλία έχει αποδείξει επανειλημμένα την ευελιξία και την ικανότητά της να προσαρμόζεται σε εξωτερικές πιέσεις. Τα πρόσφατα κινεζικά αντίμετρα σε πλοία και ναυτιλιακές εταιρείες αμερικανικών συμφερόντων προκάλεσαν προσωρινές ανισορροπίες στη χωρητικότητα και στις εμπορικές ροές.



του **Φίλιππου Προκοπάκη**,
Chief Commercial Officer
της Danaos Corporation

Η επίδραση ωστόσο δεν ήταν ομοιόμορφη. Η spot αγορά του freight, εξαρτώμενη από τις καθημερινές διακυμάνσεις προσφοράς και ζήτησης, δέχτηκε το μεγαλύτερο πλήγμα, με άνοδο τιμών και ανάγκη ταχείας αναπροσαρμογής στρατηγικών. Αντίθετα, η time charter αγορά, όπου οι ναύλοι εκφράζονται σε ημερήσια βάση και αντικατοπτρίζουν τις προσδοκίες για μελλοντική χρήση της χωρητικότητας, παρουσίασε μεγαλύτερη ανθεκτικότητα.

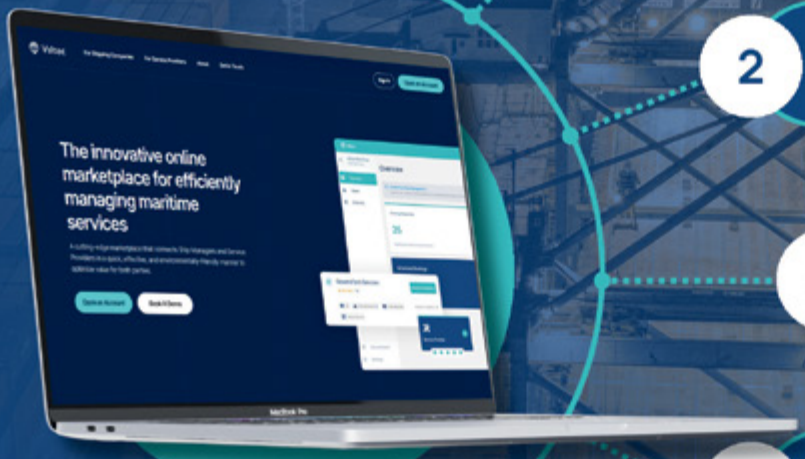
Μέσα σε αυτό το περιβάλλον, η απόφαση για την αναστολή των αμερικανικών δασμών USTR για έναν χρόνο, καθώς και των αντίστοιχων κινεζικών μέτρων, συνιστά σημείο καμπής στις εμπορικές σχέσεις των δύο χωρών. Η απόφαση αυτή, αποτέλεσμα της πρόσφατης συνάντησης ΗΠΑ-Κίνας, ήταν σε μεγάλο βαθμό αναμενόμενη από την αγορά, δεδομένων των θετικών ενδείξεων που είχαν προηγηθεί. Πρόκειται για ένα αμφίδρομο βήμα αποκλιμάκωσης, καθώς οι κινεζικοί δασμοί είχαν επιβληθεί ως απάντηση στους αμερικανικούς, οπότε η αναστολή των φόρων εισαγωγών από την Ουάσιγκτον συνοδεύεται από την απόσυρση των αντιμέτρων του Πεκίνου. Η εξέλιξη αυτή δίνει ανάσα στις εμπορικές ροές και δημιουργεί συνθήκες για σταθεροποίηση της ισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης χωρητικότητας. Στη spot αγορά του freight, που επηρεάζεται άμεσα από τους συγκεκριμένους δασμούς, ήδη διαφαίνεται αποκλιμάκωση στις βραχυπρόθεσμες διακυμάνσεις, ενώ στην time charter αγορά, λιγότερο εκτεθειμένη στις βραχυπρόθεσμες αναταράξεις, ενισχύεται η διάθεση για μακροχρόνιες συμφωνίες, καθώς διατηρείται το θετικό κλίμα για το 2026.

Παρότι η παύση των δασμών δεν αποτελεί μόνιμη λύση, το μέλλον θα εξαρτηθεί από τις πολιτικές επιλογές στις ΗΠΑ – με μια πιθανή κυβέρνηση Τραμπ να αφήνει ανοιχτό το ενδεχόμενο σε διάφορες διακυμάνσεις στις εμπορικές ροές. Σε αυτό το πλαίσιο, οι εξελίξεις στις ναυλαγορές και στα freights αποτελούν σημαντικό δείκτη της πραγματικής επίδρασης αυτών των μέτρων.

Σύμφωνα με τις Clarksons Research και Alphaliner, οι ναύλοι παραμένουν ανθεκτικοί. Η Drewry καταγράφει μείωση στις καθυστερήσεις λιμένων και ομαλοποίηση του δικτύου μεταφορών, γεγονός που συμβάλλει στη σταθεροποίηση των freights και στην ομαλότερη ροή εμπορευμάτων. Παράλληλα, δείκτες της αγοράς δείχνουν ενίσχυση της εμπιστοσύνης των επενδυτών στις ναυτιλιακές εταιρείες, καθώς οι μεσοπρόθεσμες προοπτικές διαγράφονται θετικές, υποστηριζόμενες από τη σταδιακή βελτίωση των ναυλαγορών και την αποκλιμάκωση των εμπορικών εντάσεων.

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

Θετικές οι πρώτες ενδείξεις, αλλά η αβεβαιότητα παραμένει στην αγορά δεξαμενόπλοιων



των **Πάνου Χριστοφιλογιάννη**,
Research Department, G. Moundreas & Co.



και **Γιώργου Τσαφώνια**,
S&P Broker, G. Moundreas & Co.

Η πρόσφατη απόφαση της Κίνας να επιβάλει «ειδικά λιμενικά τέλη» σε πλοία που διατηρούν σύνδεση με τις Ηνωμένες Πολιτείες, από τις 14 Οκτωβρίου 2025, αποτέλεσε σαφή κλιμάκωση των εμπορικών εντάσεων και εισήγαγε νέες προκλήσεις για την παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά, ιδίως για τον κλάδο των δεξαμενόπλοιων.

Σύμφωνα με αυτό το καθεστώς, οι χρεώσεις θα εφαρμόζονταν σε πλοία ναυπήγησης, ιδιοκτησίας, διαχείρισης ή σημαίας ΗΠΑ, καθώς και σε εκείνα που ελέγχονται από εταιρείες στις οποίες αμερικανικά συμφέροντα κατέχουν ποσοστό ίσο ή μεγαλύτερο του 25% του μετοχικού κεφαλαίου. Το μέτρο απαντούσε στην ουσία στην αντίστοιχη πρωτοβουλία της Ουάσιγκτον μέσω του U.S. Trade Representative (USTR), ωστόσο ο αντίκτυπός του αναμενόταν να είναι μεγαλύτερος, δεδομένης της κομβικής θέσης της Κίνας στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο.

Η αγορά αντέδρασε άμεσα. Πλοία που συνδέονταν, έστω και έμμεσα, με αμερικανικά συμφέροντα άρχισαν να αποφεύγουν τα κινεζικά λιμάνια, ενώ αυξήθηκαν τα περιστατικά καθυστερήσεων και αλλαγών δρομολογίων. Ενδεικτικό της αβεβαιότητας και της ρευστότητας που επικράτησε στην αγορά ήταν το περιστατικό του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων CV «Halley», που διαχειρίζεται η New Golden Sea Shipping, θυγατρική της COSCO, το οποίο εξυπηρετεί δρομολόγιο μεταξύ Κίνας-Βιετνάμ. Το πλοίο παρέκαμψε τις προγραμματισμένες αφίξεις του στα κινεζικά λιμάνια Ningbo και Qingdao (25 και 30 Οκτωβρίου αντίστοιχα), καθώς σε πολλές βάσεις δεδομένων πραγματικός ιδιοκτήτης του πλοίου φέρεται να είναι ο επενδυτικός οίκος Greywolf Capital Management με έδρα τις ΗΠΑ. Η εξέλιξη αυτή υπογράμμισε από την πρώτη στιγμή τη σοβαρότητα των κινεζικών αντιμέτρων και το βάθος της πολιτικοοικονομικής αντιπαράθεσης, καθώς φάνηκε ότι ακόμα και οι κρατικοί ή συνδεδεμένοι με το Πεκίνο φορείς δεν εξαιρούνταν από την κλιμάκωση της έντασης.

Σε στρατηγικό επίπεδο, πολλές εταιρείες, μεταξύ αυτών οι Okeanis Eco Tankers, Costamare και Danaos Corp., έσπευσαν να προβούν σε εταιρικές

αναδιαρθρώσεις, εκδίδοντας προνομιούχες μετοχές ή περιορίζοντας τη συμμετοχή Αμερικανών επενδυτών κάτω από το όριο του 25%, προκειμένου να προστατευτούν από την επιβολή των κινεζικών τελών.

Η κατάσταση άλλαξε ριζικά στο τέλος Οκτωβρίου, όταν ανακοινώθηκε μια προσωρινή εμπορική «εκεχειρία» μεταξύ Ηνωμένων Πολιτειών και Κίνας, μετά τη συνάντηση του Προέδρου Ντόναλντ Τραμπ με τον Κινέζο ομόλογό του Σι Τζινπίνγκ στη Νότια Κορέα. Το νέο πλαίσιο προβλέπει αναστολή για έναν χρόνο των αμοιβαίων λιμενικών τελών, δίνοντας σημαντική ανάσα στη ναυτιλιακή βιομηχανία, καθώς και μερική αποκλιμάκωση των δασμών από την αμερικανική πλευρά.

Παράλληλα, η Κίνα δεσμεύτηκε για την επανέναρξη των εισαγωγών αγροτικών και ενεργειακών προϊόντων από τις ΗΠΑ, σηματοδοτώντας μια προσπάθεια αποκατάστασης εμπορικής ισορροπίας. Στο πλαίσιο αυτό, προβλέπεται η αγορά περίπου 12 εκατ. τόνων σόγιας στους εναπομείναντες δύο μήνες του 2025 και 25 εκατ. τόνων ετησίως έως το 2028. Οι κινήσεις αυτές θεωρούνται ιδιαίτερα θετικές για την dry bulk αγορά, κυρίως τα μεσαίου μεγέθους bulkers, καθώς το Πεκίνο είχε στραφεί στην αγορά της Βραζιλίας αλλά και σε εγχώρια αποθέματα για την κάλυψη του κενού, ενώ μια παράλληλη αύξηση εισαγωγών αμερικανικού πετρελαίου και φυσικού αερίου θα μπορούσε να δώσει πρόσθετη ώθηση στα δεξαμενόπλοια και στα πλοία μεταφοράς LNG/LPG. Ωστόσο, παρά τις θετικές ενδείξεις, η εκεχειρία μοιάζει εύθραυστη και προσωρινή και όχι μια κίνηση μόνιμης αποκλιμάκωσης, καθώς οι μηχανισμοί επαναφοράς δασμών και τελών παραμένουν σε ισχύ και η αβεβαιότητα γύρω από τη σταθερότητα των συμφωνιών θα συνεχίσει να επιδρά σε επιχειρησιακές και επενδυτικές αποφάσεις.

Επιπτώσεις στην αγορά των δεξαμενόπλοιων

Παρά τη θετική συγκυρία, η αγορά των δεξαμενόπλοιων θα αναγκαστεί να εισέλθει σε μια περίοδο επιφυλακής. Οι



Παρά τη θετική συγκυρία, η αγορά των δεξαμενόπλοιων θα αναγκαστεί να εισέλθει σε μια περίοδο επιφυλακής. Οι πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές καλούνται να επανεξετάσουν τη στρατηγική τους ως προς τα δρομολόγια και τη σύνθεση των στόλων τους, καθώς σε ενδεχόμενη επιστροφή του μέτρου αναμένεται ανακατανομή πλοίων που συνδέονται με αμερικανικά συμφέροντα σε άλλες αγορές.

πλοιοκτήτες και οι ναυλωτές καλούνται να επανεξετάσουν τη στρατηγική τους ως προς τα δρομολόγια και τη σύνθεση των στόλων τους, καθώς σε ενδεχόμενη επιστροφή του μέτρου αναμένεται ανακατανομή πλοίων που συνδέονται με αμερικανικά συμφέροντα σε άλλες αγορές, ενώ παράλληλα θα ενισχυθεί η ζήτηση για «ασφαλή πλοία» με πρόσθετο premium.

Σύμφωνα με τις επίσημες ανακοινώσεις, τα τέλη θα επιβάλλονταν μόνο στην πρώτη προσέγγιση κάθε ταξιδιού σε κινεζικό λιμάνι, με ανώτατο όριο πέντε χρεώσεων ετησίως ανά πλοίο. Το αρχικό τέλος ορίστηκε στα RMB 400 ανά τόνο καθαρής χωρητικότητας (περίπου $56 ΗΠΑ), με σταδιακή αύξηση έως RMB 1.120 (περίπου $157) το 2028. Για ένα VLCC η επιβάρυνση αντιστοιχούσε σε $5-6 εκατ. ανά ταξίδι, ποσό που θα μπορούσε να φτάσει τα $16 εκατ. έως το 2028, ενώ αντίστοιχα για ένα Aframax το κόστος θα ξεκινούσε από τα $1,9 εκατ. και θα έφτανε τα $5,4 εκατ. για το ίδιο διάστημα.

Αν και με τις πρώτες αναλύσεις μόνο το 6% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενόπλοιων επηρεαζόταν άμεσα, ποσοστό που αυξανόταν έως και το 12% αν συνυπολογιστούν οι εισηγμένες ναυτιλιακές σε αμερικανικά χρηματιστήρια και αντιστοιχούσε σε περίπου 850 πλοία άνω των 10.000 τόνων, μη λαμβάνοντας υπόψη τα κινεζικής ναυπήγησης πλοία που εξαιρούνταν του μέτρου. Με δεδομένο ότι η Κίνα για το 2025 απορροφά περίπου το 18% των παγκόσμιων θαλάσσιων εισαγωγών αργού πετρελαίου (22% το 2024), ακόμα και μικρές μεταβολές στη διαθεσιμότητα πλοίων μπορούσαν να επηρεάσουν αισθητά τόσο τα επίπεδα ναύλων όσο και τη ροή των φορτίων.

Επιπρόσθετα, οι χρόνοι αναμονής στα κινεζικά λιμάνια θα αυξάνονταν, καθώς η αγορά θα προσπαθούσε να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα, ενώ τα περιθώρια κέρδους σε ορισμένα ταξίδια ενδέχεται να μειώνονταν λόγω του κόστους συμμόρφωσης και των αναδρομολογήσεων. Επιπλέον, η μείωση της διαθέσιμης χωρητικότητας για ταξίδια προς την Κίνα μπορεί να ενίσχυε τα ναύλα στην ευρύτερη αγορά της Ασίας. Παράλληλα, η ρυθμιστική αβεβαιότητα παραμένει, καθώς τα κριτήρια της «αμερικανικής σύνδεσης» δεν είχαν αποσαφηνιστεί πλήρως και ενδεχόμενη επέκτασή τους σε ναυλωτές ή χρηματοδότες θα μπορούσε να αυξήσει σημαντικά την έκθεση.

Εφόσον τα μέτρα επανέλθουν, ο κλάδος των δεξαμενόπλοιων θα εισέλθει σε μια περίοδο αυξημένου λειτουργικού κόστους και αναπροσαρμογής δρομολογίων, καθώς οι εταιρείες θα κληθούν να επαναχαράξουν τη στρατηγική τους. Πλεονέκτημα θα έχουν όσοι διαχειρίζονται στόλους με περιορισμένη ή μηδενική έκθεση σε αμερικανικά συμφέροντα, καθώς και εκείνοι που θα ανταποκριθούν έγκαιρα στα πρώτα σημάδια μιας πιθανής επανόδου της έντασης. Αντίθετα, οι εταιρείες με αμερικανική ιδιοκτησία ή χρηματοδότηση θα βρεθούν αντιμέτωπες με υψηλότερο κόστος και περιορισμένη πρόσβαση στην κινεζική αγορά, γεγονός που θα οδηγήσει σε στρατηγικό επαναπροσδιορισμό του στόλου και της επιχειρησιακής δραστηριότητάς τους.

Συνολικά, η τρέχουσα εκεχειρία αποτελεί ανάσα για τον ναυτιλιακό κλάδο, αλλά όχι ολοκληρωμένη λύση. Η συνεχής αβεβαιότητα γύρω από τα μέτρα που επιβάλλουν οι δύο οικονομικές υπερδυνάμεις εντείνει τη μεταξύ τους αντιπαράθεση στο πεδίο της ναυτιλίας και του εμπορίου, και η εξάρτηση των ισορροπιών από πολιτικές αποφάσεις δείχνει ότι το 2026 θα είναι ίσως μια χρονιά μεταβλητότητας και προσαρμογής για μεγάλο μέρος της παγκόσμιας ναυτιλίας.

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

Αναβολή λιμενικών τελών μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας: Ανάπαυλα σε ένα περιβάλλον αστάθειας

Η απόφαση των Ηνωμένων Πολιτειών και της Κίνας να αναστείλουν για ένα έτος την εφαρμογή των αμοιβαίων λιμενικών τελών σε πλοία που συνδέονται με συμφέροντα των δύο χωρών προσφέρει προσωρινή ανακούφιση στη ναυλαγορά του ξηρού φορτίου.



του **Γιάννη Παργανά**,
Director, Research,
Valuations της Intermodal

Ωστόσο, αυτή η αναβολή δεν σημαίνει άρση του προβλήματος· αντίθετα, εγκαινιάζει μια περίοδο αβεβαιότητας ως προς το αν τα μέτρα θα εφαρμοστούν τελικά και με ποιον τρόπο θα επηρεάσουν τη μελλοντική ισορροπία προσφοράς και ζήτησης.

Η αρχική ανακοίνωση των λιμενικών τελών είχε προκαλέσει έντονες συζητήσεις στον κλάδο, καθώς στόχευε σε πλοία αμερικανικής ή κινεζικής ιδιοκτησίας, κατασκευής ή διαχείρισης, μετατρέποντας ένα πολιτικό μέτρο σε παράγοντα με άμεση επιχειρησιακή επίδραση. Σύμφωνα με προηγούμενες εκτιμήσεις, περίπου το 1% του παγκόσμιου στόλου bulk carriers θα επηρεαζόταν άμεσα, ενώ σε ευρύτερη ανάλυση –λαμβάνοντας υπόψη συμμετοχή αμερικανικού κεφαλαίου άνω του 25%– το ποσοστό έκθεσης θα μπορούσε να είναι αισθητά υψηλότερο. Παρότι αυτά τα ποσοστά φαίνονται περιορισμένα, η σημασία τους για τη ροή των κινεζικών εισαγωγών, που αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 40% του παγκόσμιου όγκου dry bulk, είναι κρίσιμη.

Η αναβολή των τελών αποτρέπει προσωρινά τις πιέσεις που είχαν αρχίσει να εμφανίζονται στην αγορά, ιδιαίτερα στα Capesizes, όπου η εξάρτηση από τα κινεζικά φορτία σιδηρομεταλλεύματος είναι μεγάλη. Η αποφυγή δρομολογίων προς την Κίνα από πλοιοκτήτες με αμερικανική σύνδεση είχε ήδη προκαλέσει μετατόπιση στόλου και ανοδικές τάσεις στους ναύλους. Με την αναστολή, αυτές οι πιέσεις περιορίζονται, επιτρέποντας στην αγορά

να ανακτήσει κάποια ισορροπία και να αποφύγει ένα τεχνητό «σφίξιμο» της χωρητικότητας.

Παρά την προσωρινή σταθεροποίηση, η αγορά δεν επιστρέφει πλήρως στην κανονικότητα. Οι πλοιοκτήτες συνεχίζουν να παρακολουθούν στενά τις πολιτικές εξελίξεις, αναθεωρώντας εμπορικά σχέδια και νομικές δομές ώστε να διασφαλίσουν ευελιξία σε περίπτωση επαναφοράς των μέτρων. Η πιθανότητα να επανέλθουν τα τέλη μετά τη λήξη του έτους παραμένει ανοιχτή, κάτι που λειτουργεί ως παράγοντας ανασφάλειας για τον σχεδιασμό ναυλώσεων και επενδύσεων.

Η αβεβαιότητα αυτή ενδέχεται να επηρεάσει όχι μόνο τις εμπορικές στρατηγικές, αλλά και τις αποφάσεις επενδύσεων στον στόλο. Πλοιοκτήτες και ναυτιλιακές εταιρείες ενδέχεται να επανεξετάσουν τα προγράμματα νέων παραγγελιών ή ανανεώσεων, προτιμώντας να διατηρήσουν ευελιξία έως ότου αποσαφηνιστεί το μελλοντικό πλαίσιο. Την ίδια στιγμή, η ισορροπία προσφοράς και ζήτησης φορτίων φαίνεται ολοένα και περισσότερο να εξαρτάται από τις γεωπολιτικές εξελίξεις, διαμορφώνοντας ένα περιβάλλον αυξημένης αστάθειας και έντονων διακυμάνσεων στους ναύλους.

Για τη ναυλαγορά, η τρέχουσα περίοδος αποτελεί παράθυρο προσαρμογής και επαναξιολόγησης. Αν η αναστολή οδηγήσει σε μόνιμη άρση των τελών, η αγορά θα έχει αποφύγει έναν νέο παράγοντα αστάθειας. Αν όμως τα μέτρα επανέλθουν το 2026, τότε η επίδρασή τους ενδέχεται να είναι ακόμα πιο έντονη, καθώς οι στρατηγικές τοποθετήσεις στόλου και κεφαλαίων θα έχουν ήδη διαμορφωθεί υπό την προσδοκία σταθερότητας.

Η προσωρινή αναβολή των λιμενικών τελών μπορεί να μοιάζει με ανάσα σταθερότητας για τους συμμετέχοντες στην αγορά, αλλά στην πράξη εισάγει μια νέα μορφή αβεβαιότητας. Η ναυλαγορά των bulk carriers βρίσκεται ξανά αντιμέτωπη με ένα περιβάλλον όπου η γεωπολιτική δεν καθορίζει απλώς την κατεύθυνση των φορτίων, αλλά και τον τρόπο με τον οποίο οι πλοιοκτήτες σχεδιάζουν, επενδύουν και διαχειρίζονται τη χωρητικότητά τους.



Η ναυτιλία στον νέο χάρτη του παγκόσμιου εμπορίου

Ο κλάδος της ναυτιλίας σήμερα βρίσκεται στο σταυροδρόμι δύο καθοριστικών αλλαγών: πρώτον, της αναδιάταξης των παγκόσμιων εμπορικών διαδρομών και, δεύτερον, της ενεργειακής μετάβασης. Οι δύο αυτές αλλαγές εξελίσσονται ταυτόχρονα και αλληλεπιδρούν, επηρεάζοντας θεμελιωδώς τον τρόπο με τον οποίο μετακινούνται αγαθά, ενέργεια και κεφάλαια.



του **Απόστολου Ζαμπέλα**,
Partner & Shipping Practice Leader,
McKinsey & Company

Καθώς οι παγκόσμιες εμπορικές ισορροπίες επανακαθορίζονται και η ενεργειακή μετάβαση εξελίσσεται με διαφορετικές ταχύτητες, ο κλάδος της ναυτιλίας έχει την ευκαιρία να επιβεβαιώσει τον ρόλο του όχι μόνο ως πυλώνας του παγκόσμιου εμπορίου, αλλά και ως κινητήρια δύναμη της οικονομίας του μέλλοντος.

Σε αυτό το εξελισσόμενο περιβάλλον, οι ναυτιλιακές εταιρείες που θα κινηθούν με στρατηγική και επιχειρησιακή ευελιξία, καθώς και με τις κατάλληλες επενδύσεις σε πλοία, τεχνολογία, ανθρώπινο δυναμικό και συνεργασίες, θα είναι εκείνες που θα βγουν κερδισμένες και θα διαμορφώσουν το νέο μοντέλο ανάπτυξης του κλάδου.

Η μεγάλη εμπορική ανακατάταξη

Πέρασαν σχεδόν επτά μήνες από τις 2 Απριλίου 2025, όταν οι Ηνωμένες Πολιτείες ανακοίνωσαν ένα νέο, διαφοροποιημένο σύστημα δασμολογικής επιβάρυνσης εισαγόμενων προϊόντων ανά χώρα, βασιζόμενο στα εμπορικά ελλείμματα αγαθών. Σήμερα, η συζήτηση γύρω από τους δασμούς παραμένει στο επίκεντρο της παγκόσμιας εμπορικής ατζέντας.

Αν και οι δασμοί έχουν υποχωρήσει από τα αρχικώς ανακοινωθέντα υψηλά επίπεδα, το ζήτημα είναι ακόμη ρευστό, καθώς βρίσκονται σε εξέλιξη διαπραγματεύσεις που ενδέχεται να επανακαθορίσουν το πλαίσιο των εμπορικών σχέσεων τους επόμενους μήνες. Σε κάθε περίπτωση, οι εμπορικοί δασμοί που επιβάλλουν οι ΗΠΑ σήμερα βρίσκονται στο υψηλότερο επίπεδο από την εποχή της Μεγάλης Ύφεσης του 1920, με τις σχέσεις ΗΠΑ και Κίνας να αποτελούν τον πυρήνα της ανακατάταξης.

Εφόσον το υφιστάμενο καθεστώς παραμείνει, είναι πιθανό να παρατηρηθεί μια σταδιακή μετατόπιση των αμερικανικών εισαγωγών προς χώρες που απολαμβάνουν χαμηλότερους δασμούς και διατηρούν ιστορικά στενότερη γεωπολιτική ευθυγράμμιση με την Ουάσιγκτον.

Για να αποτυπώσουμε τη δυναμική αυτής της μετατόπισης, έχουμε εισαγάγει τον δείκτη «rearrangement ratio», ο οποίος ποσοτικοποιεί πόσο εύκολα μια χώρα μπορεί να αναδιατάξει τις εισαγωγές της από έναν προμηθευτή προς άλλους. Σύμφωνα με την ανάλυσή μας, περίπου 35% των αμερικανικών εισαγωγών από την Κίνα έχουν rearrangement ratio μικρότερο του 0,1, γεγονός που υποδηλώνει ότι η αγορά μπορεί να επανακα-



τευθυνθεί σχετικά εύκολα προς εναλλακτικούς προμηθευτές. Αντίθετα, περίπου 5% των προϊόντων παρουσιάζουν δείκτη άνω του 1,0, όπως οι σπάνιες γαίες και οι μαγνήτες, καθιστώντας τα πρακτικά αδύνατον να αναδιαταχθούν, καθώς οι εισαγωγές από την Κίνα υπερβαίνουν τη διεθνή παραγωγική ικανότητα. Οι διαφορές στην ικανότητα αναδιάταξης των εισαγωγών, όπως αποτυπώνονται από τον δείκτη «rearrangement ratio», επηρεάζουν όχι μόνο τις επιλογές προμηθευτών αλλά και τη συνολική γεωγραφική έκταση του διεθνούς εμπορίου, το οποίο συνεχίζει να διανύει μεγάλες αποστάσεις παγκοσμίως.

Παρότι το διεθνές εμπόριο αλλάζει σημαντικά υπό το βάρος αυτής της δασμολογικής πολιτικής των ΗΠΑ και των παγκόσμιων γεωπολιτικών μεταβολών, εξακολουθεί να βρίσκεται σε ιστορικά υψηλά επίπεδα, χωρίς καμία γεωγραφική ζώνη να είναι πλήρως αυτάρκης.

Παράλληλα παρατηρείται αύξηση του εμπορίου μεταξύ χωρών που είναι γεωπολιτικά ευθυγραμμισμένες, ακόμα και αν αυτό σημαίνει μεγαλύτερες αποστάσεις στις μεταφορές και πιο σύνθετες εφοδιαστικές αλυσίδες.

Στη McKinsey, εντοπίζουμε τέσσερις βασικούς τρόπους με τους οποίους οι οικονομίες επιχειρούν να προσαρμοστούν σε αυτό το νέο εμπορικό περιβάλλον:

- Αντικατάσταση των εμπορικών διαδρομών και ανακατευθύνσεις στην εφοδιαστική αλυσίδα.
- Επενδύσεις μετακίνησης παραγωγικών μονάδων και αύξηση παραγωγής.
- Υποκατάσταση προϊόντων, όπου είναι εφικτό.
- Μείωση της κατανάλωσης.

Η θέση της Ευρώπης στον νέο παγκόσμιο εμπορικό χάρτη

Σήμερα, η Κίνα, που παραμένει ο μεγαλύτερος εξαγωγέας παγκοσμίως με μερίδιο περίπου 15%, ενισχύει τους δεσμούς της με τις αναδυόμενες αγορές. Την ίδια στιγμή, οι ΗΠΑ και η ΕΕ διατηρούν μερίδιο στις παγκόσμιες εξαγωγές κοντά στο 9%. Οι αναλυτές του McKinsey Global Institute, σε μια προσπάθεια να κατανοήσουν τις πραγματικές επιδράσεις που μπορεί να έχει σήμερα μια τέτοιων διαστάσεων εμπορική αναδιάταξη, έχουν αναπτύξει προηγμένα μοντέλα προσο-

μοίωσης, διαφορετικών σεναρίων εξέλιξης της σημερινής κατάστασης.
Στα επικρατέστερα σενάρια, εμπορικοί διάδρομοι αξίας $440 δισ. βρίσκονται υπό διαπραγμάτευση, τοποθετώντας την Ευρωπαϊκή Ένωση στο επίκεντρο των εξελίξεων.
Σύμφωνα με αυτά τα σενάρια:
Εάν οι ΗΠΑ αναζητούσαν νέους εμπορικούς εταίρους με κριτήριο το κόστος των δασμών, τότε το 32% των εισαγωγών τους θα προερχόταν από την ΕΕ, ενώ το 44% των εξαγωγών της Κίνας θα κατευθυνόταν προς την ΕΕ.
Εφόσον το κριτήριο ήταν η γεωπολιτική ευθυγράμμιση, τότε το 47% των εισαγωγών των ΗΠΑ και το 55% των εξαγωγών της Κίνας θα είχαν ως προέλευση, ή προορισμό αντίστοιχα, την Ευρώπη.
Μακροπρόθεσμα, την ανακατάταξη διαδέχεται η μετακίνηση των παραγωγικών μονάδων σε γεωπολιτικά κοντινές περιοχές. Ήδη καταγράφεται αύξηση τέτοιων επενδυτικών κινήσεων, με τις ΗΠΑ και την Ευρώπη να αποτελούν κέντρο επενδύσεων άνω των 450 δισ. δολαρίων.

Το κόστος, καταλύτης για την ενεργειακή μετάβαση

Από μόνος του ο πυλώνας του διεθνούς εμπορίου είναι αρκετός για να οδηγήσει τις ναυτιλιακές εταιρείες σε επαναξιολόγηση των στρατηγικών τους. Όπως αναφέραμε, όμως, αυτή η επαναξιολόγηση καλό είναι να λαμβάνει υπόψη και τις εξελίξεις γύρω από την ενεργειακή μετάβαση.
Στην ενέργεια, το τρίπτυχο παραμένει η προσιτότητα, η ενεργειακή ασφάλεια και η μείωση των εκπομπών. Ωστόσο, δύο κεντρικά μοτίβα ξεχωρίζουν στις τελευταίες αναλύσεις μας: πρώτον, η ανταγωνιστικότητα και δεύτερον η απουσία «μαγικών» λύσεων για την αποανθρακοποίηση. Η ενεργειακή ασφάλεια συνδέεται άμεσα με οικονομικά ρεαλιστικές λύσεις ενεργειακής μετάβασης και το κόστος παραμένει καθοριστικός παράγοντας ανταγωνιστικότητας. Ταυτόχρονα, η πορεία προς την αποανθρακοποίηση δεν μπορεί να είναι κοινή ούτε παράλληλη σε όλες τις παγκόσμιες περιφέρειες. Οι χώρες ακολουθούν διαφορετικές διαδρομές, που καθορίζονται και από τις τοπικές οικονομικές συνθήκες, τον ενεργειακό τους πλούτο και άλλες ιδιαιτερότητες των εθνικών τους οικονομιών.

Παρότι το διεθνές εμπόριο αλλάζει σημαντικά υπό το βάρος της δασμολογικής πολιτικής των ΗΠΑ και των παγκόσμιων γεωπολιτικών μεταβολών, εξακολουθεί να βρίσκεται σε ιστορικά υψηλά επίπεδα, χωρίς καμία γεωγραφική ζώνη να είναι πλήρως αυτάρκης.

Τα ορυκτά παραμένουν στο μείγμα, ο εξηλεκτρισμός προχωράει

Σε αυτό το πλαίσιο, μπορούμε να διακρίνουμε επτά βασικά συμπεράσματα σχετικά με την ενεργειακή μετάβαση, με αντίκτυπο στη στρατηγική που καλείται να αναπτύξει ο κλάδος της ποντοπόρου ναυτιλίας:
Ορυκτά καύσιμα: Τα ορυκτά καύσιμα εκτιμάται ότι θα παραμείνουν στο ενεργειακό μείγμα έως και μετά το 2050, με το φυσικό αέριο μάλιστα να ενισχύει το μερίδιό του.
Εναλλακτικά καύσιμα: Τα εναλλακτικά καύσιμα και το υδρογόνο αναμένεται να γνωρίσουν ευρύτερη εφαρμογή κυρίως μετά το 2040. Η ζήτησή τους εκτιμάται ότι θα τετραπλασιαστεί (περίπου 600 εκατ. τόνοι ετησίως) μέχρι το 2050 στο βασικό μας σενάριο.
Εξηλεκτρισμός: Η Κίνα παραμένει πρωτοπόρος στις προσπάθειες εξηλεκτρισμού, ακολουθούμενη από τη Βόρεια Αμερική και την Ινδία. Η συμμετοχή της ηλεκτρικής ενέργειας στην παγκόσμια κατανάλωση ενέργειας αναμένεται να ενισχυθεί και να κυμανθεί από 33% μέχρι 42% του μείγματος έως το 2050.
Ζήτηση: Η ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας αυξάνεται, ιδίως λόγω προσπαθειών επέκτασης του εξηλεκτρισμού στην Κίνα, καθώς και των data centers στις χώρες του ΟΟΣΑ.
ΑΠΕ και φυσικό αέριο: Οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και η παραγωγή ενέργειας μέσω φυσικού αερίου θα κυριαρχήσουν στο νέο ενεργειακό μείγμα. Η ζήτηση φυσικού αερίου θα συνεχίσει να αυξάνεται έως το 2030 σε όλες τις περιοχές εκτός της Ευρώπης.
Πυρηνική ενέργεια και μπαταρίες: Αναμένεται να αναπτυχθούν πιο καθαρές πηγές ενέργειας, όπως της πυρηνικής και των τεχνολογιών αποθήκευσης ανανεώσιμης ενέργειας.
Αποανθρακοποίηση: Μια ταχύτερη και οικονομικά αποδοτική στρατηγική μείωσης εκπομπών εκτιμάται να είναι αυτή που στοχεύει σε ένα «σχεδόν αποανθρακοποιημένο σύστημα».

Στρατηγικές προτεραιότητες για τη ναυτιλία

Με αυτά τα δεδομένα, οι ναυτιλιακές εταιρείες καλούνται να προσαρμόσουν τη στρατηγική τους σε ένα περιβάλλον αλληλένδετων εμπορικών και ενεργειακών μεταβολών. Οι βασικές κατευθύνσεις που προτείνει η McKinsey είναι:

- Ενσωμάτωση μακροοικονομικών και εμπορικών σεναρίων στον τακτικό στρατηγικό και επιχειρησιακό σχεδιασμό.
- Αξιολόγηση της σύνθεσης του στόλου αλλά και της εμπορικής ανάπτυξής του, ώστε να ανταποκρίνεται στις ανερχόμενες εμπορικές διαδρομές και ανάγκες.
- Ανάπτυξη στρατηγικών συνεργασιών για ενίσχυση ανθεκτικότητας και μείωση ρίσκου.
- Αξιοποίηση της πληθώρας εσωτερικών και εξωτερικών δεδομένων, αξιοποιώντας και τεχνητή νοημοσύνη, για τη βελτίωση της αποδοτικότητας και της λήψης αποφάσεων.

Η ικανότητα πρόβλεψης, ευελιξίας και συνεργασίας αναδεικνύονται ως καθοριστικοί παράγοντες για τη βιώσιμη ανάπτυξη της ναυτιλίας την επόμενη δεκαετία.

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



Οι νησιώτες είναι «παντρεμένοι» με τη ναυτιλία

Στη συνέντευξη που ακολουθεί, ο κ. Ανδρέας Βεργωτής, με ρίζες από τον ναυτότοπο της Κεφαλονιάς και ακολουθώντας μια μακρά οικογενειακή παράδοση στη ναυτιλία, μιλά για τη μετάβαση από το ένστικτο στη μεθοδική προσέγγιση της ναυτιλιακής στρατηγικής, για τη διαχρονική σχέση των νησιωτών με τη θάλασσα, αλλά και για το νέο του βιβλίο *Financial History of Shipping Cycles* – ένα έργο που επιχειρεί να γεφυρώσει την εμπειρία των γενεών με τα δεδομένα της σύγχρονης εποχής.

Συνέντευξη του κ. **Ανδρέα Βεργωτή**,
Head of Research,
Oceanic Investment Management,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

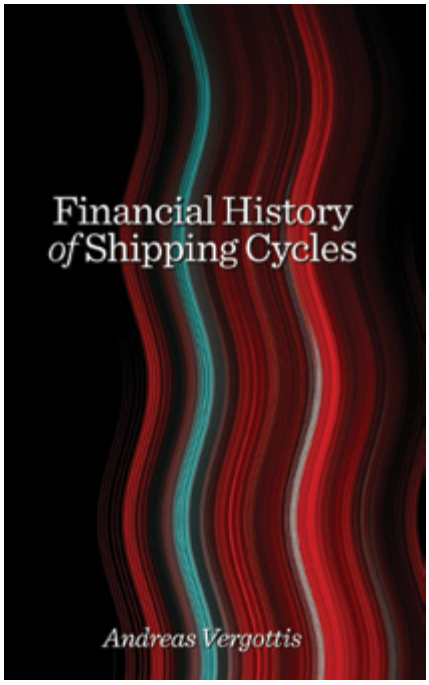
Οι Έλληνες κατάφεραν να επικρατήσουν στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά, έως έναν βαθμό, λόγω της ικανότητάς τους να προβλέπουν τις διακυμάνσεις της ναυλαγοράς και να εκμεταλλεύονται τις περιστασιακές συγκυρίες προς όφελός τους. Θεωρείτε ότι η εξέλιξη αυτή είναι αποτέλεσμα ενστίκτου ή συστηματικής παρακολούθησης των διεθνών εξελίξεων μέσω κάποιων επιστημονικών μεθόδων;

Οι Έλληνες εφοπλιστές προέρχονται από τα νησιά μας. Για τους νησιώτες με επιχειρηματικό πνεύμα, η ναυτιλία είναι μονόδρομος. Δεν υπάρχουν εναλλακτικές. Το 1900, το 50% του παγκόσμιου στόλου ήταν στα χέρια των Άγγλων – ένα μεγάλο νησί και αυτό. Το super boom των δύο παγκόσμιων πολέμων είδε τους Έλληνες να θησαυρίζουν, ενώ τα πλοία κάτω από αγγλική σημαία επιτάχθηκαν σε πολύ χαμηλούς ναύλους. Έτσι έως ένα σημείο γιγαντώθηκε ο ελληνικός στόλος ενώ συρρικνώθηκε ο αγγλικός εμπορικός στόλος. Ήταν λαχείο για τους Έλληνες, όχι αποτέλεσμα ενστίκτου.

Συχνά καταγράφεται μια διστακτικότητα στην αναγνώριση και στην υιοθέτηση επιστημονικών αναλύσεων και μεθόδων, ειδικά στον χώρο της ναυτιλιακής οικονομικής επιστήμης, από τη ναυτιλιακή αγορά. Για ποιους λόγους κατά την άποψή σας;

Μέχρι πρόσφατα δεν υπήρχαν καταγεγραμμένα τα δεδομένα για να επιτρέψουν μια επιστημονική προσέγγιση στην επενδυτική στρατηγική. Η πατροπαράδοτη λύση ήταν οι γεροντότεροι εφοπλιστές να μοιράζονται την εμπειρία τους με τους απογόνους τους. Από

Credit: Ασπασία Κεφαλληνού



πάππου εις πάππον. Το βιβλίο που μόλις εκδόθηκε πήρε σαράντα χρόνια εστιασμένης προσπάθειας για να υλοποιηθεί. Βλέπουμε όμως ότι όλο και πιο πολλές εταιρείες προσλαμβάνουν αναλυτές για να συμπληρώσουν το ένστικτο με επιστημονική προσέγγιση.

Πολλοί επιστήμονες και αναλυτές επισημαίνουν ότι σήμερα οι πολιτικές εξελίξεις υπερτερούν των οικονομικών κατά την ανάπτυξη επιχειρηματικών στρατηγικών και τη λήψη αποφάσεων. Σε αυτό το πλαίσιο, πώς μπορεί να κινηθεί ο πλοιοκτήτης ως προς τις αγορές και τις πωλήσεις πλοίων;

Ανέκαθεν οι πολιτικές εξελίξεις είχαν το πάνω χέρι στην τύχη της ναυτιλίας. Ανέφερα ήδη τους δύο παγκόσμιους πολέμους που άλλαξαν τον χάρτη της ιδιοκτησίας της παγκόσμιας ναυτιλίας προς όφελος των Ελλήνων. Η τύχη της ναυτιλίας καθορίστηκε από εναλλασσόμενες παγκόσμιες γεωπολιτικές συνθήκες.

Οι οικονομικοί κλάδοι εντάσεως κεφαλαίου, όπως η ναυτιλία, ακολουθούν τη Μιμητική Θεωρία του René Girard. Το φαινόμενο αυτό, μάλιστα, ήταν ιδιαίτερα έντονο τις δεκαετίες του 1970 και του 2000. Πιστεύετε ότι οι διεθνείς πλοιοκτήτες δεν μαθαίνουν από τα λάθη των προηγούμενων γενιών;

Ανέφερα την πατροπαράδοτη μέθοδο κατά την οποία οι οικογένειες εμπλούτιζαν την ανάλυσή τους με τη μέθοδο της από πάππου εις πάππον μετάδοσης της ιστορικής γνώσης. Η καταγραφή των ιστορικών δεδομένων με μοντέρνα μορφή σε Excel και άλλου είδους database είναι χρονικά ώριμη για τη μετεξέλιξη της πατροπαράδοτης μεθόδου σε μοντέρνα βάση.

Τι σας οδήγησε να εστιάσετε στο θέμα του συγκεκριμένου βιβλίου; Ποια η συνεισφορά του βιβλίου στη σχετική βιβλιογραφία;

Γιατί διάλεξα αυτό το θέμα στο συγκεκριμένο βιβλίο; Γιατί η εμπειρία του παππού μπορεί να μην είναι αυτή που περιγράφει το διαφαινόμενο εγγύς μέλλον. Ναι, η ιστορία επαναλαμβάνεται, αλλά ποια ιστορία; Αυτή που έζησε ο παππούς ή ο προπάππους; Όσο πιο πολύ εμπλουτίζουμε την ιστορική καταγραφή των οικονομικών κύκλων, τόσο πιο πολύ καταφέρνουμε να απελευθερώσουμε το πνεύμα μας από την περιορισμένη προσωπική ιστορική μνήμη, ώστε να σκεφτόμαστε μπροστά σε πεδίο 360 μοιρών. Πιστεύω και ελπίζω ότι αυτό το βιβλίο θα αποτελέσει χρήσιμο εργαλείο στην περαιτέρω ανάλυση των ναυτιλιακών δεδομένων και των κύκλων που εμπεριέχουν.

Η εξάρτηση από το παρελθόν του Έλληνα πλοιοκτήτη εστιαζόταν στο asset playing. Θεωρείτε ότι οι «παραδοσιακές» αξίες της hands-on προσέγγισης και της οικονομικής σύνεσης και προνοητικότητας των Ελλήνων πλοιοκτητών έχουν αλλοιωθεί με το πέρασμα του χρόνου;

Το asset playing «γεννήθηκε» μέσα στη δωδεκαετή ναυτιλιακή κρίση του 1974-1985, οπότε ήταν αδύνατο να δημιουργήσεις ικανοποιητική απόδοση κεφαλαίων από τη λειτουργία των πλοίων χωρίς συνδυασμό με επιτυχημένες αγοραπωλησίες. Στο DNA της ναυτιλίας μας κυριαρχεί για χιλιετηρίδες ο νησιωτικός επιχειρηματικός μονόδρομος που ανέφερα ήδη. Θεωρώ αυτό το νησιωτικό DNA αμετάβλητο εις τους αιώνες, κάτι που ενισχύει τη hands-on διάσταση. Οι νησιώτες είναι «παντρεμένοι» με τη ναυτιλία.

Ποιο είναι το κοινό-στόχος του βιβλίου; Αφορά φοιτητές ναυτιλιακών σπουδών, επαγγελματίες του κλάδου ή την ακαδημαϊκή/ερευνητική κοινότητα;

Το βιβλίο αυτό είναι γραμμένο ώστε να είναι προσβάσιμο σε επενδυτές. Οι πελάτες μας είναι επενδυτές που ξέρουν τους κανόνες της χρηματοοικονομίας, αλλά έχουν μηδενική γνώση για τη ναυτιλία. Πέρα από αυτό, όπως αναφέρεται στο εξώφυλλο, το βιβλίο έχει κοινό-στόχο μια μεγάλη γκάμα που περιλαμβάνει εφοπλιστές, αναλυτές, φοιτητές ναυτιλιακών σπουδών, ναυλωτές, τραπεζίτες, ναυπηγούς, μεσίτες, οικονομολόγους, ιστορικούς ερευνητές, ακαδημαϊκούς, κ.λπ.

Αποκτήστε ελεύθερη πρόσβαση στο ψηφιακό αρχείο των Ναυτικών Χρονικών

archive.naftikachronika.gr

Η ψηφιοποίηση του αρχείου των τευχών από το 1931 έως το 2025
είναι μια ευγενική χορηγία του Ιδρύματος Ευγενίδου





Ένα άγαλμα-σύμβολο για τον σύγχρονο ναυτικό

του Ηλία Μπίσια

Η Κάλυμνος αποτελεί τον κατεξοχήν ναυτότοπο του Νοτιοανατολικού Αιγαίου. Ένα νησί με πλούσια θαλασσινή παράδοση και μεγάλη ιστορία στον χώρο της ναυτοσύνης. Ένας δωρικός λαός που κατοικεί σε έναν άγονο τόπο, με θαλασσινή ψυχή: σφουγγαράδες, αλιείς, ναυτικοί, γνωστοί σε όλη τη Μεσόγειο για το σθένος και την τόλμη τους.

Η προκυμαία στο λιμάνι της Καλύμνου δεν θα μπορούσε να μη φιλοξενεί έργα τέχνης που αντανακλούν τη ναυτική παράδοση του νησιού. Οι ανδριάντες από την ιστορική ναυτική κληρονομιά του τόπου εντυπωσιάζουν τον επισκέπτη και υπενθυμίζουν στους ντόπιους κατοίκους τη θαλασσινή διαδρομή των προγόνων τους. Μια υπαίθρια γλυπτοθήκη μνημείων και αγαλμάτων, που μνημονεύουν σε όλους το παρελθόν και το παρόν του τόπου.

Χάρη στην ευγενική προσφορά της οικογένειας Σταύρου Λιβανού, η πόλη της Καλύμνου κοσμείται πλέον με ένα ακόμα άγαλμα-σύμβολο της σύγχρονης ναυτικής μας κληρονομιάς. Μετά τον σφουγγαρά, τον εθνικό αγωνιστή, τον ευεργέτη, στην προκυμαία προστέθηκε ένα άγαλμα για τον σύγχρονο Έλληνα ναυτικό. Η ιδέα για τη δημιουργία του αγάλματος ανήκει σε δύο αδέλφια ναυτικούς. Ο Αντώνης και ο Θανάσης Καζώνης, Α' μηχανικοί με πολυετή υπηρεσία στα πλοία του ομίλου Λιβανού, πρότειναν την κατασκευή ενός έργου τιμής, που θα απεικονίζει την ευθύνη και το σθένος του σύγχρονου ναυτικού. Η πρόταση έτυχε της άμεσης υποστήριξης της εταιρείας και της οικογένειας Σταύρου Λιβανού, κατατέθηκε επίσημα στον Δήμαρχο Καλυμνίων, κ. Ιωάννη Μαστροκούκο, στις 11 Δεκεμβρίου 2024 και εγκρίθηκε από το Δημοτικό Συμβούλιο του νησιού.

Η οικογένεια Λιβανού, με νησιωτική καταγωγή και οι ίδιοι, δεν θα μπορούσαν να μην ανταποκριθούν αυθόρμητα στην πρόταση για τη δημιουργία ενός τέτοιου αγάλματος. Όπως ανέφεραν οι επικεφαλής της Sun Enterprises Ltd στη δεξίωση που ακολούθησε τα αποκαλυπτήρια, «ο όμιλος Λιβανού ναυτολογεί στα πλοία του, εδώ και δεκαετίες, πολυάριθμους Καλύμνιους ναυτικούς και θεωρεί σημαντικότατη τη συνεισφορά τους στα επιτεύγματα της εταιρείας. Η δωρεά αυτή, επομένως, αποτελεί έκφραση αναγνώρισης και τιμής

Φωτογραφικό υλικό: Γεώργιος Ζερβός





Α-Δ: Οι κ. Σταύρος Λιβανός, Ιωάννης Μαστροκούκος, Αντώνης Καζώνης και Θανάσης Καζώνης αποκαλύπτουν το άγαλμα.

της προσφοράς των ανθρώπων της εταιρείας μας που κατάγονται από την Κάλυμνο, αλλά και της αξιοσύνης όλων των Καλύμνιων αξιωματικών και ναυτών της εμπορικής ναυτιλίας».

Είναι γνωστό, άλλωστε, ότι ο όμιλος Λιβανού πιστεύει ακράδαντα στον Έλληνα ναυτικό και στηρίζει διαχρονικά την ελληνική σημαία, πολιτική που ξεκινά από τον ιδρυτή του ομίλου, Σταύρο Λιβανό, και συνεχίζεται με προσήλωση έως σήμερα.

Η τελετή των αποκαλυπτηρίων του αγάλματος πραγματοποιήθηκε στις 18 Οκτωβρίου 2025, παρουσία της οικογένειας των δωρητών, εκπροσώπων της Sun Enterprises Ltd και σύσσωμης της τοπικής κοινότητας, συμπεριλαμβανομένων και των σπουδαστών της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού Καλύμνου. Κατά τη διάρκεια της τελετής, ο Δήμαρχος Καλύμνου, κ. Ιωάννης Μαστροκούκος, αφού εξέφρασε την ευγνωμοσύνη του προς τον κ. Σταύρο Λιβανό, ανέφερε μεταξύ άλλων πως το άγαλμα είναι «αφιερωμένο στους αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού – στους ανθρώπους που ταξιδεύουν τις θάλασσες του κόσμου μεταφέροντας, μαζί με τα ελληνικά πλοία, την παράδοση, το φιλότιμο και το ήθος της πατρίδας μας».

Σε ό,τι αφορά την τοποθέτηση του αγάλματος, ο Δήμαρχος στάθηκε στη διαγενεακή παράδοση των συμπατριωτών του με τη θάλασσα: «Η τοποθέτηση του ανδριάντα δίπλα σε εκείνον του Καλύμνιου σφουγγαρά έχει έντονο συμβολισμό: ενώνει τον μόχθο, τη γενναιότητα και την αυταπάρνηση των προγόνων μας με την τεχνική γνώση, την ευθύνη και τη διεθνή παρουσία των ναυτικών του σήμερα. Είναι ένας διάλογος ανάμεσα στο τότε και στο τώρα, ανάμεσα στη βουτιά στα βάθη της θάλασσας και στο ταξίδι στα βάθη των ωκεανών».

Αξίζει να σημειωθεί πως το άγαλμα φιλοτεχνήθηκε από τον Καλύμνιο αυτοδίδακτο γλύπτη Σακελλάρη Κουτούζη με έναν και μόνο σκοπό: να προβληθεί το «πρόσωπο» του σύγχρονου ναυτικού που, όπως μας είπε χαρακτηριστικά, «πατά γερά στα πόδια του», ενώ οι ευθύνες και οι απαιτήσεις του επαγγέλματος έχουν «χαραχτεί στο πρόσωπό του». Η αλήθεια είναι ότι τα περισσότερα αγάλματα, ιδίως στον μεσογειακό χώρο, έχουν φιλοτεχνηθεί με μια ρομαντική διάθεση, απεικονίζοντας ανθρώπους ηλικιωμένους ή καταβεβλημένους.

Ο καλλιτέχνης αλλά και οι επικεφαλής της εταιρείας επιθυμούσαν τη δημιουργία ενός αγάλματος που να απεικονίζει έναν αξιωματικό σε σύγχρονες συνθήκες εργασίας, να προβάλλει το ακατάβλητο σθένος του και το δυναμικό προφίλ του, την ένταση και την εγρήγορση που απαιτεί η υψηλής ευθύνης εργασία του. Χάρη λοιπόν σε αυτή τη δωρεά, η Κάλυμνος, το νησί της δωδεκανησιακής ναυτοσύνης, κοσμείται με ένα άγαλμα-σύμβολο της σύγχρονης ναυτικής ψυχής των νησιωτών μας. Μια ψυχή θαρραλέα, αποφασισμένη, υπεύθυνη.

Η αποστολή των *Ναυτικών Χρονικών*, που βρέθηκε στο νησί για τα αποκαλυπτήρια του αγάλματος, διαπίστωσε ότι η Κάλυμνος είναι μία από τις ελάχιστες περιοχές στην Ελλάδα όπου η ναυτοσύνη καλά κρατεί. Το όνειρο σχεδόν κάθε νέου, ακόμα και σήμερα, είναι να μπαρκάρει και να γνωρίσει τον κόσμο, συνεχίζοντας τη ναυτική παράδοση του τόπου του.

Ιδιαίτερη συγκίνηση μας προκάλεσαν, το επόμενο πρωινό από τα αποκαλυπτήρια του αγάλματος, κατά τη βόλτα μας στην προκυμαία, πέντε μαθητές λυκείου οι οποίοι στέκονταν μπροστά στο άγαλμα και το περιεργάζονταν με





ιδιαίτερο ενδιαφέρον – έμοιαζε να τους κάνει εντύπωση όχι μόνο η αγέρωχη μορφή του ναυτικού, αλλά και ο εξοπλισμός που χειριζόταν. Σε αυτό το άγονο αλλά ψημένο στην αρμύρα νησί των Δωδεκανήσων, το βλέμμα των μαθητών φάνηκε να αποτελεί υπόσχεση για το μέλλον και ευόδωση των λόγων του Δημάρχου, ο οποίος, μία ημέρα πριν, μιλώντας για το άγαλμα, υπογράμμισε πως πρέπει να «θυμίζει στους νεότερους ότι η θάλασσα δεν είναι μόνο επάγγελμα, είναι στάση ζωής, είναι πολιτισμός, είναι τιμή και προσφορά».



Οι δράσεις της ναυτιλιακής οικογένειας προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας

Ναυτιλία &





Α-Δ:

Γιώργος Ζογγολόπουλος (1903-2004)
Σύνθεση 1968 ©Ioanna Roufopoulou

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

Credit: ΙΔΡΥΜΑ ΩΝΑΣΗ/Stelios Tzetzias

Εγκαίνια για το νέο Ωνάσειο Νοσοκομείο

Τα επίσημα εγκαίνια του νέου Ωνάσειου Νοσοκομείου, που περιλαμβάνει το Καρδιοχειρουργικό Κέντρο, το Ωνάσειο Εθνικό Μεταμοσχευτικό Κέντρο και το Ωνάσειο Παίδων, πραγματοποίησε στις 21 Οκτωβρίου ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης. Το Ωνάσειο περνά σε νέα φάση ανάπτυξης, με πλήρη ψηφιοποίηση, τεχνητή νοημοσύνη και προηγμένες ιατρικές υποδομές.

Το νέο Ωνάσειο αποτελεί το πρώτο πλήρως ψηφιοποιημένο νοσοκομείο της χώρας, όπου οι προϋπάρχουσες και οι νέες υποδομές λειτουργούν σε ένα ενιαίο ψηφιακό οικοσύστημα. Ο ψηφιακός μετασχηματισμός του νοσοκομείου, με την τεχνητή νοημοσύνη (ΤΝ) στον πυρήνα του, καθιστά δυνατή την ταχύτερη διάγνωση, την ακριβέστερη θεραπεία και μια πιο προσωποποιημένη εμπειρία φροντίδας για κάθε ασθενή, ανέφερε ο Ιωάννης Μπολέτης, Πρόεδρος του Ωνάσειου Νοσοκομείου.

Τη νέα δομή του νοσοκομείου συνθέτουν το Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο, το οποίο ανακαινίστηκε ριζικά και εξοπλίστηκε με νέα ιατρικά μηχανήματα, που βρίσκονται στην αιχμή της τεχνολογίας, καθώς και το νέο κτίριο στο οποίο στεγάζονται το Ωνάσειο Εθνικό Μεταμοσχευτικό Κέντρο και το Ωνάσειο Παίδων, που αποτελούν νέες δομές, αφιερωμένες στις μεταμοσχεύσεις και στους παιδιατρικούς ασθενείς.

Τι περιλαμβάνει η δωρεά του Ιδρύματος Ωνάση

Τα έργα της δωρεάς του Ιδρύματος, η οποία μέχρι σήμερα ανέρχεται στα 82 εκατ. ευρώ, ξεκίνησαν το 2019. Η δωρεά συνεχίζεται με επενδύσεις επιπλέον 10 εκατ. ευρώ, τα οποία θα διατεθούν μέσα στα επόμενα χρόνια, στο πλαίσιο του έργου «Νοσοκομείο του Μέλλοντος», για να χρηματοδοτήσουν περισσότερες από 50 καινοτομίες.

Το μεγαλύτερο μέρος των πόρων, από την αρχική σύμβαση δωρεάς (26/07/2018), αλλά και των τροποποιήσεων που ακολούθησαν, αφορά την

ευπολία

Επιμέλεια: Παναγιώτης Κόρακας





κατασκευή του νέου κτιρίου, το οποίο φιλοξενεί μεταξύ άλλων το Εθνικό Μεταμοσχευτικό Κέντρο και το Ωνάσειο Παίδων και εκτείνεται συνολικά σε τέσσερις ορόφους, πέραν του ισογείου. Οι νέες υποδομές δεν στοχεύουν μόνο στην αύξηση της δυναμικότητας του νοσοκομείου, αλλά και στη διεύρυνση των θεραπευτικών και κλινικών δυνατοτήτων του, μέσα από υβριδικά χειρουργεία, ρομποτικά συστήματα και νέα, υπερσύγχρονα αιμοδυναμικά εργαστήρια.

Αυτές οι καινοτόμες ψηφιακές λύσεις και τα προηγμένα συστήματα απεικόνισης, ενισχυμένα από την ΤΝ, επιτρέπουν στο Ωνάσειο να προσφέρει στους ασθενείς ταχύτερες, ακριβέστερες και ασφαλέστερες διαγνώσεις, πιο αποτελεσματικές θεραπείες και, συνολικά, μια πιο φιλική και άνετη εμπειρία. Ουσιαστικά, το Ωνάσειο βρίσκεται σε μια νέα εποχή ιατρικής ακρίβειας και εξατομικευμένης φροντίδας, στην οποία η τεχνολογία και η ΤΝ λειτουργούν ως πολύτιμοι σύμμαχοι του ιατρικού και νοσηλευτικού προσωπικού, αναλύοντας δεδομένα και υποστηρίζοντας τη λήψη αποφάσεων.

Επιπλέον, εκτός από τις μεταμοσχεύσεις καρδιάς και πνεύμονα, που γίνονται αποκλειστικά στο Ωνάσειο, το νοσοκομείο πραγματοποιεί μεταμοσχεύσεις νεφρού σε παιδιά χαμηλού βάρους από ζώντα δότη (συνήθως γονέα), που μέχρι σήμερα πραγματοποιούνταν μόνο στο εξωτερικό. Στον σχεδιασμό βρίσκονται και οι ζώσες μεταμοσχεύσεις ήπατος σε παιδιά. Για όλες αυτές τις ιατρικές πράξεις, το Ωνάσειο συνεργάζεται στενά με δημόσια νοσοκομεία της χώρας και τους εξωτερικού.

Στο πλαίσιο των εγκαινίων του νέου Ωνάσειου Νοσοκομείου, ο Πρόεδρος του Ιδρύματος Ωνάση, Αντώνης Παπαδημητρίου, τόνισε: «Το Ωνάσειο απέδειξε ότι τα δημόσια νοσοκομεία μπορούν να είναι άριστα. Επίσης έχει αποδείξει την επιτυχή σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Επενδύει στο μέλλον και στις νέες τεχνολογίες». Ο κ. Παπαδημητρίου έδωσε έμφαση στο ανθρώπινο δυναμικό του Ιδρύματος, σημειώνοντας χαρακτηριστικά ότι η δύναμή του είναι το προσωπικό του.

Η μεγάλη δωρεά Αθ. Μαρτίνου προς το Γενικό Νοσοκομείο Παίδων Αθηνών «Η Αγία Σοφία»

Ο Υπουργός Υγείας, Άδωνις Γεωργιάδης, και ο Υφυπουργός Υγείας, Μάριος Θεμιστοκλέους, παρευρέθηκαν την Τρίτη 14 Οκτωβρίου 2025 στην τελετή εγκαινίων των ανακαινισμένων εργαστηρίων του Καρδιολογικού Τμήματος του Γενικού Νοσοκομείου Παίδων Αθηνών «Η Αγία Σοφία», παρουσία του Διοικητή των Διασυνδεόμενων Γ.Ν.Π.Α. «Η Αγία Σοφία» & «Π. & Α. Κυριακού» Τάσου Μίχα και του δωρητή Αθανασίου Μαρτίνου.

Το Καρδιολογικό Τμήμα του «Ειδικού Κέντρου Αντιμετώπισης Συγγενών Καρδιοπαθειών σε Παιδιά» είναι το μοναδικό Παιδοκαρδιολογικό και Παιδοκαρδιοχειρουργικό Κέντρο στο ΕΣΥ που λειτουργεί σε Παιδιατρικό Νοσοκομείο και ανακαινίστηκε με δωρεά του Αθανασίου Μαρτίνου, η οποία περιλαμβάνει την ανακαίνιση των χώρων (έκτασης 460 τ.μ.) και ξενοδοχειακό εξοπλισμό, συνολικής αξίας 570.000 ευρώ.

Σήμερα, ο χώρος του αιμοδυναμικού εργαστηρίου περιλαμβάνει τελευταίας τεχνολογίας ψηφιακό αγγειογράφο, τρεις υπερηχοκαρδιογράφους, την αίθουσα ανάλυσης Holter, τον χώρο απλής και αναπνευστικής κόπωσης, τον χώρο ανάνηψης ασθενών που υποβάλλονται σε καθετηριασμό, τρία ιατρεία, μία αίθουσα συσκέψεων και σύγχρονο ξενοδοχειακό εξοπλισμό.

Ετησίως, πραγματοποιούνται 7.500 καρδιολογικές εκτιμήσεις με υπερηχοκαρδιογράφημα και ηλεκτροκαρδιογράφημα, τοποθετούνται 850 holter 24ωρης εγγραφής, 150 δοκιμασίες κόπωσης και 150 καθετηριασμοί καρδιάς, οι οποίοι στην πλειονότητά τους είναι θεραπευτικοί. Στην καρδιολογική κλινική γίνονται πάνω από 300 εισαγωγές, ενώ πραγματοποιούνται 90 καρδιοχειρουργικές και θωρακοχειρουργικές επεμβάσεις τον χρόνο.

Μετά την τελετή των εγκαινίων, ο Υπουργός Υγείας, Άδωνις Γεωργιάδης, δήλωσε: «Με ιδιαίτερη συγκίνηση και ευγνωμοσύνη εκφράζω τις θερμές μου ευχαριστίες προς τον κ. Θανάση Μαρτίνο για τη γενναιόδωρη δωρεά του προς το Γενικό Νοσοκομείο Παίδων Αθηνών “Η Αγία Σοφία”. Χάρη στη δική του προσφορά, τα εργαστήρια του Καρδιολογικού Τμήματος του “Ειδικού Κέντρου Αντιμετώπισης Συγγενών Καρδιοπαθειών σε Παιδιά” ανακαινίστηκαν πλήρως, αναβαθμίζοντας τις παρεχόμενες υπηρεσίες σε επίπεδο αντάξιο των πλέον σύγχρονων ευρωπαϊκών κέντρων. Η Πολιτεία αναγνωρίζει και τιμά τέτοιες πράξεις κοινωνικής ευθύνης, που ενισχύουν το δημόσιο σύστημα υγείας και προάγουν την ελπίδα και τη φροντίδα για τα παιδιά μας».

Άδωνις Γεωργιάδης: «Με ιδιαίτερη συγκίνηση και ευγνωμοσύνη εκφράζω τις θερμές μου ευχαριστίες προς τον κ. Αθανάσιο Μαρτίνο για τη γενναιόδωρη δωρεά του προς το Γενικό Νοσοκομείο Παίδων Αθηνών “Η Αγία Σοφία”. Χάρη στη δική του προσφορά, τα εργαστήρια του Καρδιολογικού Τμήματος του “Ειδικού Κέντρου Αντιμετώπισης Συγγενών Καρδιοπαθειών σε Παιδιά” ανακαινίστηκαν πλήρως, αναβαθμίζοντας τις παρεχόμενες υπηρεσίες σε επίπεδο αντάξιο των πλέον σύγχρονων ευρωπαϊκών κέντρων».

Ο Υφυπουργός Υγείας, Μάριος Θεμιστοκλέους, δήλωσε: «Σήμερα σηματοδοτείται μια σημαντική αναβάθμιση των υπηρεσιών υγείας και κυρίως εκείνων που παρέχουμε στα παιδιά μας με σοβαρά καρδιολογικά προβλήματα. Ευχαριστούμε θερμά τον κ. Θανάση Μαρτίνο για την έμπρακτη υποστήριξή του. Πρόκειται για μια δωρεά που ενισχύει τις υποδομές και προάγει την καινοτομία και την ποιότητα φροντίδας στο δημόσιο σύστημα υγείας. Μας γεμίζει χαρά και ικανοποίηση που σε αυτή την προσπάθεια υπάρχουν άνθρωποι που μας στηρίζουν. Βούλησή μας είναι ένα ισχυρό, σύγχρονο και προσβάσιμο ΕΣΥ, όπου κάθε παιδί θα λαμβάνει υψηλού επιπέδου φροντίδα, ανεξαρτήτως κοινωνικής ή οικονομικής κατάστασης».

Δωρεά Ευ. Αγγελάκου προς ενίσχυση του Ναυτικού Νοσοκομείου Αθηνών

Σε μια σημαντική δωρεά προχώρησαν ο εφοπλιστής και πρώην Δήμαρχος Οινουσσών, Ευάγγελος Ηλ. Αγγελάκος, και η οικογένειά του. Αναλυτικότερα, η δωρεά αφορά την ενίσχυση του Ναυτικού Νοσοκομείου Αθηνών με έναν υπερσύγχρονο αξονικό τομογράφο με όλο τον απαραίτητο εξοπλισμό, μια μονάδα παραγωγής ιατρικού οξυγόνου τελευταίας τεχνολογίας και αρκετά άλλα είδη και εξαρτήματα.

Την είδηση έκανε γνωστή ο Δήμαρχος Οινουσσών, κ. Γιώργος Δανιήλ, με σχετική ανάρτησή του στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης. Ο κ. Δανιήλ αναφέρει χαρακτηριστικά: «Μεγάλη χαρά, τιμή και υπερηφάνεια αισθανθήκαμε στην πρόσφατη εκδήλωση της HOPEGenesis και του ΝΝΑ στις Οινούσσες, στις 18 Οκτωβρίου 2025, όταν ακούσαμε τον Υποναύαρχο (ΥΙ) κ. Βασίλειο Γκούμα, Διευθυντή Υγειονομικού του Γεν. Επιτελείου Ναυτικού, να μας ανακοινώνει ότι ο πρώην Δήμαρχος Οινουσσών, κ. Ευάγγελος Ηλ. Αγγελάκος, προέβη σε σημαντικές δωρεές ιατρικών μηχανημάτων και εξοπλισμού στο ΝΝΑ.

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

» [...] Μετά την εκφρασθείσα επιθυμία του δωρητή, η Διοίκηση του νοσοκομείου ενέκρινε την κατά προτεραιότητα υποδοχή των κατοίκων του νησιού μας στο ΝΝΑ (σε συνεννόηση με τον Δήμο) για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της υγείας τους. Εκφράζουμε προς τον μεγάτιμο συμπατριώτη μας, κ. Αγγελάκο, και την οικογένειά του θερμές ευχές, να είναι πάντα άξιοι! Μας γέμισαν τιμή και υπερηφάνεια οι δωρεές τους, που επιβεβαιώνουν τη διαχρονική προσφορά της οικογένειας Αγγελάκου προς την πατρίδα, αλλά και την ισχυρή παρουσία της Αιγνούσας ως γενέτειρας μεγάλων ευεργετών».

«Αθηνά Ιωάν. Μαρτίνου», το νέο Ογκολογικό Κέντρο στο ΠΓΝ Αττικόν

Στις 15 Οκτωβρίου, ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης παρέστη στην τελετή εγκαινίων του νέου Ογκολογικού Κέντρου στο Πανεπιστημιακό Γενικό Νοσοκομείο «Αττικόν» και στη συνέχεια επισκέφτηκε το ανακαινισμένο τμήμα επειγόντων περιστατικών. Ο Πρωθυπουργός ξεναγήθηκε στις νέες εγκαταστάσεις από τον Υπουργό Υγείας Άδωνι Γεωργιάδη, τον Διοικητή του νοσοκομείου Σπύρο Αποστολόπουλο και τη Διευθύντρια του Κέντρου, Αμάντα Ψυρρή, και ενημερώθηκε για τις σύγχρονες υποδομές και τις δυνατότητες του χώρου θεραπείας ως προς τη φροντίδα των ασθενών.

Ένα υπερσύγχρονο ογκολογικό κέντρο

Η ογκολογική μονάδα, που κατασκευάστηκε χάρη σε δωρεά της ΑΜΚΕ «Αιγέας» του κ. Αθανασίου Μαρτίνου, είναι η πρώτη που φιλοξενείται σε ξεχωριστό κτίριο σε δημόσιο νοσοκομείο, καλύπτει 1.097 τ.μ. και διαθέτει 31 θέσεις θεραπείας, έναντι οκτώ που είχε μέχρι πρότινος. Υπολογίζεται πως θα εξυπηρετεί περισσότερους από 20.000 ασθενείς ανά έτος, 41% περισσότερους σε σύγκριση με το 2019, καθιστώντας το «Αττικόν» ένα υπερσύγχρονο και ολοκληρωμένο ογκολογικό κέντρο.

Η μονάδα κατασκευάστηκε σύμφωνα με τα σύγχρονα διεθνή πρότυπα, ώστε να καλύπτει τις αυξημένες ανάγκες των ασθενών που υποβάλλονται σε χημειοθεραπεία, προσφέροντας σύγχρονες υποδομές, κατάλληλους χώρους θεραπείας, καθώς και ειδικούς χώρους για το ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό.

Ο κ. Αθανάσιος Μαρτίνος επισήμανε: «Να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον Πρωθυπουργό



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

της χώρας μας, τον κ. Κυριάκο Μητσοτάκη, για την εξαιρετικά τιμητική παρουσία του, όπως και τους Υπουργούς Υγείας, τη διοίκηση του νοσοκομείου και όλους τους προσκεκλημένους εδώ. Ιδιαίτερα να ευχαριστήσω τον Πρύτανη, τον Καθηγητή Γεράσιμο Σιάσο, και την Καθηγήτρια, την κ. Αμάντα Ψυρρή, που είναι Διευθύντρια εδώ της Β΄ Παθολογικής-Ογκολογικής κλινικής, για την τιμή που έκαναν στην οικογένειά μου να ονοματοδοτήσουν αυτό το σπουδαίο Κέντρο στο όνομα της μητέρας μας, Αθηνάς».

Στο πλαίσιο της εκδήλωσης για το νέο Ογκολογικό Κέντρο, ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης δήλωσε: «Σεβασμιότατε, κυρία και κύριοι συνάδελφοι στην κυβέρνηση και στο εθνικό Κοινοβούλιο, κύριε πρύτανη, αγαπητή μου Αμάντα, αγαπητέ μου Θανάση.

»Επιτρέψτε μου να ξεκινήσω από τον κ. Μαρτίνο, εκφράζοντας εκ μέρους της κυβέρνησης, αλλά πιστεύω και ολόκληρου του ελληνικού λαού, τις θερμότατες ευχαριστίες μου. Όχι μόνο για το έργο το οποίο είχαμε την ευκαιρία να επισκεφθούμε σήμερα και το οποίο ήδη έχει τεθεί σε λειτουργία –θα μιλήσω σε λίγο γι' αυτό– αλλά και για τη συνολική προσφορά του, η οποία συνδυάζει τη διακριτικότητα με ένα υψηλό αίσθημα καθήκοντος.



»Είναι εξαιρετικά πλούσιο το έργο του Θανάση. Πολλές από τις δωρεές του και τις προσφορές του δεν τις μαθαίνουμε, διότι επιλέγει ο ίδιος να είναι εξαιρετικά διακριτικός. Κάποιες όμως πρέπει να αναγνωρίζονται και να τιμώνται, όπως η σημερινή, αυτό το κέντρο ογκολογικής θεραπείας, το ολοκληρωμένο κέντρο αντιμετώπισης του καρκίνου το οποίο οραματίστηκε η Αμάντα πριν από κάποια χρόνια», ανέφερε μεταξύ άλλων ο Πρωθυπουργός για το έργο του Θανάση Μαρτίνου.

«Μαριλένα Λασκαρίδη», το Κέντρο Νεοελληνικού Πολιτισμού στο Πανεπιστήμιο της Σαγκάης

Το Ίδρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη προχώρησε στην ίδρυση του Κέντρου Νεοελληνικού Πολιτισμού «Μαριλένα Λασκαρίδη» στο Πανεπιστήμιο Διεθνών Σπουδών της Σαγκάης (Shanghai International Studies University – SISU), τα εγκαίνια του οποίου πραγματοποιήθηκαν στις 11 Οκτωβρίου 2025. Σημειωτέον ότι ήδη από τον Μάιο του 2024 ο Πρόεδρος του Ιδρύματος, κ. Πάνος Λασκαρίδης, είχε επισκεφθεί το πανεπιστήμιο.

Το ιδιαίτερο ενδιαφέρον του Ιδρύματος για το Πανεπιστήμιο της Σαγκάης κέντρισε το γεγονός ότι το πανεπιστήμιο διακρίνεται στους τομείς της γλωσσολογίας και της λογοτεχνίας, ενώ έχει αναπτύξει ένα διεπιστημονικό εκπαιδευτικό σύστημα επτά κλάδων, όπως λογοτεχνία, παιδαγωγική, οικονομία και διασταυρούμενα πεδία. Ανάμεσα στις 54 γλώσσες που διδάσκονται στο SISU, το Τμήμα Νεοελληνικής Γλώσσας, το πρώτο και παλαιότερο της Κίνας, εδώ και πέντε δεκαετίες έχει συμβάλει σημαντικά στις εμπορικές και πολιτιστικές ανταλλαγές μεταξύ Κίνας και Ελλάδας, εκπαιδεύοντας πάνω από μια γενιά Κινέζων νεοελληνιστών.

Το πανεπιστήμιο έχει παραχωρήσει κατάλληλο χώρο μέσα στην Πανεπιστημιούπολη Songjiang και το Ίδρυμα τον έχει διαμορφώσει κατάλληλα σε πολυχώρο πολιτισμού, με βιβλιοθήκη, χώρο μελέτης και εργασίας, κατάλληλο για συσκέψεις και συναντήσεις, καθώς και για σεμινάρια και εκδηλώσεις. Προκειμένου οι φοιτητές να αποκτήσουν άμεση πρόσβαση στις νεοελληνικές σπουδές, το Ίδρυμα προικοδότησε τη βιβλιοθήκη του Κέντρου με τα σημαντικότερα λογοτεχνικά έργα του νεότερου ελληνισμού. Η συμφωνία μεταξύ του Ιδρύματος και του πανεπιστημίου έχει διάρκεια ισχύος είκοσι χρόνια, με δυνατότητα ανανέωσης επ' αόριστον.

Είκοσι έτη λειτουργίας για το Λάτσειο Κέντρο Εγκαυμάτων του «Θριασίου»

Τη συμπλήρωση είκοσι ετών λειτουργίας του Λάτσειου Κέντρου Εγκαυμάτων στο Γενικό Νοσοκομείο Ελευσίνας «Θριάσιο» γιόρτασε την Πέμπτη 9 Οκτωβρίου 2025 η Διοίκηση του νοσοκομείου, σε μια επετειακή ημερίδα που διοργανώθηκε στο αμφιθέατρο του Κέντρου.

Στην ημερίδα με τίτλο «Λάτσειο Κέντρο Εγκαυμάτων 2005-2025: Προσφορά στον Άνθρωπο», η οποία πραγματοποιήθηκε παρουσία της κ. Μαριάννας Ι. Λάτση και εκπροσώπων του Κοινωφελούς Ιδρύματος Ιωάννη Σ. Λάτση, απηύθυνε μαγνητοσκοπημένο χαιρετισμό ο Υπουργός Υγείας, Άδωνις Γεωργιάδης, ενώ παρευρέθηκαν ο Υφυπουργός Υγείας, Μάριος Θεμιστοκλέους, ο Υφυπουργός Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Γεώργιος Κώτσηρας, η Υφυπουργός Κοινωνικής Συνοχής και Οικογένειας, Έλενα Ράπτη, εκπρόσωποι της τοπικής αυτοδιοίκησης, αλλά και εκπρόσωποι του ιατρικού και νοσηλευτικού προσωπικού του νοσοκομείου και πλήθος κόσμου.

Κατά την έναρξη της εκδήλωσης, ο Διοικητής του νοσοκομείου, Δημήτριος Αντωνίου, ευχαρίστησε την κ. Λάτση και το Ίδρυμα για την τεράστια προσφορά περίπου 20 εκατ. ευρώ που απαιτήθηκαν για την ανέγερση και τη λειτουργία του Κέντρου, το οποίο συγκαταλέγεται στα κορυφαία Κέντρα Εγκαυμάτων της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Όπως τόνισε ο κ. Αντωνίου, μέχρι σήμερα έχουν νοσηλευτεί περισσότεροι από 8.000 ασθενείς στη ΜΑΦ και στην απλή νοσηλεία και πάνω από 2.300 ασθενείς στη ΜΕΘ. Επίσης, από το 2024, και μετά από άδεια του Κοινωφελούς Ιδρύματος Ιωάννη Σ. Λάτση, λειτουργεί Ειδική Μονάδα Νευρομυϊκών Παθήσεων, στην οποία μέχρι σήμερα έχουν εξεταστεί περισσότερα από 150 άτομα.

Από την πλευρά του Υπουργείου Υγείας, ο κ. Θεμιστοκλέους τόνισε τις προσπάθειες που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια για να ενισχυθεί το υπάρχον ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό του Κέντρου και ανέφερε ότι οι προσλήψεις θα συνεχιστούν. Ο Υφυπουργός Υγείας ευχαρίστησε την κ. Λάτση και το Ίδρυμα για την προσφορά τους και εξήρε την προσωπική ευαισθησία της κ. Λάτση σε θέματα που αφορούν τον άνθρωπο.

Η κ. Μαριάννα Λάτση σημείωσε τη μεγάλη σημασία της εικοσαετούς προσφοράς του Λάτσειου Κέντρου Εγκαυμάτων προς τους εγκαυματίες και το Εθνικό Σύστημα Υγείας



Credit: Panoulis Photography

εν γένει, αναφέρθηκε στις δυσκολίες και στις προκλήσεις που αντιμετώπισε η υλοποίηση της δωρεάς στο ξεκίνημά της, επισήμανε ωστόσο την ιδιαίτερη χαρά και υπερηφάνειά της που αυτή η δωρεά προβάλλει σήμερα ως ένα φωτεινό παράδειγμα δημιουργικής συνεργασίας του κοινωφελούς με τον δημόσιο τομέα της πατρίδας μας. Σημείωσε επίσης ότι το ενδιαφέρον του Κοινωφελούς Ιδρύματος Ιωάννη Σ. Λάτση για το έγκαυμα είναι διαχρονικό και παίρνει μορφή τόσο μέσα από τη διαρκή στήριξη του Λάτσειου Κέντρου Εγκαυμάτων όσο και με την ενίσχυση, μέσω ιδρυτικής δωρεάς, της μη κερδοσκοπικής οργάνωσης Salvia Burn Association, της μοναδικής εξειδικευμένης οργάνωσης για το έγκαυμα και τους εγκαυματίες στην Ελλάδα.

Για το έγκαυμα και τις επιπλοκές του, καθώς και για τα επιτεύγματα του Κέντρου, μίλησαν η επικεφαλής Διευθύντρια του Τμήματος Πλαστικής Χειρουργικής και ΜΑΦ Εγκαυμάτων, Μαρία Καλοφώνου, και ο επικεφαλής Διευθυντής ΜΕΘ, Νικόλαος Μάρκου. Αναφερόμενη στο έγκαυμα, η κ. Καλοφώνου τόνισε ότι, σε ετήσια βάση, καταγράφονται περίπου 300.000 θάνατοι και 10 εκατ. αναπηρίες παγκοσμίως, σύμφωνα με τα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας. Το έγκαυμα, είπε η κ. Καλοφώνου, αποτελεί την τέταρτη αιτία τραυματισμού του γενικού πληθυσμού, τη δεύτερη αιτία τραυματισμού στα παιδιά και το τρίτο αίτιο θνησιμότητας σε παιδιά 0-5 ετών. Στην Ελλάδα υπολογίζεται ότι κάθε χρόνο καταγράφονται περίπου 4.000 εγκαύματα, ενώ οι νοσηλείες ανέρχονται σε 2.500.

Η φύση ανθίζει ξανά στη Χίο: Παράδοση των πρώτων δενδρυλλίων ελιάς από την «Tree Bank» του Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος»

Δύο μήνες μετά τη μεγάλη πυρκαγιά της 12ης Αυγούστου 2025, άρχισαν να εμφανίζονται τα πρώτα σημάδια αναγέννησης στη Χίο, και πιο συγκεκριμένα στην ευρύτερη περιοχή της Αμανής. Χάρη στην πρωτοβουλία «Tree Bank» του Κοινωφελούς Ιδρύματος «Μαρία Τσάκος», παραδόθηκαν στα τέλη Οκτωβρίου 2.000 δενδρύλλια ελιάς σε ιδιώτες της περιοχής, των οποίων οι εκτάσεις καταστράφηκαν από τη φωτιά.

Η παράδοση συνοδεύτηκε από μια συμβολική φύτευση στον αύλειο χώρο του σχολείου της Βολισσού, όπου τα πρώτα ελαιόδεντρα φυτεύτηκαν με μήνυμα αισιοδοξίας: η ζωή ξαναγεννιέται, ακόμα και εκεί όπου η πληγή φαινόταν βαθιά.

Σε σχετική ανακοίνωση, το Κοινωφελές Ίδρυμα «Μαρία Τσάκος» εξέφρασε τις θερμές ευχαριστίες του προς τις 30 επιχειρήσεις και τους 80 ιδιώτες που στήριξαν την προσπάθεια, συμβάλλοντας ενεργά στην αποκατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η δράση της «Tree Bank» συνεχίζεται, με στόχο τη διανομή επιπλέον 2.000 δενδρυλλίων έως τα μέσα Νοεμβρίου, ώστε να ενισχυθεί ακόμα περισσότερο το έργο αποκατάστασης του πρασίνου στην Αμανή Χίου.

Safe Bulkers: Τελετή απονομής υποτροφιών για ναυτιλιακές σπουδές

Με επιτυχία ολοκληρώθηκε και φέτος το Ετήσιο Πρόγραμμα Υποτροφιών της Safe Bulkers Inc., καθώς πρόσφατα έλαβε χώρα η τελετή απονομής των βραβευθέντων φοιτητών στα γραφεία της εταιρείας στη Λεμεσό.

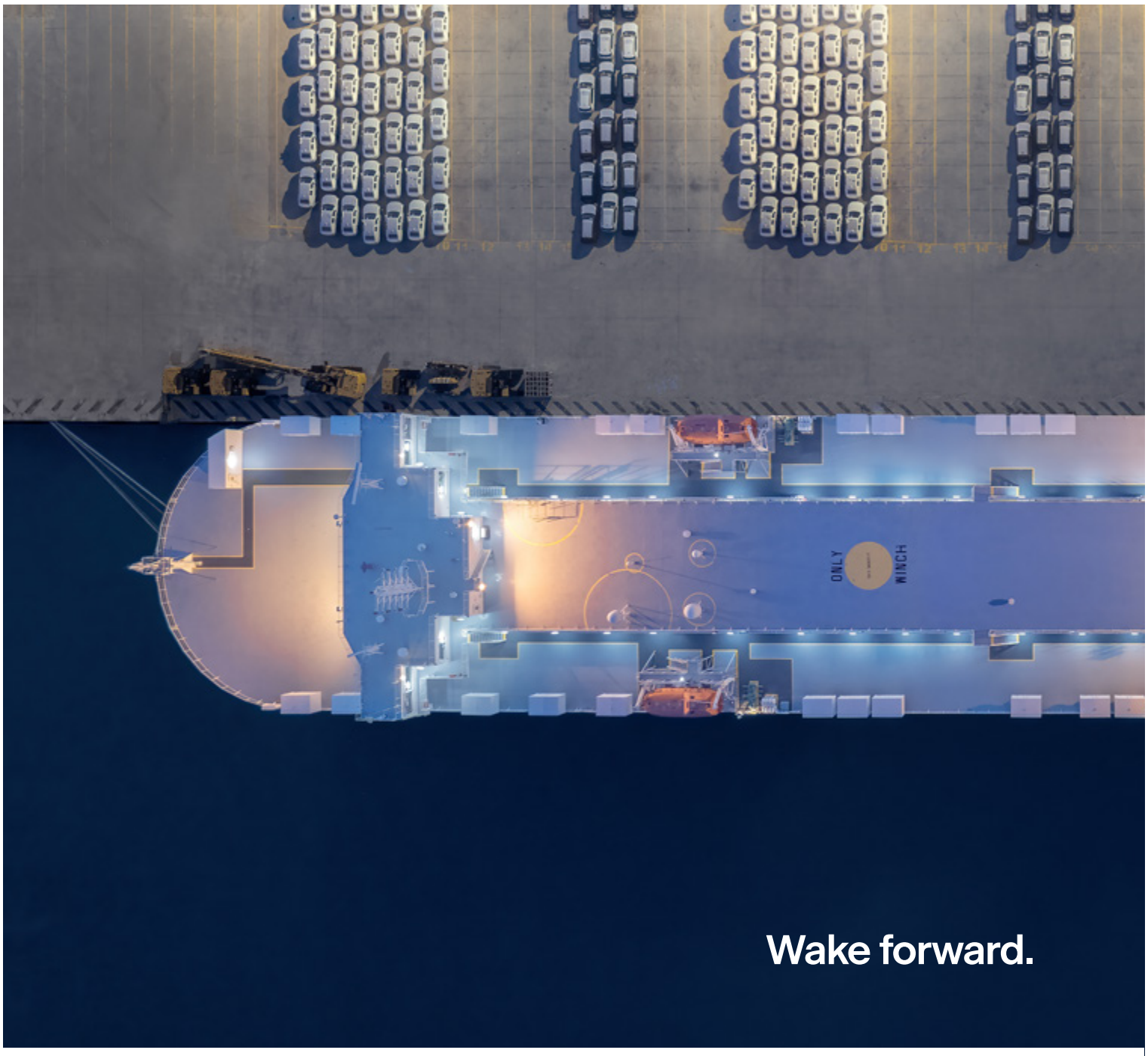
Συγκεκριμένα, η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης Safe Bulkers Inc. και ο Διευθύνων Σύμβουλός της, Πόλυς Β. Χατζηωάννου, πραγματοποίησαν τη Δευτέρα 20 Οκτωβρίου 2025 την τελετή απονομής των δέκα υποτροφιών του 5ου Ετήσιου Προγράμματος Υποτροφιών για το ακαδημαϊκό έτος 2025-2026. Πρόκειται για έναν θεσμό που διοργανώνεται για πέμπτη συνεχόμενη χρονιά και που ξεκίνησε με στόχο να στηρίξει τους νέους φοιτητές της Κύπρου. Σήμερα, συνεχίζει με ακόμα μεγαλύτερη απήχηση, δυναμική και έμπνευση και επιβραβεύει φοιτητές και φοιτήτριες που διακρίνονται για το ήθος, τη συνέπεια και την ακαδημαϊκή τους αριστεία.

Την εκδήλωση τίμησαν με την παρουσία τους η κ. Ζωή Πολυδώρου, 1η Λειτουργός Εκπαίδευσης και Επαρχιακή Επιθεωρήτρια Λεμεσού, ο κ. Γιάννης Αρμεύτης, Δήμαρχος Λεμεσού, και ο κ. Γιάννης Τσουλόφτας, Πρόεδρος Επαρχιακού Οργανισμού Αυτοδιοίκησης Λεμεσού.

Το 5ο Ετήσιο Πρόγραμμα Υποτροφιών για το ακαδημαϊκό έτος 2025-2026 πρόσφερε δέκα υποτροφίες ύψους 10.000 ευρώ εκάστη, σε Κύπριους ή Έλληνες πολίτες εγκατεστημένους στην Κύπρο, οι οποίοι πραγματοποιούν προπτυχιακές και μεταπτυχιακές σπουδές σε κορυφαία πανεπιστήμια του εξωτερικού, σε ειδικότητες όπως:

- Ναυπηγική και Μηχανολογία Πλοίων
- Μηχανολόγοι και Ηλεκτρολόγοι Μηχανικοί
- Πληροφορική, Κυβερνοασφάλεια, Τεχνητή Νοημοσύνη & Data Science
- Ναυτικό Δίκαιο
- Shipping, Trade & Finance

Μέσω σχετικής ανάρτησης στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, η Safe Bulkers εξέφρασε τα θερμά της συγχαρητήρια στους βραβευθέντες και στις οικογένειές τους, με τις καλύτερες ευχές της για μελλοντικές επιτυχίες και δημιουργικές προοπτικές.



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

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

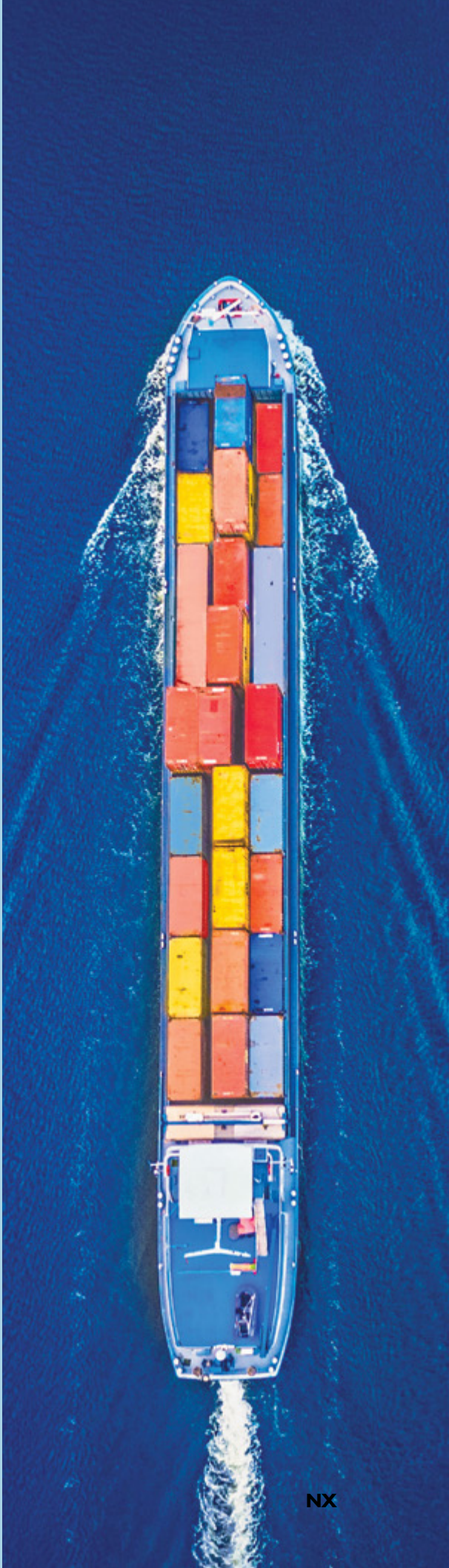
Carras (Hellas) S.A.



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

Το ESG αποτελεί πλέον καθοριστικό παράγοντα για τη βιώσιμη ανάπτυξη της ναυτιλίας. Στις σελίδες που ακολουθούν, στελέχη κορυφαίων ναυτιλιακών εταιρειών μοιράζονται τις απόψεις τους σχετικά με το αν η ενσωμάτωση των κριτηρίων ESG αποτελεί στρατηγική επιλογή ή απλώς υποχρέωση συμμόρφωσης με το υφιστάμενο κανονιστικό πλαίσιο. Παράλληλα, επισημαίνουν ότι η υιοθέτηση βιώσιμων πρακτικών ενισχύει ουσιαστικά τις σχέσεις των εταιρειών με ναυλωτές, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και άλλους βασικούς εταίρους, επιβεβαιώνοντας ότι η υπεύθυνη λειτουργία αποτελεί επίσης ζήτημα ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος για το μέλλον της ελληνικής και της διεθνούς ναυτιλίας.

E S



Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος



G

Η στρατηγική μας στον τομέα ESG λειτουργεί και ως εργαλείο προσέλκυσης επενδύσεων

Ο κ. Χατζηωάννου σημειώνει ότι η βιωσιμότητα και η υπευθυνότητα αποτελούν βασικούς μοχλούς δημιουργίας μακροπρόθεσμης αξίας για τις εταιρείες στη σύγχρονη πραγματικότητα.



του **Πόλυ Β. Χατζηωάννου**,
CEO της Safe Bulkers, Inc.

Ποιες είναι οι βασικές προκλήσεις που αντιμετωπίζετε στην εφαρμογή πρακτικών ESG;

Στη Safe Bulkers έχουμε ενσωματώσει τη βιωσιμότητα στον πυρήνα της επιχειρησιακής μας στρατηγικής, επιδιώκοντας τη συνεχή βελτίωση της απόδοσής μας στους τομείς Περιβάλλοντος, Κοινωνίας και Εταιρικής Διακυβέρνησης (ESG), με στόχο τη δημιουργία μακροπρόθεσμης αξίας για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Από το 2020 δημοσιεύουμε σε ετήσια βάση το Sustainability Report, το οποίο παρουσιάζει με διαφάνεια την πρόοδο, τις πρωτοβουλίες και τη στρατηγική μας προσέγγιση σε θέματα ESG. Οι ετήσιες αυτές εκθέσεις αντικατοπτρίζουν τη δέσμευσή μας στη διαφάνεια, στη λογοδοσία και στη βιώσιμη ανάπτυξη, αποτυπώνοντας συγκεκριμένα αποτελέσματα και στόχους σε καθέναν από τους τρεις πυλώνες του ESG.

Το Sustainability Report 2024, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα μας, προσφέρει μια ολοκληρωμένη εικόνα των δράσεων και της προόδου που επιτύχαμε το τελευταίο έτος. Στο πλαίσιο της κοινωνικής μας προσφοράς, δίνουμε ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση της ναυτιλιακής εκπαίδευσης και στην υποστήριξη της νέας γενιάς. Ενδεικτικά, η εταιρεία προσφέρει δέκα ετήσιες υποτροφίες ύψους 10.000 ευρώ η καθεμία για σπουδές ναυτιλίας στο εξωτερικό, καθώς και είκοσι υποτροφίες των 5.000 ευρώ ετησίως για φοιτητές του τετραετούς προγράμματος Ναυτικών Επιστημών της Ναυτικής Ακαδημίας Κύπρου. Παράλληλα, έχουμε προχωρήσει σε σημαντικές δωρεές, όπως η προσφορά ενός εξειδικευμένου ταχύπλοου σκάφους έρευνας και διάσωσης στη Δημοκρατία της Κύπρου, ενισχύοντας την ασφάλεια στη θάλασσα και τη συνεισφορά μας στην κοινωνία.

Στον τομέα της εταιρικής διακυβέρνησης, προχωρήσαμε στη συνεχή αναβάθμιση του πλαισίου λειτουργίας μας, με σημαντικό ορόσημο τη δημιουργία Επιτροπής ESG σε επίπεδο Διοικητικού Συμβουλίου, διασφαλίζοντας ότι οι αρχές βιωσιμότητας ενσωματώνονται στις στρατηγικές αποφάσεις της εταιρείας.

Παρά τις προκλήσεις της αυξανόμενης ρυθμιστικής πολυπλοκότητας και των αυστηρότερων διεθνών προτύπων σε σχέση με τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς ελέγχου, καταγραφής και μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου ως αποτέλεσμα της λειτουργίας των πλοίων μας, παραμένουμε σταθερά προσηλωμένοι στην εταιρική υπευθυνότητα, στη διαφάνεια και στη βιώσιμη ανάπτυξη. Με στρατηγική συνέπεια και αίσθημα ευθύνης, θα συνεχίσουμε να



επενδύουμε στην τεχνολογική αναβάθμιση του στόλου μας, με στόχο ένα ακόμα μικρότερο αποτύπωμα άνθρακα και μια στοχευμένη κοινωνική προσφορά, καθιστώντας πιο ανταγωνιστική και ανθεκτική την εταιρεία και δημιουργώντας αξία για τους μετόχους μας τα επόμενα χρόνια.

Θεωρείτε ότι η υιοθέτηση πρακτικών ESG είναι περισσότερο ζήτημα κανονιστικής συμμόρφωσης ή στρατηγικής επιλογής;

Στη Safe Bulkers, η υιοθέτηση πρακτικών ESG δεν αποτελεί απλώς ζήτημα κανονιστικής συμμόρφωσης, αλλά συνιστά ξεκάθαρη στρατηγική προτεραιότητα και θεμέλιο της επιχειρησιακής μας κουλτούρας. Αντιλαμβανόμαστε ότι η βιωσιμότητα και η υπευθυνότητα δεν είναι μόνο ηθικές δεσμεύσεις, αλλά βασικοί μοχλοί δημιουργίας μακροπρόθεσμης αξίας, ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας και διαφοροποίησης στον κλάδο.

Η συμμόρφωση με τα διεθνή πρότυπα και τις απαιτήσεις των ρυθμιστικών αρχών παραμένει κρίσιμη, ιδιαίτερα καθώς οι προσδοκίες των ναυλωτών, των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και των συνεργαζόμενων μερών εξελίσσονται διαρκώς. Σε αυτό το πλαίσιο, συνεχίζουμε με συνέπεια να εξελίσσουμε τις πρακτικές μας, επενδύοντας σε τεχνογνωσία, σύγχρονα συστήματα παρακολούθησης και ανάλυσης δεδομένων, καθώς και σε βελτιστοποιημένες εσωτερικές διαδικασίες, όπως για παράδειγμα η υιοθέτηση και εφαρμογή του συστήματος διοίκησης DryBMS, που ενισχύουν τη διαφάνεια και την αποτελεσματικότητά μας.

Η διοικητική μας προσέγγιση επικεντρώνεται στην υλοποίηση βελτιστοποιημένων εσωτερικών διαδικασιών, έχοντας πάντοτε την αξία για τους μετόχους στον πυρήνα των αποφάσεών μας. Λειτουργούμε μέσα από ένα ισχυρό πλαίσιο εταιρικής διακυβέρνησης, το οποίο συνδυάζει την εμπειρία ανεξάρτητων μελών του Διοικητικού Συμβουλίου με τη συνέχεια, τη συνέπεια και τις αξίες που χαρακτηρίζουν την οικογενειακή διοίκηση της εταιρείας. Αυτή η ισορροπία μάς επιτρέπει να παραμένουμε προσηλωμένοι στη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη, διατηρώντας την ανθεκτικότητα, την αξιοπιστία και το όραμα που καθορίζουν τη Safe Bulkers.

Με ποιον τρόπο το ESG επηρεάζει τις σχέσεις σας με επενδυτές, τράπεζες και ναυλωτές;

Η σημασία της επίδοσης στους τομείς Περιβάλλοντος, Κοινωνίας και Εταιρικής Διακυβέρνησης (ESG) έχει αυξηθεί σημαντικά στη ναυτιλιακή βιομηχανία τα

Οι ναυτιλιακές εταιρείες που επενδύουν σε πράσινες τεχνολογίες και ενσωματώνουν ESG στη στρατηγική τους ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της αγοράς και αποκτούν ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, χτίζοντας σχέσεις εμπιστοσύνης με τους επενδυτές και τις κοινωνίες.

τελευταία χρόνια, επηρεάζοντας σε έναν βαθμό τις σχέσεις των πλοιοκτητριών και πλοιοδιαχειριστριών εταιρειών με επενδυτές, χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και ναυλωτές.

Σήμερα, οι παράγοντες ESG δεν συνδέονται μόνο με τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα και ανταγωνιστικότητα μιας ναυτιλιακής εταιρείας, αλλά επηρεάζουν την εμπορική της και την οικονομική της απόδοση, καθώς και το προφίλ κινδύνου. Οι επενδυτές εξετάζουν πλέον με ιδιαίτερη προσοχή τις ESG επιδόσεις των ναυτιλιακών εταιρειών, ενώ αντίστοιχα οι τράπεζες και οι εναλλακτικοί χρηματοδότες αυξάνουν τις απαιτήσεις τους για διαφάνεια και τεκμηριωμένη πληροφόρηση σχετικά με την ESG στρατηγική και περιβαλλοντική απόδοση του στόλου, γεγονός που καθιστά την ενσωμάτωση και την αναφορά ESG απαραίτητη προϋπόθεση για την πρόσβαση σε κεφάλαια. Την ίδια στιγμή, οι ναυλωτές επιδεικνύουν αυξανόμενο ενδιαφέρον για συνεργασίες με early-movers εταιρείες, όπως η Safe Bulkers, που έχουν επενδύσει στα πιο σύγχρονα νεότευκτα και σε ενεργειακά αναβαθμισμένα πλοία.

Θεωρείτε ότι η υιοθέτηση πρακτικών ESG ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της εταιρείας σας και την πρόσβασή της σε χρηματοδότηση;

Η στρατηγική μας στον τομέα ESG δεν λειτουργεί απλώς ως μέσο συμμόρφωσης, αλλά ως εργαλείο προσέλκυσης επενδύσεων και διατήρησης ισχυρών συνεργασιών. Παρακολουθούμε στενά τις αναδυόμενες τεχνολογίες, αξιολογώντας, δοκιμάζοντας και εφαρμόζοντας τεχνολογικές λύσεις. Παράλληλα, η Safe Bulkers διατηρεί έναν από τους πιο αποδοτικούς στόλους στον τομέα των ξηρών φορτίων. Ανταποκρινόμενοι σε αυστηρά περιβαλλοντικά πρότυπα και κανονισμούς (EU ETS, FUEL EU, IMO GHG), υλοποιούμε ένα διπλό στρατηγικό σχέδιο: (α) την ανανέωση του στόλου με την παραγγελία δεκαοκτώ νεότευκτων, τεχνολογικά προηγμένων «πράσινων» πλοίων τελευταίας τεχνολογίας, τη σταδιακή πώληση των παλαιότερων πλοίων και την αντικατάστασή τους με νεότερα, και (β) ένα συνεχιζόμενο πρόγραμμα περιβαλλοντικής αναβάθμισης των υφιστάμενων πλοίων, με την ενσωμάτωση νέων, οικολογικά αποδοτικών τεχνολογιών κατά τη διάρκεια των δεξαμενισμού. Ως αποτέλεσμα του σχεδίου μας, κατά τη διάρκεια των τελευταίων τριών ετών, έχουν πωληθεί 16 παλαιότερα πλοία, εννέα εκ των οποίων έχουν αντικατασταθεί από εννέα νεότερά τους κατά πέντε έτη second-hand, έχουν ήδη αναβαθμιστεί ενεργειακά είκοσι πέντε υφιστάμενα πλοία και έχουν παραληφθεί δώδεκα τεχνολογικά προηγμένα νεότευκτα πλοία υψηλής ενεργειακής απόδοσης (EEDI – Phase 3, NOx-Tier III).

Οι στρατηγικές αυτές προσπάθειες έχουν ήδη αποφέρει μετρήσιμα οφέλη στο περιβαλλοντικό αποτύπωμα του στόλου. Το 2024, η εταιρεία μας σημείωσε σημαντική πρόοδο στη βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του στόλου της, επιτυγχάνοντας ετήσια μείωση 6,09% στην ένταση εκπομπών άνθρακα βάσει του Δείκτη Ετήσιας Αποδοτικότητας (AER) σε σύγκριση με το 2023. Η επίδοση αυτή έρχεται σε συνέχεια της μείωσης κατά 7,42% από το 2022 στο 2023 και 7,16% από το 2021 στο 2022, καταγράφοντας συνολική μείωση 19,3% την περίοδο 2021-2024, επίδοση που λίγες εταιρείες μπορούν να επιδείξουν, αναδεικνύοντας την προσήλωσή μας στη δημιουργία ενός περιβαλλοντικού ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος.

Ενισχύοντας περαιτέρω τη στρατηγική ανανέωσης του στόλου μας, η εταιρεία μας υπέγραψε συμβόλαια για την απόκτηση δύο Kamsarmax πλοίων διπλού καυσίμου, τα οποία μπορούν να λειτουργούν με μεθανόλη και συμβατικό καύσιμο. Όταν χρησιμοποιείται πράσινη μεθανόλη, αυτά τα πλοία παράγουν σχεδόν μηδενικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (GHG) με βάση την Αξιολόγηση Κύκλου Ζωής εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από το φρέαρ μέχρι τα απόνερα (Life Cycle Assessment well-to-propeller). Παράλληλα, το βιβλίο παραγγελιών μας αποτελείται από έξι ακόμα νεότευκτα πλοία υψηλών περιβαλλοντικών προδιαγραφών (EEDI – Phase 3, NOx-Tier III), συμπεριλαμβανομένων των δύο Kamsarmax πλοίων διπλού καυσίμου, με πρόγραμμα παράδοσης έως το πρώτο τρίμηνο του 2027. Τα νεότευκτα πλοία μας κατασκευάζονται βάσει των πλέον σύγχρονων περιβαλλοντικών προδιαγραφών, καλύπτοντας τις μελλοντικές απαιτήσεις των κανονισμών του IMO και ιδιαίτερα αυτών που αφορούν τη μειωμένη εκπομπή των αερίων του θερμοκηπίου (EEDI – Phase 3), καθώς και αυτών που σχετίζονται με τις μειωμένες εκπομπές οξειδίων του αζώτου (Nox-Tier III).

Ποια είναι η δική σας εκτίμηση για το πώς θα εξελιχθεί ο ρόλος του ESG στη ναυτιλία τα επόμενα χρόνια;

Ο ρόλος του ESG στη ναυτιλία εξελίσσεται από μια υποχρεωτική άσκηση συμμόρφωσης σε έναν στρατηγικό πυλώνα, που καθορίζει τη βιωσιμότητα, την ανταγωνιστικότητα και την πρόσβαση σε κεφάλαια. Οι ναυτιλιακές εταιρείες που επενδύουν σε πράσινες τεχνολογίες και ενσωματώνουν ESG στη στρατηγική τους ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της αγοράς και αποκτούν ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, χτίζοντας σχέσεις εμπιστοσύνης με τους επενδυτές και τις κοινωνίες.

Η Safe Bulkers διαθέτει ένα ισχυρό θεμέλιο, που βασίζεται στην έμπειρη ηγεσία, στην εξειδικευμένη ομάδα, στον σύγχρονο στόλο υψηλών προδιαγραφών, στις διαχρονικές συνεργασίες παγκόσμιας κλάσης και σε μια σαφώς καθορισμένη εταιρική στρατηγική.

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

Το ESG έχει γίνει μια κοινή γλώσσα εμπιστοσύνης και ευθυγράμμισης αξιών

Ο κ. Σπουρδαλάκης επισημαίνει ότι η εφαρμογή του ESG δεν είναι απλώς μια τυπική διαδικασία, αλλά ενσωματώνεται πλέον ενεργά στη στρατηγική πολλών ναυτιλιακών εταιρειών.



του **Γρηγόρη Σπουρδαλάκη**,
Managing Director,
Columbia Shipmanagement Greece

Ποιες είναι οι βασικές προκλήσεις που αντιμετωπίζετε στην εφαρμογή πρακτικών ESG;

Οι βασικές προκλήσεις στην εφαρμογή ESG πρακτικών στη ναυτιλία σχετίζονται κυρίως με την πολυπλοκότητα του να ευθυγραμμιστούν οι πρακτικές ESG με τις επιχειρησιακές ανάγκες και προτεραιότητες. Επιπλέον, η συλλογή αξιόπιστων δεδομένων παραμένει δύσκολη, ενώ παράλληλα απαιτείται αλλαγή νοοτροπίας σε έναν παραδοσιακό κλάδο. Στο Columbia Group βλέπουμε τη βιωσιμότητα όχι ως υποχρέωση, αλλά ως κουλτούρα. Αποτελεί μία από τις βασικές μας αξίες και, με εργαλεία όπως το EmissionLink και το OneLink, μετατρέπουμε τα δεδομένα σε πράξη, καθιστώντας το ESG μετρήσιμο, πρακτικό και προσανατολισμένο στην απόδοση.

Θεωρείτε ότι η υιοθέτηση πρακτικών ESG είναι περισσότερο ζήτημα κανονιστικής συμμόρφωσης ή στρατηγικής επιλογής;

Αν και η υιοθέτηση ESG πρακτικών στη ναυτιλία δεν είναι εύκολη υπόθεση, όπως ανέφερα και πιο πάνω, για εμάς αποτελεί ξεκάθαρα στρατηγική επιλογή. Δεν την αντιμετωπίζουμε ως μια τυπική υποχρέωση, που προκύπτει από κανονιστικά πλαίσια, αλλά ως έναν τρόπο να εκφράσουμε το πώς θέλουμε να λειτουργούμε σαν οργανισμός, με υπευθυνότητα απέναντι στους πελάτες μας, στους ανθρώπους μας, στην κοινωνία και στο περιβάλλον. Σε μια βιομηχανία όπως η ναυτιλία, η στρατηγική προσέγγιση στην ESG μπορεί να φέρει ουσιαστική και βιώσιμη αλλαγή, όχι μόνο σε επίπεδο λειτουργίας, αλλά και κουλτούρας.

Με ποιον τρόπο το ESG επηρεάζει τις σχέσεις σας με επενδυτές, τράπεζες και ναυλωτές;

Το ESG έχει αρχίσει να επηρεάζει ουσιαστικά τις σχέσεις μας με επενδυτές, τράπεζες και ναυλωτές, αφού έχει εξελιχθεί σε δείκτη αξιοπιστίας, διαφάνειας και μακροπρόθεσμης στρατηγικής. Οι εταίροι μας πλέον δεν ενδιαφέρονται μόνο για την επιχειρησιακή μας απόδοση, αλλά και για το πώς διαχειριζόμαστε τον αντίκτυπό μας στο περιβάλλον, στους ανθρώπους και στην κοινωνία. Το ESG έχει γίνει μια κοινή γλώσσα εμπιστοσύνης και ευθυγράμμισης αξιών. Πιστεύω πως σύντομα δεν θα αποτελεί απλώς ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, αλλά βασική προϋπόθεση για συνεργασία.

Θεωρείτε ότι η υιοθέτηση πρακτικών ESG ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της εταιρείας σας και την πρόσβασή της σε χρηματοδότηση;

Η υιοθέτηση πρακτικών ESG ενισχύει ξεκάθαρα την ανταγωνιστικότητα της εταιρείας μας. Δεν είναι απλώς μια τάση,

είναι ένας τρόπος να δείξουμε στους επενδυτές, στις τράπεζες και στους ναυλωτές ότι λειτουργούμε με συνέπεια, διαφάνεια και μακροπρόθεσμο όραμα. Σε έναν κλάδο όπως η ναυτιλία, όπου η εμπιστοσύνη είναι θεμέλιο συνεργασίας, το ESG λειτουργεί σαν διαβατήριο: ανοίγει πόρτες σε χρηματοδοτικά εργαλεία, ενισχύει τη φήμη και μας διαφοροποιεί σε μια αγορά που αλλάζει πολύ γρήγορα.

Ποια είναι η δική σας εκτίμηση για το πώς θα εξελιχθεί ο ρόλος του ESG στη ναυτιλία τα επόμενα χρόνια;

Πιστεύω ότι ο ρόλος του ESG στη ναυτιλία τα επόμενα χρόνια θα εξελιχθεί σε απαραίτητη προϋπόθεση. Δεν θα αφορά μόνο το τι κάνουμε για να συμμορφωθούμε με κανονισμούς, αλλά και το πώς χτίζουμε ανταγωνιστικότητα, ανθεκτικότητα και εμπιστοσύνη. Οι επενδυτές, οι τράπεζες και οι ναυλωτές θα συνεχίσουν να ενσωματώνουν ESG κριτήρια στις αποφάσεις τους. Για εμάς, το ESG είναι ήδη, εδώ και χρόνια, μέρος της στρατηγικής μας, όχι γιατί πρέπει, αλλά γιατί έτσι επιλέγουμε να λειτουργούμε.

Δεν αντιμετωπίζουμε την υιοθέτηση ESG πρακτικών ως μια τυπική υποχρέωση, που προκύπτει από κανονιστικά πλαίσια, αλλά ως έναν τρόπο να εκφράσουμε το πώς θέλουμε να λειτουργούμε σαν οργανισμός, με υπευθυνότητα απέναντι στους πελάτες μας, στους ανθρώπους μας, στην κοινωνία και στο περιβάλλον.



Το ESG οδηγεί σε βελτίωση σε όλα τα επίπεδα



της **Μαργαρίτας Βενιού**,
Chief Corporate Development,
Governance & Communications Officer,
Diana Shipping Inc.

Οι εταιρείες που επενδύουν στο ESG αποκτούν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, σημειώνει η κ. Βενιού.

Ποιες είναι οι βασικές προκλήσεις που αντιμετωπίζετε στην εφαρμογή πρακτικών ESG;

Η υιοθέτηση πρακτικών ESG (Περιβάλλον, Κοινωνία και Διακυβέρνηση) στη ναυτιλιακή βιομηχανία, αν και απαραίτητη για τη βιώσιμη εξέλιξη του κλάδου, συνοδεύεται από σημαντικές προκλήσεις. Μία από τις βασικότερες αφορά το υψηλό κόστος επενδύσεων σε καθαρότερα καύσιμα, ενεργειακή αποδοτικότητα και τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών, καθώς και την ανάγκη συνεχούς παρακολούθησης και προσαρμογής στις διεθνείς και ευρωπαϊκές ρυθμίσεις. Εξίσου απαιτητική είναι η εξασφάλιση αξιόπιστων και συγκρίσιμων δεδομένων για την αξιολόγηση της απόδοσης ESG, καθώς και η εναρμόνιση των προτύπων μεταξύ διαφορετικών οργανισμών και αγορών.

Στο κοινωνικό επίπεδο, προκλήσεις αποτελούν η διατήρηση δίκαιων συνθηκών εργασίας, η στήριξη της διαφορετικότητας και η συνεχής εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού, στοιχεία που απαιτούν χρόνο και συνεχή δέσμευση.

Τέλος, στον τομέα της διακυβέρνησης, βασική πρόκληση είναι η ενσωμάτωση των αρχών ESG σε κάθε επίπεδο λήψης αποφάσεων και η αποφυγή πρακτικών «greenwashing». Η ενσωμάτωση των ESG αξιών αποτελεί πλέον στρατηγική επιλογή, που ενδυναμώνει τη φήμη, την αξιοπιστία και τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα της ναυτιλίας.

Θεωρείτε ότι η υιοθέτηση πρακτικών ESG είναι περισσότερο ζήτημα κανονιστικής συμμόρφωσης ή στρατηγικής επιλογής;

Η υιοθέτηση πρακτικών ESG αποτελεί ξεκάθαρα στρατηγική επιλογή και όχι απλώς ζήτημα κανονιστικής συμμόρφωσης. Παρότι τα διεθνή πρότυπα και οι κανονισμοί καθορίζουν συγκεκριμένα πλαίσια δράσης, οι εταιρείες που επενδύουν ουσιαστικά στη βιωσιμότητα αποκτούν μακροπρόθεσμο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Οι επενδυτές, οι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί και οι συνεργάτες δίνουν πλέον αυξημένη βαρύτητα στην ESG επίδοση, θεωρώντας τη δείκτη υπευθυνότητας, διαφάνειας και ανθεκτικότητας.

Η δέσμευσή μας στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, στην ανάπτυξη και στην ενίσχυση του ανθρώπινου δυναμικού μέσω συνεχούς εκπαίδευσης



και υποστήριξης, καθώς και στην ενίσχυση της εταιρικής διακυβέρνησης, δεν καλύπτει απλώς ρυθμιστικές απαιτήσεις, αλλά επιπλέον ενισχύει την εμπιστοσύνη των συνεργατών μας, αξιοποιεί πλήρως το δυναμικό των ανθρώπων μας και συμβάλλει στη δημιουργία μακροχρόνιας αξίας για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Με ποιον τρόπο το ESG επηρεάζει τις σχέσεις σας με επενδυτές, τράπεζες και ναυλωτές;

Η ισχυρή ESG επίδοση ενισχύει σημαντικά την εμπιστοσύνη και την αξιοπιστία μας. Οι επενδυτές αναζητούν διαφάνεια και υπευθυνότητα, ενώ οι τράπεζες ενσωματώνουν ESG κριτήρια στις αξιολογήσεις τους, επηρεάζοντας άμεσα την πρόσβαση και τους όρους χρηματοδότησης. Η δέσμευσή μας στην εφαρμογή πρακτικών ESG μας επιτρέπει να αξιοποιούμε πιο ανταγωνιστικούς χρηματοδοτικούς μηχανισμούς και να δημιουργούμε σταθερές σχέσεις με τους επενδυτές. Παράλληλα, οι ναυλωτές, που συχνά έχουν τις δικές τους δεσμεύσεις βιωσιμότητας, αναγνωρίζουν την αξία της συνεργασίας με μια εταιρεία που λειτουργεί υπεύθυνα, με διαφάνεια και σε πλήρη συμμόρφωση με τους διεθνείς κανόνες, ενισχύοντας τη φήμη και την εμπιστοσύνη στον κλάδο.

Θεωρείτε ότι η υιοθέτηση πρακτικών ESG ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της εταιρείας σας και την πρόσβασή της σε χρηματοδότηση;

Αναμφίβολα, η υιοθέτηση πρακτικών ESG ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της εταιρείας μας. Ένα ισχυρό ESG προφίλ μειώνει τον επιχειρηματικό κίνδυνο και ενισχύει τη φερεγγυότητά μας απέναντι σε χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς και επενδυτές. Ταυτόχρονα, διαφοροποιεί την εταιρεία μας σε μια ιδιαίτερα ανταγωνιστική αγορά, όπου οι συνεργάτες αναζητούν πλέον αποδεδειγμένη δέσμευση σε θέματα περιβάλλοντος, κοινωνικής υπευθυνότητας και συμμόρφωσης με το κανονιστικό πλαίσιο. Με αυτόν τον τρόπο, το ESG δεν αποτελεί μόνο εργαλείο διαχείρισης και ελέγχου, αλλά αποτελεί συνάμα σημαντικό μοχλό δημιουργίας ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος.

Ποια είναι η δική σας εκτίμηση για το πώς θα εξελιχθεί ο ρόλος του ESG στη ναυτιλία τα επόμενα χρόνια;

Παρά την πολυφωνία και τις διαφορετικές προσεγγίσεις γύρω από το ESG, εκτιμούμε ότι ο ρόλος του θα αποτελέσει έναν από τους καθοριστικούς παράγοντες που θα διαμορφώσουν το μέλλον της ναυτιλίας, καθιστώντας το σύντομα θεμελιώδες κριτήριο επιχειρησιακής αξιολόγησης και παραμονής στην αγορά. Οι κανονισμοί γίνονται ολοένα αυστηρότεροι, η τεχνολογική καινοτομία επιταχύνεται με γοργούς ρυθμούς και οι χρηματοδοτήσεις συνδέονται όλο και περισσότερο με συγκεκριμένους ESG στόχους. Τα επόμενα χρόνια, η κοινωνική διάσταση του ESG αναμένεται να ενισχυθεί, με έμφαση στην ασφάλεια και στην ευημερία του ανθρώπινου δυναμικού, τόσο των στελεχών στα γραφεία όσο και των ναυτικών.

Παρότι οι προσεγγίσεις διαφέρουν, πιστεύουμε ότι οι εταιρείες θα συνεχίσουν αθόρυβα να υιοθετούν ολοένα και περισσότερες πρακτικές ESG, καθώς αυτός είναι ο δρόμος για τη μακροχρόνια συνέχεια και βιωσιμότητά τους. Οι εταιρείες που θα επενδύσουν στρατηγικά στον τομέα αυτόν, όπως η εταιρεία μας, θα είναι εκείνες που θα διατηρήσουν ηγετικό ρόλο στη νέα εποχή της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Το ESG θα αποτελέσει αναπόσπαστο μέρος της στρατηγικής κάθε ναυτιλιακής εταιρείας

Ο κ. Γυφτάκης επισημαίνει ότι η εφαρμογή των πρακτικών ESG γεννά ευκαιρίες για καινοτομία και ενίσχυση των συνεργασιών με στρατηγικούς εταίρους.



του **Σταύρου Γυφτάκη**,
CFO της Seanergy Maritime Holdings Corp.

Ποιες είναι οι βασικές προκλήσεις που αντιμετωπίζετε στην εφαρμογή πρακτικών ESG;

Η εφαρμογή των πρακτικών ESG στη ναυτιλία συνοδεύεται από σημαντικές προκλήσεις, τόσο τεχνικές όσο και λειτουργικές. Για τη Seanergy, οι μεγαλύτερες προκλήσεις εντοπίζονται στην προσαρμογή στις διαρκώς μεταβαλλόμενες ρυθμιστικές απαιτήσεις, στην αξιολόγηση και στην υιοθέτηση νέων τεχνολογιών απανθρακοποίησης και στην ισορροπία μεταξύ οικονομικής αποδοτικότητας και περιβαλλοντικής υπευθυνότητας.

Επιπλέον, η διαθεσιμότητα βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων και οι τεχνικές προσαρμογές των υπαρχόντων πλοίων αποτελούν κρίσιμους παράγοντες. Παρ' όλα αυτά, η εταιρεία αντιμετωπίζει αυτές τις προκλήσεις ως ευκαιρίες για καινοτομία και συνεργασία με ναυλωτές, νηογνώμονες, την ακαδημαϊκή κοινότητα, κ.λπ.

Θεωρείτε ότι η υιοθέτηση πρακτικών ESG είναι περισσότερο ζήτημα κανονιστικής συμμόρφωσης ή στρατηγικής επιλογής;

Για τη Seanergy, το ESG αποτελεί ξεκάθαρα στρατηγική επιλογή και όχι απλώς ζήτημα κανονιστικής συμμόρφωσης. Η εταιρεία αντιλαμβάνεται ότι η βιωσιμότητα δεν είναι μόνο υποχρέωση, αλλά ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, που ενισχύει τη μακροπρόθεσμη αξία της. Η συμμετοχή σε πρωτοβουλίες όπως το SAFeCRAFT Project Consortium, το οποίο προωθεί τη χρήση βιώσιμων εναλλακτικών καυσίμων και την παραγωγή ενέργειας από υδρογόνο, αποδεικνύει τη δέσμευση της Seanergy στη μετάβαση προς μια πιο «πράσινη» ναυτιλία.

Η ενσωμάτωση του ESG στη στρατηγική της εταιρείας είναι ουσιαστικό κομμάτι της επιχειρηματικής της κουλτούρας, που στηρίζεται στη διαφάνεια, στη λογοδοσία και στη βιώσιμη ανάπτυξη.

Με ποιον τρόπο το ESG επηρεάζει τις σχέσεις σας με επενδυτές, τράπεζες και ναυλωτές;

Το ESG έχει μετατραπεί σε καθοριστικό παράγοντα στις σχέσεις της Seanergy με όλους τους βασικούς εταίρους της. Οι επενδυτές και οι χρηματοδότες αναζητούν πλέον εταιρείες με σαφή περιβαλλοντικά και κοινωνικά κριτήρια,

Η σύνδεση των χρηματοδοτικών εργαλείων με περιβαλλοντικούς δείκτες (π.χ. εκπομπές CO_2) παρέχει οικονομικά κίνητρα και ενισχύει τη δέσμευση για συνεχή βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης.

γεγονός που ενισχύει τη διαφάνεια και την εμπιστοσύνη προς τη Seanergy.

Η εταιρεία έχει εξασφαλίσει δύο πράσινα δάνεια με μηχανισμούς προσαρμογής επιτοκίου που συνδέονται με τις επιδόσεις CO_2 των πλοίων, αποδεικνύοντας τη σύνδεση ESG και χρηματοδότησης.

Αντίστοιχα, οι ναυλωτές επιλέγουν συνεργάτες που επιδεικνύουν υπευθυνότητα και δέσμευση στη βιώσιμη ναυτιλία, στοιχείο που ενισχύει τις εμπορικές σχέσεις της Seanergy με κορυφαίους ναυλωτές παγκόσμιας εμβέλειας.

Θεωρείτε ότι η υιοθέτηση πρακτικών ESG ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της εταιρείας σας και την πρόσβασή της σε χρηματοδότηση;

Αναμφίβολα, ναι. Η υιοθέτηση πρακτικών ESG έχει ενισχύσει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα της Seanergy και έχει βελτιώσει την πρόσβαση σε χρηματοδότηση με ευνοϊκότερους όρους.

Η σύνδεση των χρηματοδοτικών εργαλείων με περιβαλλοντικούς δείκτες (π.χ. εκπομπές CO_2) παρέχει οικονομικά κίνητρα και ενισχύει τη δέσμευση για συνεχή βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης.

Παράλληλα, η βιώσιμη προσέγγιση της εταιρείας ενισχύει την εικόνα της απέναντι στους θεσμικούς επενδυτές και συμβάλλει στην προσέλκυση κεφαλαίων μακροπρόθεσμου χαρακτήρα.

Ποια είναι η δική σας εκτίμηση για το πώς θα εξελιχθεί ο ρόλος του ESG στη ναυτιλία τα επόμενα χρόνια;

Ο ρόλος του ESG στη ναυτιλία αναμένεται να ενισχυθεί περαιτέρω και να αποτελέσει αναπόσπαστο μέρος της στρατηγικής κάθε ναυτιλιακής εταιρείας. Στο μέλλον, η πρόσβαση σε κεφάλαια, οι συνεργασίες με ναυλωτές και η συμμόρφωση με κανονισμούς θα εξαρτώνται όλο και περισσότερο από την ικανότητα των εταιρειών να αποδεικνύουν πραγματική πρόοδο σε περιβαλλοντικά και κοινωνικά ζητήματα.

Η Seanergy, επενδύοντας ήδη σε καινοτόμες τεχνολογίες, ενεργειακή απόδοση και πράσινη χρηματοδότηση, βρίσκεται στην πρώτη γραμμή αυτής της μετάβασης, προετοιμάζοντας τον στόλο και τους ανθρώπους της για ένα βιώσιμο μέλλον στη ναυτιλία.

MOXA



CYBERSECURITY FOR SHIPPING IS MANDATORY



CMA MARINE•INDUSTRY•ENERGY

Official Distributors Greece & Cyprus

Το ESG ως παράγοντας δημιουργίας μακροχρόνιων και σταθερών συνεργασιών

Η κ. Ευθυμιάδου υπογραμμίζει ότι επενδυτές, τράπεζες και ναυλωτές αξιολογούν θετικά την ενσωμάτωση των πρακτικών ESG από τις ναυτιλιακές εταιρείες.



της **Αθηνάς Ευθυμιάδου**,
ESG Manager της Eurobulk Ltd.

Ποιες είναι οι βασικές προκλήσεις που αντιμετωπίζετε στην εφαρμογή πρακτικών ESG;

Οι κύριες προκλήσεις που αντιμετωπίζουμε αφορούν τη διαθεσιμότητα αξιόπιστων δεδομένων, την εναρμόνιση με τα συνεχώς εξελισσόμενα διεθνή πρότυπα, καθώς και την ενσωμάτωση των αρχών ESG σε όλες τις λειτουργικές διαδικασίες και στη νοοτροπία του οργανισμού. Επίσης, σημαντική πρόκληση αποτελεί η ευαισθητοποίηση και η εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού.

Θεωρείτε ότι η υιοθέτηση πρακτικών ESG είναι περισσότερο ζήτημα κανονιστικής συμμόρφωσης ή στρατηγικής επιλογής;

Η υιοθέτηση πρακτικών ESG στη ναυτιλία αποτελεί συνδυασμό κανονιστικής συμμόρφωσης και στρατηγικής επιλογής. Από τη μία πλευρά, οι διεθνείς και ευρωπαϊκοί κανονισμοί καθιστούν τη συμμόρφωση υποχρεωτική για πολλές πτυχές της περιβαλλοντικής και κοινωνικής διακυβέρνησης. Από την άλλη, η ενσωμάτωση του ESG ως στρατηγική επιλογή προσφέρει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, μειώνει τα ρυθμιστικά και οικονομικά ρίσκα, ενισχύει τη σωστή εταιρική διακυβέρνηση, βελτιώνει την πρόσβαση σε χρηματοδότηση και ενδυναμώνει τη φήμη της εταιρείας. Πέραν τούτων, η εφαρμογή των αρχών ESG επηρεάζει θετικά και την καθημερινότητα των εργαζομένων, προωθώντας κοινωνικά και επιχειρησιακά υπεύθυνες πρακτικές, που σέβονται τα ανθρώπινα δικαιώματα και τις ηθικές αξίες, ενώ παράλληλα δημιουργούν μακροπρόθεσμη αξία για τους επενδυτές και τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Με ποιον τρόπο το ESG επηρεάζει τις σχέσεις σας με επενδυτές, τράπεζες και ναυλωτές;

Η ενσωμάτωση πρακτικών ESG ενισχύει τις σχέσεις μας με επενδυτές, τράπεζες και ναυλωτές, καθώς αποτελεί πλέον βασικό παράγοντα αξιολόγησης. Η διαφάνεια και η δέσμευση σε περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα ενισχύουν την εμπιστοσύνη και συμβάλλουν στη δημιουργία πιο σταθερών και μακροχρόνιων συνεργασιών.

Θεωρείτε ότι η υιοθέτηση πρακτικών ESG ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της εταιρείας σας και την πρόσβασή της σε χρηματοδότηση;

Η συστηματική εφαρμογή πρακτικών ESG ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της εταιρείας μας. Μέσω της ενσωμάτωσης βιώσιμων πρακτικών, βελτιώνουμε την αποδοτικότητα των λειτουργιών μας, ενισχύουμε τη φήμη και την εμπιστοσύνη των ενδιαφερόμενων μερών και προσελκύουμε επενδυτές που δίνουν προτεραιότητα στη βιωσιμότητα. Παράλληλα, η συμμόρφωση με τα κριτήρια ESG διευκολύνει την πρόσβαση σε χρηματοδότηση, καθώς όλο και περισσότερα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα ενσωματώνουν τέτοιους δείκτες στις διαδικασίες αξιολόγησής τους και ευνοούν εταιρείες με ισχυρό ESG προφίλ μέσω βελτιωμένων όρων χρηματοδότησης.

Ποια είναι η δική σας εκτίμηση για το πώς θα εξελιχθεί ο ρόλος του ESG στη ναυτιλία τα επόμενα χρόνια;

Η ενσωμάτωση πρακτικών ESG στη ναυτιλία προβλέπεται να παίξει σημαντικό ρόλο τα επόμενα χρόνια. Η αυστηροποίηση των διεθνών και ευρωπαϊκών κανονισμών καθιστούν αναγκαία την υιοθέτηση βιώσιμων πρακτικών ESG. Οι εταιρείες που επενδύουν λελογισμένα σε ενεργειακά αποδοτικές τεχνολογίες και καύσιμα, υπεύθυνες επιχειρησιακές πρακτικές και κοινωνικά υπεύθυνες πολιτικές, θα ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητά τους, θα εξασφαλίσουν καλύτερη πρόσβαση σε κεφάλαια και ναυλώσεις και θα είναι καλύτερα προετοιμασμένες για τις προκλήσεις του μέλλοντος.


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

Η υιοθέτηση πρακτικών ESG αποτελεί πρωτίστως στρατηγική επιλογή

Ο κ. Μπαλαμάτσιας υποστηρίζει ότι η ενσωμάτωση των αρχών ESG αποτελεί παράγοντα βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας.



του **Δημήτρη Μπαλαμάτσια**,
DPA, HSQE & ESG Senior Manager,
Neptune Lines

Ποιες είναι οι βασικές προκλήσεις που αντιμετωπίζετε στην εφαρμογή πρακτικών ESG;

Η εφαρμογή των πρακτικών ESG συνδέεται άρρηκτα με την τήρηση των κανονιστικών πλαισίων λειτουργίας του κλάδου μας, αλλά και με την υιοθέτηση βέλτιστων πρακτικών εταιρικής διακυβέρνησης και διαχείρισης ανθρώπινου δυναμικού.

Στο πεδίο του περιβάλλοντος, ιδιαίτερα στη σύγχρονη εποχή, που τα δεδομένα μεταβάλλονται ραγδαία, οι προκλήσεις αναδύονται συνεχώς, με τη διαρκή βελτιστοποίηση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος (των επιχειρήσεων) να κυριαρχεί σε διεθνή κλίμακα.

Στο κοινωνικό πεδίο, προκλήσεις εντοπίζονται στη διασφάλιση ασφαλών και ποιοτικών συνθηκών εργασίας για το ανθρώπινο δυναμικό τόσο στη θάλασσα όσο και στη στεριά, καθώς και στην ανάγκη για συνεχή εκπαίδευση και επιμόρφωση, αλλά και στην υλοποίηση ουσιαστικών προγραμμάτων στήριξης των τοπικών κοινωνιών.

Στο πεδίο της εταιρικής διακυβέρνησης, η αυξανόμενη απαίτηση για διαφάνεια και αξιόπιστη αναφορά προόδου (μέσω ESG Annual Reports) καθιστά αναγκαία τη συστηματική συλλογή και αξιολόγηση ποιοτικών και ποσοτικών δεδομένων, τη στιγμή που οι υφιστάμενες κατευθυντήριες οδηγίες για τη σύνταξη των ESG αναφορών στη ναυτιλία παραμένουν σε πρώιμο στάδιο.

Η ύπαρξη πολλαπλών ESG προτύπων (GRI, SASB, CSRD) προϋποθέτει εξειδικευμένες γνώσεις που κατέχουν λίγοι στην αγορά εργασίας του κλάδου μας. Παράλληλα, οι περιοδικές αξιολογήσεις ESG από τους πελάτες μας, στο πλαίσιο του ελέγχου της εφοδιαστικής αλυσίδας τους, εντείνουν τις απαιτήσεις, καθώς δεν βασίζονται ακόμη σε ενιαίο σύστημα κριτηρίων. Προκειμένου να ανταποκριθεί κανείς σε όλες αυτές τις διαφορετικές απαιτήσεις και να μπορεί να προσαρμόζεται αποτελεσματικά και έγκαιρα σε κάθε αλλαγή, χρειάζεται πρόσθετους πόρους, συνεχή εκπαίδευση και ενημέρωση. Τέλος, καθοριστικής σημασίας είναι η προσαρμογή της εταιρικής κουλτούρας στις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, που αναγνωρίζει πως η καθημερινή εργασία επηρεάζει –θετικά ή αρνητικά– τις αρχές αυτές.

Θεωρείτε ότι η υιοθέτηση πρακτικών ESG είναι περισσότερο ζήτημα κανονιστικής συμμόρφωσης ή στρατηγικής επιλογής;

Από το 2012, έχουμε ενσωματώσει τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης στον στρατηγικό σχεδιασμό της εταιρείας, γεγονός που αποδεικνύει ότι η υιοθέτηση πρακτικών ESG αποτελεί πρωτίστως στρατηγική επιλογή και όχι απλή συμμόρφωση σε κανονιστικές απαιτήσεις.

Η σταθερή δέσμευση σε κοινωνικές και περιβαλλοντικές αξίες ενισχύει την αξιοπιστία και την ανθεκτικότητα της εταιρείας μακροπρόθεσμα, ενώ ταυτόχρονα οδηγεί σε καινοτομία, βελτιωμένες επιδόσεις και ουσιαστική διαφοροποίηση στην αγορά.

Οι εταιρείες που εφαρμόζουν ουσιαστικά τις αρχές ESG αποκτούν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, προσελκύοντας συνεργασίες με κορυφαίους πελάτες, όπως οι αυτοκινητοβιομηχανίες του κλάδου μας, οι οποίες απαιτούν «πράσινες» εφοδιαστικές αλυσίδες, συνεχή αξιολόγηση μέσω ψηφιακών εργαλείων (online assessment tools) και on-site ESG audits για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων.

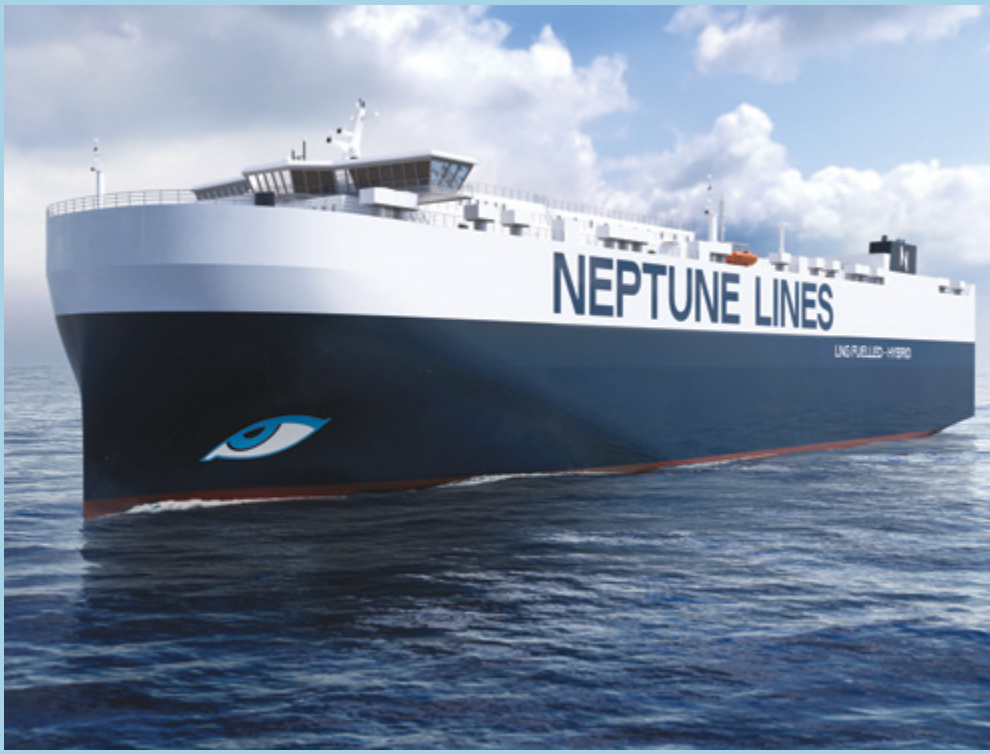
Με ποιον τρόπο το ESG επηρεάζει τις σχέσεις σας με επενδυτές, τράπεζες και ναυλωτές;

Η ενσωμάτωση των αρχών ESG επηρεάζει καθοριστικά τις σχέσεις μιας ναυτιλιακής εταιρείας μεταφοράς οχημάτων με τις τράπεζες και τους πελάτες της.

Οι τράπεζες, μέσα από πρωτοβουλίες όπως οι Poseidon Principles, αξιολογούν πλέον συστηματικά την περιβαλλοντική απόδοση του στόλου και προσφέρουν ευνοϊκότερους όρους χρηματοδότησης σε εταιρείες που επενδύουν σε «πράσινα» πλοία και εφαρμόζουν σαφή στρατηγική βιωσιμότητας.

Παράλληλα, οι μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες έχουν θέσει αυστηρούς στόχους απανθρακοποίησης και επιδιώκουν τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος σε ολόκληρη την εφοδιαστική τους αλυσίδα. Για μια εταιρεία μεταφοράς οχημάτων, η συμμόρφωση με τα πρότυπα ESG αποτελεί πλέον προϋπόθεση συνεργασίας.

Η ύπαρξη ενός «πράσινου» στόλου, και η εφαρμογή βέλτιστων ESG πρακτικών συνιστούν ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τη σύναψη και τη διατήρηση μακροχρόνιων συμβολαίων. Οι πελάτες μας ζητούν τεκμηριωμένους δείκτες εκπομπών και βιωσιμότητας, ενώ συμμετέχουμε τακτικά σε ανεξάρτητες αξιολογήσεις βιωσιμότητας- γεγονός που αποδεικνύει, ότι οι αναφορές από μόνες τους δεν αρκούν χωρίς ουσιαστική εφαρμογή. Η ενεργή συμμετοχή μας σε αυτές τις διαδικασίες μάς θέτει σε πλεονεκτική θέση και ενισχύει τις σχέσεις εμπιστοσύνης με τους πελάτες μας.



Αντίστοιχα, αναμένουμε και από τους συνεργάτες μας να υιοθετούν υπεύθυνες πρακτικές και αρχές βιωσιμότητας, ευθυγραμμισμένες με τις δικές μας δεσμεύσεις.

Συνολικά, η ισχυρή ESG επίδοση αποτελεί ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, που ενισχύει την πρόσβαση σε κεφάλαια, στηρίζει σταθερές συνεργασίες και αναβαθμίζει τη θέση της εταιρείας στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά.

Θεωρείτε ότι η υιοθέτηση πρακτικών ESG ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της εταιρείας σας και την πρόσβασή της σε χρηματοδότηση;

Ναι, η υιοθέτηση πρακτικών ESG ενισχύει ουσιαστικά τόσο την ανταγωνιστικότητα όσο και την πρόσβαση σε χρηματοδότηση.

Οι τράπεζες αξιολογούν πλέον τις ναυτιλιακές εταιρείες βάσει των περιβαλλοντικών, κοινωνικών και διοικητικών τους επιδόσεων. Εταιρείες που επενδύουν σε «πράσινα» πλοία, εφαρμόζουν συστήματα παρακολούθησης εκπομπών και διασφαλίζουν υψηλά πρότυπα ασφάλειας και διακυβέρνησης θεωρούνται χαμηλότερου ρίσκου και περισσότερο βιώσιμες μακροπρόθεσμα. Αυτό μεταφράζεται σε ευκολότερη πρόσβαση σε κεφάλαια, συχνά με ευνοϊκότερους και πιο ανταγωνιστικούς όρους χρηματοδότησης.

Ποια είναι η δική σας εκτίμηση για το πώς θα εξελιχθεί ο ρόλος του ESG στη ναυτιλία τα επόμενα χρόνια;

Ο ρόλος του ESG στη ναυτιλία αναμένεται να ενισχυθεί σημαντικά τα επόμενα χρόνια, καθώς η βιώσιμη ανάπτυξη εξελίσσεται πλέον σε στρατηγική επιλογή διακυβέρνησης και όχι απλώς σε επικοινωνιακή πρακτική.

Η συμμόρφωση με τις νέες και υφιστάμενες απαιτήσεις καθιστά το ESG κρίσιμο παράγοντα επιβίωσης και ανάπτυξης του κλάδου. Η ουσιαστική ενσωμάτωση των αρχών ESG δεν αποτελεί πλέον στοιχείο εταιρικής εικόνας, αλλά θεμελιώδη προϋπόθεση βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας στη ναυτιλία του μέλλοντος.

Η ESG στρατηγική μας δημιουργεί προστιθέμενη αξία

Η κ. Παπαχρήστου τονίζει ότι το ESG αποτελεί στρατηγική επιλογή που ενσωματώνεται στο επιχειρησιακό μοντέλο της Contships, ξεπερνώντας τα όρια της απλής συμμόρφωσης.



της **Ιωάννας Παπαχρήστου**,
ESG Team Leader, Contships Management Inc.

Ποιες είναι οι βασικές προκλήσεις που αντιμετωπίζετε στην εφαρμογή πρακτικών ESG;

Η εφαρμογή πρακτικών ESG στη ναυτιλία αποτελεί κρίσιμο βήμα για τη βιωσιμότητα και την ευθυγράμμιση του κλάδου με τις διεθνείς περιβαλλοντικές και κοινωνικές απαιτήσεις. Ωστόσο, αυτή η μετάβαση συνοδεύεται από πολυάριθμες προκλήσεις που αφορούν τις περιβαλλοντικές, κοινωνικές και ρυθμιστικές διαστάσεις.

Αναφορικά με το περιβάλλον, η απαίτηση για μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων, ιδιαίτερα του CO_2, οδηγεί σε σημαντικές επενδύσεις σε νέα τεχνολογία και σύγχρονα πλοία, είτε μέσω νέων κατασκευών είτε με retrofit των υφιστάμενων. Αυτές οι επενδύσεις είναι δαπανηρές και απαιτούν χρόνο για την απόσβεσή τους, ενώ παράλληλα η τεχνολογία εξελίσσεται γρήγορα, δημιουργώντας πρόσθετη αβεβαιότητα. Κεντρικός στόχος αυτών των παρεμβάσεων είναι η βελτίωση της λειτουργικής αποδοτικότητας, δηλαδή η επίτευξη υψηλότερης ενεργειακής απόδοσης και η μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος με το χαμηλότερο δυνατό λειτουργικό κόστος. Επιπλέον, η αξιόπιστη καταγραφή και διαχείριση ESG δεδομένων, όπως εκπομπών και κατανάλωσης ενέργειας, παραμένει πρόκληση, ειδικά καθώς εμπλέκονται πολλοί φορείς, όπως ναυλωτές και λιμάνια, ενώ η επαλήθευση αυτών των δεδομένων για τη συμμόρφωση με διεθνείς κανονισμούς είναι απαιτητική.

Στην κοινωνική διάσταση, η θάλασσα παραμένει ένα απαιτητικό εργασιακό περιβάλλον. Η διασφάλιση καλών συνθηκών εργασίας, ψυχολογικής υποστήριξης και συνεχούς εκπαίδευσης του πληρώματος είναι απαραίτητη για την ευημερία και την ασφάλειά τους. Η συνεχής ενημέρωση και ευαισθητοποίηση γύρω από τις νέες απαιτήσεις ESG ενισχύουν την ενσωμάτωση αυτών των πρακτικών στην καθημερινή λειτουργία των πλοίων.

Από ρυθμιστικής πλευράς, οι κανονισμοί σε διεθνές και εθνικό επίπεδο μεταβάλλονται ραγδαία, γεγονός που απαιτεί συνεχή παρακολούθηση και γρήγορη προσαρμογή από τις εταιρείες. Παράλληλα, οι γεωπολιτικές εντάσεις επηρεάζουν τα ναυτιλιακά δρομολόγια, το κόστος καυσίμων και τις εφοδιαστικές αλυσίδες, προκαλώντας αβεβαιότητα και ανάγκη για ευελιξία στη διαχείριση κινδύνων.

Θεωρείτε ότι η υιοθέτηση πρακτικών ESG είναι περισσότερο ζήτημα κανονιστικής συμμόρφωσης ή στρατηγικής επιλογής;

Η υιοθέτηση πρακτικών ESG αφενός είναι ζήτημα κανονιστικής συμμόρφωσης, καθώς οι διεθνείς κανονισμοί –όπως αυτοί του IMO, το EU ETS, το



FuelEU, το CII και άλλοι– απαιτούν από τις ναυτιλιακές εταιρείες να προσαρμόζονται στις νέες περιβαλλοντικές και κοινωνικές απαιτήσεις. Είναι απαραίτητο να είμαστε πλήρως συμμορφωμένοι με το εκάστοτε ρυθμιστικό πλαίσιο, ώστε να διασφαλίζονται η επιχειρησιακή συνέχεια, η αποφυγή κυρώσεων και η πρόσβαση σε βασικές αγορές.

Ωστόσο, για εμάς, η ESG δεν περιορίζεται στη συμμόρφωση. Τη θεωρούμε στρατηγική επιλογή που ενσωματώνεται στο επιχειρησιακό μας μοντέλο και στις βασικές μας λειτουργίες. Η ενσωμάτωση βιώσιμων πρακτικών συμβάλλει όχι μόνο στην περιβαλλοντική και κοινωνική υπευθυνότητα, αλλά και στη μακροπρόθεσμη οικονομική βιωσιμότητα της εταιρείας. Βελτιώνει τη διαχείριση κινδύνων, ενισχύει την ανθεκτικότητα απέναντι σε γεωπολιτικές και ρυθμιστικές αλλαγές, μειώνει το λειτουργικό κόστος μέσω ενεργειακής αποδοτικότητας και καλλιεργεί εμπιστοσύνη με τα ενδιαφερόμενα μέρη – από τους πελάτες και τους συνεργάτες μέχρι τα πληρώματα και τις ρυθμιστικές αρχές.

Παράλληλα, ιδιαίτερη έμφαση δίνουμε και στη συμβολή μας στο κοινωνικό σκέλος της ESG στρατηγικής. Μέσω του Προέδρου μας, κ. Νικόλα Πατέρα, η εταιρεία υποστηρίζει ουσιαστικά ένα ευρύ φάσμα κοινωνικών και φιλανθρωπικών πρωτοβουλιών στους τομείς της υγείας, της εκπαίδευσης, της προστασίας του περιβάλλοντος και της διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς. Από την ανακαίνιση νοσοκομείων και την αποκατάσταση ιστορικών μνημείων έως την ενίσχυση σχολείων, την παροχή βοήθειας σε φυσικές καταστροφές και την προώθηση της ναυτικής εκπαίδευσης, αυτές οι δράσεις αντικατοπτρίζουν τη διαχρονική κοινωνική μας ευαισθησία και τη δέσμευσή μας στη δημιουργία θετικού αντίκτυπου. Ιδιαίτερη μνεία αξίζει η διαρκής προσωπική συμβολή του κ. Πατέρα στον τόπο καταγωγής του, τις Οινούσσες, όπου έχει χρηματοδοτήσει την ανακαίνιση σχολικών εγκαταστάσεων, τη συντήρηση και την αναβάθμιση ναών, καθώς και τη στήριξη της τοπικής κοινωνίας μέσω της ενίσχυσης κοινωφελών ιδρυμάτων και κοινωνικών υποδομών. Για τη συνολική της προσφορά, η Contships έλαβε το Gold Award – Leader Award for Community Contribution στα ESG Shipping Awards 2025, επιβεβαιώνοντας τη θέση της ως υπεύθυνου και ενεργού κοινωνικού εταίρου.

Συνεπώς, για εμάς, η ESG στρατηγική δεν αποτελεί απλώς μέσο συμμόρφωσης, αλλά έναν ουσιαστικό οδηγό για μια πιο ανταγωνιστική, υπεύθυνη και μακροπρόθεσμα βιώσιμη ναυτιλία.

Με ποιον τρόπο το ESG επηρεάζει τις σχέσεις σας με επενδυτές, τράπεζες και ναυλωτές;

Το ESG παίζει πλέον καθοριστικό ρόλο στις σχέσεις μας με επενδυτές, χρηματοδότες, ναυλωτές, προμηθευτές και λοιπούς συνεργάτες. Οι τράπεζες και οι χρηματοδοτικοί οργανισμοί έχουν ενσωματώσει ESG κριτήρια στις αξιολογήσεις πιστοληπτικής ικανότητας και χρηματοδοτικού κινδύνου. Η ύπαρξη τεκμηριωμένης ESG στρατηγικής, καθώς και η πρόοδος στους σχετικούς δείκτες, μας προσφέρει πρόσβαση σε πιο ευνοϊκές μορφές χρηματοδότησης, όπως πράσινα δάνεια ή sustainability-linked loans, αλλά και σε επενδυτικά κεφάλαια που δίνουν έμφαση στη βιωσιμότητα.

Παράλληλα, οι ναυλωτές –ιδιαίτερα οι διεθνείς και πολυεθνικοί οργανισμοί– δίνουν όλο και μεγαλύτερη βαρύτητα στη βιωσιμότητα των συνεργατών τους. Οι ESG επιδόσεις αποτελούν πλέον ουσιώδες κριτήριο αξιολόγησης και συχνά προαπαιτούμενο για την ανάθεση

μακροχρόνιων συμβάσεων ή στρατηγικών συνεργασιών. Αυτό ενισχύει την ανάγκη για διαφάνεια, λογοδοσία και συνεχή βελτίωση στις επιδόσεις μας.
Η ESG προσέγγιση επηρεάζει θετικά και τις σχέσεις μας με τους προμηθευτές και λοιπούς εξωτερικούς συνεργάτες. Μέσα από την εφοδιαστική αλυσίδα, προωθούμε αρχές υπευθυνότητας, κανονιστικής συμμόρφωσης και περιβαλλοντικής ευαισθησίας, ενισχύοντας την αξιοπιστία και το αποτύπωμα της εταιρείας μας συνολικά. Με αυτόν τον τρόπο, η ESG στρατηγική μας δεν αποτελεί απλώς εργαλείο συμμόρφωσης, αλλά καταλύτη εμπιστοσύνης και ανταγωνιστικότητας σε ολόκληρο το επιχειρησιακό μας οικοσύστημα.

Θεωρείτε ότι η υιοθέτηση πρακτικών ESG ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της εταιρείας σας και την πρόσβασή της σε χρηματοδότηση;
Αναμφισβήτητα, η υιοθέτηση πρακτικών ESG ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της εταιρείας μας και διευκολύνει σημαντικά την πρόσβασή μας σε σύγχρονες μορφές χρηματοδότησης. Η στρατηγική μας εστίαση στη μείωση των εκπομπών, στη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και στη διαχείριση κρίσιμων κοινωνικών θεμάτων, όπως η ευημερία του πληρώματος και η ισότητα, ενδυναμώνει το προφίλ μας έναντι επενδυτών, τραπεζών και άλλων χρηματοπιστωτικών φορέων.
Παράλληλα, η ESG προσέγγιση λειτουργεί προληπτικά, ενισχύοντας τη συμμόρφωση με τα διαρκώς εξελισσόμενα κανονιστικά πρότυπα, περιορίζοντας τον κίνδυνο μελλοντικών κυρώσεων ή αυξημένων λειτουργικών εξόδων λόγω καθυστερημένων προσαρμογών. Επιπλέον, μας επιτρέπει να εντασσόμαστε σε βιώσιμες εφοδιαστικές αλυσίδες, κάτι που αποτελεί ολοένα και πιο συχνό κριτήριο επιλογής συνεργατών από μεγάλους ναυλωτές και διεθνείς πελάτες.
Συνολικά, η ESG στρατηγική μας δημιουργεί προστιθέμενη αξία όχι μόνο στο επιχειρησιακό και λειτουργικό σκέλος, αλλά και στο οικονομικό – ενισχύοντας την ανθεκτικότητα της εταιρείας μας, μειώνοντας το ρίσκο για τους χρηματοδότες και αυξάνοντας τη μακροπρόθεσμη αποδοτικότητα των επενδύσεών μας.
Στο πλαίσιο αυτό, η Contships έκανε ένα ουσιαστικό βήμα προς τη βιωσιμότητα με την έκδοση, τον Ιανουάριο του 2025, ομολόγου ύψους $100 εκατ., συνδεδεμένου με δείκτες βιωσιμότητας (sustainability-linked bond), αποτελώντας τον πρώτο ιδιωτικό Έλληνα πλοιοκτήτη που εισήλθε στη σκανδιναβική αγορά ομολόγων. Τα έσοδα κατευθύνονται στην ανανέωση του στόλου και στην αναβάθμιση υφιστάμενων πλοίων με τεχνολογίες ενεργειακής απόδοσης, συμβάλλοντας άμεσα στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος και στην υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου Βιωσιμότητας και Απαλλαγής από τον Άνθρακα της εταιρείας. Για την πρωτοβουλία αυτή, η εταιρεία μας διακρίθηκε με το Silver Award – Leader Award for Climate Change στα ESG Shipping Awards 2025, επιβεβαιώνοντας τη δέσμευσή μας στην πράσινη μετάβαση και την καινοτομία στη βιώσιμη ναυτιλία.

Ο ρόλος του ESG στη ναυτιλία αναμένεται να ενισχυθεί σημαντικά τα επόμενα χρόνια. Πέρα από τις υποχρεώσεις συμμόρφωσης με κανονισμούς, παρατηρείται σταδιακή στροφή της αγοράς για διαφάνεια, απολογισμό και ουσιαστική πρόοδο σε ESG θέματα.

Ποια είναι η δική σας εκτίμηση για το πώς θα εξελιχθεί ο ρόλος του ESG στη ναυτιλία τα επόμενα χρόνια;
Ο ρόλος του ESG στη ναυτιλία αναμένεται να ενισχυθεί σημαντικά τα επόμενα χρόνια. Πέρα από τις υποχρεώσεις συμμόρφωσης με κανονισμούς (όπως ο EU ETS και το FuelEU Maritime), παρατηρείται σταδιακή στροφή της αγοράς για διαφάνεια, απολογισμό και ουσιαστική πρόοδο σε ESG θέματα. Η τεχνολογία, τα data analytics και η ψηφιοποίηση θα παίξουν σημαντικό ρόλο στην ακριβή καταγραφή και αξιολόγηση ESG επιδόσεων.
Για την αποτελεσματική εφαρμογή αυτών των αλλαγών, απαιτείται μια συνεχής διαδικασία προσαρμογής, που θα περιλαμβάνει την εκπαίδευση και την ενδυνάμωση του ανθρώπινου δυναμικού, ώστε να κατανοεί και να εφαρμόζει αποτελεσματικά τις αρχές ESG. Παράλληλα, είναι κρίσιμο να βελτιωθούν και να τυποποιηθούν οι δείκτες μέτρησης των περιβαλλοντικών, κοινωνικών και διακυβερνητικών επιδόσεων, ώστε να είναι πρακτικά εφαρμόσιμοι και να παρέχουν σαφή, συγκρίσιμα και διαφανή δεδομένα, που θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν από όλους τους φορείς της αλυσίδας αξίας. Μόνο μέσα από μια ολοκληρωμένη προσέγγιση, που συνδυάζει τεχνολογική καινοτομία, ανθρώπινη εξειδίκευση και αυστηρή παρακολούθηση, το ESG θα μπορέσει να λειτουργήσει ως πραγματικός κινητήρας βιώσιμης ανάπτυξης στη ναυτιλία.


VANOS
Your trusted partner.
Redefining Standards,
Where Integrity Inspires Sustainability.

Η αγορά θα επιβραβεύσει τις εταιρείες που συνδυάζουν βιώσιμες πρακτικές με οικονομική αποδοτικότητα

Σύμφωνα με την κ. Φαρδέλλου, μια ισχυρή εταιρική ταυτότητα ESG ενισχύει την αξιοπιστία και καθιστά τη ναυτιλιακή επιχείρηση πιο ελκυστική για τα ενδιαφερόμενα μέρη που δίνουν προτεραιότητα στις βιώσιμες πρακτικές.



της **Γεωργίας Φαρδέλλου**,
Head of ESG and Corporate Communications,
Star Bulk

Ποιες είναι οι βασικές προκλήσεις που αντιμετωπίζετε στην εφαρμογή πρακτικών ESG;

Η εφαρμογή πρακτικών ESG στη ναυτιλία παρουσιάζει προκλήσεις που αφορούν την ενσωμάτωση της ESG στρατηγικής στην εταιρική κουλτούρα και την επίτευξη των στόχων. Η υλοποίηση των ESG στόχων προϋποθέτει τεκμηριωμένη καταγραφή δεδομένων, συντονισμό μεταξύ των τμημάτων και συνεχή αξιολόγηση των επιδόσεων.

Η θέσπιση νέων κανονισμών (όπως του IMO και της ΕΕ) απαιτεί έγκαιρη προσαρμογή και ευέλικτες διαδικασίες. Μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις που καλούμαστε να αντιμετωπίσουμε είναι η αναβολή, για ένα έτος, της ψήφισης του Net-Zero Framework στο MEPC 83 από τον IMO, το οποίο προβλέπει την εισαγωγή παγκόσμιου ρυθμιστικού πλαισίου για την αποανθρακοποίηση της ναυτιλίας. Η αναβολή αυτή δημιουργεί αβεβαιότητα ως προς το πώς θα διαμορφωθεί το κανονιστικό περιβάλλον και πώς αυτές οι εξελίξεις θα επηρεάσουν την πράσινη μετάβαση του κλάδου.

Για τη Star Bulk, σημαντική πρόκληση παραμένει επίσης η συνεχής διασφάλιση της ασφάλειας και της υγείας του ανθρώπινου δυναμικού, καθώς και η εκπαίδευση και η ευημερία σε όλες τις βαθμίδες.

Τέλος, η συλλογή αξιόπιστων ESG δεδομένων αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για την παρακολούθηση των Key Performance Indicators (KPIs) που αποτυπώνουν την ESG απόδοση και ενισχύουν τη διαφάνεια και την ορθή εταιρική διακυβέρνηση.

Θεωρείτε ότι η υιοθέτηση πρακτικών ESG είναι περισσότερο ζήτημα κανονιστικής συμμόρφωσης ή στρατηγικής επιλογής;

Στη Star Bulk, η υιοθέτηση πρακτικών ESG συνδυάζει την κανονιστική συμμόρφωση με τη στρατηγική επιλογή. Η ναυτιλία λειτουργεί σε ένα αυστηρά ρυθμισμένο περιβάλλον, με απαιτήσεις από τον IMO, την ΕΕ και άλλους φορείς, που καθορίζουν τις περιβαλλοντικές εκπομπές, την ασφάλεια του προσωπικού και την κοινωνική εταιρική υπευθυνότητα. Η συμμόρφωση με αυτούς τους κανονισμούς είναι απαραίτητη για την εύρυθμη λειτουργία της εταιρείας και την αποφυγή οικονομικών και νομικών κινδύνων.



Για εμάς στη Star Bulk, η συμμόρφωση δεν αποτελεί μόνο κανονιστική υποχρέωση, αλλά ενσωματώνεται ως στρατηγική επιλογή. Το αποδεικνύουμε έμπρακτα με τη συμμετοχή μας σε πλήθος πρωτοβουλιών, καθώς η εταιρεία είναι ιδρυτικό μέλος του Maritime Emissions Reduction Centre – MERC, με έδρα την Αθήνα, το οποίο στοχεύει στην ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και βιώσιμων πρακτικών που ενισχύουν την ενεργειακή αποδοτικότητα του στόλου.

Με ποιον τρόπο το ESG επηρεάζει τις σχέσεις σας με επενδυτές, τράπεζες και ναυλωτές;

Μια ισχυρή εταιρική ESG ταυτότητα ενισχύει την αξιοπιστία και την εμπιστοσύνη μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών που δίνουν έμφαση σε βιώσιμες πρακτικές. Η δέσμευσή μας σε πρότυπα όπως τα Poseidon Principles, το Sea Cargo Charter και τα Poseidon Principles for Marine Insurance προάγει τη διαφάνεια και την υπευθυνότητα, ενισχύοντας τη συλλογή και την ανταλλαγή δεδομένων με τράπεζες, επενδυτές και ναυλωτές και στηρίζοντας την ενημέρωση των χαρτοφυλακίων τους.

Η ανταλλαγή αξιόπιστων ESG δεδομένων συμβάλλει στην ενίσχυση της εταιρικής διακυβέρνησης, δημιουργώντας σταθερές σχέσεις σε μια αγορά που προσανατολίζεται σε βιώσιμες λύσεις. Στο πλαίσιο αυτό, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται αυξημένη επικοινωνία με χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και μεγάλους ναυλωτές, οι οποίοι ζητούν πληροφόρηση σχετικά με την ESG απόδοση της εταιρείας μέσω KYC διαδικασιών και ειδικών ESG ερωτηματολογίων.

Θεωρείτε ότι η υιοθέτηση πρακτικών ESG ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της εταιρείας σας και την πρόσβασή της σε χρηματοδότηση;

Η τήρηση των προτύπων ESG προσφέρει ευκαιρίες για πρόσθετη χρηματοδότηση στις εταιρείες. Στη Star Bulk έχουμε συνάψει στο παρελθόν τρεις δανειακές συμβάσεις, στις οποίες η ετήσια προσαρμογή του επιτοκίου συνδεόταν με την επίτευξη στόχου μείωσης των εκπομπών άνθρακα. Θα ήταν σημαντικό οι τράπεζες να προσφέρουν μεγαλύτερα κίνητρα σε εταιρείες που υιοθετούν τέτοιου είδους συμβάσεις, ώστε οι όροι να γίνουν πιο ελκυστικοί και να χρησιμοποιούνται ευρύτερα.

Επιπλέον, ορισμένα επενδυτικά κεφάλαια αξιολογούν την ESG ταυτότητα της εταιρείας ως ένα επιπλέον κριτήριο για την επιλογή των χαρτοφυλακίων τους. Τέτοια επενδυτικά κεφάλαια επικοινωνούν μαζί μας και υποβάλλουν ερωτήσεις σχετικά με την ESG απόδοση της εταιρείας. Όσον αφορά τους ναυλωτές, οι μεγάλοι ναυλωτές δίνουν έμφαση σε δείκτες όπως το RightShip Safety Score, ο οποίος είναι ευρέως αποδεκτός σε θέματα ασφάλειας. Η Star Bulk διατηρεί σταθερά υψηλές επιδόσεις σε αυτόν τον δείκτη.

Τέλος, η εφαρμογή περιβαλλοντικών, κοινωνικών και εταιρικών αρχών ενισχύει την εικόνα της εταιρείας, καθιστώντας την πιο ελκυστική για το ανθρώπινο δυναμικό και υποστηρίζοντας την προσέλκυση της νέας γενιάς εργαζομένων.

Ποια είναι η δική σας εκτίμηση για το πώς θα εξελιχθεί ο ρόλος του ESG στη ναυτιλία τα επόμενα χρόνια;

Ο ρόλος του ESG στη ναυτιλία έχει ενισχυθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, και εκτιμώ ότι αυτή η ανοδική πορεία θα συνεχιστεί στο μέλλον, καθώς αφορά ουσιαστικά ζητήματα όπως το περιβάλλον, η υγεία και η ασφάλεια, και η ορθή διακυβέρνηση.

Για τη Star Bulk, η τήρηση των αρχών ESG παραμένει καθοριστικής σημασίας για τη διαμόρφωση στρατηγικής και τη λειτουργία της, και θα συνεχίσουμε να κινούμαστε προς την κατεύθυνση στην οποία εργαζόμαστε τα τελευταία χρόνια.

Το ESG ενισχύει την αξιοπιστία και τη βιωσιμότητα των εταιρειών και, εάν χρησιμοποιηθεί σωστά μακροπρόθεσμα, μπορεί να αποτελέσει στρατηγικό πλεονέκτημα και να συμβάλει ουσιαστικά στη διαχείριση κινδύνων και στη βελτίωση των ESG επιδόσεων.

PCT

Μετασχηματισμός με επίκεντρο τη βιώσιμη ανάπτυξη

Σε μια εποχή όπου η βιωσιμότητα δεν αποτελεί πλέον επιλογή αλλά προϋπόθεση για την πρόοδο, η Piraeus Container Terminal (PCT), θυγατρική της COSCO Shipping Ports, αναδεικνύεται σε έναν από τους πλέον δυναμικούς φορείς της πράσινης μετάβασης στη ναυτιλία και στα logistics. Ο Πειραιάς, το μεγαλύτερο λιμάνι της Ανατολικής Μεσογείου και εκ των σπουδαιότερων στην Ευρώπη, μεταμορφώνεται σταδιακά σε κόμβο βιώσιμης ανάπτυξης, χάρη σε μια σειρά στοχευμένων επενδύσεων, που αποδεικνύουν ότι η οικονομική ανάπτυξη και η περιβαλλοντική υπευθυνότητα μπορούν να συμπορευτούν.

Η πρόσφατη τριπλή χρυσή διάκριση της PCT στα Hellenic Responsible Business Awards 2025 έρχεται ως επιβεβαίωση μιας στρατηγικής που δεν περιορίζεται στη θεωρία. Η εταιρεία βραβεύτηκε για τις πρωτοβουλίες της στην αποανθρακοποίηση, στην καινοτομία και στην ενίσχυση της ασφάλειας των εργαζομένων και της κλιματικής ανθεκτικότητας του Οργανισμού, μέσω της τεχνολογίας. Όπως τονίζει η Διοίκηση, κάθε αναγνώριση δεν είναι αυτοσκοπός, αλλά ένα ακόμη βήμα προς τον στόχο μας: έναν λιμένα που λειτουργεί με σεβασμό προς τον άνθρωπο και τον πλανήτη, και που προσφέρει υπηρεσίες παγκόσμιας κλάσης και προστιθέμενης αξίας για τους πελάτες μας.

Αποανθρακοποίηση με μετρήσιμα αποτελέσματα

Η στρατηγική αποανθρακοποίησης της PCT είναι ένα δομημένο, μετρήσιμο και τεχνολογικά υποστηριζόμενο σχέδιο. Με έτος βάσης το 2022, η εταιρεία έχει δεσμευτεί για μείωση εκπομπών κατά 30% έως το 2030, 60% έως το 2040 και πλήρη κλιματική ουδετερότητα έως το 2050. Ήδη, μέσα σε δύο χρόνια, οι συνολικές εκπομπές της έχουν επαληθευμένα μειωθεί κατά 36%, από 40.892 σε 26.022 τόνους CO_2eq, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα ISO 14064-1 και GHG protocol. Ταυτόχρονα, οι εκπομπές ανά εργαζόμενο και ανά TEU έχουν μειωθεί σημαντικά, αποδεικνύοντας ότι η πρόοδος δεν προκύπτει από συγκυριακές μεταβολές αλλά από ουσιαστική αύξηση της αποδοτικότητας.

Η στρατηγική της PCT σχεδιάστηκε με τη στήριξη της ResNovae Consultants και βασίζεται σε πραγματικά δεδομένα και επιστημονικά εργαλεία, όπως η ανάλυση Marginal Abatement Cost (MAC), η οποία επιτρέπει την αξιολόγηση κάθε δράσης βάσει κόστους, περιβαλλοντικού οφέλους και στρατηγικής προτεραιοποίησης. Έτσι, η εταιρεία χαρτογραφεί με ακρίβεια ποια μέτρα αποφέρουν το μεγαλύτερο αποτέλεσμα σε σχέση με τους δυναμικούς στόχους της επιχείρησης. Παράλληλα, μέσω της ψηφιακής πλατφόρμας ESGenius!, η



εταιρεία έχει πλέον τη δυνατότητα να παρακολουθεί και να μοντελοποιεί σε πραγματικό χρόνο το ενεργειακό της αποτύπωμα, επιτρέποντας συνεχή βελτιστοποίηση των δράσεων αποανθρακοποίησης.

Η τεχνολογία ως κινητήριος δύναμη

Η πράσινη μετάβαση της PCT στηρίζεται σε ένα ευρύ φάσμα τεχνολογικών καινοτομιών. Το 2024, η εταιρεία ολοκλήρωσε κρίσιμα έργα τηλεμετρίας και ψηφιακής παρακολούθησης εξοπλισμού, ενώ προχώρησε την εφαρμογή συστημάτων βελτιστοποίησης διαδρομών και έξυπνης διαχείρισης ενέργειας. Παράλληλα, συνεχίζονται οι προετοιμασίες για την εγκατάσταση φωτοβολταϊκών σε επιλεγμένα σημεία του Σταθμού, ενώ το έργο της ηλεκτροδότησης πλοίων από την ξηρά βρίσκεται επίσης σε εξέλιξη, θέτοντας τα θεμέλια για ένα λιμάνι με σημαντικά μειωμένο περιβαλλοντικό αποτύπωμα κατά τον ελλιμενισμό.

Πέρα όμως από την τεχνολογία, η μετάβαση της PCT έχει και ανθρώπινο πρόσωπο. Οι εργαζόμενοι εκπαιδεύονται συστηματικά σε νέες δεξιότητες, με τις ώρες εκπαίδευσης να αυξάνονται κατά 82% μέσα σε έναν χρόνο, φθάνοντας τις 7.018 ώρες. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην ενίσχυση των γυναικών σε διοικητικούς και τεχνικούς ρόλους, με τον μέσο χρόνο εκπαίδευσης ανά γυναίκα εργαζόμενη να είναι σχεδόν διπλάσιος από αυτόν των ανδρών. Όλα αυτά συνθέτουν μια εταιρική κουλτούρα που βλέπει τη βιωσιμότητα όχι μόνο ως περιβαλλοντική στρατηγική, αλλά και ως επένδυση στο ανθρώπινο κεφάλαιο.

Κυκλική οικονομία και υπεύθυνη διαχείριση πόρων

Η PCT εφαρμόζει ένα ολοκληρωμένο μοντέλο διαχείρισης αποβλήτων που βασίζεται στις αρχές της κυκλικής οικονομίας. Το 2024, περισσότερο από το 94% των αποβλήτων –επικίνδυνων και μη– ανακυκλώθηκε ή αξιοποιήθηκε ενεργειακά, ενώ κανένα δεν οδηγήθηκε σε ταφή. Παράλληλα, η κατανάλωση νερού μειώθηκε κατά σχεδόν 5% σε σχέση με το 2023, χάρη σε στοχευμένες παρεμβάσεις εξοικονόμησης και έλεγχο διαρροών μέσω συστημάτων μέτρησης.



Η κοινωνική διάσταση της βιωσιμότητας

Η ευθύνη της PCT εκτείνεται πέρα από τα όρια του λιμένα. Στη διάρκεια των 15 χρόνων λειτουργίας της, η εταιρεία ενισχύει σημαντικά το κοινωνικό της έργο στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, με ένα πρόγραμμα που ξεπερνάει τις 850.000 ευρώ έως το 2025. Από τη χρηματοδότηση υποτροφιών για νέους φοιτητές και τη στήριξη του κοινωφελών οργανισμών έως τη στήριξη σε σχολικές δομές, ευάλωτες οικογένειες και περιβαλλοντολογικές οργανώσεις, η PCT δείχνει ότι η βιωσιμότητα είναι άρρηκτα δεμένη με την κοινωνική συνοχή. Παράλληλα, η συμμετοχή των εργαζομένων σε εθελοντικές δράσεις για τους σκοπούς που στηρίζει η εταιρεία ενισχύει τη σύνδεσή της με την τοπική κοινότητα.

Διακυβέρνηση και διαφάνεια

Η PCT έχει καθιερώσει ένα στιβαρό πλαίσιο εταιρικής διακυβέρνησης, με μηδενικά περιστατικά διαφθοράς, παραβιάσεων κανονισμών ή κυρώσεων. Το 2024 διατήρησε όλες τις διεθνείς πιστοποιήσεις της (ISO 27001, ISO 20000-1, ISO 22301, AEO), που επιβεβαιώνουν την ασφάλεια, την επιχειρησιακή συνέχεια και τη διαφάνεια των διαδικασιών. Το υπόβαθρο αυτό, σε συνδυασμό με την προσήλωση στους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης του ΟΗΕ, διαμορφώνει ένα περιβάλλον εμπιστοσύνης και λογοδοσίας, όπου η ανάπτυξη εξελίσσεται με ξεκάθαρους κανόνες.

Το μέλλον βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη

Η μετάβαση της PCT προς το «καθαρό μηδέν» δεν είναι απλώς ένα τεχνολογικό ή περιβαλλοντικό εγχείρημα· είναι μια ευρύτερη αλλαγή νοοτροπίας που καθιστά τον Πειραιά διεθνές παράδειγμα πράσινης λιμενικής λειτουργίας. Με όραμα, διαφάνεια και επένδυση στη γνώση, η εταιρεία δείχνει ότι η βιωσιμότητα δεν είναι εμπόδιο αλλά επιταχυντής προόδου. Από το κέντρο της Μεσογείου, η PCT χαράζει μια νέα πορεία για τη ναυτιλία του μέλλοντος – μια πορεία όπου η οικονομική ισχύς συνυπάρχει με τον σεβασμό στο περιβάλλον και τον άνθρωπο.

Contships Management Inc.

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



The leading provider of container feederships

between 900-1500 TEU

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

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
a 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

NANHAIAIRBAG 南海一号
Marine Fender Systems Marine Airbag Systems

Midea | HICONICS
Energy Storage System (ESS)

BSKY
Water ballast treatment systems (BWMS)

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

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

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

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

Επιμέλεια: Σπήλιος Βαρελάς, Παντελής Παϊδούσης

Διεθνή

Ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα

Σε ρότα γιγάντωσης η HMM

Ένα επενδυτικό πλάνο-μαμούθ εξήγγειλε πρόσφατα η μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρεία της Νότιας Κορέας. Ειδικότερα, σύμφωνα με ανάρτηση στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, η HMM έχει τοποθετήσει παραγγελίες για πλοία συνολικής αξίας περίπου $2,8 δισ., στον δρόμο προς την ενεργειακή μετάβαση και τη βιωσιμότητα. Ανάμεσα στα νεότευκτα, περιλαμβάνονται και δώδεκα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διπλού καυσίμου κατανάλωσης και LNG, μεταφορικής ικανότητας 13.000 TEUs έκαστο, καθώς και δύο VLCCs.

Με αυτή την κίνηση, η HMM ενισχύει την εμπιστοσύνη της στο LNG ως το πλέον ιδανικό μεταβατικό καύσιμο. «Καθώς οι παγκόσμιοι κανονισμοί για την αποανθρακοποίηση δεν έχουν ολοκληρωθεί, το LNG παραμένει ένα από τα πιο πρακτικά μεταβατικά καύσιμα στη ναυτιλία», αναγράφεται στην ανάρτηση.



Εξαγορά της Wasaline από τη Stena Line

Σε σημαντική επέκταση προχώρησε πρόσφατα η Stena Line. Συγκεκριμένα, η σουηδική εταιρεία εξαγόρασε τη Wasaline, ναυτιλιακή εταιρεία με έδρα τη Φινλανδία, ενισχύοντας περαιτέρω την παρουσία της στη Βαλτική Θάλασσα. Ως απότοκο, η θαλάσσια διασύνδεση μεταξύ Σουηδίας και Φινλανδίας μέσω της γραμμής Umeå-Vaasa πλέον θα τελεί υπό τη διαχείριση της Stena Line.

ύδατα



Προς το παρόν, η εξαγορά βρίσκεται εν αναμονή έγκρισης από τις δημοτικές αρχές των πόλεων Umeå και Vaasa, ενώ η οριστικοποίησή της θα επέλθει, πιθανώς, στις αρχές του 2026.

Η Wasaline θα συνεχίσει να διαχειρίζεται το πορθμείο «Aurora Botnia», το οποίο εξακολουθεί να ανήκει στην κοινοπραξία Kvarken Link.

Σημειώνεται ότι, από τον περασμένο Ιούλιο, η Wasaline επισφράγισε τη δέσμευσή της στην πράσινη μετάβαση, μέσω συμφωνίας με την Gasum για την παροχή καυσίμου βιοαερίου. Παράλληλα, στο πλαίσιο συμμόρφωσής της με το Fuel EU Maritime, η Wasaline είχε προχωρήσει σε συμφωνία για pooling με τη Stena Line, με αποτέλεσμα η γραμμή Umeå-Vaasa να αποτελέσει τον πρώτο διεθνώς πράσινο διάδρομο.

Η JPMorgan καλοβλέπει τα ναυπηγεία των ΗΠΑ

Η JPMorgan εξήγγειλε πως θα επενδύσει ένα εκκωφαντικό ποσό σε βιομηχανίες που διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη της αμερικανικής οικονομίας, συμπεριλαμβανομένης και της ναυπηγικής βιομηχανίας των ΗΠΑ.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με δημοσίευμα του Reuters, η δεκαετής πρωτοβουλία, ύψους $1,5 τρισ., έχει ως στόχο να χρηματοδοτήσει και να επενδύσει στους τομείς της άμυνας, της ενέργειας, της ναυπηγικής και της αεροδιαστημικής βιομηχανίας κ.α.

Μάλιστα, ο οικονομικός γίγαντας ανακοίνωσε ότι θα διαθέσει τα $10 δισ. μέσω άμεσων επενδύσεων σε μετοχές και επιχειρηματικά κεφάλαια.

Η πρωτοβουλία στοχεύει σε τέσσερις βασικούς τομείς:

- Εφοδιαστική αλυσίδα και προηγμένες κατασκευές
- Άμυνα και εναέριος χώρος
- Ενεργειακή αυτονομία και ανθεκτικότητα
- Καινοτόμες τεχνολογίες.

Οι εν λόγω θεματικές διακρίνονται σε 27 επιμέρους τομείς, από τη ναυπηγική βιομηχανία και την πυρηνική ενέργεια έως τα νανοϋλικά και τα κρίσιμα αμυντικά εξαρτήματα.

Η ναυπηγική βιομηχανία προσδιορίζεται συγκεκριμένα ως υποκατηγορία στο πλαίσιο της αλυσίδας εφοδιασμού και των προηγμένων κατασκευών, που περιλαμβάνει τη ναυπήγηση τόσο εμπορικών όσο και στρατιωτικών πλοίων.

Η Neptune Lines ανακοίνωσε την επέκταση των δραστηριοτήτων της σε μία από τις πιο δυναμικές περιοχές του κόσμου, τη Λατινική Αμερική, με την «εγκαινίαση» μιας υπηρεσίας μικρών αποστάσεων που συνδέει την Αργεντινή, μέσω του Zarate, με τη Βραζιλία.

Επέκταση της Neptune Lines στη Λατινική Αμερική

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί κατεξοχήν μία από τις πιο δυναμικές βιομηχανίες, με τις εξελίξεις που διαδραματίζονται στο εξωτερικό της περιβάλλον να επηρεάζουν άμεσα τη στρατηγική της εκάστοτε εταιρείας. Στη νέα αυτή πραγματικότητα, όπως έχει διαμορφωθεί ένεκα της ενεργειακής μετάβασης, αλλά πολύ περισσότερο λόγω των ανακατατάξεων στη γεωπολιτική σφαίρα, πλήθος ναυτιλιακών εταιρειών επεκτείνονται σε νέες αγορές.

Υπό αυτό το πλαίσιο, η Neptune Lines ανακοίνωσε την επέκταση των δραστηριοτήτων της σε μία από τις πιο δυναμικές περιοχές του κόσμου, τη Λατινική Αμερική, με την «εγκαινίαση» μιας υπηρεσίας μικρών αποστάσεων που συνδέει την Αργεντινή, μέσω του Zárate, με τη Βραζιλία (Paranaguá και Santos).

Σύμφωνα με την εταιρεία, το εν λόγω δρομολόγιο θα εκτελεί το πλοίο «M/V Neptune Hellas», παρέχοντας μια υψηλής απόδοσης σύνδεση μεταξύ βασικών κόμβων της αυτοκινητοβιομηχανίας και των logistics. Η επέκταση αυτή αποσκοπεί στην όσο το δυνατόν καλύτερη υποστήριξη των πελατών της εταιρείας μέσω εξατομικευμένων λύσεων.

Για την είσοδο της Neptune Lines στη Λατινική Αμερική, η Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου του Ομίλου Εταιρειών Neptune, Μελίνα Τραυλού, δήλωσε: «Αξιοποιώντας τη δυναμική, το όραμα και την πρωτοπορία του ομίλου Neptune, η είσοδος της Neptune Lines στη Λατινική Αμερική σηματοδοτεί ορόσημο στη στρατηγική μας για παγκόσμια ανάπτυξη. Με γνώμονα την αξιοπιστία, τη βιωσιμότητα και την εστίαση στον πελάτη, είμαστε έτοιμοι να προσφέρουμε πρόσθετες λιμενικές προσεγγίσεις και εξατομικευμένες λύσεις – φέρνοντας στη Λατινική Αμερική τα standards και την αποδεδειγμένη εμπειρία του ευρωπαϊκού μας δικτύου».

Νέοι ορίζοντες για την HD Hyundai Heavy Industries

Σε νέα εποχή εισέρχεται ο ναυπηγικός κολοσσός της Νότιας Κορέας HD Hyundai, μετά τη στρατηγική αναδιάρθρωση των θυγατρικών του.

Συγκεκριμένα, την Πέμπτη 23 Οκτωβρίου, οι έκτακτες γενικές συνελεύσεις των HD Hyundai Heavy Industries (HHI) και HD Hyundai Mipo (HMD) ενέκριναν τη συμφωνία συγχώνευσης των δύο εταιρειών. Ως εκ τούτου, βάσει σχετικής ανάρτησης στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, η νέα μορφή της HD Hyundai Heavy Industries θα πραγματοποιήσει «ντεμπούτο» την 1η Δεκεμβρίου.

Η εν λόγω επιχειρηματική αναδιάρθρωση αποτελεί μια στρατηγική κίνηση της HD Hyundai για την επέκταση και τη διαφοροποίηση των δραστηριοτήτων της. Στόχος του ναυπηγικού ομίλου της Νότιας Κορέας είναι να εκμεταλλευτεί συνέργειες και οικονομίες κλίμακας προκειμένου να εξασφαλίσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην ταχέως αναπτυσσόμενη παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία.

Επιπλέον, η HD Hyundai Heavy Industries προσβλέπει στην επέκταση της παρουσίας της στην παγκόσμια αμυντική βιομηχανία. Συνδυάζοντας την τεχνολογία και την τεχνογνωσία της HHI με τις υποδομές και το ανθρώπινο δυναμικό της HMD, στοχεύει στη ναυπήγηση πολεμικών πλοίων.

Νέα στρατηγική συνεργασία για τον όμιλο Grimaldi

Ο όμιλος Grimaldi, μέσω ανάρτησής του στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, ανακοίνωσε τη στρατηγική συνεργασία του (Cooperation Framework Agreement – CFA) με την China Merchants Shenzhen RoRo Shipping.

Ειδικότερα, η συμφωνία των δύο εταιρειών αφορά τη συνεργασία τους στους τομείς των Ro-Ro, των Car Carriers, αλλά και των πολυτροπικών μεταφορών.

Αυτή η στρατηγική συνεργασία, σύμφωνα με την ανάρτηση, θα προσφέρει αυξημένη χωρητικότητα φόρτωσης, βελτιωμένες υπηρεσίες στη χερσαία εφοδιαστική αλυσίδα και ένα ευρύτερο, αποτελεσματικότερο δίκτυο υπηρεσιών. Εκτός των άλλων, θα αξιοποιήσει τα κοινά δίκτυα των εταιρειών στις ευρωπαϊκές και κινεζικές αγορές, με τη συνεργασία τους να αποσκοπεί στην παροχή ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος για τις αναδυόμενες εξαγωγές από την Κίνα.

Συμμαχία ιαπωνικών ναυπηγείων έναντι της Κίνας

Μια ομάδα ιαπωνικών ναυπηγείων δεσμεύεται να επενδύσει $2,3 δισ. για την εγκατάσταση γερανών και άλλων εξοπλισμών, αλλά και για την ενίσχυση της αυτοματοποίησης, σε μια προσπάθεια να διπλασιάσουν την παραγωγική ικανότητα της εγχώριας ναυπηγικής βιομηχανίας μέσα στα επόμενα δέκα χρόνια.

Το σχέδιο της Shipbuilders' Association of Japan (SAJ) φέρνει κοντά 17 ναυπηγεία, συμπεριλαμβανομένης της Imabari Shipbuilding, αναφέρει δημοσίευμα του Nikkei Asia. Η πρωτοβουλία αποτελεί μέρος ενός κρατικού προγράμματος επιδοτήσεων ύψους $6,6 δισ., με στόχο την αναζωογόνηση της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ιαπωνίας και την προσέλκυση αμερικανικών επιχειρήσεων, στο πλαίσιο της προσπάθειας του Προέδρου Τραμπ να δημιουργήσει εναλλακτικές λύσεις για την εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία έναντι της Κίνας.

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


Transparency, Ethics and
Excellent Service
PANAMA
MARITIME AUTHORITY
PRO MULTA 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

Γεωπολιτική

Ο απόηχος της συνάντησης Ντ. Τραμπ – Σι Τζινπίνγκ

Ο Αμερικανός Πρόεδρος Ντόναλντ Τραμπ χαρακτήρισε «μεγάλη επιτυχία» τη συνάντησή του στη Νότια Κορέα με τον Κινέζο ομόλογό του Σι Τζινπίνγκ στα τέλη Οκτωβρίου και ανακοίνωσε ότι θα μεταβεί στην Κίνα τον Απρίλιο του 2026 για νέες συνομιλίες. Μάλιστα, σύμφωνα με τον ίδιο, επιτεύχθηκαν συμφωνίες αναφορικά με τη φαιντανύλη και τις σπάνιες γαίες.

Από τη μεριά του, ο Κινέζος Πρόεδρος Σι Τζινπίνγκ δήλωσε ότι υπήρξε «συναίνεση για (την εξεύρεση) λύσεων στα προβλήματα», ενώ τόνισε ότι ΗΠΑ και Κίνα θα πρέπει να αποφύγουν «τον φαύλο κύκλο» των αντιποίνων.

Σπάνιες γαίες: Συμφωνία για έναν χρόνο

Ο Ντόναλντ Τραμπ διαβεβαίωσε ότι συνήψε συμφωνία ενός έτους με τον Σι Τζινπίνγκ για την προμήθεια σπάνιων γαιών, η οποία θα ανανεώνεται κάθε χρόνο έπειτα από διαπραγμάτευση. Το Πεκίνο επέβαλε πρόσφατα νέους περιορισμούς στις εξαγωγές αυτών των κρίσιμης σημασίας υλικών για την παγκόσμια βιομηχανία, στα οποία η Κίνα ασκεί μονοπώλιο.

Επανάληψη των κινεζικών αγορών σόγιας

Ο Ντόναλντ Τραμπ διαβεβαίωσε ότι η Κίνα ετοιμάζεται να αγοράσει από τις Ηνωμένες Πολιτείες «σημαντικές» ποσότητες σόγιας και άλλων αγροτικών προϊόντων. «Σημαντικοί όγκοι σόγιας και άλλων αγροτικών προϊόντων θα αγοραστούν αμέσως», ανέφερε χαρακτηριστικά.

Υπενθυμίζεται ότι η Κίνα είχε αναστείλει τις εισαγωγές σόγιας από τις Ηνωμένες Πολιτείες, στρεφόμενη σε Βραζιλία και Αργεντινή.

Ημιαγωγοί: Θέμα σε εκκρεμότητα;

Το Πεκίνο επιδιώκει να ενισχύσει τη βιομηχανία ηλεκτρονικών μικροκυκλωμάτων για να παρακάμψει τους περιορισμούς στις εξαγωγές που έχει επιβάλει η Ουάσιγκτον σε εξαρτήματα που έχουν ουσιώδη σημασία για την ανάπτυξη της τεχνητής νοημοσύνης.

Ο Γενικός Διευθυντής της γιγάντιας αμερικανικής εταιρείας μικροκυκλωμάτων Nvidia, Τζένσεν Χουάνγκ, είχε ζητήσει πρόσφατα από την Ουάσιγκτον να εγκρίνει την πώληση στην Κίνα μικροκυκλωμάτων τεχνητής νοημοσύνης κατασκευασμένων στις ΗΠΑ. Η Ουάσιγκτον απαγορεύει στην Nvidia να εξάγει εκεί τα πιο προηγμένα προϊόντα της. Από την πλευρά του, το Πεκίνο κάνει λόγο για ανησυχίες που συνδέονται με την εθνική ασφάλεια σε σχέση με προϊόντα της Nvidia.

Ουκρανία

«Η Ουκρανία αναφέρθηκε με πολύ έντονο τρόπο. Μιλήσαμε γι' αυτήν πολύ και θα δουλέψουμε μαζί και οι δύο για να δούμε αν μπορούμε να επιτύχουμε κάτι», δήλωσε ο Τραμπ.

Ο Σι Τζινπίνγκ «θα μας βοηθήσει, θα δουλέψουμε από κοινού σχετικά με την Ουκρανία», δήλωσε. Το Πεκίνο υποστηρίζει πως τηρεί ουδέτερη στάση στη σύγκρουση, όμως έχει αποφύγει να καταδικάσει τη ρωσική επίθεση.

Πηγή: ΑΠΕ-ΜΠΕ



Κίνα: Στοπ στις αγορές ρωσικού πετρελαίου

Οι κρατικές πετρελαϊκές εταιρείες της Κίνας ανέστειλαν τις αγορές ρωσικού πετρελαίου που μεταφέρεται διά θαλάσσης, μετά τις κυρώσεις που επέβαλαν οι Ηνωμένες Πολιτείες στις δύο μεγαλύτερες ρωσικές εταιρείες Rosneft και Lukoil, ανέφεραν πολλές πηγές του κλάδου εμπορίας πετρελαίου.

Τα διυλιστήρια στην Ινδία, η οποία είναι ο μεγαλύτερος αγοραστής ρωσικού πετρελαίου, πρόκειται να μειώσουν δραστικά τις εισαγωγές αργού πετρελαίου από τη Ρωσία, για να συμμορφωθούν με τις κυρώσεις που επέβαλαν οι ΗΠΑ λόγω της εισβολής του Κρεμλίνου στην Ουκρανία.

Οι κινεζικές κρατικές εταιρείες PetroChina, Sinopec, CNOOC και Zhenhua Oil θα απέχουν από συναλλαγές



Credit: EPA/YONHAP SOUTH KOREA OUT

σε σχέση με το ρωσικό πετρέλαιο τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, λόγω ανησυχιών για τις κυρώσεις, ανέφεραν οι πηγές.

Ενώ η Κίνα εισάγει περίπου 1,4 εκατ. βαρέλια ρωσικού πετρελαίου μέσω θαλάσσης ημερησίως, το μεγαλύτερο μέρος αυτής της ποσότητας αγοράζεται από ανεξάρτητα διυλιστήρια, συμπεριλαμβανομένων μικρών επιχειρήσεων, γνωστών ως teapots, αν και οι εκτιμήσεις για τις αγορές από κρατικά διυλιστήρια ποικίλλουν σημαντικά.

Η Vortexa Analytics προέβλεψε ότι οι αγορές ρωσικού πετρελαίου από κινεζικές κρατικές εταιρείες θα κυμανθούν σε ποσότητες κάτω των 250.000 βαρελιών ημερησίως για τους πρώτους εννέα μήνες του 2025, ενώ η συμβουλευτική εταιρεία Energy Aspects εκτίμησε ότι θα κυμανθούν στα 500.000 βαρέλια ημερησίως.

Η Unipec, ο εμπορικός βραχίονας της Sinopec, σταμάτησε να αγοράζει ρωσικό πετρέλαιο αφότου η Βρετανία υπέδειξε τις εταιρείες Rosneft και Lukoil, καθώς και τα πλοία του «σκιώδους στόλου» και κινεζικές οντότητες, συμπεριλαμβανομένου ενός μεγάλου κινεζικού διυλιστηρίου, ανέφεραν δύο εμπορικές πηγές.

Η Rosneft και η Lukoil πωλούν το μεγαλύτερο μέρος του πετρελαίου τους στην Κίνα μέσω μεσαζόντων αντί να συναλλάσσονται απευθείας με αγοραστές, ανέφεραν οι πηγές του κλάδου εμπορίας πετρελαίου.

Εν τω μεταξύ, τα ανεξάρτητα διυλιστήρια είναι πιθανό να σταματήσουν τις αγορές για να αξιολογήσουν τον αντίκτυπο των κυρώσεων, αλλά θα εξακολουθήσουν να επιδιώκουν να συνεχίσουν τις αγορές ρωσικού πετρελαίου, δήλωσαν αρκετές πηγές του κλάδου.



Credit: EPA/Yves Herman / POOL

Η Κίνα εισάγει επίσης περίπου 900.000 βαρέλια ρωσικού πετρελαίου ημερησίως μέσω αγωγών, τα οποία καταλήγουν στην PetroChina, η οποία, σύμφωνα με αρκετούς εμπόρους, πιθανότατα δεν θα επηρεαστεί ιδιαίτερα από τις κυρώσεις.

Η Ινδία και η Κίνα αναμένεται να στραφούν σε άλλες προμήθειες, αυξάνοντας τις τιμές στο πετρέλαιο, στο οποίο δεν έχουν επιβληθεί κυρώσεις από τη Μέση Ανατολή, την Αφρική και τη Λατινική Αμερική, ανέφεραν οι εμπορικές πηγές.

Πηγή: ΑΠΕ-ΜΠΕ

Σε ισχύ το 19ο πακέτο κυρώσεων της ΕΕ εις βάρος της Ρωσίας

Οι χώρες της ΕΕ ενέκριναν, στις 23 Οκτωβρίου, επίσημα το 19ο πακέτο κυρώσεων κατά της Ρωσίας για τον πόλεμο εναντίον της Ουκρανίας, το οποίο περιλαμβάνει τη σταδιακή απαγόρευση των εισαγωγών ρωσικού υγροποιημένου φυσικού αερίου (ΥΦΑ/LNG). Τα 27 κράτη-μέλη είχαν ήδη εγκρίνει το πακέτο το βράδυ της Τετάρτης 22 Οκτωβρίου, αφού η Σλοβακία υποχώρησε και δέχτηκε να το στηρίξει.

«Πρόκειται για ένα σημαντικό πακέτο, που στοχεύει στις κύριες ροές εσόδων της Ρωσίας μέσω νέων ενεργειακών, χρηματοοικονομικών και εμπορικών μέτρων», εκτίμησε η Δανία, που έχει αυτό το εξάμηνο την εναλλασσόμενη προεδρία της ΕΕ.

Η απαγόρευση στις εισαγωγές ρωσικού υγροποιημένου φυσικού αερίου θα τεθεί σε ισχύ σε δύο στάδια: τα βραχυπρόθεσμα συμβόλαια θα λήξουν έπειτα από έξι μήνες και τα μακροπρόθεσμα την 1η Ιανουαρίου 2027.

Εξάλλου, το νέο πακέτο κυρώσεων περιλαμβάνει και έναν μηχανισμό για τον περιορισμό των μετακινήσεων των Ρώσων διπλωματών εντός της ΕΕ, ανέφερε η ανακοίνωση.

Το πακέτο «στοχοθετεί ρωσικές τράπεζες, ανταλλακτήρια κρυπτονομισμάτων, οντότητες στην Ινδία και στην Κίνα μεταξύ άλλων», δήλωσε η επικεφαλής Εξωτερικής Πολιτικής της ΕΕ Κάγια Κάλας με ανάρτησή της στο Χ.

«Η ΕΕ περιορίζει τις μετακινήσεις Ρώσων διπλωματών για να αντιμετωπίσει τις προσπάθειες αποσταθεροποίησης. Γίνεται όλο και πιο δύσκολο για τον [Ρώσο Πρόεδρο Βλαντίμιρ] Πούτιν να χρηματοδοτεί αυτόν τον πόλεμο».

Ο Υπουργός Εξωτερικών της Δανίας, Λαρς Λέκε Ράσμουσεν, δήλωσε ότι η απαγόρευση των εισαγωγών ΥΦΑ αποτελεί ένα σημαντικό βήμα προς την πλήρη αποδέσμευση της ΕΕ από τη ρωσική ενέργεια.

Μπαράζ επενδύσεων μεταξύ Αυστραλίας και ΗΠΑ

Οι διμερείς σχέσεις Αυστραλίας-ΗΠΑ ενισχύονται, καθώς οι εκατέρωθεν κυβερνήσεις ανακοίνωσαν ανταποδοτικά επενδυτικά σχέδια, τόσο σε τεχνολογική ανάπτυξη και σπάνιες γαίες όσο και στην αμυντική βιομηχανία. Πρόκειται για επενδυτικά πλάνα των οποίων η αξία ανέρχεται στα $8,5 δισ.

Χαρακτηριστικά, ο Αυστραλός Πρωθυπουργός δήλωσε ότι η Καμπέρα θα κάνει ό,τι περνάει από το χέρι της για περαιτέρω σύσφιξη των σχέσεων μεταξύ των δύο οικονομιών, ενώ η συμφωνία με επίκεντρο τις σπάνιες γαίες συνιστά ένα από τα πρώτα βήματα.

Κατόπιν της συμφωνίας, ΗΠΑ και Αυστραλία δεσμεύτηκαν να επενδύσουν σε συναφή έργα έως και $1 δισ. σε βάθος εξαμήνου. Αξίζει να σημειωθεί ότι η αυστραλιανή κυβέρνηση υπέγραψε την εν λόγω συμφωνία στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας «Future Made in Australia». Απώτερος σκοπός της πρωτοβουλίας είναι η ενίσχυση της εφοδιαστικής αλυσίδας που αναπτύσσεται μεταξύ της Αυστραλίας και των συμμάχων της.

Στην αντίπερα όχθη του Ειρηνικού, ο Λευκός Οίκος ανακοίνωσε ότι οι δύο χώρες θα επενδύσουν από κοινού έως και $3 δισ. σε έργα που σχετίζονται με πολύτιμες γαίες, σε βάθος έξι μηνών. Στόχος της αμερικανικής κυβέρνησης είναι η πρόσβαση σε αποθέματα αξίας μέχρι και $53 δισ.

Σημειώνεται τέλος ότι, κατόπιν της δασμολογικής πολιτικής που χαράσσει ο Πρόεδρος Τραμπ, οι εξαγωγές της Αυστραλίας προς τις ΗΠΑ είναι επιβαρυμένες με δασμούς ύψους 10%. Ενδεχομένως οι εν λόγω δασμοί να αποτελέσουν αντικείμενο των διαπραγματεύσεων μεταξύ των δύο κρατών.

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

Γαλάζια οικονομία



Θαλάσσια ρομποτική και μη επανδρωμένα σκάφη: από τη θεωρία στην πράξη

Η ταχεία πρόοδος της θαλάσσιας ρομποτικής και των αυτόνομων πλοίων αλλάζει ριζικά το μέλλον της ναυτιλίας, συνδυάζοντας τεχνητή νοημοσύνη, απομακρυσμένο έλεγχο και ενεργειακή αποδοτικότητα. Αυτή η τεχνολογία, που μέχρι πρόσφατα φάνταζε πειραματική, εξελίσσεται πλέον σε πρακτικό εργαλείο βιώσιμων θαλάσσιων επιχειρήσεων. Σε αυτό το πλαίσιο, η Reach Subsea έλαβε την πρώτη άδεια εμπορικής δραστηριότητας για τη λειτουργία του Reach Remote 1. Πρόκειται για ένα πλήρως μη επανδρωμένο επιφανειακό σκάφος (USV). Η άδεια εκδόθηκε από τις Νορβηγικές Ναυτιλιακές Αρχές, με τεχνική επικύρωση από τον DNV.

Το Reach Remote 1, εξοπλισμένο με ενσωματωμένο σύστημα Work Class ROV, συνδυάζει ρομποτική, αισθητήρες αιχμής και εξελιγμένα συστήματα τηλεμετρίας. Το αποτέλεσμα είναι σημαντική μείωση εκπομπών CO_2, περιορισμός της κατανάλωσης καυσίμου και ενίσχυση της ενεργειακής αποδοτικότητας στις υπεράκτιες δραστηριότητες. Η πλήρης αυτονομία του Reach Remote 1 τέθηκε σε εφαρμογή στις 11 Οκτωβρίου, όταν το σκάφος απέπλευσε από το Haugesund για να συνεχίσει την αποστολή του για τη Shell στο κοίτασμα Ormen Lange, χωρίς υποστηρικτικό πλοίο.

Με τα σκάφη Reach Remote 2, 3 και 4 να ακολουθούν, δημιουργείται μια νέα κατηγορία αυτόνομων σκαφών, που επαναπροσδιορίζουν τον τρόπο με τον οποίο ο θαλάσσιος και υπεράκτιος κλάδος διαχειρίζεται έργα, συντήρηση και επιθεωρήσεις.

Πρωτοπορία της Μαρτινίκας με υπεράκτιο φωτοβολταϊκό έργο

Η Καραϊβική εισέρχεται σε μια νέα εποχή ενεργειακής καινοτομίας με το έργο Soley Blé, το πρώτο υπεράκτιο πλωτό φωτοβολταϊκό πάρκο, που σχεδιάζεται να εγκατασταθεί κοντά στο Fort-de-France της Μαρτινίκας. Το έργο υλοποιείται από το Grand Port Maritime de la Martinique (GPMLM) σε συνεργασία με τη γαλλική εταιρεία SolarinBlue. Η εγκατάσταση θα τοποθετηθεί στον κόλπο του Fort-de-France, πλησίον του τερματικού σταθμού Pointe des Grives, και θα διαθέτει ονομαστική ισχύ αιχμής από 1 έως 4 MWp. Με την ολοκλήρωσή του, το Soley Blé θα καλύπτει σημαντικό μέρος των ενεργειακών αναγκών του λιμένα, μειώνοντας το αποτύπωμα άνθρακα και ενισχύοντας την ενεργειακή του αυτονομία.

Η τεχνολογία της SolarinBlue βασίζεται σε πλωτές πλατφόρμες φωτοβολταϊκών, σχεδιασμένες να αντέχουν σε ακραίες θαλάσσιες συνθήκες. Η αξιοπιστία της τεχνολογίας επιβεβαιώθηκε μέσα από το έργο Sun'Sète στη Μεσόγειο, όπου η πιλοτική εγκατάσταση της SolarinBlue απέδειξε την αντοχή της σε κύματα ύψους έως 9 μ., διατηρώντας πλήρη λειτουργικότητα. Οι πλατφόρμες της SolarinBlue είναι μεταλλικές ή σύνθετες ελαφρές κατασκευές, αγκυρωμένες με ευέλικτα συστήματα πρόσδεσης, που επιτρέπουν την προσαρμογή τους στις κινήσεις της θάλασσας. Η πλωτή διάταξη επιτρέπει την αποφυγή δέσμευσης παράκτιων εκτάσεων, μειώνει τις απώλειες μεταφοράς ενέργειας και βελτιώνει την απόδοση των φωτοβολταϊκών πάνελ χάρη στο δροσερότερο θαλάσσιο περιβάλλον. Η ηλεκτρική ενέργεια μεταφέρεται στη στεριά μέσω υποβρύχιων καλωδίων, εξασφαλίζοντας ασφάλεια



Credit: Reach Subsea

και ελαχιστοποίηση οπτικού αποτυπώματος.
Στο Sun'Sète, η SolarinBlue εφάρμοσε εκτενή περιβαλλοντική παρακολούθηση σε συνεργασία με το Observatoire Océanologique de Banyuls-sur-Mer, καταγράφοντας τις επιδράσεις στις θαλάσσιες βιοκοινότητες. Η ίδια μεθοδολογία θα χρησιμοποιηθεί και στο Soley Blé, με συμμετοχή τοπικών ερευνητικών ιδρυμάτων της Μαρτινίκας, ώστε να εξασφαλιστεί ότι το έργο θα λειτουργήσει συμβατά με τα θαλάσσια οικοσυστήματα και τα πρότυπα της γαλλικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας.
Η ανάπτυξη του Soley Blé εντάσσεται στη στρατηγική του λιμένα για αποανθρακοποίηση και ενεργειακή ουδετερότητα, με στόχο να μετατρέψει τη Μαρτινίκα σε πιλοτικό κέντρο θαλάσσιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Τα ινδικά λιμάνια ως κόμβοι παραγωγής και διανομής πράσινου υδρογόνου

Η Ινδία κάνει ένα αποφασιστικό βήμα προς τη βιώσιμη ναυτιλιακή και ενεργειακή της μετάβαση, αναγνωρίζοντας τρία μεγάλα λιμάνια, το Deendayal (Γκουτζαράτ), το V.O. Chidambaranar (Ταμίλ Ναντού) και το Paradip (Οντίσα) ως Κόμβους Πράσινου Υδρογόνου (Green Hydrogen Hubs). Η πρωτοβουλία εντάσσεται στο πλαίσιο της Εθνικής Αποστολής Πράσινου Υδρογόνου (NGHM), η οποία στοχεύει να καταστήσει την Ινδία παγκόσμιο κέντρο παραγωγής, αξιοποίησης και εξαγωγής πράσινου υδρογόνου και των παραγώγων του.
Η επιλογή των τριών λιμανιών δεν είναι τυχαία, καθώς πρόκειται για κομβικά σημεία στη θαλάσσια αλυσίδα εφοδιασμού, με στρατηγικές θέσεις κατά μήκος των ανατολικών και δυτικών εμπορικών διαδρομών. Η πρωτοβουλία αυτή σηματοδοτεί τη μετάβαση της Ινδίας από μια συμβατική ναυτιλιακή δύναμη σε έναν τεχνολογικό ηγέτη βιώσιμης ανάπτυξης. Μέσα από επενδύσεις σε υποδομές, πράσινη ενέργεια και R&D, η χώρα φιλοδοξεί να δημιουργήσει μια πλήρως ολοκληρωμένη αλυσίδα αξίας γύρω από το υδρογόνο.
Σύμφωνα με το Υπουργείο Νέας και Ανανεώσιμης Ενέργειας (MNRE), η αναγνώριση των τριών λιμανιών αποτελεί καθοριστική στιγμή για τη ναυτιλιακή πορεία της Ινδίας. Όπως δήλωσε ο Υπουργός Λιμένων και Ναυτιλίας, Σαρμπανάντα Σονοουάλ, η Ινδία εργάζεται υπό την οραματική ηγεσία του Πρωθυπουργού Ναρέντρα Μόντι για τη δημιουργία ενός «οικοσυστήματος βιώσιμης ανάπτυξης», που θα στηρίζει την ενεργειακή ασφάλεια και τη μακροπρόθεσμη αποανθρακοποίηση της χώρας.

Επιβατηγός ναυτιλία

CLIA: Τα οφέλη του βιώσιμου τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα σε πρώτο πλάνο

Η Διεθνής Ένωση Εταιρειών Κρουαζιέρας (CLIA) παρουσιάζει τα οφέλη του εξαιρετικά δυναμικού τομέα της κρουαζιέρας για τις τοπικές κοινωνίες στην Ελλάδα, εγκαινιάζοντας μια έκθεση για τον βιώσιμο τουρισμό κρουαζιέρας σε συνεργασία με το Ίδρυμα Ευγενίδου. Η εκδήλωση των εγκαινίων της έκθεσης, που πραγματοποιήθηκε στις 22 Οκτωβρίου στις εγκαταστάσεις του Ιδρύματος Ευγενίδου, έρχεται σε συνέχεια της καμπάνιας της CLIA, η οποία, μέσα από μια σειρά βίντεο, έχει ως στόχο να ενισχύσει τη φωνή της κοινότητας κρουαζιέρας στην Ελλάδα και να αναδείξει πώς ο τομέας αποτελεί δύναμη ανάπτυξης και ευημερίας.

Οι καινοτομίες του κλάδου της κρουαζιέρας, οδηγός για τη βιωσιμότητα

Ενισχύοντας τη δέσμευση του κλάδου για βιωσιμότητα, η CLIA παρουσίασε τα αποτελέσματα της Ετήσιας Έκθεσής της για τις περιβαλλοντικές τεχνολογίες και πρακτικές. Η Έκθεση του 2025 δείχνει συνεχή και μετρήσιμη πρόοδο από τις εταιρείες κρουαζιέρας-μέλη της CLIA, καθώς προωθούν μια φιλόδοξη περιβαλλοντική ατζέντα – από τις δοκιμές και την πιλοτική εφαρμογή βιοκαυσίμων, και τις επενδύσεις σε κινητήρες ευέλικτων καυσίμων, έως την αυξανόμενη χρήση καυσίμων χαμηλότερων εκπομπών και τη μεγιστοποίηση της εφαρμογής μέτρων ενεργειακής απόδοσης. Οι εταιρείες κρουαζιέρας είναι πρωτοπόροι και καινοτόμοι στη ναυτιλιακή τεχνολογία, έχοντας να επιδείξουν παραδείγματα όπως προηγμένα συστήματα επεξεργασίας λυμάτων, παράκτια ενεργειακή υποστήριξη, συστήματα λίπανσης αέρα και τη νεότερη γενιά κινητήρων διπλού καυσίμου, από τα οποία επωφελούνται και άλλοι τομείς της ναυτιλίας. Οι εταιρείες κρουαζιέρας επενδύουν δεκάδες δισεκατομμύρια ευρώ για να κατασκευάσουν τον στόλο του μέλλοντος, συμπεριλαμβανομένων περισσότερων των 80 νέων πλοίων υπό παραγγελία παγκοσμίως, που διαθέτουν αυτές και άλλες καινοτομίες.

«The Voyage»: Διαδραστική έκθεση για τον βιώσιμο τουρισμό κρουαζιέρας

Η έκθεση «The Voyage» της CLIA φιλοξενείται στο Ίδρυμα Ευγενίδου, στην Αθήνα, έως τις αρχές Ιανουαρίου. Η έκθεση ταξιδεύει τους επισκέπτες σε ένα καθηλωτικό ταξίδι στον κόσμο της κρουαζιέρας, με διαδραστικά χαρακτηριστικά και έμφαση στη βιωσιμότητα. Οι επισκέπτες έχουν πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με την καινοτομία στις κρουαζιέρες και την περιβαλλοντική πρόοδο του κλάδου.

Το ορόσημο της MSC Cruises με φόντο την ηλεκτροδότηση

Το Τμήμα Κρουαζιέρας του ομίλου MSC σημείωσε ένα επίτευγμα στο ταξίδι του προς την αποανθρακοποίηση, καθώς δύο από τα πλοία του –το «MSC World Europa» και το «Explora II»– συνδέθηκαν με την παροχή ηλεκτρικού ρεύματος από την ξηρά στο λιμάνι της Βαλέτας σε διαδοχικές ημέρες, στις 15 και 16 Οκτωβρίου 2025.

Οι διαδοχικές συνδέσεις αποτελούν ορόσημο για την εταιρεία, καθώς το «Explora II» γίνεται το πρώτο πλοίο της Explora Journeys που συνδέεται με ηλεκτρικό ρεύμα από την ξηρά στην Ευρώπη.

Συνολικά, αυτές οι επιχειρήσεις αποτελούν ένα δυναμικό βήμα ανάπτυξης και προόδου για το Τμήμα Κρουαζιέρας του ομίλου MSC και το παγκόσμιο πρόγραμμά του παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά. Από τα εγκαίνια της εγκατάστασης παροχής ρεύματος στη Βαλέτα το 2024 –όταν το «MSC World Europa» έγινε το πρώτο κρουαζιερόπλοιο που χρησιμοποίησε την εγκατάσταση– τα πλοία της MSC Cruises έχουν παραμείνει περίπου 300 ώρες συνδεδεμένα με την παροχή ρεύματος από την ξηρά στη Βαλέτα, εξαλείφοντας ουσιαστικά τις εκπομπές που θα αντιστοιχούσαν σε μισό μήνα τοπικών ρύπων που θα είχαν παραχθεί ενώ τα πλοία βρίσκονταν ελλιμενισμένα.

Και οι δύο συνδέσεις πραγματοποιήθηκαν παράλληλα με το GreenPort Congress 20th Anniversary & Decarbonising the Future (DTF) Conference 2025, υπογραμμίζοντας τη διαρκή δέσμευση του Τμήματος Κρουαζιέρας για καθαρότερες επιλογές στις λιμενικές λειτουργίες, καθώς και τον καθοριστικό ρόλο της Μάλτας στην υποστήριξη του σχεδίου Fit for 55 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το οποίο απαιτεί όλα τα βασικά ευρωπαϊκά λιμάνια να είναι εξοπλισμένα για χρήση ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά έως το 2030.

Ο Πρωθυπουργός της Μάλτας, Δρ Robert Abela, τόνισε μεταξύ άλλων: «Η συνεργασία μας με παγκόσμιους εταίρους, όπως ο όμιλος MSC, δείχνει ότι η Μάλτα μπορεί να συνδυάζει την οικονομική ανάπτυξη με την περιβαλλοντική πρόοδο. Είναι ενθαρρυντικό να

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

βλέπουμε διεθνείς εταιρείες κρουαζιέρας όπως η MSC να χρησιμοποιούν ενεργά την εγκατάσταση και να μας βοηθούν να δώσουμε ένα παράδειγμα για την περιοχή της Μεσογείου».

Ο Pierfrancesco Vago, Εκτελεστικός Πρόεδρος του Τμήματος Κρουαζιέρας του ομίλου MSC, δήλωσε: «Αυτές οι συνδέσεις δείχνουν πώς η τεχνολογία, οι επενδύσεις και η συνεργασία μπορούν να προσφέρουν άμεσα περιβαλλοντικά οφέλη. Η Μάλτα ήταν το πρώτο μεσογειακό λιμάνι που έκανε τη χρήση παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά λειτουργική, και μαζί αποδεικνύουμε τώρα ότι οι βιώσιμες υποδομές μπορούν να στηρίξουν τόσο τους περιβαλλοντικούς στόχους όσο και την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας».

Η MSC Cruises έχει εγκαταστήσει τη δυνατότητα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από την ξηρά σε όλα τα νέα πλοία από το 2017 και εργάζεται για την αναβάθμιση και άλλων πλοίων του στόλου. Σήμερα, 18 από τα 25 πλοία του Τμήματος Κρουαζιέρας του ομίλου MSC είναι εξοπλισμένα για σύνδεση με ηλεκτρικό ρεύμα από την ξηρά, ενώ επιπλέον εγκαταστάσεις βρίσκονται σε εξέλιξη.

Το 2024, η MSC Cruises συνδέθηκε με παροχή ηλεκτρικού ρεύματος από την ξηρά σε 13 λιμάνια και πραγματοποίησε 142 επιτυχημένες συνδέσεις, δηλαδή περισσότερες από τριπλάσιες σε σχέση με το προηγούμενο έτος.



Δεκατέσσερα νέα ηλεκτρικά ferries σύντομα στα ύδατα της Φινλανδίας

Σε τροχιά εξηλεκτρισμού βρίσκονται οι μεταφορές εσωτερικής ναυσιπλοΐας της Φινλανδίας, καθώς η σκανδιναβική χώρα στοχεύει στην πλήρη ανανέωση του στόλου της με «πράσινα» ferries.

Στο πλαίσιο αυτό, η Finferries τοποθέτησε πρόσφατα παραγγελία για 14 νέα ηλεκτρικά ferries. Πρόκειται για μια κίνηση που ευθυγραμμίζεται με τη συμφωνία ανάμεσα στη Finferries και στο ELY Center της Νοτιοδυτικής Φινλανδίας για το έργο «Road Ferry Service for Lake Finland 2026-2047».

Το συγκεκριμένο έργο αποτελεί μια πρωτοβουλία για φιλικές προς το περιβάλλον μεταφορές, μέσω της ανάπτυξης δώδεκα δρομολογίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας που θα εκτελούνται από ηλεκτρικά πορθμεία.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα νεότευκτα ferries θα κατασκευαστούν από ανακυκλωμένα κύτη πλοίων, μειώνοντας αισθητά τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα από την παραγωγή χάλυβα. Ενδεικτικά, η εξοικονόμηση διοξειδίου του άνθρακα από τα επαναχρησιμοποιημένα κύτη ισοδυναμεί με δυόμισι χρόνια εκπομπών από τα πορθμεία που καταναλώνουν diesel.

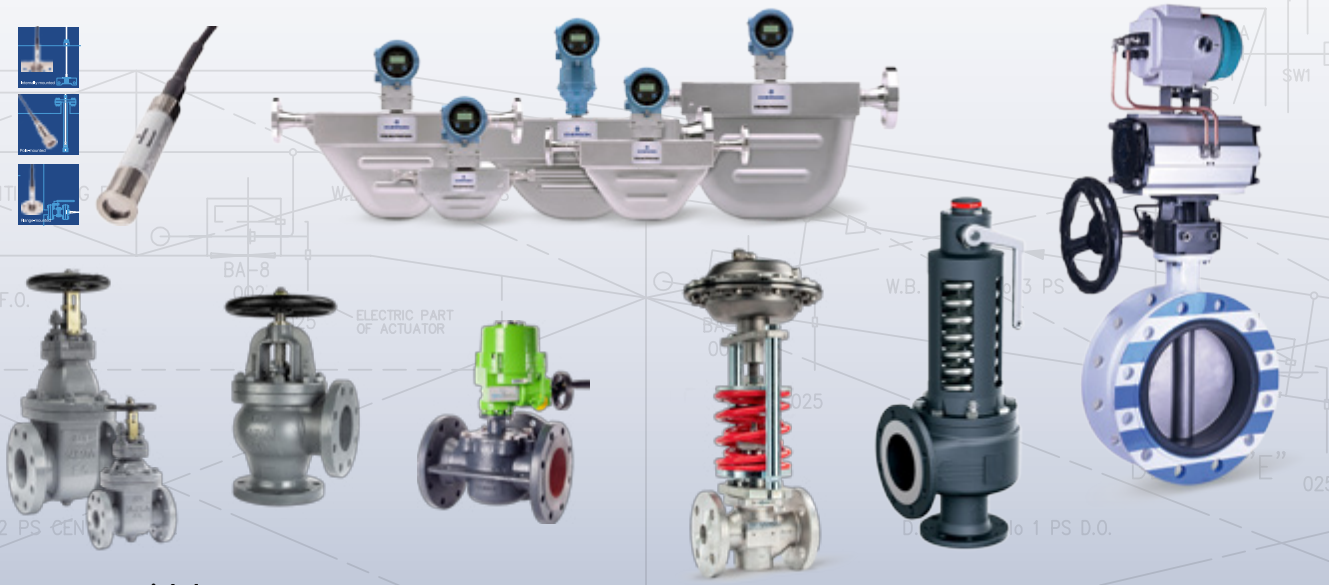
Τα πρώτα ηλεκτρικά ferries θα εκκινήσουν δρομολόγια έως τα τέλη του 2026, ενώ και οι δώδεκα γραμμές θα τεθούν σε λειτουργία μέχρι το καλοκαίρι του 2028. Στόχος της Φινλανδίας είναι η ανανέωση του στόλου πορθμείων της με πλήρως ηλεκτρικά ferries, επιτυγχάνοντας μείωση των εκπομπών έως και 90%.

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



Jotun Hellas: Πρωτοπορώντας στην τεχνική κατάρτιση

Η Jotun Hellas συνεχίζει δυναμικά την επένδυση στη γνώση και στην τεχνική εκπαίδευση, μέσα από τα paint schools και τα εξειδικευμένα σεμινάρια που διοργανώνει για επαγγελματίες του ναυτιλιακού κλάδου, συνεργάτες, ναυπηγεία και σπουδαστές Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού. Με βασικό στόχο τη σύνδεση της θεωρητικής εκπαίδευσης με την πραγματική εμπειρία της αγοράς, τα προγράμματα αυτά αναδεικνύουν τη σημασία της hands-on τεχνικής κατάρτισης.

Σε συνέχεια της συνέντευξης που παραχώρησε ο κ. Χρήστος Μαρούγκας, Technical Services & Support Manager της Jotun Hellas, στο τεύχος Οκτωβρίου, στις σελίδες που ακολουθούν στελέχη της εταιρείας μοιράζονται την εμπειρία τους, αναδεικνύοντας τον ρόλο των paint schools ως καταλύτη για την ανάπτυξη δεξιοτήτων και τη διαρκή αναβάθμιση του ανθρώπινου δυναμικού σε όλο το φάσμα της ναυτιλιακής βιομηχανίας.



Η hands-on τεχνική κατάρτιση εκ νέου στο προσκήνιο

Συνέντευξη του **Δημήτρη Ζαρογιάννη**,
Senior Shipping Key Account Manager,
Jotun Hellas Ltd.

Ποιο είναι το feedback που λαμβάνετε από τα τεχνικά τμήματα και τα τμήματα προμηθειών των εταιρειών που συμμετέχουν στα paint schools;

Το feedback είναι πολύ θετικό και ενθαρρυντικό. Τα τεχνικά στελέχη εκτιμούν το βάθος της πληροφορίας και το γεγονός ότι τα σεμινάρια έχουν πρακτικό προσανατολισμό, προσαρμοσμένο στις πραγματικές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν σε πλοία και ναυπηγεία.

Από την άλλη πλευρά, τα τμήματα προμηθειών μάς λένε ότι τους βοηθά να κατανοήσουν καλύτερα την τεχνική αξία πίσω από μια επιλογή προϊόντος. Αυτό οδηγεί σε πιο τεκμηριωμένες αποφάσεις και σε βελτιωμένη συνεργασία με τις τεχνικές ομάδες.

Ιδιαίτερα θετικά αποτιμάται και η διαδραστική μορφή των σεμιναρίων, η οποία ενισχύει τη διατμηματική συνεργασία μεταξύ operation, procurement και τεχνικής ομάδας.

Κοινωνιολόγοι και επιστήμονες συχνά αναφέρονται στη σημασία των soft skills στην αγορά εργασίας και, μεταξύ άλλων, και στη ναυτιλία. Ωστόσο, βλέπετε μια εκ νέου έμφαση των ναυτιλιακών εταιρειών και στα hard skills, καθώς οι κανονισμοί εντείνονται;

Πράγματι, τα τελευταία χρόνια υπάρχει μια ισχυρή και δικαιολογημένη έμφαση στα soft skills –όπως η επικοινωνία, η ομαδικότητα και η πολιτισμική νοημοσύνη– κυρίως λόγω της διεθνούς φύσης της ναυτιλίας. Ωστόσο, παρατηρούμε πλέον μια επαναφορά της προσοχής στα hard skills, και πιο συγκεκριμένα στη βαθιά τεχνική γνώση, κυρίως εξαιτίας της αυξανόμενης πολυπλοκότητας των κανονισμών (π.χ. περιβαλλοντικοί, ασφαλείας, τεχνικοί) και της τεχνολογικής εξέλιξης στον χώρο μας.

Η κατανόηση τεχνικών θεμάτων, όπως η σωστή επιλογή και εφαρμογή επιστρώσεων, η διαχείριση διαβρωτικών συνθηκών ή η συμμόρφωση με προδιαγραφές IMO και άλλων ρυθμιστικών αρχών, καθίσταται κρίσιμη. Επομένως, ενώ τα soft skills παραμένουν σημαντικά, η ανάγκη για εξειδικευμένη, hands-on τεχνική κατάρτιση –όπως αυτή που προσφέρουν τα paint schools– αναδεικνύεται ξανά στο προσκήνιο ως απαραίτητο εργαλείο, και όχι μόνο.

Η Jotun Hellas υποστηρίζει σταθερά την επιμόρφωση των Ελλήνων Αξιωματικών ΕΝ της Minerva Marine με ειδικά σεμινάρια που πραγματοποιούνται στο ΑΘΗΝΑ Κέντρο Εκπαίδευσης. Μοιράζεται απλόχερα γνώσεις για τις προδιαγραφές και τη χρήση των χρωμάτων, τον τρόπο αξιολόγησης της κατάστασής τους σε δεξαμενές θαλάσσιου έρματος, στο κατάστρωμα και στη γάστρα των πλοίων, αλλά και για τους τρόπους επισκευής μικρής κλίμακας που μπορεί να πραγματοποιηθούν από το ίδιο το πλοίο. Τα αποτελέσματα της επιμορφωτικής αυτής υποστήριξης είναι εμφανή με την αποτελεσματικότερη πρόληψη και προστασία από τη διάβρωση.

Στέλιος Βολάκης,
Training Manager,
Athina Maritime Learning and Development Center – Minerva Marine Inc.



Τα paint schools ως συνδετικός κρίκος ανάμεσα στην ακαδημαϊκή εκπαίδευση και τις ανάγκες της αγοράς

Συνέντευξη του **Χρήστου Μαγκανάκη**,
Technical Service Manager,
Jotun Hellas Ltd.

Τι είδους θεματολογία καλύπτετε στα σεμινάρια για σπουδαστές ΑΕΝ και ποια θεωρείτε ότι είναι η μεγαλύτερη προστιθέμενη αξία για εκείνους; Θεωρείτε ότι τα paint schools έρχονται να καλύψουν χάσματα μεταξύ ακαδημαϊκής γνώσης και πραγματικών αναγκών της βιομηχανίας;

Αυτός ακριβώς είναι ο σκοπός μας: να καλύψουμε το κενό μεταξύ θεωρίας και πράξης. Στα σεμινάρια για σπουδαστές ΑΕΝ επικεντρωνόμαστε στις βασικές αρχές των επιστρώσεων, στους κανονισμούς, στη διαχείριση της διάβρωσης και σε ρεαλιστικά σενάρια που συναντούν στη δουλειά τους. Παρουσιάζουμε αληθινά case studies και προσφέρουμε γνώσεις που θα τους φανούν χρήσιμες από την πρώτη τους σύμβαση (μπάρκο). Η μεγαλύτερη προστιθέμενη αξία για τους ίδιους είναι ότι αποκτούν μια πιο ξεκάθαρη εικόνα του τεχνικού περιβάλλοντος στο οποίο θα κληθούν να εργαστούν, πέρα από τα εγχειρίδια/θεωρία.

Η βασική θεματολογία περιλαμβάνει:

- Εισαγωγή στις ναυτιλιακές επιστρώσεις: τύποι, τεχνολογία, ιδιότητες.
- Προστασία από τη διάβρωση.
- Μέθοδοι προετοιμασίας επιφανειών και εφαρμογής χρωμάτων.
- Εκτίμηση αστοχιών επιστρώσεων και προτάσεις αποκαταστάσεων.
- Σωστή χρήση των χρωμάτων κατά τη συντήρηση του πλοίου.
- Διεθνείς ναυτιλιακοί κανονισμοί και περιβαλλοντικές απαιτήσεις.
- Πρακτικά παραδείγματα και case studies.
- Ασφάλεια εργασιών (HSEQ).
- Τεχνολογική εξέλιξη – Market update.
- Καριέρα στον τομέα της ναυτιλίας: επιλογές και εξέλιξη.

Με αυτόν τον τρόπο οι σπουδαστές αποκτούν πρακτικές γνώσεις και μια πιο ρεαλιστική εικόνα για το τι θα αντιμετωπίσουν ως αξιωματικοί γέφυρας ή μηχανής, κάτι που σπάνια καλύπτεται επαρκώς στα εκπαιδευτικά τους προγράμματα. Αυτό θα τους βοηθήσει στην καριέρα τους ώστε να δίνουν σωστές συμβουλές στους υφιστάμενούς τους σε ό,τι αφορά τη συντήρηση του πλοίου και τις σωστές παραγγελίες των υλικών (χρωμάτων) που θα χρειαστούν.

Επιπλέον, η επαφή με επαγγελματίες της αγοράς ενισχύει τη σημασία της τεχνογνωσίας και των προκλήσεων που καλούνται να αντιμετωπίσουν τόσο στο πλοίο όσο και σε θέσεις γραφείου.

Με αυτή την έννοια, τα paint schools όντως λειτουργούν ως κρίσιμος συνδετικός κρίκος ανάμεσα στην ακαδημαϊκή εκπαίδευση και τις ανάγκες της σύγχρονης ναυτιλιακής βιομηχανίας/κοινότητας.

Στο πλαίσιο της βελτίωσης της παρεχόμενης εκπαίδευσης στους σπουδαστές της Ακαδημίας μας, η εταιρεία Jotun επισκέπτεται κάθε χρόνο τη Σχολή μας, εκπαιδεύοντας τους σπουδαστές μας σε θέματα προετοιμασίας, βαφής και συντήρησης πλοίων. Με τα σεμινάρια (paint schools) της εταιρείας Jotun, οι σπουδαστές μας έρχονται σε επαφή με την αγορά της ναυτιλίας, λαμβάνοντας εξαιρετικού επιπέδου εκπαίδευση για τον μελλοντικό επαγγελματικό τους βίο.

Πέτρος Μαλούκος,
Πλοίαρχος ΛΣ,
Διοικητής ΑΕΝ/Π/Υδρας



Η γνώση αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την αξιοποίηση των δυνατοτήτων των προϊόντων μας

Συνέντευξη του **Δημήτρη Σακκαλόγλου**,
Local Key Accounts Manager - Dealers & Yachting,
Jotun Hellas Ltd.

Πόσο σημαντική είναι η παροχή των paint schools/σεμιναρίων στους εξουσιοδοτημένους συνεργάτες σας (dealers);

Η εκπαίδευση των συνεργατών μας, και ιδιαίτερα των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων, αποτελεί για εμάς στρατηγική προτεραιότητα. Οι αντιπρόσωποί μας είναι βασικό κομμάτι του δικτύου μας, καθώς βρίσκονται σε άμεση επαφή με την αγορά και λειτουργούν ως η «πρώτη γραμμή» τεχνικής και εμπορικής υποστήριξης. Μέσα από τα paint schools και τα εξειδικευμένα τεχνικά σεμινάρια, τους δίνεται η δυνατότητα να κατανοήσουν σε βάθος τα προϊόντα και τις τεχνικές εφαρμογής, ώστε να ανταποκρίνονται με αυτοπεποίθηση στις ανάγκες των συνεργατών τους. Η εκπαίδευση αυτή δεν ενισχύει μόνο τις εμπορικές τους επιδόσεις, αλλά κυρίως την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχουν – στοιχείο που ενδυναμώνει την εμπιστοσύνη προς την εταιρεία μας.

Η συνεχής κατάρτιση συμβάλλει επίσης στη διασφάλιση μιας ενιαίας τεχνικής «γλώσσας» και εικόνας σε όλα τα επίπεδα συνεργασίας, καθιστώντας τους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους ουσιαστικό τμήμα της ομάδας μας. Παράλληλα, χάρη στη γνώση των ιδιαιτεροτήτων κάθε τοπικής αγοράς, τους παρέχονται τα κατάλληλα εργαλεία ώστε να προτείνουν λύσεις προσαρμοσμένες στις πραγματικές ανάγκες των συνεργατών τους.

Πέρα από την εκπαίδευση των dealers, διοργανώνετε paint schools και σεμινάρια για ναυπηγεία, εφαρμοστές και τμήματα ποιοτικού ελέγχου. Ποια είναι τα κυριότερα οφέλη αυτής της ολιστικής προσέγγισης;

Πέρα από την εκπαίδευση των εξουσιοδοτημένων αντιπροσώπων, διοργανώνουμε paint schools και σεμινάρια για ναυπηγεία, εφαρμοστές και τμήματα ποιοτικού ελέγχου. Η ολιστική αυτή προσέγγιση αποδεικνύεται ιδιαίτερα αποτελεσματική, καθώς η γνώση αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την αξιοποίηση των δυνατοτήτων των προϊόντων μας. Το άρτιο και άψογο τελικό αποτέλεσμα προσφέρει προστιθέμενη αξία στο σκάφος, εξασφαλίζοντας μεγαλύτερη διάρκεια ζωής της κατασκευής και υψηλής ποιότητας φινίρισμα. Με αυτόν τον τρόπο, αναβαθμίζεται η εργασία όλων των εμπλεκομένων (ιδιοκτητών, εφαρμοστών, ναυπηγείων) και ταυτόχρονα ενισχύεται το κορυφαίο προφίλ ποιότητας της εταιρείας μας.

Στα paint schools καλύπτονται θέματα που αφορούν την τεχνολογία χρωμάτων, τη σωστή προετοιμασία και την εφαρμογή. Το πιο κρίσιμο σημείο για την επίτευξη άρτιου αποτελέσματος σε ένα yacht είναι ο συνδυασμός όλων αυτών των παραμέτρων:

- Η σωστή επιλογή συστήματος χρωμάτων, βάσει των αναγκών και των απαιτήσεων του σκάφους.
- Η επιμελής προετοιμασία της επιφάνειας.
- Η ορθή εφαρμογή των προϊόντων υπό τις κατάλληλες συνθήκες.

Ακόμη και το καλύτερο υλικό, αν δεν είναι προσαρμοσμένο στις πραγματικές συνθήκες λειτουργίας του σκάφους, δεν θα αποδώσει τα αναμενόμενα. Αντίστοιχα, ένα σωστά επιλεγμένο σύστημα, χωρίς τη σωστή προετοιμασία και εφαρμογή, δεν μπορεί να εξασφαλίσει το επιθυμητό αποτέλεσμα. Συνεπώς, η ολοκληρωμένη γνώση και η προσεκτική τήρηση όλων των σταδίων είναι απαραίτητες προϋποθέσεις για την επίτευξη υψηλής ποιότητας και ανθεκτικότητας.

Το σεμινάριο χρωμάτων της Jotun προσφέρει στους εργαζομένους της ναυτιλιακής εταιρείας –τόσο στα πληρώματα όσο και στα στελέχη γραφείου και τους υπεύθυνους (managers)– πολύτιμες γνώσεις και δεξιότητες, οι οποίες τους δίνουν τη δυνατότητα να λαμβάνουν τεκμηριωμένες και στρατηγικές αποφάσεις σχετικά με την επιλογή και την εφαρμογή χρωμάτων.

Δημήτρης Φωκάς,
Training Manager,
Delphic Maritime Training Center – Angelicoussis Group

Ανακαλύπτοντας το «Celestyal Discovery»

του Γιάννη Θεοδωρόπουλου

Ένα ζωντανό παράδειγμα του πώς η ελληνική φιλοξενία, η μεσογειακή αισθητική και η βιωσιμότητα μπορούν να συνυπάρξουν.

Στο πλήρως ανακαινισμένο «Celestyal Discovery», η ελληνική φιλοξενία συναντά τη μεσογειακή αισθητική, σε μια κρουαζιέρα που αναδεικνύει την αυθεντικότητα και τη σύγχρονη ταυτότητα της Celestyal. Αυτό ακριβώς το πάντρεμα είχε τη δυνατότητα να «ανακαλύψει» ομάδα δημοσιογράφων του ελληνικού Τύπου που βρέθηκε στο Λαύριο την Παρασκευή 10 Οκτωβρίου, μετά από ευγενική πρόσκληση της εταιρείας. Το «Celestyal Discovery» θα μπορούσε να αποτελέσει την αφετηρία ενός νέου αφηγήματος: η ελληνική κρουαζιέρα αποκτά ένα σύγχρονο και βιώσιμο πρόσωπο.



«Celestyal Discovery»: Ένα άλλο πλοίο

Μετά από ριζική ανακαίνιση, συνολικού προϋπολογισμού 26 εκατ. ευρώ, το 2024, το «Celestyal Discovery», με χωρητικότητα 1.360 επιβάτες, εντυπωσιάζει με τους ανανεωμένους χώρους του και την κομψότητα του design. Το πλοίο προσφέρει μια μοναδική εμπειρία φιλοξενίας, διαθέτοντας all-day disco, καζίνο, card room, νέα lounge και bar. Μάλιστα, επιβάτες που γνώριζαν το πλοίο στην προηγούμενη μορφή του (ως AIDA) εντυπωσιάστηκαν από τη μεταμόρφωσή του, χαρακτηρίζοντάς το ως «ένα άλλο πλοίο».

Η πρώτη φάση εργασιών περιλάμβανε την πλήρη ανακαίνιση όλων των δημόσιων χώρων –επίπλων, υφασμάτων και διαρρύθμισης–, ενώ η δεύτερη την προσθήκη 47 καμπινών με μπαλκόνια και εγκατάσταση scrubbers.

Η AMK Architecture & Design, έχοντας στο παλμαρέ της πάνω από 160 ανακαινίσεις πλοίων, ανέλαβε την αρχιτεκτονική μελέτη και την εσωτερική διακόσμηση του πλοίου. Η κ. Μαρίνα Φιλιππίδη, Principal Interior Designer της AMK, σημείωσε: «Όταν παραλάβαμε το “Celestyal Discovery”, ήρθαμε αντιμέτωποι με έναν χώρο με έντονα στοιχεία μιας υπερβολικής, σχεδόν grotesque αισθητικής. Στόχος μας δεν ήταν απλώς ο εξωραϊσμός, αλλά η πλήρης μετάλλαξη του εσωτερικού του πλοίου σε ένα περιβάλλον που αποπνέει μεσογειακή φρεσκάδα, ισορροπία και ελληνική ταυτότητα, και παράλληλα η προσαρμογή των χώρων και των λειτουργιών του πλοίου στη φιλοσοφία της Celestyal. Επιδιώξαμε μια αρχιτεκτονική σύνθεση που ενώνει τη θάλασσα με το εσωτερικό, δημιουργώντας αίσθηση συνέχειας και γαλήνης. Το μπλε κυριαρχεί, προσφέροντας ηρεμία και αρμονία, ενώ κάθε καμπίνα “μιλά” μέσα από ελληνικά μοτίβα, δοσμένα με μινιμαλιστικό τρόπο, αποδίδοντας το πνεύμα και την παράδοση της χώρας μας με διακριτικότητα και κομψότητα. Η νέα αισθητική ταυτότητα του πλοίου αντανακλά απόλυτα τη φιλοσοφία της Celestyal: μια σύγχρονη, αυθεντικά ελληνική εμπειρία φιλοξενίας στη θάλασσα. Είμαστε υπερήφανοι που συμβάλαμε στην ενδυνάμωση αυτής της ταυτότητας μέσα από τον σχεδιασμό».



Credits: *Ναυτικά Χρονικά*

Το όραμα και η στροφή προς την εξωστρέφεια της Celestyal

Η Celestyal έχει εξελιχθεί σε πρότυπο αξιοποίησης ελληνικών υποδομών, με αιχμή το homeport του Λαυρίου. Τα λόγια του Γιώργου Βακόνδιου, Διευθύνοντος Συμβούλου του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου, είναι ενδεικτικά της αγαστής συνεργασίας με τη Celestyal: «Η Celestyal δεν είναι απλώς ο καλύτερος "πελάτης" του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου – είναι στρατηγικός εταίρος και βασικός μοχλός ανάπτυξης για το λιμάνι μας. Ήταν η πρώτη εταιρεία που έδειξε εμπιστοσύνη και στήριξε έμπρακτα το Λαύριο την κρίσιμη περίοδο μετά την πανδημία, δίνοντας ισχυρή ώθηση στην επανεκκίνηση της δραστηριότητας και ανοίγοντας τον δρόμο για την έλευση και άλλων εταιρειών. Η παρουσία και η συνέπειά της υπήρξαν καθοριστικές για την ανάδειξη του Λαυρίου σε δεύτερο λιμένα αφετηρίας κρουαζιέρας στην Ελλάδα, μετά τον Πειραιά. Η συνεργασία μας με τη Celestyal αποτελεί ζωντανό παράδειγμα του τι μπορεί να πετύχει η συνέργεια δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, όταν υπάρχει κοινό όραμα και στρατηγική στόχευση».



Credit: Celestyal Cruises

Ο κ. Κρις Θεοφιλίδης, Διευθύνων Σύμβουλος της Celestyal, ανέφερε κατά τη διάρκεια της ξενάγησης: «Μια στρατηγική της εταιρείας μας είναι η ανάπτυξη ενός συμπληρωματικού λιμανιού αφετηρίας κρουαζιέρας στην Ελλάδα και, σε συνεργασία με τη διοίκηση, έχουμε πρωτοστατήσει στο να αναπτυχθεί περαιτέρω το Λαύριο».

Η Celestyal επικεντρώνεται στη διαρκή ανανέωση του στόλου, στην ψηφιακή αναβάθμιση και στην πράσινη μετάβαση, με στόχο να εδραιώσει τον εξαγωγικό χαρακτήρα της ελληνικής κρουαζιέρας. Άλλωστε, η εταιρεία φιλοδοξεί φέτος να μεταφέρει 140.000 επιβάτες, το 60% εκ των οποίων προέρχονται από το εξωτερικό, στο πλαίσιο της γεωγραφικής διαφοροποίησης του πελατολογίου της. Μια στρατηγική που έχει προσδώσει στη Celestyal εμπορική ανθεκτικότητα σε περιόδους κρίσεων.

Ελληνικό αποτύπωμα και οικονομική επίδραση

Παρά τη στρατηγική εξωστρέφεια της εταιρείας, η ανακαίνιση του «Celestyal Discovery» συνιστά μια επένδυση-ψήφο εμπιστοσύνης στην ελληνική τεχνογνωσία αλλά και στις δυνατότητες υλοποίησης σύνθετων ναυπηγικών έργων στη χώρα μας. Είναι το πέμπτο μεγάλο έργο το οποίο η Celestyal εμπιστεύτηκε στην ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη και ολοκληρώθηκε μέσα σε διάστημα μόνο τριών μηνών, με τη συμμετοχή 15 ειδικοτήτων και περισσότερων των 500 εργαζομένων.

Ο καπτ. Γιώργος Κουμπενάς, Επιχειρησιακός Διευθυντής της Celestyal, ανέφερε σχετικά: «Υπάρχει ειδίκευση υψηλού επιπέδου και για μας είναι ένα στοίχημα να διατηρηθεί η τεχνογνωσία αυτή στη χώρα μας. Ένας από τους στόχους που έχουμε θέσει είναι η συνεργασία με τις τοπικές κοινωνίες. Έχοντας τα γραφεία μας στην Ελλάδα, έχουμε τη δυνατότητα να επικοινωνούμε άμεσα με τα λιμάνια και τις τοπικές κοινωνίες. Σκοπός είναι να κερδίζουν όλοι από αυτές τις συνέργειες».

Πέραν αυτού, η Celestyal δημιουργεί οικονομικά οφέλη για το ευρύτερο cluster, δεδομένου ότι η συνολική επένδυση άνω των 22 εκατ. ευρώ δημιούργησε σημαντική οικονομική δραστηριότητα στην Ελλάδα μέσω συνεργειών, προμηθευτών και υποστηρικτικών επιχειρήσεων.

Αυτό ακριβώς το αποτύπωμα για την

SEABRIGHT®

Upgrade your vessel with SeaBright **LED** solutions

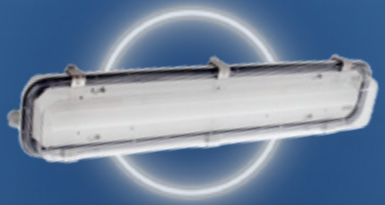
Brighter, Smarter & Built to last at sea

CII+

70% savings

ROI 13-18 months

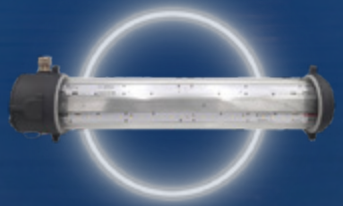
72.000+ hrs lifetime



Poseidon LED - Outdoor Lighting



Apollo - Powerful LED Floodlights



SpectrumX - Explosion Proof Lighting

Designed & Manufactured in Greece

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

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





Credits: *Ναυτικά Χρονικά*

ελληνική οικονομία αναδεικνύει και ο κ. Νίκος Μαυρίκος, Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συλλόγου Εφοδιαστών Πλοίων και Εξαγωγέων: «Είναι κρίσιμο να επιμείνουμε στην ενίσχυση του ρόλου των ελληνικών επιχειρήσεων στον εφοδιασμό με τοπικά και ποιοτικά προϊόντα, καθώς αυτό συνδέεται άμεσα με τη βιωσιμότητα και τη μοναδική εμπειρία που προσφέρει η χώρα μας στους επισκέπτες. Η Celestyal είναι εταιρεία-πρότυπο, που στηρίζει συστηματικά τα ελληνικά προϊόντα, όχι μόνο στα εντός Ελλάδος δρομολόγια, αλλά και στις διεθνείς δραστηριότητές της. Η στρατηγική της εταιρείας αποδεικνύει ότι, όταν υπάρχει συνέπεια και όραμα, ο ελληνικός εφοδιασμός μπορεί να σταθεί ανταγωνιστικά και διεθνώς. Πέρα από τα οικονομικά αποτελέσματα, η Celestyal αφήνει πραγματικό αποτύπωμα στην Ελλάδα. Στηρίζει δεκάδες επιχειρήσεις, δημιουργεί θέσεις εργασίας και συμβάλλει στην ενίσχυση της τοπικής και εθνικής οικονομίας».

Ο καπτ. Γιώργος Κουμπενάς σχολίασε χαρακτηριστικά: «Στον τομέα του εφοδιασμού προσπαθούμε να συνεργαζόμαστε με ελληνικές εταιρείες, οι οποίες έχουν αντιληφθεί ότι υπάρχει πρόσφορο έδαφος στην κρουαζιέρα για να αναπτυχθούν». Με αυτόν τον τρόπο, η Celestyal λειτουργεί ως πρεσβευτής του “Made in Greece”, ενισχύοντας την εφοδιαστική αλυσίδα και την ελληνική παραγωγή.

Με το βλέμμα στην περιβαλλοντική βιωσιμότητα

Η κρουαζιέρα, ως κλάδος των μεταφορών, δεν θα μπορούσε να μην επηρεάζεται από τους διεθνείς αλλά και περιφερειακούς κανονισμούς για το περιβάλλον. Αφουγκραζόμενη τις εντεινόμενες κανονιστικές απαιτήσεις, η Celestyal έχει καταρτίσει μια πράσινη στρατηγική, παρά την αβεβαιότητα για τη διαθεσιμότητα και την ωριμότητα πράσινων τεχνολογικών λύσεων.

Υπό αυτό το πρίσμα, η εταιρεία επενδύει στη μείωση αποβλήτων και στη βελτίωση ενεργειακής απόδοσης, αποδεικνύοντας τον ρόλο της ως early adopter πράσινων τεχνολογιών, ενώ το «Celestyal Discovery» είναι το πρώτο πλοίο στην Ελλάδα που ανεφοδιάστηκε με μείγμα ναυτιλιακού βιοκαυσίμου (B24).

Ταξίδι στο μέλλον της ελληνικής κρουαζιέρας

Έχοντας ολοκληρώσει το γεύμα μας εν πλω οριακά πριν το κρουαζιερόπλοιο «χαθεί» στον ορίζοντα με επόμενη στάση τη Μύκονο, η σκέψη ήταν ότι την ολιγόωρη αυτή μοναδική εμπειρία φιλοξενίας που απολαύσαμε θα έχουν την τύχη να την απολαύσουν, σε μεγαλύτερη κλίμακα, οι επιβάτες που επέλεξαν το «Celestyal Discovery» για να ανακαλύψουν τα ελληνικά νησιά.

Το «Celestyal Discovery» δεν αποτελεί απλώς ένα ανανεωμένο πλοίο, αλλά ένα ζωντανό παράδειγμα του πώς η ελληνική φιλοξενία, η καινοτομία και η βιωσιμότητα μπορούν να συνυπάρξουν, οδηγώντας την ελληνική κρουαζιέρα σε μια νέα εποχή εξωστρέφειας.

Η κρουαζιέρα, πέραν των σημαντικών προκλήσεων που έχει να αντιμετωπίσει, έχει και υψηλή δυναμική, η οποία υποστηρίζεται από τη συνεργασία με τα περιφερειακά λιμάνια, την εγχώρια ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και τις επιχειρήσεις εφοδιασμού και προμηθειών. Το στοίχημα για το ελληνικό cluster είναι η χώρα μας να αναδειχθεί σε κορυφαίο προορισμό κρουαζιέρας. Μένει να κερδηθεί.

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.

Οι κλιμακούμενες εμπορικές διενέξεις ΗΠΑ-Κίνας και ο αντίκτυπος στις ροές των bulk carriers

του Μιχάλη Ψάλλη

Αναδιατάξεις στον χάρτη του εμπορίου σόγιας

Η Κίνα των 1,416 δισ. κατοίκων, ως συνέπεια των υπέρογκων διατροφικών αναγκών της, αποτελεί παγκόσμιο κέντρο κατανάλωσης σόγιας, μεταξύ άλλων προϊόντων. Όμως, ανεξάρτητα από την αξιόλογη εγχώρια παραγωγή του εν λόγω αγαθού στην Κίνα, ο οικονομικός γίγαντας της Ασίας δεν μπορεί να χαρακτηριστεί αυτάρκης.

Σημειώνεται ότι, το εμπορικό έτος 2024/25, η εγχώρια παραγωγή της Κίνας, βάσει εκτιμήσεων του Υπουργείου Γεωργίας των ΗΠΑ (USDA), ανήλθε στους 19,6 εκατ. μετρικούς τόνους, έναντι σχεδόν 103 εκατ. μετρικών τόνων σε εισαγωγές.

Αξίζει επιπλέον να σημειωθεί ότι μεγάλο μέρος των εισαγωγών σόγιας από την Κίνα κατανέμεται στην εκτροφή χοίρων. Καθώς όμως οι Κινέζοι καταναλωτές αναζητούν πιο αποδοτικές πηγές πρωτεΐνης, όπως πουλερικά και θαλασσινά, το USDA εκτιμά πως η ζήτηση σόγιας στην Κίνα θα υποχωρήσει έως έναν βαθμό τα επόμενα χρόνια. Η σόγια χρησιμοποιείται επιπροσθέτως για την παραγωγή βιοκαυσίμων, αλλά και πυροσβεστικού αφρού.

Τεταμένο το κλίμα στο μέτωπο των εξαγωγών

Την τελευταία εικοσαετία, η Κίνα αποτελούσε τακτικό πελάτη των Αμερικανών παραγωγών. Ως εκ τούτου, το εμπόριο σόγιας μεταξύ των δύο οικονομικών γιγάντων αποτέλεσε το έναυσμα για την από κοινού ανάπτυξη μιας αποδοτικής εφοδιαστικής αλυσίδας διακίνησης σόγιας, πρωτίστως στις ΗΠΑ. Το γεγονός αυτό αιτιολογεί γιατί το 23,5% των εισαγωγών σόγιας της Κίνας για το 2024, βάσει δεδομένων της Signal Ocean, προερχόταν από τη σοδειά των Ηνωμένων Πολιτειών. Το ποσοστό αυτό αντιστοιχεί περίπου σε 25,14 εκατ. μετρικούς τόνους, από τους συνολικά 107 εκατ. τόνους σόγιας που εισήχθησαν από την Κίνα την ίδια χρονιά. Παράλληλα, βάσει εκτιμήσεων του USDA, το 2024 οι Κινέζοι εισαγωγείς εισήγαγαν από τους Αμερικανούς παραγωγούς σόγια αξίας πάνω από $12,64 δισ.

Ωστόσο, η πολιτική που χαράσσει η κυβέρνηση του Ντόναλντ Τραμπ από τις πρώτες κιόλας ημέρες της προεδρίας του έχει υποδαυλίσει τις εμπορικές σχέσεις της χώρας με την Κίνα. Ως απότοκο, από την έναρξη του νέου οικονομικού έτους, τον περασμένο Σεπτέμβριο, οι Κινέζοι εισαγωγείς έχουν αποστασιοποιηθεί πλήρως από τις προμήθειες των ΗΠΑ.

Πιο αναλυτικά, από τον Ιανουάριο έως και τον Οκτώβριο του 2025, η Κίνα είχε εισαγάγει συνολικά 95,7 εκατ. μετρικούς τόνους σόγιας. Δηλαδή, οι εισαγωγές της ασιατικής χώρας έχουν αυξηθεί κατά περίπου 7,9% σε σύγκριση με την αντίστοιχη χρονική περίοδο του 2024. Από αυτή την ποσότητα, μόλις το 6,2% –που αντιστοιχεί σε περίπου 6 εκατ. τόνους– προήλθε από τις ΗΠΑ, έναντι 14,7% την περίοδο Ιανουαρίου-Οκτωβρίου 2024. Σημειώνεται επιπλέον ότι η συντριπτική πλειοψηφία των φετινών εξαγωγών των ΗΠΑ προς την Κίνα, δηλαδή 5,8 εκατ. τόνοι, πραγματοποιήθηκαν έως και το πέρας του φετινού Μαΐου.

Το «εμπάργκο» της Κίνας στην αμερικανική σόγια δεν σταματά εκεί. Για πρώτη φορά από το 2018, τον μήνα Σεπτέμβριο οι Κινέζοι εισαγωγείς δεν εξασφάλισαν κανένα φορτίο σόγιας από τις ΗΠΑ. Αντ' αυτού, οι εξαγωγές της Λατινικής Αμερικής γνώρισαν μεγαλύτερη απήχηση από ποτέ, με αυτές από τη Βραζιλία να καταγράφουν άνοδο 30% και να διαμορφώνονται σε 11 εκατ. τόνους. «Έκρηξη» 91,5% σημείωσαν οι εξαγωγές από την Αργεντινή, που ανήλθαν σε 1,17 εκατ. τόνους. Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με το Reuters, τον Σεπτέμβριο του 2024 η Κίνα εισήγαγε περίπου 1,7 εκατ. μετρικούς τόνους σόγιας από τις ΗΠΑ.

Η συγκεκριμένη εξέλιξη συνιστά ένδειξη ότι το Πεκίνο χρησιμοποιεί τη

ζήτηση της χώρας για σόγια ως μοχλό πίεσης κατά της Ουάσιγκτον στο πεδίο του εμπορικού πολέμου. Επιπλέον, ως αντίποινα, η κινεζική κυβέρνηση έχει επιβάλει υψηλούς δασμούς στην αμερικανική σόγια, καθιστώντας την απαγορευτικά ακριβή. Όπως προαναφέρθηκε, οι εισαγωγές σόγιας της Κίνας έχουν σημειώσει σημαντική άνοδο σε ετήσια βάση. Συνεπώς, τα αποθέματα της ασιατικής οικονομίας βρίσκονται σε ένα επίπεδο το οποίο θα της επιτρέψει να διατηρήσει την εν λόγω στάση στο εγγύς μέλλον.

Οι εναλλακτικές της Λατινικής Αμερικής και... της Αφρικής

Προκειμένου να διαφοροποιήσει τις πηγές της και να καλύψει το κενό των ΗΠΑ, η Κίνα έχει στραφεί έντονα προς άλλους παραγωγούς σόγιας. Σύμφωνα με δεδομένα της FAOSTAT, μεταξύ των κορυφαίων παραγωγών διεθνώς –εκτός των ΗΠΑ– συγκαταλέγονται κυρίως χώρες της Λατινικής Αμερικής, όπως η Παραγουάη με 10,2 εκατ. μετρικούς τόνους σόγιας το εμπορικό έτος 2024/25, η Αργεντινή με 50,9 εκατ. μετρικούς τόνους, ενώ την πρωτιά σε διεθνές επίπεδο κατέκτησε η Βραζιλία. Η συνολική παραγωγή της Βραζιλίας για το εμπορικό έτος 2024/25 έφτασε τους 169 εκατ. μετρικούς τόνους σόγιας. Η ποσότητα αυτή αντιστοιχεί στο 39,8% της παγκόσμιας παραγωγής για την ίδια χρονιά. Δεδομένης της κλίμακας υπό την οποία ο οικονομικός γίγαντας της Ασίας εισάγει σόγια, τα βλέμμα του έχει στραφεί κατά κύριο λόγο στις εξαγωγές της Βραζιλίας και της Αργεντινής.

Η Βραζιλία αποτελεί χώρα η οποία έχει ήδη αναπτύξει ισχυρές εμπορικές σχέσεις με την Κίνα, καθώς εξάγει προς την ασιατική χώρα μεγάλες ποσότητες σιδηρομεταλλεύματος. Οι αβεβαιότητες που προκύπτουν από τους δασμούς έχουν ωθήσει την Κίνα να στηριχτεί περαιτέρω στον κατεξοχήν παραγωγό σόγιας διεθνώς ώστε να καλύψει τις ανάγκες της. Χαρακτηριστικά, από τον Ιανουάριο έως και τον Οκτώβριο του 2025, το 79,1% των εισαγωγών σόγιας της Κίνας, που αντιστοιχεί σε περίπου 75,7 εκατ. μετρικούς τόνους, προήλθε από τη Βραζιλία. Την αντίστοιχη περίοδο του 2024, το ποσοστό αυτό ανερ-



Μόλις το 6,2% των κινεζικών εισαγωγών σόγιας φέτος προήλθε από τις ΗΠΑ.

χόταν στο 73,8%, ενώ για το σύνολο του περασμένου έτους διαμορφώθηκε στο 65,4%. Με γνώμονα την τρέχουσα εικόνα, μπορεί κανείς να εξαγάγει το συμπέρασμα ότι το ποσοστό αυτό θα ακολουθήσει ανοδική «τροχιά» το 2025.
Αξίζει να αναφερθεί ακόμα ότι, με την έναρξη του νέου οικονομικού έτους, σύμφωνα με το Reuters, Κινέζοι εισαγωγείς εξασφάλισαν τουλάχιστον 20 φορτία σόγιας από την Αργεντινή, 65.000 μετρικών τόνων έκαστο. Κινητήριος μοχλός για τη σωρεία κινεζικών παραγγελιών από τη λατινοαμερικανική χώρα υπήρξε η προσωρινή απαλοιφή του φόρου στις εξαγωγές σιτηρών από την Αργεντινή, καθιστώντας τη σόγια της ιδιαίτερα ανταγωνιστική στην αγορά. Το μέτρο αυτό επρόκειτο να διαρκέσει έως το πέρας Οκτωβρίου του 2025 ή έως ότου η αξία των εν λόγω εξαγωγών της Αργεντινής διαμορφωθεί στα $7 δισ. Επιπλέον, τους πρώτους δέκα μήνες του 2025, το 6,7% των εισαγωγών σόγιας της Κίνας προήλθε από την Αργεντινή, έναντι 4,6% την ίδια περίοδο το 2024.
Βέβαια, καθώς το κλίμα διαφέρει ανά ημισφαίριο, η εποχή συγκομιδής μεταξύ Βόρειας και Λατινικής Αμερικής αποκλίνει η μία από την άλλη. Επιπλέον, η συγκομιδή είναι ευαίσθητη σε καιρικά φαινόμενα όπως περιόδους έντονων βροχοπτώσεων. Οπότε, εάν η παραγωγή ενός βασικού παραγωγού της Νότιας Αμερικής επηρεαστεί, ενδεχομένως το Πεκίνο να χρειαστεί να αναθεωρήσει τη στάση του απέναντι στην παραγωγή των ΗΠΑ.
Επιπροσθέτως, η προσπάθεια της Κίνας να διαφοροποιήσει τις πηγές της και να παραγκωνίσει τη σόγια των ΗΠΑ δεν περιορίζεται μόνο σε εναλλακτικές που προσφέρει η Λατινική Αμερική. Νωρίτερα εντός του 2025, η Κίνα ενέκρινε τις εισαγωγές σόγιας από την Αιθιοπία, εφόσον τα φορτία πληρούν τις φυτοϋγειονομικές προδιαγραφές της.

Αναδιάρθρωση στο μέτωπο του θαλάσσιου εμπορίου

Δεδομένου ότι το εμπόριο σόγιας μεταξύ των παραπάνω οικονομιών διεξάγεται διά θαλάσσης, οι επιδράσεις είναι εμφανείς και στη ζήτηση των bulk carriers. Ειδικότερα, βάσει δεδομένων της Signal Ocean, το 91,5% του θαλάσσιου εμπορίου σόγιας από τον Ιανουάριο έως και τον Οκτώβριο του 2025 διεξήχθη με Panamaxes, 7,2% με Supramaxes και το υπόλοιπο 1,2% με Post Panamaxes.
Καθώς το βάρος των εξαγωγών σόγιας μετακυλίεται προς τα λιμάνια της Λατινικής Αμερικής, οι νέες εμπορικές συμμαχίες που αναδύονται αλλάζουν άρδην τον χάρτη του θαλάσσιου εμπορίου όπως τον γνωρίζαμε.
Σημειώνεται ότι, το 2024, ο λιμένας απ' όπου εξήχθη η μεγαλύτερη ποσότητα σόγιας των ΗΠΑ ήταν ο St. Charles στην πολιτεία της Λουιζιάνα. Στον εν λόγω λιμένα αναλογούσε το 5,4% του συνολικού όγκου εξαγωγών διεθνώς για το περασμένο έτος. Αν και το 2025 ο λιμένας St. Charles διατηρεί την πρωτιά του εντός των ΗΠΑ, η αναλογία του συνολικού όγκου εξαγωγών διεθνώς που του αντιστοιχεί, μέχρι και τον Οκτώβριο της φετινής χρονιάς, διαμορφώνεται περίπου στο 1,6%. Στον αντίποδα, το μερίδιο εξαγωγών του λιμένα Santos της Βραζιλίας ενισχύθηκε από 21,1% το 2024 σε 27,5% φέτος. Προκειμένου ένα πλοίο να φτάσει από τον λιμένα Santos στον λιμένα Rizhao της Κίνας, απ' όπου και εισάγονται τα περισσότερα φορτία σόγιας στην ασιατική χώρα, χρειάζεται να διανύσει σχεδόν 11.300 ναυτικά μίλια. Δηλαδή, περίπου 1.000 ναυτικά μίλια επιπλέον απ' ό,τι θα χρειαζόταν να διανύσει εάν αναχωρούσε από τον Κόλπο του Μεξικού.
Δεδομένου ότι η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές υπολογίζεται σε τονομίλια, οι εν λόγω μεταβολές πιθανώς να ασκήσουν ανοδικές πιέσεις στη ναυλαγορά των bulk carriers. Μένει μόνο να διαπιστωθεί εάν η τρέχουσα κατάσταση αποτελεί απλώς μια παροδική τάση ή τη νέα τάξη πραγμάτων στο ταμπλό του θαλάσσιου εμπορίου σόγιας.
Τα *Ναυτικά Χρονικά* αναζήτησαν την άποψη του κ. Νίκου Τριανταφυλλάκη για το θέμα. Ακολουθεί το σχόλιό του στην επόμενη σελίδα.

** Μετά τη συνάντηση Τραμπ και Σι Τζινπίνγκ στις 30 Οκτωβρίου, αποφασίστηκε η επανεκκίνηση των κινεζικών εισαγωγών σόγιας από τις ΗΠΑ.*



A. M. Nomikos
Transworld Maritime Agencies S.A.

Euroco Building, 1 Alamanas Street, 151 25 Maroussi, Athens, Greece
Tel: +30 210 6155200 - Fax: +30 210 6198520, e-mail: amngr@nomikos.gr - website: www.amnomikos.com

Ο νέος χάρτης των θαλάσσιων μεταφορών σιτηρών

Η επιθετική και μονομερής επιβολή φόρων και δασμών προς τους εμπορικούς της εταίρους μόνο ζημιά επιφέρει. Η αξιοπιστία των ΗΠΑ ως εμπορικού εταίρου έχει πληγεί, και αυτό, ιδίως σε σχέση με τους Κινέζους, θα είναι πολύ δύσκολα αναστρέψιμο.



του **Νίκου Τριανταφυλλάκη**,
Managing Director της W Marine Inc.

Το άρθρο αγγίζει τη μετατόπιση των εισαγωγών σιτηρών από τον κόλπο του Μισισιπή στη Λατινική Αμερική, ως κίνηση άμυνας κατά της επιθετικής πολιτικής των ΗΠΑ. Αυτή η μετατόπιση δεν θα είναι στιγμιαία: η Κίνα θα διατηρήσει μεγάλο μέρος των εισαγωγών της από τη Λατινική Αμερική, ανεξαρτήτως της όποιας συμφωνίας με τις ΗΠΑ στο θέμα των δασμών.

Επιπροσθέτως, αξίζει να τονιστεί ότι η Κίνα έχει δεσμεύσει μεγάλες εκτάσεις γης στην Ανατολική Αφρική (Κένυα, Μοζαμβίκη, Τανζανία), κοντά στις μεγάλες λίμνες, όπου υπάρχει πρόσφορο έδαφος για καλλιέργειες. Μάλιστα, δεν αποκλείεται να δούμε εξαγωγές σιτηρών προς την Κίνα, διαμορφώνοντας μια νέα εμπορική διαδρομή, με σημαντική μείωση του χρόνου μεταφοράς, συγκρινόμενη με τις εξαγωγές από τη Λατινική Αμερική.

Από την άλλη πλευρά, οι χώρες της Λατινικής Αμερικής που πλήττονται από τους δασμούς επινοούν και επενδύουν σε νέες εξαγωγικές μονάδες, για να ανταγωνίζονται αποτελεσματικότερα τους Αμερικανούς εξαγωγείς. Τελευταίο παράδειγμα η Βραζιλία, η οποία ανακοίνωσε ότι επεκτείνει τον λιμένα Santana στη βόρεια επαρχία της Amapa, έχοντας κλείσει συμφωνία με τον λιμένα Gaolan της επαρχίας Zhuhai στην Κίνα, για τη μεταφορά καλαμποκιού, σόγιας και φυτικών προϊόντων μέσω της Διώρυγας του Παναμά. Η γραμμή αυτή επισπεύδει την παράδοση προϊόντων στην Κίνα κατά περίπου τριάντα ημέρες, συγκρινόμενη με τη διαδρομή από τη Νότια Αφρική. Ταυτόχρονα εντείνει τον ανταγωνισμό, περιορίζοντας, έως και μηδενίζοντας, το μέχρι τώρα πλεονέκτημα των αμερικανικών εξαγωγών από τον Μισισιπή.

Ένα άλλο σχόλιο είναι ότι οι πολύ μεγάλες δημογραφικές αλλαγές που εξελίσσονται στον πλανήτη –ραγδαία αύξηση πληθυσμού σε Υποσαχάρια Αφρική, Μέση Ανατολή, Νοτιοανατολική Ασία με παράλληλη συρρίκνωση πληθυσμών στο βόρειο ημισφαίριο (ΗΠΑ, Ευρώπη)– θα εντείνουν την πίεση για εξασφάλιση ζωτικών τροφών, όπως είναι τα σιτηρά, με αποτέλεσμα να επενδυθούν σημαντικά κεφάλαια για εντατικοποίηση των καλλιεργειών, κυρίως στη Λατινική Αμερική, ενισχύοντας σημαντικά τη ζήτηση για φορτηγά πλοία αλλά και την απασχόλησή τους σε εμπορικές διαδρομές μεγάλων αποστάσεων. Η ζήτηση για μεταφορές θα ενταθεί ακόμα περισσότερο σε περιόδους παρατεταμένης ανομβρίας, σε μια προσπάθεια οι χώρες που εισάγουν σιτηρά να εξασφαλίσουν τις απαραίτητες ποσότητες.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

NAFTIKA CHRONIKA

Ναυτιλιακές ειδήσεις 24/7



www.naftikachronika.gr

@naftikachronika

Αυξήσεις ασφαλίστρων ναυτασφάλισης και επιπτώσεις στην αγορά

Το παρόν άρθρο υπογραμμίζει την ολοένα μεγαλύτερη οικονομική επιβάρυνση των πλοιοκτητών λόγω των αυξανόμενων ασφαλίστρων θαλάσσιας ασφάλισης, ιδίως μετά την παγκόσμια αστάθεια, τις πληθωριστικές πιέσεις και την αυξημένη δραστηριότητα αποζημιώσεων. Αυτές οι εξελίξεις αναδιαμορφώνουν το τοπίο της διαχείρισης ναυτιλιακών κινδύνων και της ασφαλιστικής εκτίμησης κινδύνου.



του **Δρος Νικολάου Γ. Μπερκέτη** (Act. Sc.) [1]

1. Διαχειριστής της «Ι. Κουρούτης και Σία Εταιρεία Περιορισμένης Ευθύνης – Μεσίτες Ασφαλίσεων και Αντασφαλίσεων», Λέκτορας στο Προπτυχιακό Πρόγραμμα (BSc) του Τμήματος Θαλασσίων Μεταφορών και Εμπορίου, Πανεπιστημίου Frederick, Λεμεσός, και Επισκέπτης Λέκτορας στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα (MSc) στη Διεθνή Ναυτιλία, Χρηματοδότηση και Διαχείριση (International Shipping Finance & Management) του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών (ΟΠΑ).

Βασικοί παράγοντες αύξησης των ασφαλίστρων

Η αύξηση των ασφαλίστρων στη ναυτιλιακή αγορά καθορίζεται από τρεις κύριους παράγοντες, που διαμορφώνουν το σύγχρονο ασφαλιστικό τοπίο.

Πρωταρχικά, οι γεωπολιτικές και οικονομικές πιέσεις διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο. Οι τρέχουσες συγκρούσεις στην Ερυθρά Θάλασσα και στην Ουκρανία αναγκάζουν τις ασφαλιστικές εταιρείες να επαναξιολογήσουν τα μοντέλα εκτίμησης κινδύνου τους, συνυπολογίζοντας αυξημένους κινδύνους για πλοία, πληρώματα και φορτία. Παράλληλα, οι πληθωριστικές πιέσεις εκτοξεύουν το κόστος επισκευών, νομικών διευθετήσεων και ιατρικών εξόδων, αναγκάζοντας τις ασφαλιστικές να προσαρμόσουν ανάλογα τα ασφάλιστρά τους για τη διατήρηση της βιωσιμότητάς τους.

Δευτερευόντως, η αγορά αντασφάλισης γίνεται πιο απαιτητική, με τους αντασφαλιστές να ζητούν υψηλότερα ασφάλιστρα λόγω της αυξημένης έκθεσής τους σε περιπτώσεις καταστροφικών συμβάντων. Αυτή η τάση επηρεάζει ιδιαίτερα τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς (P&I Clubs), οι οποίοι εξαρτώνται σημαντικά από την αντασφαλιστική κάλυψη για τη διαχείριση μεγάλων απαιτήσεων.

Τέλος, η αυξημένη συχνότητα και η σοβαρότητα των απαιτήσεων αποτελούν καθοριστικούς παράγοντες. Παρατηρείται σημαντική άνοδος στις ομαδοποιημένες απαιτήσεις, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις συγκρούσεων, περιστατικών ρύπανσης και τραυματισμών πληρώματος. Η αυξημένη σοβαρότητα των περιστατικών, που συχνά ξεπερνά τους ιστορικούς μέσους όρους, οδηγεί σε σημαντικές προσαρμογές των αποθεματικών και, κατ' επέκταση, σε αύξηση των ασφαλίστρων.

Τάσεις και δεδομένα αγοράς

Η παγκόσμια αγορά θαλάσσιας ασφάλισης παρουσιάζει αξιοσημείωτη ανάπτυξη, με τα συνολικά ασφάλιστρα να φτάνουν τα $39,92 δισ. το 2024, σημειώνοντας εντυπωσιακή αύξηση 40% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος,

σύμφωνα με στοιχεία της Διεθνούς Ένωσης Ναυτικής Ασφάλισης (IUMI). Η σημαντική αυτή άνοδος αντικατοπτρίζει τόσο την αύξηση των ασφαλισμένων αξιών όσο και την άνοδο των ασφαλίστρων σε όλο το φάσμα των ναυτιλιακών κινδύνων, συμπεριλαμβανομένων των σκαφών και των μηχανών (Hull & Machinery etc.), του φορτίου και της αστικής ευθύνης.

Στο πλαίσιο αυτό, οι ασφαλιστικοί οργανισμοί υιοθετούν πλέον πιο εξελιγμένες στρατηγικές τιμολόγησης, εφαρμόζοντας αναλυτική προσέγγιση στην αξιολόγηση των κινδύνων. Η νέα μεθοδολογία λαμβάνει υπόψη πολλαπλούς παράγοντες, όπως τον τύπο και την ηλικία των πλοίων, τις εμπορικές διαδρομές, τη γεωπολιτική έκθεση, καθώς και το ιστορικό των αποζημιώσεων.

Ιδιαίτερα αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι οι στόλοι που χαρακτηρίζονται ως υψηλού κινδύνου, όπως για παράδειγμα τα παλαιότερα δεξαμενόπλοια που δραστηριοποιούνται σε περιοχές συγκρούσεων, αντιμετωπίζουν διψήφιες αυξήσεις στα ασφάλιστρά τους. Αντίθετα, οι διαχειριστές στόλων χαμηλότερου ρίσκου βλέπουν πιο ήπιες προσαρμογές στο κόστος ασφάλισης των πλοίων τους.

Επιπτώσεις σε αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς και εφοπλιστές

Ως προς τις πρόσφατες εξελίξεις στη ναυτασφαλιστική αγορά, οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί προχωρούν σε σημαντικές προσαρμογές των συμβολαίων τους. Συγκεκριμένα, εφαρμόζουν κλιμακωτές γενικές αυξήσεις, που κυμαίνονται μεταξύ 5% και 10%, με το ακριβές ποσοστό να καθορίζεται με βάση το ιστορικό απαιτήσεων και το προφίλ κινδύνου του κάθε μέλους. Παράλληλα, αρκετοί οργανισμοί έχουν προχωρήσει στην αναθεώρηση των όρων κάλυψης, εισάγοντας υψηλότερες αφαιρετέες απαλλαγές (deductibles) και νέες εξαιρέσεις, στοχεύοντας στην αποτελεσματικότερη διαχείριση της έκθεσής τους σε κινδύνους.

Ως αντίδραση στις εξελίξεις αυτές, η εφοπλιστική κοινότητα προβαίνει σε στρατηγικές κινήσεις αναπροσαρμογής. Παρατηρείται μια εντατική διαδικασία επανεξέτασης των ασφαλιστικών χαρτοφυλακίων, με τους πλοιοκτήτες/διαχειριστές να διερευνούν εναλλακτικές επιλογές στην ασφαλιστική αγορά και να επιδιώκουν επαναδιαπραγμάτευση των υφιστάμενων όρων. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η αυξανόμενη στροφή προς προγράμματα σταθερών ασφαλίστρων (fixed premium) και η εξέταση δημιουργίας θυγατρικών εταιρειών ανάληψης κινδύνου (captives), με στόχο τη μείωση της αβεβαιότητας και την καλύτερη διαχείριση του κόστους ασφάλισης.

Στρατηγικές επιπτώσεις για τους μεσίτες και τους ασφαλιστές

Η σύγχρονη ναυτιλιακή αγορά χαρακτηρίζεται από την εντατικοποίηση του ρόλου των μεσιτών ασφαλίσεων, που καλούνται να αντιμετωπίσουν ένα ολοένα και πιο περίπλοκο περιβάλλον. Στο πλαίσιο των καθηκόντων τους, οι μεσίτες αναλαμβάνουν την κρίσιμη ευθύνη να πλοηγήσουν τους πελάτες τους μέσα στις πολύπλοκες συνθήκες της αγοράς, επιδιώκοντας την ιδανική ισορροπία μεταξύ κόστους και επαρκούς ασφαλιστικής κάλυψης.



Οι ασφαλιστικοί οργανισμοί υιοθετούν πλέον πιο εξελιγμένες στρατηγικές τιμολόγησης, εφαρμόζοντας αναλυτική προσέγγιση στην αξιολόγηση των κινδύνων. Η νέα μεθοδολογία λαμβάνει υπόψη πολλαπλούς παράγοντες, όπως τον τύπο και την ηλικία των πλοίων, τις εμπορικές διαδρομές, τη γεωπολιτική έκθεση, καθώς και το ιστορικό των αποζημιώσεων.

Επιπρόσθετα, οι μεσίτες παρέχουν εξειδικευμένες συμβουλευτικές υπηρεσίες σχετικά με στρατηγικές μετριασμού κινδύνου. Αυτές περιλαμβάνουν την εφαρμογή βελτιωμένων πρωτοκόλλων ασφαλείας, την παροχή εκπαίδευσης στο πλήρωμα και τον προσεκτικό σχεδιασμό των δρομολογίων με στόχο την αποφυγή περιοχών υψηλού κινδύνου.

Όσον αφορά την πειθαρχία ασφάλισης, οι ασφαλιστικοί οργανισμοί επικεντρώνονται πλέον στην τεχνική τιμολόγηση και στην πρόληψη ζημιών, εφαρμόζοντας αυστηρότερους ελέγχους στα αρχεία συντήρησης των πλοίων και στις λειτουργικές πρακτικές. Παράλληλα, παρατηρείται μια αυξανόμενη επιρροή των παραγόντων ESG (Περιβαλλοντικών, Κοινωνικών και Διακυβέρνησης) στις διαδικασίες αξιολόγησης κινδύνου, με ιδιαίτερη έμφαση στις εκπομπές άνθρακα και στις πρακτικές βιωσιμότητας των ναυτιλιακών εταιρειών.



Νομικές και ρυθμιστικές σκέψεις

Στο σύγχρονο περιβάλλον της ναυτιλιακής ασφάλισης, παρατηρούνται σημαντικές εξελίξεις στον τομέα των ρητρών και των κυρώσεων που σχετίζονται με τον κίνδυνο πολέμου. Τα ασφαλιστήρια συμβόλαια υφίστανται συνεχείς αναπροσαρμογές για να εξασφαλίσουν την πλήρη συμμόρφωση με τις διεθνείς κυρώσεις, με ιδιαίτερη έμφαση στις οντότητες που συνδέονται με τη Ρωσία και το Ιράν. Παράλληλα, οι ρήτρες που αφορούν τους κινδύνους πολέμου υπόκεινται σε συστηματική αναθεώρηση, ενσωματώνοντας δυναμικούς μηχανισμούς αποκλεισμού που ανταποκρίνονται στις μεταβαλλόμενες συνθήκες στις ζώνες συγκρούσεων.

Στον χώρο των ρυθμιστικών εξελίξεων, η Ευρωπαϊκή Ένωση και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο. Οι ρυθμιστικές αρχές εντείνουν τις προσπάθειές τους για την επίτευξη μεγαλύτερης διαφάνειας στις διαδικασίες τιμολόγησης των ασφαλίσεων και στη διαχείριση των ασφαλιστικών απαιτήσεων. Επιπρόσθετα, η στρατηγική του IMO για την αποανθρακοποίηση της ναυτιλίας ωθεί τις ασφαλιστικές εταιρείες να αναπτύξουν καινοτόμα προγράμματα κινήτρων για τα φιλικά προς το περιβάλλον πλοία, συμπεριλαμβανομένης της πιθανής παροχής μειωμένων ασφαλίστρων για σκάφη που πληρούν τις περιβαλλοντικές προδιαγραφές.

Προοπτικές και συστάσεις

Σύμφωνα με τις προβλέψεις του Standard & Poor's, αναμένεται συνεχής αύξηση των ασφαλίστρων, με ετήσιο ρυθμό 3-5% για τη χρονική περίοδο έως το 2026-2027. Η μεταβλητότητα


ABS
Building Trust.
Driving Innovation.
Empowering Greek Shipping.
Through shared vision and collaboration, we deliver innovative solutions and services that empower Greek shipping to navigate the energy transition and digital transformation. Together, we lead the industry confidently into the future.
Learn more today at
www.eagle.org/Greece

αυτή συνδέεται άμεσα με τις γεωπολιτικές εξελίξεις και τους αυξανόμενους κινδύνους που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή. Η ασφαλιστική αγορά προβλέπεται να διατηρήσει τον «σκληρό» («hard») χαρακτήρα της, με περιορισμένη δυναμικότητα και αυστηρά επιλεκτική προσέγγιση στην αξιολόγηση κινδύνων.

Οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές πλοίων, λοιπόν, καλούνται να υιοθετήσουν μια πιο στρατηγική προσέγγιση στη διαχείριση των ασφαλιστικών τους αναγκών. Είναι σημαντικό να πραγματοποιούν εμπεριστατωμένες αξιολογήσεις κινδύνου και να ξεκινούν έγκαιρα τις διαπραγματεύσεις ανανέωσης των συμβολαίων τους μέσω των μεσιτών τους. Παράλληλα, συνιστάται η διερεύνηση εναλλακτικών μηχανισμών μεταφοράς κινδύνου για τη βελτιστοποίηση του κόστους και της κάλυψης.

Οι ασφαλιστικοί μεσίτες οφείλουν να εντείνουν τις προσπάθειές τους για διατήρηση συνεχούς και εποικοδομητικού διαλόγου με τους ασφαλιστές. Η παροχή λεπτομερών προβλέψεων ασφαλιστρων, βάσει διαφορετικών σεναρίων, προς τους πελάτες τους κρίνεται απαραίτητη, όπως επίσης και η ανάπτυξη εξατομικευμένων λύσεων κάλυψης που ανταποκρίνονται στις συγκεκριμένες ανάγκες κάθε πλοιοκτήτη.

Οι αυξήσεις των ασφαλίστρων θαλάσσιας ασφάλισης διαμορφώνονται τόσο από τη δυναμική της αγοράς όσο και από το νομικό πλαίσιο. Η συγκριτική ανάλυση ρητρών και η νομολογία αποκαλύπτουν πώς οι συμβατικοί όροι –ιδίως οι εγγυήσεις (warranties) και οι προϋποθέσεις (conditions)– επηρεάζουν την κάλυψη, τις απαιτήσεις και τα δικαιώματα καταγγελίας.

Νομικό πλαίσιο: Ρήτρες στη ναυτική ασφάλιση έναντι ναυλοσυμφώνων

Ταξινομήσεις ρητρών

Τα συμβόλαια θαλάσσιας ασφάλισης και τα ναυλοσύμφωνα βασίζονται σε όρους, εγγυήσεις (warranties) και ανώνυμους όρους, αλλά οι νομικές τους συνέπειες διαφέρουν (βλ. παρακάτω).

Αναφορές νομολογίας

The Star Sea [2001] UKHL 1

Θέμα: Παραβίαση εγγύησης και καθήκοντος ύψιστης καλής πίστης.

Κριθείσα: Ο ασφαλιστής πρέπει να αποδείξει σκόπιμη ή απερίσκεπτη παραβίαση για να αρνηθεί την αξίωση.

Σχετικότητα: Ενισχύει το ότι οι αυξήσεις ασφαλίστρων πρέπει να αντικατοπτρίζουν τον πραγματικό κίνδυνο, όχι αυθαίρετους αποκλεισμούς.

The Good Luck [1992] 1 AC 603

Θέμα: Παραβίαση εγγύησης στις θαλάσσιες ασφαλίσεις.

Κριθείσα: Η παραβίαση εγγύησης απαλλάσσει αυτόματα τον ασφαλιστή από την ευθύνη.

Σχετικότητα: Υπογραμμίζει την αυστηρή φύση των εγγυήσεων στις θαλάσσιες ασφαλίσεις, δικαιολογώντας υψηλότερα ασφάλιστρα για ρήτρες υψηλού κινδύνου.

Versloot Dredging BV εναντίον HDI Gerling [2016] UKSC 45

Ζήτημα: Δόλιο μέσο που χρησιμοποιήθηκε στην αξίωση.

Κριτική: Ένα ψεύδος που δεν σχετίζεται με την αξίωση δεν ακυρώνει την κάλυψη.

Σχετικότητα: Ενθαρρύνει τις δίκαιες πρακτικές αξιολόγησης και τη διαφάνεια στον καθορισμό των ασφαλίστρων.

Πηγή: Boviatsis, M. (2023), "Comparative Analysis of Charter Party Clauses Versus Marine Insurance Contractual Terms: Present Legal Status and Future Trends", *WMU Journal of Maritime Affairs* 22:91-106.

Τύπος ρήτρας	Επιπτώσεις ναυτικής ασφάλισης	Επιπτώσεις συμβολαίου ναύλωσης
Όρος (Condition)	Η παραβίαση μπορεί να οδηγήσει σε καταγγελία και απόρριψη αξιώσεων (ανάλογα με τη σοβαρότητα της παραβίασης).	Η παραβίαση επιτρέπει την καταγγελία και την αποζημίωση για ζημίες.
Εγγύηση (Warranty)	Ιστορικά δρακόντεια: η παραβίαση ακυρώνει την κάλυψη ανεξάρτητα από τη σχέση της με την απώλεια.	Η παραβίαση επιτρέπει αποζημιώσεις, αλλά όχι την καταγγελία.
Ανώνυμη (Innominate)	Αξιολογείται με βάση τη σοβαρότητα: μπορεί να αντιμετωπιστεί ως όρος εάν η παραβίαση είναι θεμελιώδης.	Παρόμοια αξιολόγηση: μπορεί να κλιμακωθεί σε όρο ανάλογα με τον αντίκτυπο.



Salvage Masters of the World

TSAVLIRIS
SALVAGE

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

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

www.tsavliris.com

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

A Hub of Marine and Offshore Equipment Systems

S&SYS

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

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

Products

Ballast system / Automation system / Switchboard / FGSS / ESS

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

PURIMAR™, Ballast Water Treatment System

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



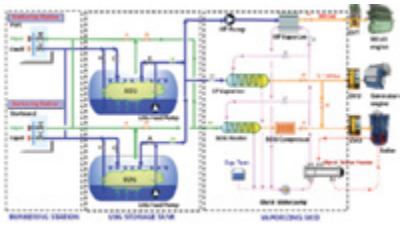
Energy Storage System

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



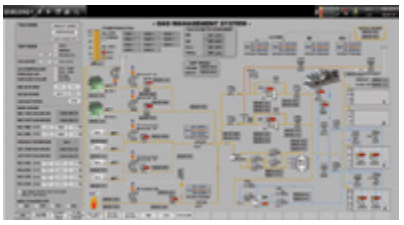
PURIGAS™, Fuel Gas Storage & Supply System

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



SSAS Master – Integrated Automation System

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



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

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

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

REMONTOWA
SHIPREPAIR YARD

MEMBER OF
REMONTOWA
HOLDING S.A.



SHIP REPAIRS
SHIP CONVERSIONS
OFFSHORE PROJECTS

Επιλέγω Ναυτιλία:

Η ετήσια αποκλειστική έρευνα των *Ναυτικών Χρονικών*

Από την ερευνητική ομάδα
των *Ναυτικών Χρονικών*



Η σύγχρονη καθημερινότητα είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη χρήση του διαδικτύου, με τη ναυτιλιακή βιομηχανία να κάνει σημαντικά άλματα προόδου προς την ευρύτερη χρήση της ψηφιοποίησης σε στεριά και θάλασσα. Οι ψηφιακές εφαρμογές έχουν ενσωματωθεί ενεργά στην καθημερινότητα των ανθρώπων που εργάζονται εν πλω, συμβάλλοντας ουσιαστικά τόσο στην ασφάλεια των πλοίων όσο και στη μετάβαση της ναυτιλίας σε μια νέα εποχή, στην οποία η διασύνδεση στεριάς και θάλασσας είναι συνεχής και δυναμική.

Η τάση αυτή αποτυπώνεται και στην ευρεία επένδυση ναυτιλιακών εταιρειών σε συστήματα όπως το Starlink της SpaceX, που έφερε επανάσταση στην επικοινωνία εν πλω. Πέρα από την ταχύτερη ανταπόκριση σε επιχειρησιακές προκλήσεις, το σύστημα αυτό ικανοποιεί μια πάγια ανάγκη των ναυτικών: τη διατήρηση σταθερής, αξιόπιστης επικοινωνίας με τις οικογένειες και τους φίλους τους, ακόμα και στα πιο απομακρυσμένα σημεία του πλανήτη.

Η ανάγκη αυτή γίνεται ολοένα και πιο έντονη στη σημερινή εποχή της άμεσης επικοινωνίας και της ψηφιακής συνδεσιμότητας. Οι νεότερες γενιές, έχοντας γαλουχηθεί σε ένα περιβάλλον όπου το διαδίκτυο είναι «η λύση για τα πάντα», αφιερώνουν σημαντικό μέρος του χρόνου τους στην ψηφιακή αλληλεπίδραση.

Τα δεδομένα της ετήσιας έρευνας «Επιλέγω Ναυτιλία: Νέοι και νέες στη Ναυτική Εκπαίδευση» επιβεβαιώνουν τη σημασία αυτής της αλληλεπίδρασης. Η επικοινωνία με το οικογενειακό και φιλικό περιβάλλον αποτελεί κορυφαία προτεραιότητα για τους σπουδαστές και τις σπουδάστριες των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού της Ελλάδας, οι οποίοι δηλώνουν

Νέοι & Διαδίκτυο

Credit: Ασπασία Κεφαλληνού



ότι περνούν μεγάλο μέρος της ημέρας τους «online», αξιοποιώντας ποικίλες πλατφόρμες κοινωνικής δικτύωσης.

Η ναυτιλιακή κοινότητα έχει αντιληφθεί τον καθοριστικό ρόλο των ψηφιακών μέσων στην ενημέρωση και στη διατήρηση επαφής με την κοινωνία. Η ανοιχτή επικοινωνία μεταξύ ναυτιλίας και κοινής γνώμης καθίσταται καθοριστική, ιδίως σε μια περίοδο όπου ο κλάδος επιδιώκει να προσελκύσει νέους επαγγελματίες, ενόψει των προβλέψεων για σημαντικό έλλειμμα αξιωματικών στο άμεσο μέλλον.

Η καταγραφή των προσδοκιών, των φιλοδοξιών και των αναγκών των νέων ανθρώπων αποτελεί πολύτιμο εργαλείο για τη διαμόρφωση της στρατηγικής των ναυτιλιακών εταιρειών απέναντι στις προκλήσεις του μέλλοντος. Στο πλαίσιο αυτό, η ερευνητική ομάδα των *Ναυτικών Χρονικών* παρουσιάζει στις επόμενες σελίδες το δεύτερο μέρος της ετήσιας έρευνας που επικεντρώνεται στους σπουδαστές και στις σπουδάστριες των Ναυτικών Ακαδημιών της Ελλάδας, μετά το πρώτο σκέλος που είχε δημοσιευτεί στο τεύχος Απριλίου 2025. Το εν λόγω μέρος της έρευνας επικεντρώνεται αποκλειστικά στη σχέση των νέων με το διαδίκτυο.

Βασικά χαρακτηριστικά δείγματος

Από τις έντεκα Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού της Ελλάδας ελήφθησαν 954 απαντήσεις πρωτοετών σπουδαστών και σπουδαστριών, δηλαδή 61,2% του συνόλου των πρωτοετών[1]. Συνολικά, οι πρωτοετείς ανέρχονται στους 939 σε Σχολές

1. Ο αριθμός των πρωτοετών εγγεγραμμένων σπουδαστών και σπουδαστριών στις ΑΕΝ της χώρας κατέστη γνωστός έπειτα από επικοινωνία με τις ΑΕΝ.

Πλοιάρχων και στους 619 σε Σχολές Μηχανικών. Σημειώνεται ότι δεν είναι πλήρεις όλες οι απαντήσεις. Δηλαδή υπάρχουν ερωτήσεις στις οποίες δεν έχουν απαντήσει όλοι οι συμμετέχοντες.

Φύλο

Το 82% των συμμετεχόντων είναι άνδρες, ενώ το 18% γυναίκες. Πρόκειται για το τέταρτο συναπτό έτος κατά το οποίο η κατανομή ανά φύλο είναι ίδια, αντανακλώντας ότι η άνοδος της παρουσίας του γυναικείου φύλου στις ΑΕΝ της Ελλάδας έχει εδραιωθεί.

Σημειωτέον ότι οι περισσότερες συγκρίσεις που θα γίνονται στην έρευνα θα είναι μεταξύ του γυναικείου φύλου και του συνόλου του δείγματος. Η συλλογιστική πίσω από την αποφυγή συγκρίσεων μεταξύ ανδρικού φύλου και συνόλου δείγματος είναι απλή: Λόγω του υψηλού αριθμού τους, δεν υπάρχουν σημαντικές διαφορές –στη συντριπτική πλειοψηφία των ερωτήσεων– μεταξύ των απαντήσεων που έχουν δώσει οι πρωτοετείς σπουδαστές σε σύγκριση με τις απαντήσεις επί του συνόλου του δείγματος.

Ηλικία

Ένας στους δύο συμμετέχοντες (51,5%) έχει ηλικία 18 ετών. Για τις πρωτοετείς σπουδάστριες, το ποσοστό διαμορφώνεται στο 61%, αντανακλώντας ότι η επιλογή ναυτικών σπουδών συνιστά επιλογή που είναι πιο εύκολα υλοποιήσιμη και σε μεγαλύτερες ηλικίες για τους άνδρες παρά για τις γυναίκες.

Το 41,1% των συμμετεχόντων έχουν ηλικία μεταξύ 19 και 20 ετών (αντίστοιχο ποσοστό για σπουδάστριες: 32,2%), το 6,9% ηλικία μεταξύ 21 και 24 ετών, ενώ το υπόλοιπο 0,5% ηλικία τουλάχιστον 25 ετών.

Οι όποιες καταγραφείσες διαφορές με τις αντίστοιχες έρευνες του 2024 και του 2023 δεν είναι ουσιώδεις.

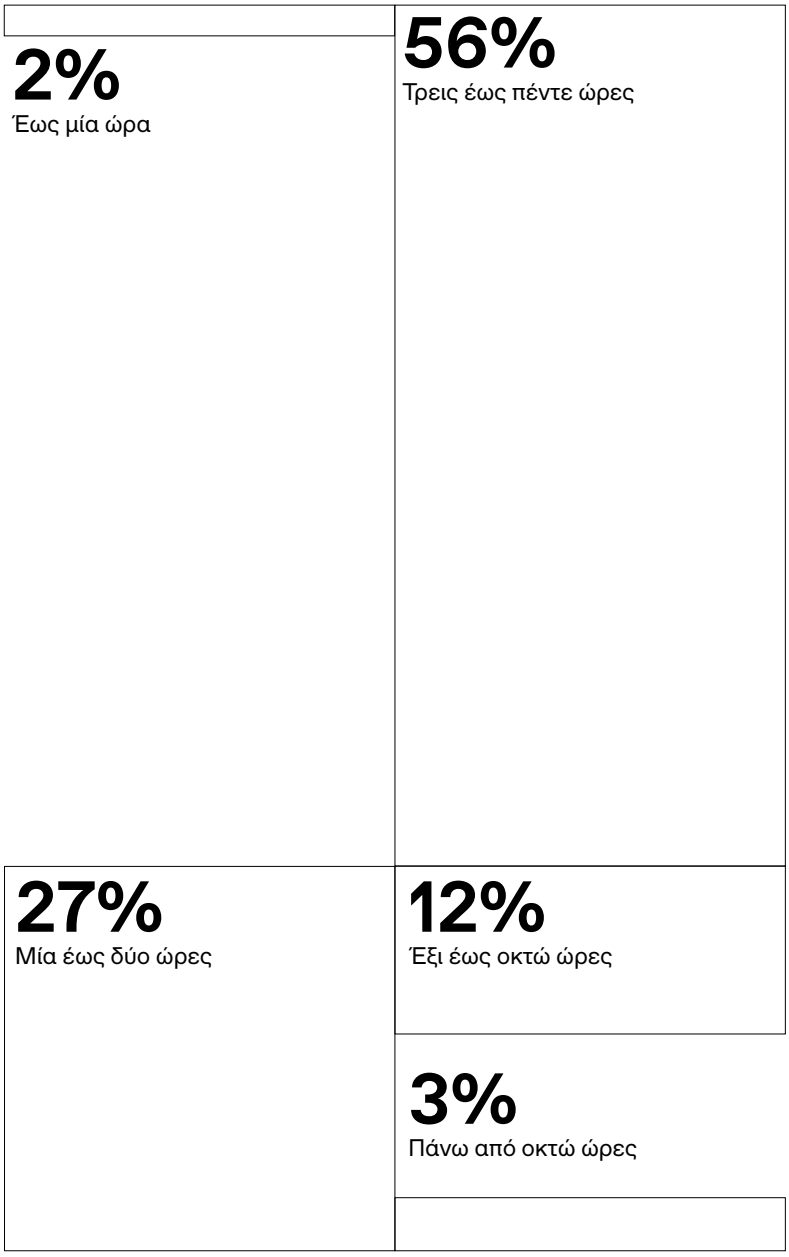
Το διαδίκτυο στην καθημερινότητα

Η πλοήγηση στο διαδίκτυο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της καθημερινότητας όλων, είτε αυτό χρησιμεύει για την εργασία είτε απλώς για ψυχαγωγία. Υπό αυτό το πρίσμα, ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα ευρήματα για τον χρόνο που περνούν στο διαδίκτυο οι σπουδαστές και οι σπουδάστριες στις Ναυτικές Ακαδημίες της Ελλάδας. Σε σχετική ερώτηση της έρευνας, το 15% απάντησαν ότι περνούν στο διαδίκτυο τουλάχιστον έξι ώρες από τον διαθέσιμο χρόνο τους, ενώ το ποσοστό ανεβαίνει στο 71% όταν η απάντηση επεκτείνεται και στο χρονικό όριο τουλάχιστον τριών ωρών. Μόλις το 2% αφιερώνουν στο διαδίκτυο έως μία ώρα την ημέρα και κάτι παραπάνω από ένας στους τέσσερις αφιε-

Γράφημα 1 Κατανομή των πρωτοετών σπουδαστών και σπουδαστριών που συμμετείχαν στην έρευνα βάσει του φύλου



Γράφημα 2 «Πόσο χρόνο αφιερώνετε καθημερινά στο διαδίκτυο;»

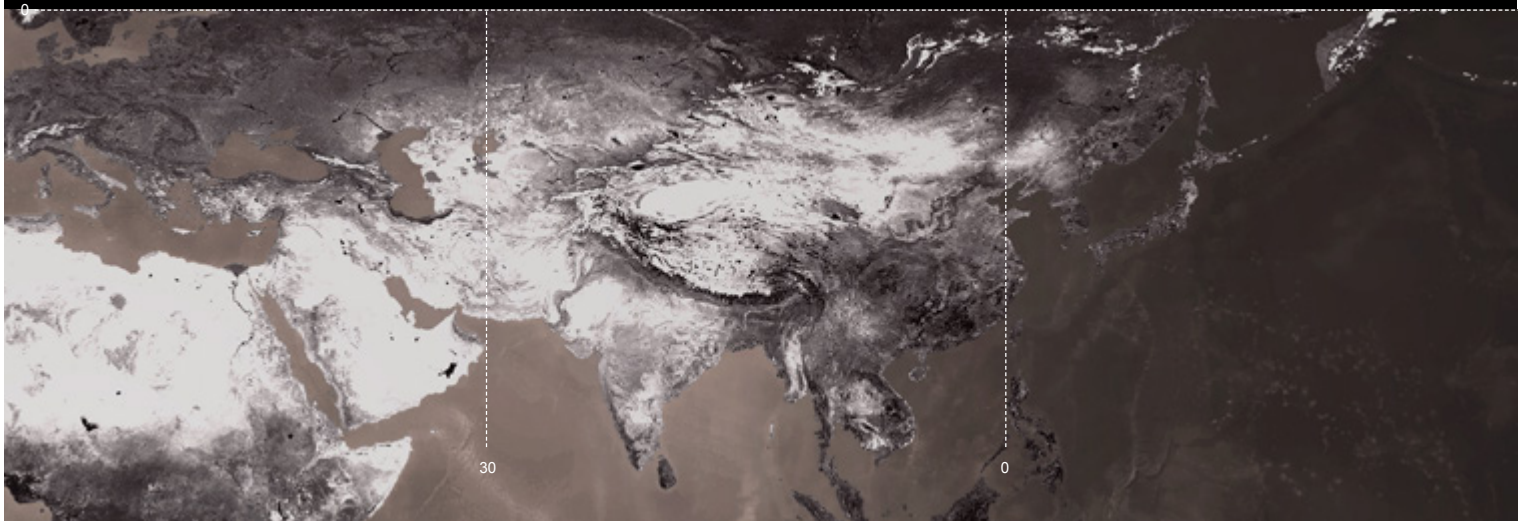




COSTAMARE INC.

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

CMRE
LISTED
NYSE



Το 56% των σπουδαστών και των σπουδαστριών αφιερώνουν τρεις έως πέντε ώρες καθημερινά στο διαδίκτυο.

ρώνουν μία έως δύο ώρες στο διαδίκτυο, με το 27% των σπουδαστών και των σπουδαστριών να επιλέγουν τη συγκεκριμένη απάντηση.

Λαμβάνοντας υπόψη τις μεμονωμένες απαντήσεις σπουδαστών και σπουδαστριών, δεν εντοπίζονται σημαντικές διαφορές άξιες σχολιασμού. Πάντως, οι πρωτοετείς σπουδάστριες φαίνεται να περνούν στο διαδίκτυο λίγο περισσότερο χρόνο, καθώς το 22% αυτών αφιερώνουν στο διαδίκτυο τουλάχιστον έξι ώρες, έναντι 15% στο σύνολο του δείγματος.

Ορισμένες διαφορές εντοπίζονται εφόσον ληφθούν υπόψη οι απαντήσεις σπουδαστών και σπουδαστριών σε μεμονωμένες ακαδημίες. Το 62% των πρωτοετών της ΑΕΝ Ασπροπύργου αφιερώνουν τρεις έως πέντε ώρες στο διαδίκτυο καθημερινά, όταν το αντίστοιχο ποσοστό για το σύνολο του δείγματος διαμορφώνεται στο 56%.

Ακόμη, από τους πρωτοετείς σπουδαστές και σπουδάστριες της ΑΕΝ Οινουσσών, μόλις το 6% αφιερώνουν τουλάχιστον έξι ώρες στο διαδίκτυο, όταν στο σύνολο του δείγματος το ποσοστό αυξάνεται στο 15%.

Σημαντικές διαφορές καταγράφονται στις απαντήσεις των πρωτοετών της ΑΕΝ Καλύμνου. Συγκεκριμένα, το 45% απάντησαν ότι περνούν έως δύο ώρες ημερησίως στο διαδίκτυο (30% το ποσοστό στο συνολικό δείγμα). Μείωση έναντι του συνόλου του δείγματος (56%) καταγράφει το ποσοστό των πρωτοετών που απάντησαν ότι περνούν στο διαδίκτυο τρεις έως πέντε ώρες, καθώς το 47% έδωσαν τη συγκεκριμένη απάντηση.

Στην ΑΕΝ Ύδρας, το 22% των σπουδαστών και των σπουδαστριών απάντησαν ότι πλοηγούνται στο διαδίκτυο καθημερινά έξι έως οκτώ ώρες (12% στο σύνολο του δείγματος).

Οι λόγοι χρήσης του διαδικτύου

Από τις ετήσιες έρευνες «Επιλέγω Ναυτιλία» προκύπτει διαχρονικά ότι ο κυριότερος λόγος χρήσης του διαδικτύου από τους/τις πρωτοετείς σπουδαστές/ριες στις Ναυτικές Ακαδημίες εμπίπτει στις κατηγορίες της «Επικοινωνίας» και της «Ψυχαγωγίας». Αντιθέτως, λίγοι είναι οι πρωτοετείς που χρησιμοποιούν το διαδίκτυο για την «ενημέρωσή» τους.

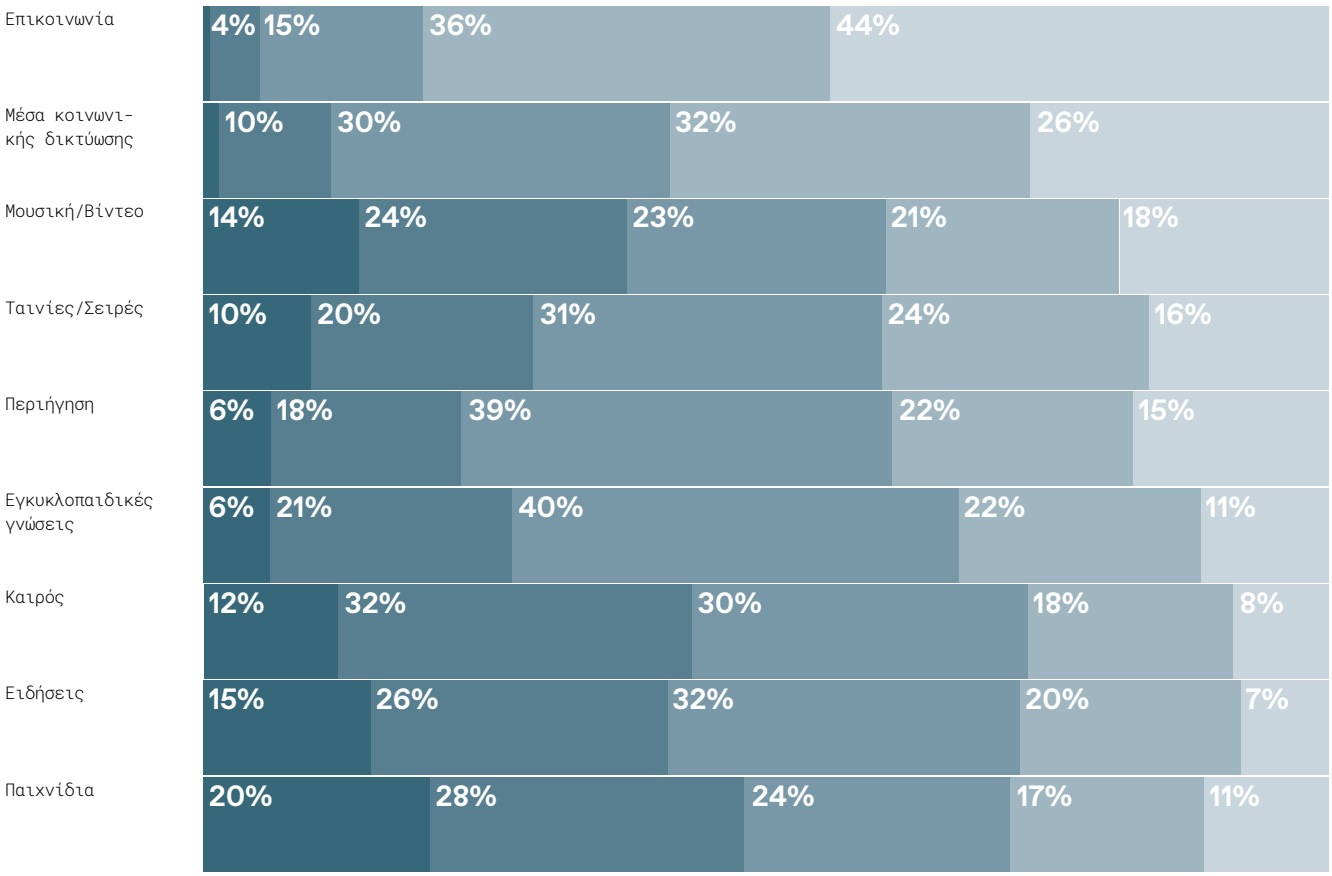
Και φέτος η εικόνα δεν διαφοροποιείται. Το 80% των σπουδαστών και των σπουδαστριών απάντησαν ότι χρησιμοποιούν «πολύ» ή «πάρα πολύ» το διαδίκτυο προκειμένου να επικοινωνούν με γονείς και φίλους.

Ο δεύτερος σημαντικότερος παράγοντας χρήσης του διαδικτύου από το σύνολο του δείγματος είναι τα «μέσα κοινωνικής δικτύωσης», που επίσης εμπίπτουν στην κατηγορία «Επικοινωνία». Σύμφωνα με τις απαντήσεις, κατά 58% τα «μέσα κοινωνικής δικτύωσης» είναι ένας πολύ ή πάρα πολύ σημαντικός παράγοντας χρήσης του διαδικτύου για τους πρωτοετείς των Ναυτικών Ακαδημιών της χώρας.

Το 40% και το 39% του δείγματος απάντησαν αντίστοιχα ότι χρησιμοποιούν το διαδίκτυο για «ταινίες/σειρές» και «μουσική/βίντεο». Διαφαίνεται ότι, για τις σπουδάστριες, η «μουσική/βίντεο» είναι σημαντικότερος παράγοντας χρήσης του διαδικτύου, με το 78% αυτών να τον χαρακτηρίζουν ως έναν «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικό. Στον αντίποδα, μόλις το 4% των σπουδαστριών τον χαρακτηρίζουν ως «λίγο» σημαντικό, έναντι 24% του συνόλου του δείγματος.

Επόμενος λόγος χρήσης του διαδικτύου είναι η απλή «περιήγηση», με το 37% του δείγματος να τον χαρακτηρίζουν «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικό παράγοντα. Θα πρέπει να τονιστεί ότι, σε πολύ μεγάλο βαθμό, η «περιήγηση» περιλαμβάνει το «doom-scrolling», δηλαδή τη χρήση του διαδικτύου και των μέσων κοινωνικής δικτύωσης χωρίς συγκεκριμένο λόγο κατά νου.

Παράλληλα, ένας στους τρεις (33%) συμμετέχοντες στην έρευνα χαρακτήρισε «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικό παράγοντα χρήσης του διαδικτύου την απόκτηση εγκυκλοπαιδικών γνώσεων, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τα «παιχνίδια» είναι 28%. Πάντως, για τις σπου-



Γράφημα 3 Κατανομή του βαθμού σημαντικότητας διαφόρων δραστηριοτήτων των συμμετεχόντων στο διαδίκτυο

*Δεν αναγράφονται ποσοστά μικρότερα του 5%.

δάστριες, τα «παιχνίδια» φαίνονται να αποτελούν λιγότερο σημαντικό παράγοντα χρήσης του διαδικτύου, καθώς μόλις το 14% τον θεωρούν «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικό παράγοντα.

«Καιρός» και «ειδήσεις», που εμπίπτουν στην ευρύτερη κατηγορία της «Ενημέρωσης», ισοβαθμούν στην τελευταία θέση προτίμησης των σπουδαστών και των σπουδαστριών. Και τους δύο αυτούς παράγοντες το 27% τους χαρακτήρισαν «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικούς λόγους χρήσης του διαδικτύου.

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι καταγραφείσες μεταβολές, εφόσον ληφθούν υπόψη οι απαντήσεις των σπουδαστών και των σπουδαστριών που αφιερώνουν τουλάχιστον έξι ώρες καθημερινά στο διαδίκτυο. Στην προκειμένη περίπτωση, σημαντικότερος λόγος αναδεικνύεται η «αναπαραγωγή βίντεο/μουσικής», με το 82% να τον θεωρεί «πολύ» ή «πάρα πολύ» σημαντικό παράγοντα χρήσης του διαδικτύου. Τη δεύτερη θέση, με ποσοστό 81%, καταλαμβάνει η «επικοινωνία» και την τρίτη τα «μέσα κοινωνικής δικτύωσης» με ποσοστό 76%.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί το εξής: οι νέοι και οι νέες που περνούν τουλάχιστον έξι ώρες στο διαδίκτυο αξιολογούν ως σημαντικότερους τους περισσότερους παράγοντες χρήσης του διαδικτύου, έναντι του συνόλου του δείγματος. Προς επίρρωσιν, το 49% αξιολογούν ως «πάρα πολύ» σημαντικό παράγοντα την «επικοινωνία» (44% επί του συνόλου του δείγματος). Το 50% θεωρούν ως «πάρα πολύ» σημαντικό παράγοντα την «αναπαραγωγή βίντεο/μουσικής» (18% το αντίστοιχο συνολικό ποσοστό). Το 47% απάντησαν πως τα «μέσα κοινωνικής δικτύωσης» είναι «πάρα πολύ σημαντικός» παράγοντας χρήσης του διαδικτύου (26% το αντίστοιχο ποσοστό για το σύνολο του δείγματος).

Στο ίδιο μήκος κύματος, οι μεταβολές που καταγράφονται για τους υπόλοιπους παράγοντες έχουν ως εξής: 26% έναντι 16% για «ταινίες/σειρές», 22% έναντι 14% για

«περιήγηση στο διαδίκτυο», 18% έναντι 11% για παιχνίδια. Μόνο για τον παράγοντα «εγκυκλοπαιδικές γνώσεις» τα ποσοστά είναι τα ίδια: 11%.

Τα δημοφιλέστερα μέσα κοινωνικής δικτύωσης

Το επόμενο σκέλος της έρευνας αφορά τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης που επιλέγουν οι νέοι και οι νέες όταν χρησιμοποιούν το διαδίκτυο. Απόλυτος «πρωταγωνιστής» παραμένει και φέτος το Instagram, με ποσοστό 97%. Εντύπωση ίσως προκαλεί το γεγονός ότι, στην αντίστοιχη περσινή έρευνα, το Instagram ήταν μεν το δημοφιλέστερο μέσο κοινωνικής δικτύωσης, αλλά με ποσοστό 90%.

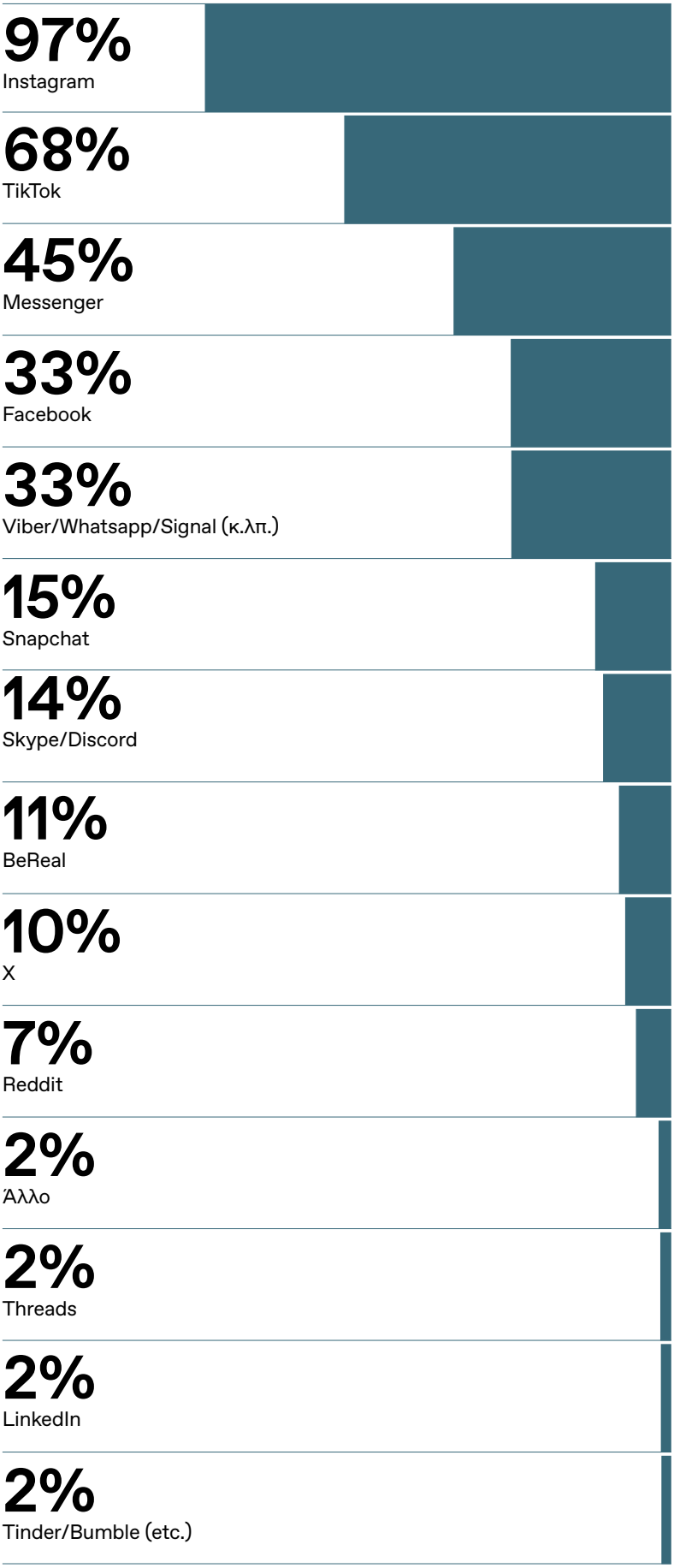
Ακολουθεί με ποσοστό 68% το TikTok, το οποίο πέρυσι βρισκόταν στην τρίτη θέση με ποσοστό 56%. Το συγκεκριμένο μέσο φαίνεται ότι είναι πιο δημοφιλές μεταξύ των πρωτοετών σπουδαστριών, με το 74% να απαντούν ότι το χρησιμοποιούν.

Την τρίτη θέση καταλαμβάνει το Messenger (δεύτερη πέρυσι), με ποσοστό 45%, και τέταρτη το Facebook με ποσοστό 33%. Το δε Messenger είναι περισσότερο δημοφιλές για τις πρωτοετείς σπουδάστριες, με το 61% να το επιλέγουν, ενώ το Facebook λιγότερο δημοφιλές, καθώς το χρησιμοποιεί το 23%.

Viber/Whatsapp/Signal είναι στην πέμπτη θέση, με ποσοστό 33%, και στην έκτη θέση συναντάται το Snapchat με ποσοστό 15%.

Λιγότερο δημοφιλή μέσα για τις σπουδάστριες είναι και το Skype και το Discord, καθώς το 6% τα χρησιμοποιούν, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για το σύνολο του δείγματος είναι 14%.

Ρίχνοντας μια ματιά στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης που βρίσκονται τελευταία στις προτιμήσεις, οι πρωτοετείς σπουδαστές επιλέγουν το Threads περισσότερο σε ποσοστό 10% (2% επί του συνόλου).



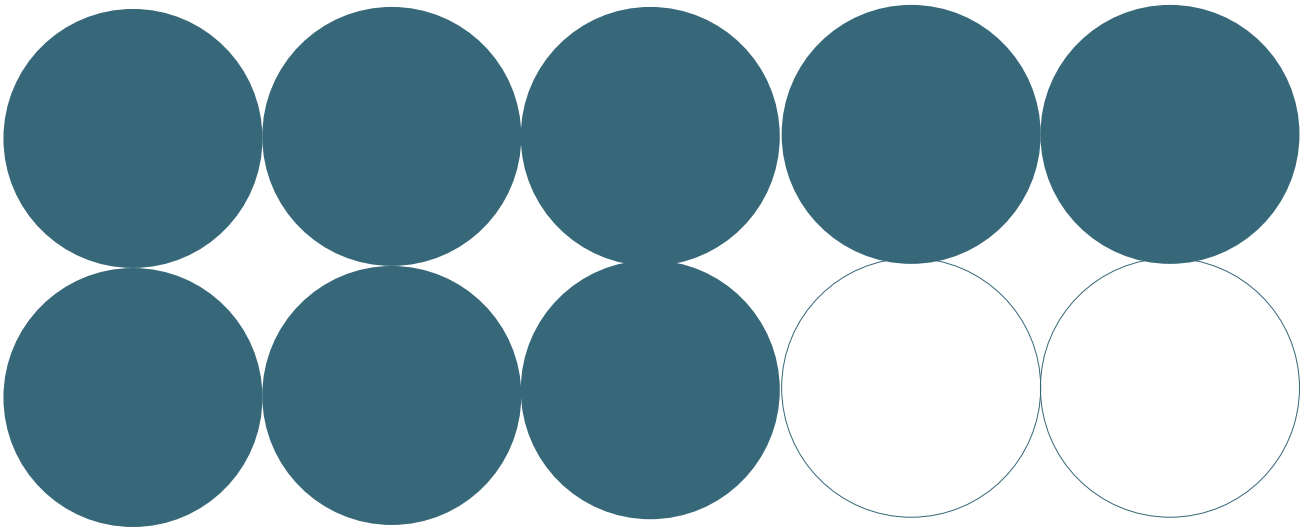
Γράφημα 4 Η δημοτικότητα των μέσων κοινωνικής δικτύωσης βάσει ποσοστού των σπουδαστών και των σπουδαστριών που τα χρησιμοποιούν

*Δεν υπήρχε περιορισμός στον αριθμό των απαντήσεων που μπορούσαν να επιλέξουν οι συμμετέχοντες.

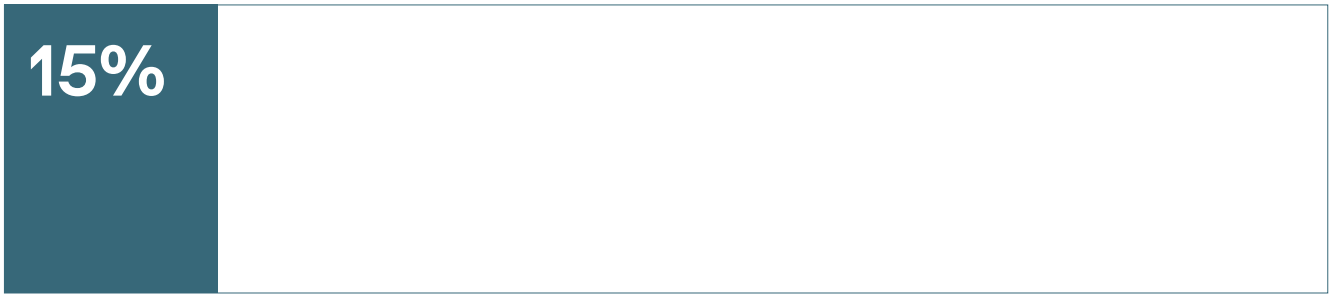


43, Iroon Polytechniou Ave.
185 35, Piraeus, Greece
www.seaven.gr

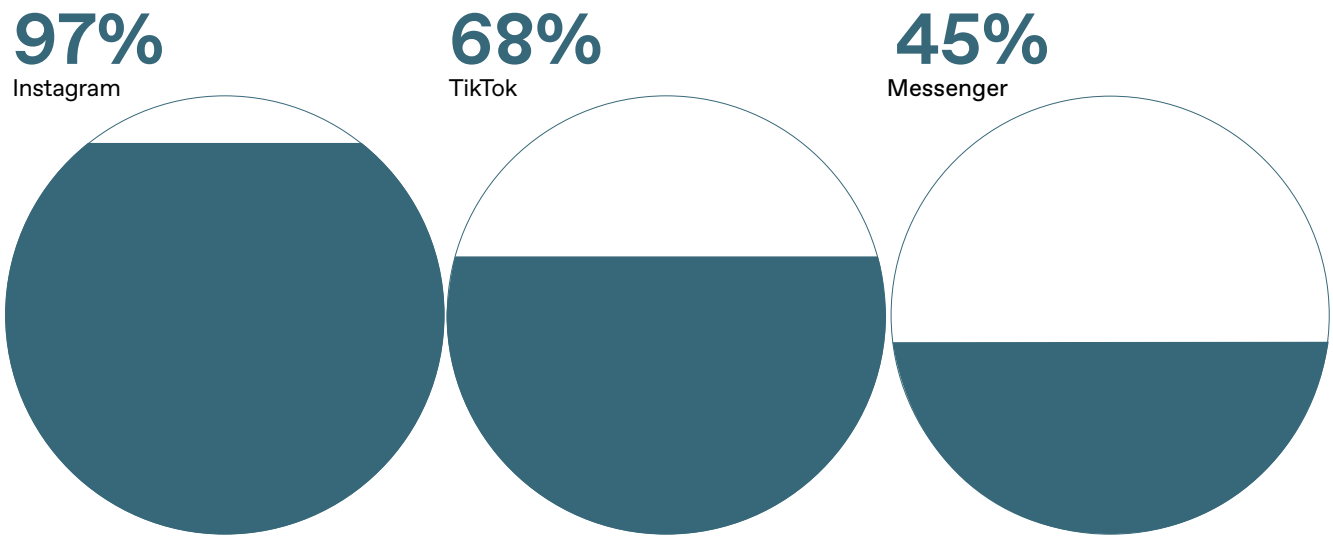
8 στους 10 πρωτοετείς αναδεικνύουν την επικοινωνία ως σημαντικότερο παράγοντα χρήσης του διαδικτύου.



15% των νέων χρησιμοποιούν το διαδίκτυο τουλάχιστον έξι ώρες την ημέρα.



Τα δημοφιλέστερα μέσα κοινωνικής δικτύωσης για τους νέους




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

Ο ορίζοντας

Η Διεθνής Ένωση Νηογνωμόνων (IACS) στηρίζει την επιλογή της πυρηνικής ενέργειας ως βιώσιμης λύσης στις εκπομπές άνθρακα από πλοία

Με τη δημοσιοποίηση ενός σημαντικού άρθρου με τίτλο «Πυρηνική Πρόωση (Revision 0)», αναγνωρίζεται επίσημα η πυρηνική πρόωση ως βιώσιμη επιλογή για την απαλλαγή από τις εκπομπές άνθρακα της ναυτιλιακής βιομηχανίας και την ενίσχυση της επιχειρησιακής αποτελεσματικότητας των πλοίων. Με το συγκεκριμένο άρθρο, ο IACS δεσμεύεται να υποστηρίξει την ασφαλή, προστατευμένη και περιβαλλοντικά υπεύθυνη ενσωμάτωση της πυρηνικής ενέργειας στον σχεδιασμό και στη λειτουργία των πλοίων, αξιοποιώντας την τεχνογνωσία του για να βοηθήσει στην ανάπτυξη και στην εφαρμογή των απαιτούμενων πολύ ισχυρών κανονιστικών πλαισίων και τεχνικών προτύπων για τη συγκεκριμένη μορφή ενέργειας.

Ο ναυτιλιακός τομέας βρίσκεται υπό αυξανόμενη πίεση για δραστική μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, γεγονός που οδηγεί στην αναζήτηση εναλλακτικών λύσεων ενέργειας χαμηλών εκπομπών άνθρακα. Η πυρηνική ενέργεια αναδεικνύεται ως ισχυρός υποψήφιος, ειδικά με τις εξελίξεις σε τεχνολογίες όπως οι Μικροί και Προηγμένοι Αρθρωτοί Αντιδραστήρες (SMR/AMR), οι οποίοι μπορούν να παράγουν μεγάλη ποσότητα ηλεκτρικής ενέργειας με μηδενικές εκπομπές άνθρακα και έχουν τα εξής χαρακτηριστικά:

- Μικροί σε μέγεθος: το μέγεθός τους είναι ένα κλάσμα του μεγέθους ενός συμβατικού αντιδραστήρα πυρηνικής ενέργειας.
- Αρθρωτοί: ο σχεδιασμός τους καθιστά δυνατή τη συναρμολόγησή τους και τη μεταφορά τους σε μια τοποθεσία για εγκατάσταση.
- Αντιδραστήρες: αξιοποιούν την πυρηνική σχάση για την παραγωγή θερμότητας και, κατά συνέπεια, για την παραγωγή ενέργειας.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, το ενδιαφέρον για την πυρηνική ενέργεια αυξάνεται ραγδαία, με 31 χώρες να υπογράφουν



Credit: Καπτ. Θάνος Μόσχος

του καπτ. Γιώργου Γεωργούλη

από τη γέφυρα

τη Διακήρυξη για τον Τριπλασιασμό της Πυρηνικής Ενέργειας έως το 2050, από τον Μάρτιο του 2025. Η πυρηνική ενέργεια έχει ιστορικό λειτουργίας σε πολεμικά πλοία, που χρονολογείται από τη δεκαετία του 1950, μεταφέρθηκε στα παγοθραυστικά του Αρκτικού Ωκεανού και τελευταία καταβάλλεται η προσπάθεια προσαρμογής της στα ποντοπόρα πλοία. Πρόσφατες πρωτοβουλίες διεθνών οργανισμών, όπως ο Διεθνής Οργανισμός Ατομικής Ενέργειας (Atomic Technology Licensed for Applications at Sea – ATLAS project), η EMSA, και οι δηλώσεις του Γενικού Γραμματέα του IMO υπογραμμίζουν αυτή την αυξανόμενη δυναμική. Τα μέλη του IACS έχουν συμμετάσχει ενεργά, λαμβάνοντας μέρος σε συμπόσια του ΔΟΑΕ (Διεθνούς Οργανισμού Ατομικής Ενέργειας) και σε βιομηχανικούς συνδέσμους που επικεντρώνονται στην ασφάλεια και στην ανάπτυξη κανονιστικών ρυθμίσεων.

Ο IACS αναγνωρίζει τη δυναμική της πυρηνικής ενέργειας και παράλληλα γνωρίζει ότι η ανάπτυξη πυρηνικής πρόωσης στην εμπορική ναυτιλία εισάγει πολύ σημαντικές προκλήσεις, όπως:

- Η δημόσια αντίληψη για την πυρηνική ενέργεια. Είναι γνωστό ότι μόνο η φράση «πυρηνικός αντιδραστήρας» πυροδοτεί μεγάλη ανησυχία στην κοινή γνώμη, λόγω των ολέθριων αποτελεσμάτων των σχετικών ατυχημάτων του Τσερνόμπιλ (Ουκρανία) και της Φουκουσίμα (Ιαπωνία).
- Οι δυσκολίες που θα προκύψουν στην ασφάλιση, στην αστική ευθύνη και στην πρόσβαση στα λιμάνια.
- Απαιτήσεις για ετοιμότητα έκτακτης ανάγκης από στεριά και θάλασσα με διεθνή συντονισμό.
- Χειρισμός ασφαλούς διάθεσης αποβλήτων.

Ο IACS ορίζει τα πυρηνοκίνητα πλοία ως αυτοκινούμενα σκάφη που χρησιμοποιούν ενσωματωμένο αντιδραστήρα πυρηνικής σχάσης για πρόωση και βοηθητική ενέργεια (ηλεκτρισμός, λειτουργία βοηθητικών μηχανημάτων). Ο IACS έχει δεσμευτεί να υποστηρίξει τη συνεργασία όλων των ενδιαφερόμενων μερών για την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων και τις προτάσεις για λύσεις σύμφωνα με



Ο ναυτιλιακός τομέας βρίσκεται υπό αυξανόμενη πίεση για δραστική μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, γεγονός που οδηγεί στην αναζήτηση εναλλακτικών λύσεων ενέργειας χαμηλών εκπομπών άνθρακα. Η πυρηνική ενέργεια αναδεικνύεται ως ισχυρός υποψήφιος, ειδικά με τις εξελίξεις σε τεχνολογίες όπως οι Μικροί και Προηγμένοι Αρθρωτοί Αντιδραστήρες.

τις οδηγίες του ΔΟΑΕ, τα μέσα του IMO (τροποποιήσεις συμβάσεων) και τους κανονισμούς του κράτους σημαίας.

Για να υποστηρίξει τη μετάβαση, ο IACS έχει περιγράψει συγκεκριμένες δράσεις, όπως:

- Τεχνική υποστήριξη για τον IMO: Ο IACS θα βοηθήσει τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) στην αναθεώρηση του Κεφαλαίου VIII της SOLAS και του Ψηφίσματος Α.491 (XII) του IMO, τα οποία δεν έχουν τροποποιηθεί από το 1981, ώστε να ενσωματώσουν τις πυρηνικές τεχνολογίες SMR/AMR.
- Συνεργασία στο Ρυθμιστικό Πλαίσιο: Θα συνεργαστεί με τον ΔΟΑΕ, τον IMO και τα κράτη σημαίας για τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου κανονιστικού πλαισίου.
- Μελλοντικές τεχνικές αποφάσεις: Ο IACS θα εξετάσει αργότερα το ενδεχόμενο ανάπτυξης των δικών του τεχνικών αποφάσεων για να διασφαλίσει συνεπείς απαιτήσεις ασφαλείας και σχεδιασμού για τα πυρηνοκίνητα πλοία. Ο IACS έχει ήδη ξεκινήσει αυτό το έργο, υποστηρίζοντας την Ομάδα Συμβουλευτικής του ΔΟΑΕ για τους πυρηνικούς σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας (FNPP) από το 2023, συμμετέχοντας σε σχετικά συμπόσια και σε ομάδες εργασίας του κλάδου για την ασφάλεια και την ασφάλιση.

Το άρθρο του IACS παρέχει σαφή στήριξη στην ανάπτυξη της πυρηνικής πρόωσης για την εμπορική ναυτιλία. Βασιζόμενος στην τεχνογνωσία των μελών του (νηογνώμονες) και στη δημιουργία κανονιστικών πλαισίων και πλαισίων ασφαλείας, ο IACS τελικά θέτει υποψηφιότητα ως βασικός εταίρος στην ενσωμάτωση αυτής της ισχυρής τεχνολογίας χαμηλών εκπομπών στον παγκόσμιο στόλο. Η επιτυχής ανάπτυξη αυτής της τεχνολογίας θα εξαρτηθεί τελικά από συντονισμένες διεθνείς προσπάθειες για την αντιμετώπιση των τεχνικών, κανονιστικών και κοινωνικών εμποδίων, με απαντήσεις της επιστήμης και της τεχνολογίας τόσο στην ασφάλεια της λειτουργίας των πλοίων και των πληρωμάτων τους όσο και στην προστασία του περιβάλλοντος, θαλασσίου και μη, από τη διαχείριση των αποβλήτων.

Περιορίζεται από 1/1/2026 η περιεκτικότητα του υπερφθορooκτανοσουλφονικού οξέος (PFOS) στους αφρούς πυρόσβεσης στα πλοία

Το υπερφθορooκτανοσουλφονικό οξύ (Perfluorooctane sulfonate – PFOS) είναι ένας επίμονος οργανικός ρύπος (Persistent Organic Pollutant – POP) που εντάσσεται στην ευρύτερη κατηγορία των υπερφθοροαλκυλικών ουσιών (PFAS), μιας ομάδας συνθετικών χημικών ουσιών γνωστών για την αντοχή τους στη θερμότητα και την ικανότητά τους να απωθούν το λάδι και το νερό. Αυτές οι ιδιότητες έχουν καταστήσει τα PFAS ευρέως χρησιμοποιούμενα σε πολυάριθμες καταναλωτικές και βιομηχανικές εφαρμογές, συμπεριλαμβανομένων των αφρών πυρόσβεσης. Λόγω των μοναδικών φυσικών και χημικών ιδιοτήτων τους, τα PFOS ιστορικά αποτελούν βασικό συστατικό των υδατικών αφρών, γνωστών και ως AFFF, που χρησιμοποιούνται για την κατάσβεση πυρκαγιών εύφλεκτων υγρών, κυρίως καυσίμων (Κατηγορία Β). Το βασικό τους χαρακτηριστικό είναι η δημιουργία φιλμ στις μικρές ή μεγάλες καιόμενες επιφάνειες, στερώντας το οξυγόνο στη φωτιά.

Ωστόσο, οι ίδιες ιδιότητες που καθιστούν τα PFOS αποτελεσματικά στην πυρόσβεση συμβάλλουν επίσης σε σημαντικούς περιβαλλοντικούς και υγειονομικούς κινδύνους. Τα PFOS δεν διασπώνται εύκολα στο περιβάλλον και μπορούν να μολύνουν το έδαφος, τα επιφανειακά ύδατα, τα υπόγεια ύδατα, το πόσιμο νερό και την τροφική αλυσίδα. Μπορεί επίσης με την πάροδο του χρόνου να συσσωρευτούν σε ζωντανούς οργανισμούς και έχουν συνδυαστεί με σοβαρούς κινδύνους για την υγεία, συμπεριλαμβανομένου του καρκίνου, της ηπατικής βλάβης, των καρδιαγγειακών παθήσεων και της στειρότητας.

Δεδομένων αυτών των κινδύνων, η χρήση PFAS υπόκειται σε εκτεταμένη ρύθμιση, συμπεριλαμβανομένης της Σύμβασης της Στοκχόλμης για τους POPs. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, για παράδειγμα, επιβάλλει αυτή τη σύμβαση μέσω του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/1021. Παρόλο που η χρήση PFOS σε αφρούς πυρόσβεσης έχει μειωθεί λόγω της αυξανόμενης ευαισθητοποίησης σχετικά με την ανθεκτικότητά τους και την πιθανή τοξικότητά τους, ενδέχεται να εξακολουθεί να επιτρέπεται και να μεταφέρεται σε πλοία. Επιπλέον, πολλοί αφροί πυρόσβεσης με βάση PFOS έχουν μεγάλη διάρκεια

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



ζωής και ενδέχεται να έχουν παρασχεθεί σε πλοία πριν από την εφαρμογή των κανονιστικών διατάξεων.

Για την προστασία των ατόμων που βρίσκονται σε πλοία από την έκθεση σε επιβλαβείς ουσίες και για την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ο ΙΜΟ έχει υιοθετήσει τροποποιήσεις στο Κεφάλαιο II-2 της SOLAS και στον Κώδικα για τα Ταχύπλοα Πλοία (HSC) του 1994 και του 2000. Αυτές οι τροποποιήσεις απαγορεύουν τη χρήση και την αποθήκευση επί του πλοίου πυροσβεστικών μέσων που περιέχουν PFOS τόσο σε σταθερά όσο και σε φορητά συστήματα, με το μέγιστο επιτρεπόμενο όριο συγκέντρωσης PFOS να ορίζεται στα 10 mg/kg (0,001% κατά βάρος). Η απαγόρευση τίθεται σε εφαρμογή την 1η Ιανουαρίου 2026 και ισχύει τόσο για νέα όσο και για υπάρχοντα πλοία. Τα νέα πλοία, αυτά που κατασκευάστηκαν την 1η Ιανουαρίου 2026 ή μετά, πρέπει να συμμορφώνονται κατά την παράδοση. Τα υπάρχοντα πλοία πρέπει να συμμορφώνονται το αργότερο μέχρι την πρώτη επιθεώρηση που διενεργείται την 1η Ιανουαρίου 2026 ή μετά, με τον όρο «πρώτη επιθεώρηση» να ερμηνεύεται σύμφωνα με την MSC.1/Circ.1290.

Οι πλοιοκτήτες, οι διαχειριστές και οι πλοίαρχοι θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους τροποποιημένους κανονισμούς και να ξεκινήσουν τις προετοιμασίες από τώρα, για να διασφαλίσουν την έγκαιρη συμμόρφωση. Κάθε πλοίο θα πρέπει να εφαρμόσει ένα δομημένο σχέδιο συμμόρφωσης, το οποίο πρέπει να περιλαμβάνει τις ακόλουθες ενέργειες:

- Εξέταση των απογραφών συστημάτων και των πιστοποιητικών ασφαλείας: Προσδιορισμός όλων των συστημάτων και του εξοπλισμού πυρόσβεσης που περιέχουν μέσα πυρόσβεσης με βάση το PFOS.
- Αξιολόγηση παλαιότερων εγκαταστάσεων: Για τα μέσα πυρόσβεσης που εγκαταστάθηκαν πριν από την 1η Ιανουαρίου 2026, για τα οποία δεν υπάρχει διαθέσιμη κατάλληλη τεκμηρίωση, πρέπει να γίνει δειγματοληψία.
- Αφαίρεση ή αντικατάσταση μη συμμορφούμενων μέσων: Τα μη συμμορφούμενα μέσα πυρόσβεσης θα πρέπει να αφαιρεθούν ή να αντικατασταθούν.
- Επαλήθευση της συμμόρφωσης με τα νέα μέσα: Επιβεβαίωση ότι όλα τα μέσα πυρόσβεσης είναι κατάλληλα εγκεκριμένα και πιστοποιημένα σύμφωνα με τις ισχύουσες οδηγίες του ΙΜΟ.
- Αρχειοθέτηση της τεκμηρίωσης, όπως δήλωση κατασκευαστή ή έκθεση εργαστηριακής δοκιμής, που επιβεβαιώνει ότι όλα τα μέσα πυρόσβεσης επί του πλοίου είναι απαλλαγμένα από PFOS. Αξίζει να σημειωθεί ότι μια απλή δήλωση από τον κατασκευαστή που ισχυρίζεται ότι ο αφρός είναι απαλλαγμένος από PFOS ενδέχεται να μην επαρκεί. Μια σωστή δήλωση θα πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομέρειες όπως ο τύπος, η περίοδος παραγωγής, ο αριθμός παρτίδας και η αναφορά στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου/MED για τα μέσα.
- Επιβεβαιώστε τη συμμόρφωση με τη σημαία: Η συμμόρφωση με την απαγόρευση των PFOS πρέπει να επαληθεύεται από το κράτος της σημαίας του πλοίου ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό (RO) της. Αυτό



μπορεί να επιτευχθεί είτε με την παρουσίαση των απαιτούμενων δηλώσεων του κατασκευαστή ή των εκθέσεων εργαστηριακών δοκιμών στον επιθεωρητή που παρακολουθεί κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων επί του πλοίου, είτε –εάν έχουν γίνει αλλαγές ή αντικαταστάσεις των μέσων πυρόσβεσης– με την υποβολή της σχετικής τεκμηρίωσης για έγκριση.

Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι τα PFOS μπορούν να καταγράφονται στο Μέρος Ι του Καταλόγου Επικίνδυνων Υλικών (IHM) ενός πλοίου, σύμφωνα με τον Κανονισμό Ανακύκλωσης Πλοίων της ΕΕ (EU SRR), ο οποίος εφαρμόζει τη Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ (HKC). Οποιαδήποτε αφαίρεση υλικών που περιέχουν PFOS πρέπει να αντικατοπτρίζεται σε έναν ενημερωμένο κατάλογο IHM, διασφαλίζοντας τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις τόσο της ΕΕ όσο και του IMO.

Παρακάτω παρατίθεται μια λίστα με τα σχετικά κανονιστικά έγγραφα:

- MSC.532(107) – τροποποίηση του Κεφαλαίου II-2 της SOLAS.
- MSC.536(107) – τροποποίηση του Κώδικα HSC του 1994.
- MSC.537(107) – τροποποίηση του Κώδικα HSC του 2000.
- MSC.1/Circ.1694 – παροχή ενιαίων ερμηνειών των κανονισμών SOLAS II-2/1.2.10 και II-2/10.11.2.2, καθώς και του κανονισμού 7.9.4 του Κώδικα HSC του 1994 και του 2000.
- MSC.1/Circ.1290 – παροχή ενιαίας ερμηνείας του όρου «πρώτη επιθεώρηση» που αναφέρεται στους κανονισμούς SOLAS.
- Η Σύμβαση της Στοκχόλμης – ένα παγκόσμιο πλαίσιο για την εξάλειψη ή τον περιορισμό των επικίνδυνων επίμονων χημικών ουσιών.
- Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1021 – ρύθμιση της παραγωγής, της διάθεσης στην αγορά, της χρήσης και της διάθεσης επίμονων οργανικών ρύπων (POPs) στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Πλαστικά μιας χρήσης: Μονόδρομος η οριστική απόσυρσή τους από τα πλοία

Ένας Οδηγός Βέλτιστων Πρακτικών της BIMCO, με τον τίτλο «Η τέχνη και η επιστήμη να αφαιρεθούν τα πλαστικά μιας χρήσης από τα πλοία», είναι πλέον διαθέσιμος για να βοηθήσει τους πλοιοκτήτες να μειώσουν τη χρήση πλαστικών μιας χρήσης. Ο οδηγός συνιστά την εγκατάσταση προηγμένων συστημάτων πόσιμου νερού στα πλοία, ώστε να διασφαλίζεται η διαθεσιμότητα πόσιμου νερού υψηλότερης ποιότητας για τους ναυτικούς, δίνοντας έτσι προτεραιότητα στην ευημερία τους.

Μια έρευνα το 2021 διαπίστωσε ότι μεταξύ μισού και ενός δισεκατομμυρίου μπουκαλιών πόσιμου νερού χρησιμοποιούνται στα πλοία για τις ανάγκες των ναυτικών ετησίως. Αυτά είναι κυρίως πλαστικά μπουκάλια μιας χρήσης (Single Use Plastic – SUP). Ακόμα και με την εφαρμογή των πλέον αποτελεσματικών διαδικασιών για την ορθή διαχείριση επί του πλοίου και την απόρριψη των πλαστικών αποβλήτων που παράγονται, εξακολουθεί να υπάρχει ο κίνδυνος τα μπουκάλια να φτάσουν στον ωκεανό λόγω κακής διαχείρισης στην ξηρά, γεγονός που αποτελεί μέρος του προβλήματος των «θαλάσσιων απορριμμάτων».

Εκτός από τον καταστροφικό αντίκτυπο που έχουν τα πλαστικά απόβλητα στον ωκεανό, τα πλαστικά μπουκάλια επιβαρύνουν το περιβάλλον, αυξάνοντας το περιβαλλοντικό τους αποτύπωμα με τις υψηλές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από την παραγωγή έως την προμήθεια και την υψηλή ζήτηση νερού κατά την παραγωγή.

Βασική προτεραιότητα είναι η ενδυνάμωση των πλοιοκτητών να μειώσουν σημαντικά και, όπου είναι εφικτό, να εξαλείψουν τα πλαστικά μπουκάλια μιας χρήσης (SUP) από τα πλοία τους. Αυτή η πρωτοβουλία θεωρείται μια κρίσιμη ευκαιρία για τη ναυτιλιακή βιομηχανία να επιδείξει ισχυρή ηγεσία στην περιβαλλοντική διαχείριση. Ο οδηγός βέλτιστων πρακτικών καταδεικνύει την απλότητα αυτής της μετάβασης, ενώ παράλληλα τονίζει τη σημαντική εξοικονόμηση κόστους και τα σαφή επιχειρηματικά, ηθικά και περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα της εγκατάλειψης των πλαστικών.

Ο οδηγός ασχολείται με το ζήτημα του τρόπου παροχής πόσιμου νερού στα πλοία χωρίς τα πλαστικά μπουκάλια μιας χρήσης. Τέτοια μπουκάλια αναγνωρίζονται ως σημαντική πηγή θαλάσσιας ρύπανσης λόγω των τεράστιων όγκων

που χρησιμοποιούνται παγκοσμίως και της υψηλής πιθανότητας κακής διαχείρισης των αποβλήτων στην ξηρά – που σημαίνει ότι μπορεί να γίνουν σκουπίδια ακόμα και αν υπάρχει καλή διαχείριση αποβλήτων επί του πλοίου.

Επίσης, παρέχει πληροφορίες στους πλοιοκτήτες, ώστε να τους επιτρέψει να αναπτύξουν στρατηγικές και σχέδια, και επισημαίνει τη σημαντική εξοικονόμηση κόστους και τα πρόσθετα επιχειρηματικά, ηθικά και περιβαλλοντικά οφέλη της εγκατάλειψης των πλαστικών. Επιπλέον, περιλαμβάνει πρακτικά βήματα για τους πλοιοκτήτες που επιθυμούν να εγκαταλείψουν τη χρήση πλαστικών μπουκαλιών για την παροχή πόσιμου νερού επί του πλοίου.

Ο οδηγός περιγράφει τεχνολογίες που έχουν σχεδιαστεί για να αντικαταστήσουν το εμφιαλωμένο νερό και παραθέτει λεπτομερώς βασικές ερωτήσεις που πρέπει να θέσουν οι πλοιοκτήτες στους πιθανούς προμηθευτές – παρέχοντας τα απαραίτητα εργαλεία για να επιλέξουν το πιο αποτελεσματικό και κατάλληλο σύστημα.

Το πιο σημαντικό είναι ότι ο οδηγός επιδιώκει να διασφαλίσει την ευημερία των ναυτικών παράλληλα με την αφαίρεση των πλαστικών μιας χρήσης. Η αλλαγή της συμπεριφοράς και της στάσης των ναυτικών απέναντι στο πόσιμο νερό που παρέχεται από ένα σύστημα επί του πλοίου (ή «νερό βρύσης») είναι θεμελιώδης και ίσως το πιο κρίσιμο στοιχείο για τη διασφάλιση της επιτυχίας ολόκληρης της πρωτοβουλίας. Ως εκ τούτου, περιγράφονται διαφορετικές μέθοδοι για την ενθάρρυνση των ναυτικών να εμπιστεύονται και να καταναλώνουν νερό που παράγεται επί του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των τακτικών δοκιμών νερού, της διαφανούς κοινοποίησης των αποτελεσμάτων των δοκιμών και της διεξαγωγής τυφλών δοκιμών γεύσης, καθώς και τρόπων για την εξάλειψη των παρανοήσεων σχετικά με το νερό της βρύσης που παράγεται στο πλοίο.

Διέλευση από το Βορειοδυτικό Πέρασμα: Σωστή η μέχρι τώρα εκτίμηση κινδύνου;

Το ταξίδι του πλοίου γενικού φορτίου «Thamesborg» από την Κίνα στον Καναδά υποτίθεται ότι θα διαρκούσε μόλις τρεις έως τέσσερις εβδομάδες μέσω μιας συντόμευσης στην Αρκτική. Τελικά διήρκεσε περισσότερο από δύο μήνες. Το πλοίο της διαχειρίστριας εταιρίας Wagenborg απέπλευσε από την Κίνα, και συγκεκριμένα από το λιμάνι Lianyungang, στα μέσα του Αυγούστου και έφτασε επιτέλους στον αρχικά προβλεπόμενο προορισμό του, το Baie-Comeau, στον ανατολικό Καναδά, στις 27 Οκτωβρίου 2025, δηλαδή πέντε εβδομάδες αργότερα.

Το «Thamesborg», μήκους 173 μ., με ολλανδική σημαία, φορτηγό πλοίο, προσάραξε στην καναδική Αρκτική στις 7 Σεπτεμβρίου 2025, στον πορθμό Φράνκλιν, περίπου στα μισά του NWP. Η διαδρομή είναι μία από τις δύο κύριες διόδους που διασχίζουν την πολική περιοχή, αν και παραμένει πολύ λιγότερο πολυσύχναστη από τη Βόρεια Θαλάσσια Διαδρομή της Ρωσίας.



Διάγραμμα: Το ταξίδι του «Thamesborg» από το Lianyungang της Κίνας προς το Baie-Comeau του Καναδά και το σημείο προσάραξης.

Source: Shipatlas

Σύμφωνα με τον διαχειριστή του πλοίου, την ολλανδική ναυτιλιακή εταιρεία Wagenborg, δεν υπήρξαν τραυματισμοί στο πλοίο ούτε ρύπανση στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Το «Thamesborg» κατασκευάστηκε ως πλοίο κατηγορίας πάγου 1A (Ice class), όντας κατάλληλο για καλοκαιρινές και φθινοπωρινές διελεύσεις στην Αρκτική σε πάγους πρώτου έτους. Το πλοίο είχε περατώσει με επιτυχία αρκετά ταξίδια μέσω του NWP, συνδέοντας την Κίνα με τον Καναδά.

Η διαδρομή μέσω της Αρκτικής είναι περίπου 3.750 ναυτικά μίλια μικρότερη από την παραδοσιακή διαδρομή μέσω της Διώρυγας του Παναμά. Η διαδρομή στην Αρκτική εξοικονομεί περίπου 14

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

Στο Βορειοδυτικό Πέρασμα του Καναδά έχουν συμβεί αρκετές προσαράξεις τα τελευταία χρόνια, εν μέρει λόγω των κακώς χαρτογραφημένων υδάτων. Επαναλαμβανόμενα περιστατικά τις τελευταίες δύο δεκαετίες δείχνουν ότι η πλοήγηση στην Αρκτική κατά μήκος του Βόρειου Πορθμού αφήνει ελάχιστα περιθώρια για λάθη.

ημέρες σε χρόνο ταξιδιού και μειώνει τις εκπομπές κατά 40%, αναφέρει η εταιρεία στον ιστότοπό της.

Η Wagenborg, με έδρα την Ολλανδία, είναι πρωτοπόρος στην αξιοποίηση του καναδικού NWP, γεγονός που την καθιστά τον πρώτο ευρωπαϊκό φορέα εκμετάλλευσης που διήλθε από τη διαδρομή το 2016.

Με βάση τα δεδομένα AIS, η προσάραξη σημειώθηκε γύρω στα μεσάνυχτα UTC στις 7 Σεπτεμβρίου. Η καναδική Ακτοφυλακή απέστειλε το «CCGS Sir Wilfrid Laurier» για να προσφέρει βοήθεια και να παρακολουθήσει την κατάσταση. Το ελαφρύ παγοθραυστικό βρισκόταν περίπου 150 ναυτικά μίλια νοτιοδυτικά τη στιγμή του συμβάντος και έφτασε στο σημείο σε περίπου εννέα ώρες.

Σε δήλωση μέσω email, η Wagenborg ανέφερε ότι «έχει κανονιστεί βοήθεια διάσωσης για το διαχειριζόμενο πλοίο γενικού φορτίου “Thamesborg”» και ότι «το πλήρωμα κάνει επί του παρόντος μια περαιτέρω αξιολόγηση πιθανών ζημιών στο πλοίο, το οποίο παραμένει προσαραγμένο σε σταθερή κατάσταση».

Η εταιρεία τόνισε ότι συνεργάζεται με όλες τις αρμόδιες αρχές και οι ειδικοί διάσωσης συζητούν βήματα για την ασφαλή επανάπλευσή του. Το πλοίο μεταφέρει φορτίο μπλοκ άνθρακα για βιομηχανική χρήση.

Η σύνθετη επιχείρηση διάσωσης περιλάμβανε τη μεταφορά τμημάτων του φορτίου του «Thamesborg» σε δύο βοηθητικά πλοία, το «Nunalik» και το «Silver Copenhagen».

Το περιστατικό προσάραξης και η επαναφορά του πλοίου στην επιφάνεια ολοκληρώθηκαν χωρίς ρύπανση ή τραυματισμούς, επιβεβαίωσε η Καναδική Ακτοφυλακή στην τελική της ενημέρωση για το περιστατικό. Με βάση τα δεδομένα AIS, το «Thamesborg» παραμένει αγκυροβολημένο κοντά στην ακτή εν αναμονή της εκφόρτωσης.

Η ακριβής αιτία της προσάραξης αποτελεί αντικείμενο έρευνας, η οποία διεξάγεται σε πλήρη συνεργασία με τις καναδικές αρχές, συμπεριλαμβανομένου του Συμβουλίου Ασφάλειας Μεταφορών του Καναδά.

Στο Βορειοδυτικό Πέρασμα του Καναδά έχουν συμβεί αρκετές προσαράξεις τα τελευταία χρόνια, εν μέρει λόγω των κακώς χαρτογραφημένων υδάτων. Επαναλαμβανόμενα περιστατικά τις τελευταίες δύο δεκαετίες δείχνουν ότι η πλοήγηση στην Αρκτική κατά μήκος του Βόρειου Πορθμού αφήνει ελάχιστα περιθώρια για λάθη, αν και η ήρεμη θάλασσα και η διαθεσιμότητα κοντινών πλοίων παροχής βοήθειας συνετέλεσαν στην αποφυγή οποιασδήποτε απώλειας ζωών ή σημαντικών επιπτώσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Το 2018, το κρουαζιερόπλοιο «Akademik Ioffe» προσάραξε στον Κόλπο της Μπούθια, ανατολικά του πορθμού Φράνκλιν. Η ήρεμη θάλασσα και το αδελφό πλοίο του πλοίου, «Akademik Sergey Vavilov», που βρισκόταν κοντά, καθώς και δύο καναδικά παγοθραυστικά, διευκόλυναν τη διάσωση του πληρώματος και των επιβατών.

Οκτώ χρόνια νωρίτερα, το «Clipper Adventurer» προσέκρουσε σε ύφαλο στον Κόλπο Κορονέισον κατά μήκος του Βόρειου Πορθμού στα δυτικά. Και πάλι, οι ευνοϊκές καιρικές συνθήκες επέτρεψαν την ασφαλή διάσωση περίπου 200 επιβατών και πληρώματος.

Με βάση τα παραπάνω, φαίνεται καθαρά ότι η εκτίμηση κινδύνου για τη διέλευση του βορειοδυτικού περάσματος δεν είναι ολοκληρωμένη. Ειδικά για πλοία μεγέθους του «Thamesborg» θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από την αρχή του ταξιδιού:

- Οι καιρικές συνθήκες (θάλασσα Ιαπωνίας, Βόρειος Ειρηνικός ειδικά το φθινόπωρο, Αλεούτιοι νήσοι, Βερίγγειος).
- Σχέδιο πλου, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους ναυτιλιακούς κινδύνους που υπάρχουν ή που μπορεί να δημιουργηθούν.
- Αν υπάρχουν προηγούμενα ταξίδια, μελέτη τυχόν near miss που προέκυψαν και διορθωτικές παρεμβάσεις.
- Αν τα επίπεδα πάγου δεν είναι τα αναμενόμενα, τότε να ζητηθεί βοήθεια από παγοθραυστικά.

Τέλος, αν οι παραπάνω κίνδυνοι δεν μπορούν να μειωθούν, καλύτερα να εξεταστεί η εκτέλεση του ταξιδιού στην παραδοσιακή διαδρομή, ακόμα και αν είναι μεγαλύτερη. (Θα επέλεγα τη διαδρομή μέσω Σουέζ.)



Steadfast **QUALITY**

Unmatched **SERVICE**

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

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

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

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

ICE & EEXI Inter Marine Meeting

Ένας παραγωγικός διάλογος για το πράσινο μέλλον της ναυτιλίας στη Βόρεια Εύβοια

του Γιάννη Θεοδωρόπουλου

Ο διάλογος ανάμεσα στους stakeholders της ναυτιλίας, ιδιαίτερα σε αυτή την εποχή της εντεινόμενης αβεβαιότητας γύρω από τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς, κρίνεται πιο επιβεβλημένος από ποτέ. Η σύγχρονη πραγματικότητα, στην οποία η πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας φαίνεται να υποκινείται από οικονομικές και πολιτικές ατζέντες, επιτάσσει ψύχραιμες και νηφάλιες τοποθετήσεις, βασισμένες σε δεδομένα.

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, το φετινό «ICE and EEXI Inter Marine Meeting talks at the GREEN», η συνάντηση-σταθμός στην Εύβοια –πρωτοβουλία του επί σειρά ετών επικεφαλής του R&D της MAN B&W Diesel στη Δανία και βραχυπρόθεσμου Διευθυντή στην Costamare, κ. Δημητρίου Τσαλαπάτη, αλλά και του κ. Σταύρου Χατζηγρηγόρη, Τεχνικού Διευθυντή της Zodiac Maritime & Advanced Engineering Services–, συγκέντρωσε για μία ακόμα χρονιά επικεφαλής των τεχνικών τμημάτων διαχειριστριών εταιρειών, στελέχη κορεατικών και ιαπωνικών ναυπηγείων, καθώς και εκπροσώπους κατασκευαστών μηχανών και ναυτιλιακού εξοπλισμού, οι οποίοι πραγματοποίησαν παραγωγικές συζητήσεις για το πράσινο μέλλον του κλάδου. Μάλιστα, η συνάντηση πραγματοποιήθηκε στις 18 Οκτωβρίου, μία ημέρα μετά την απόφαση για αναβολή ενός έτους των διαπραγματεύσεων στον IMO για το Net-Zero Framework. Η συγκεκριμένη απόφαση δεν έμεινε ασχολίαστη από τους παρευρισκομένους, καθώς εντείνει την αβεβαιότητα για την επίτευξη των στόχων αποανθρακοποίησης, αλλά και τον χρονικό ορίζοντά της.

Το «ICE and EEXI Inter Marine Meeting», που έχει καθιερωθεί ως μια συνάντηση-θεσμός ανάμεσα στα στελέχη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, διοργανώνεται πάνω από δέκα χρόνια, δείγμα της ανάγκης ανοικτού διαλόγου μεταξύ εκπροσώπων από όλο το φάσμα του κλάδου για την επόμενη μέρα της ναυτιλίας, και περιλαμβάνει παρουσιάσεις που εστιάζουν στα προηγμένα καύσιμα και τεχνολογίες και στους καινοτόμους σχεδιασμούς κινητήρων και πλοίων. Οι συζητήσεις συνεχίζονται κατά τη διάρκεια γεύματος που ακολουθεί σε κοντινό εστιατόριο.

Ο κ. Τσαλαπάτης, αφού καλωσόρισε τους παρισταμένους, υπογράμμισε την ανάγκη καινοτομίας από την πλευρά του ανθρώπινου παράγοντα –πολύ περισσότερο από αυτήν της τεχνητής νοημοσύνης– προκειμένου να προχωρήσει η πολυαναμενόμενη αποανθρακοποίηση της ναυτιλίας, για την επίτευξη της οποίας «καλούμαστε όλοι να συμβάλουμε τις προσπάθειες, τις σκέψεις και τις ιδέες μας για να βελτιστοποιήσουμε –πρωταρχικά– τις μηχανές εσωτερικής καύσης, στις οποίες όλα δείχνουν πως υπάρχουν περιθώρια περαιτέρω βελτίωσης». Μάλιστα πρόσθεσε ότι πριν από οκτώ χρόνια έφερε στο τραπέζι της εφοπλιστικής κοινότητας μια καινούργια τότε πρόταση για τη μείωση της ταχύτητας των πλοίων, η οποία ακόμα και σήμερα θα μπορούσε να αποτελέσει ρεαλιστική λύση έναντι των κανονιστικών απαιτήσεων. «Μια μείωση 18% της ταχύτητας θα έφερνε power reduction κατά 50% και κατά συνέπεια μείωση των εκπομπών χωρίς επιπλέον κόστη».

Ο κ. Σταύρος Χατζηγρηγόρης, με τη σειρά του, εστιάστηκε ιδιαίτερα στις γεωπολιτικές εξελίξεις, επισημαίνοντας τη σημασία της μελέτης των τεχνολογικών εξελίξεων, πάντα σε συνδυασμό με το γενικότερο περιβάλλον όπου αυτές λαμβάνουν χώρα. Ο κ. Χατζηγρηγόρης ανέδειξε τις νέες τάσεις στην παραγωγή μηχανών και



Α-Δ: Ο κ. Jung Dae Yu, Ex Senior VP, Head of Quality and Planning, HHI-EMD, ο κ. Δημήτρης Τσαλαπάτης, ο κ. Σταύρος Χατζηγρηγόρης (Zodiac Maritime & Advanced Engineering Services) και ο κ. Dong Yeong Kang, Senior Sales Officer / Athens Office, HHI-EMD.

Φωτ.: *Ναυτικά Χρονικά*

Ο κ. Christian Ludwig, Head of Promotion and Customer Support της Everllence, κατά τη διάρκεια της παρουσίασής του.



άλλου εξοπλισμού με τη χρήση ρομποτικών τεχνολογιών, καθώς και την πιθανή μετατόπιση των κέντρων κατασκευής των μηχανημάτων και του εξοπλισμού προς τις ΗΠΑ ή ακόμα και την Ευρώπη, αντανακλώντας τις πολιτικές πιέσεις του Προέδρου Τραμπ και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη διατήρηση θέσεων εργασίας και τεχνολογίας εντός των τειχών. Συνδυάζοντας τα δύο μέτωπα, ο κ. Χατζηγρηγόρης επισήμανε πως πιθανή μετατόπιση των εταιρειών δεν θα συνοδεύεται από σημαντικές αλλαγές στην ποιότητα ή στα πρότυπα κατασκευής, εφόσον συμπίπτει με τη χρήση ρομποτικών τεχνολογιών.

Τις τοποθετήσεις ξεκίνησαν οι εκπρόσωποι της Everllence, του δανέζικου κολοσσού που μόλις πριν από λίγες ημέρες προχώρησε σε ανανέωση του ονόματος και της εταιρικής του ταυτότητας, αφήνοντας πίσω την ονομασία «MAN», η οποία επί σειρά ετών αποτέλεσε συνώνυμο της καινοτομίας στην παραγωγή ναυτικών μηχανών εσωτερικής καύσης.

«Η ναυτιλία προσαρμόζεται επιτυχώς και με τον πλέον οικονομικά αποδοτικό τρόπο», σχολίασε κατά την έναρξη της παρουσίασής του ο κ. Christian Ludwig, Head of Promotion and Customer Support της Everllence. Παράλληλα, σημείωσε ότι φέτος οι παραγγελίες κινούνται σε χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με τα τέσσερα προηγούμενα χρόνια, ωστόσο, σύμφωνα με τους υπολογισμούς της Everllence, η άνοδος του εμπορίου θα δώσει νέα ώθηση στις παραγγελίες. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι, φέτος (έως τα τέλη Σεπτεμβρίου), το 60% των παραγγελιών αφορούσε πλοία συμβατικών καυσίμων, σημειώνοντας αύξηση της τάξεως του 10% σε σχέση με την περσινή χρονιά.

Οι αριθμοί φαίνεται να φανερώνουν μια μικρή υποχώρηση στις παραγγελίες των μηχανών διπλού καυσίμου, παρότι εκπρόσωποι του κλάδου που γνωρίζουν καλά το orderbook αναφέρουν πως η κάμψη ενδεχομένως οφείλεται στον μειωμένο αριθμό παραγγελιών, και ειδικότερα στη μεγάλη μείωση του orderbook των LNG carriers, τα οποία και αποτελούν «συνήθη ύποπτο» στις παραγγελίες μηχανών διπλού καυσίμου. Στην παρουσίασή του, ο κ. Ludwig παρέθεσε δεδομένα αναφορικά με το μείγμα καυσίμων των πλοίων με δίχρονες μηχανές έως το 2050. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, η αμμωνία και η μεθανόλη θα πρωταγωνιστήσουν, ενώ, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι τα επόμενα πέντε χρόνια ο αριθμός των πλοίων διπλού καυσίμου θα αυξηθεί σημαντικά, η εκπαίδευση των ναυτικών αποτελεί τη μεγαλύτερη πρόκληση για τον κλάδο, σχολίασε ο κ. Ludwig.

Ο κ. Jakob Gjørtsvang Knudsen, Principal Promotion Manager Two-Stroke Promotion, Newbuildings της Everllence, αναφέρθηκε στα απαραίτητα βήματα της εταιρείας του ώστε να αυξηθεί η λειτουργική πίεση αερίου (gas operating pressure) όλων των μηχανών τύπου Mark 9.



Ο κ. Jakob Gjørtsvang Knudsen, Principal Promotion Manager Two-Stroke Promotion, Newbuildings της Everllence, κατά τη διάρκεια της παρουσίασής του.

Ακόμη, παρουσίασε τις τελευταίες εξελίξεις γύρω από τις μηχανές 10.7, «ένα νέο κεφάλαιο αποδοτικότητας», όπως είπε. Σύμφωνα με τα λεγόμενά του, ο συγκεκριμένος κινητήρας είναι ο πλέον αποδοτικός και ο πιο εύκολα μετασκευασμένος μονού καυσίμου και ουσιαστικά αποτελεί τη βάση για όλες τις μελλοντικές αναβαθμίσεις της Everllence. Υπενθυμίζεται ότι, για την περαιτέρω βελτίωση της απόδοσης καυσίμου, η πίεση έγχυσης αυξήθηκε από 300 bars στους υπάρχοντες κινητήρες ME-GI σε 380 bars στους κινητήρες 10.7-GI. Η εξέλιξη αυτή δεν είναι καινούργια, «καθώς είμαστε εξοικειωμένοι με τα 380 bars εδώ και μία δεκαετία στους κινητήρες αιθανίου». Όπως εξήγησε ο κ. Knudsen, «το slow steaming είναι ένα κομμάτι, ωστόσο πρέπει να αυξήσουμε και την αποδοτικότητα».

Στο μέτωπο των καυσίμων, ο εκπρόσωπος της Everllence ανέφερε ότι τα νέα καύσιμα «είναι πολύ διαφορετικά σε σχέση με τα καύσιμα που γνωρίζαμε μέχρι σήμερα. Η μεγαλύτερη πρόκληση αφορά τη «θερμογόνο δύναμη, όταν πρόκειται για κινητήρες εσωτερικής καύσης και τεχνολογίες έγχυσης». Ο κ. Knudsen σχολίασε και την επιτυχή λειτουργία της πρώτης παγκοσμίως δίχρονης μηχανής αιθανόλης στην Ιαπωνία, που στηρίχτηκε στη μεγάλη τεχνογνωσία της Everllence στις μηχανές μεθανόλης. Συγκρίνοντας τις ιδιότητες των δύο καυσίμων, προκύπτει ότι η αιθανόλη έχει υψηλότερη θερμογόνο δύναμη έναντι της μεθανόλης, αλλά και πολύ υψηλότερο ποσοστό άνθρακα. Στο πλαίσιο αυτό, ενδιαφέρον θα παρουσιάσει τα επόμενα χρόνια το ποια επιλογή μηχανής θα συγκεντρώσει υψηλότερη ζήτηση, αιθανόλη με επιλογή καύσης μεθανόλης ή το αντίστροφο, κατέληξε.

Πέραν των κ. Ludwig και Knudsen, το «παρών» στη συνάντηση έδωσε και ο κ. Γιώργος Δρόσσος, General Manager, Newbuildings της Everllence.

Από την πλευρά του, στην παρουσίασή του, ο Atsubo Kusakabe, Head of Business Development Marine Machinery Group, MHI MME Ltd., παρουσίασε τις τεχνολογικές λύσεις που παρέχει η εταιρεία του για τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των πλοίων. Στον πυρήνα αυτών είναι τα turbochargers, που βελτιώνουν την απόδοση των υφιστάμενων κινητήρων, αλλά και οι υπηρεσίες μετασκευής προπελών με στόχο τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου. Την MHI MME Ltd. εκπροσώπησαν επίσης οι κ. K. Matsunaga, CEO, T. Kuzu, E.V.P., Kazuki Kusano, SVP Sales, Yuki Uchida, PIC Sales. Σημειώνεται επίσης ότι παρευρέθηκαν εκ μέρους της HHI-EMD οι: Jung Dae Yu, Ex Senior VP, Head of Quality and Planning, Dong Yeong Kang, Senior Sales Officer / Athens Office, και Shin, General Manager R&D.

Κοινός παρονομαστής της συνάντησης ήταν η επιτακτική ανάγκη συνεργασίας μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών, κατασκευαστών μηχανών, παρόχων τεχνολογικών λύσεων και ναυπηγείων, με στόχο την ταχύτερη επίτευξη της αποανθρακοποίησης. Ακόμη, αναδείχθηκε η πρόκληση (επαν)εκπαίδευσης του ανθρώπινου δυναμικού, δεδομένου ότι οι εξελίξεις στο τεχνολογικό μέτωπο της ναυτιλίας τρέχουν και η ασφάλεια συνιστά απόλυτη προτεραιότητα για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Τέλος, η πλειονότητα των παρισταμένων εξέφρασαν την πεποίθηση ότι, ανεξαρτήτως των καυσίμων που τελικά θα προκριθούν, με βασικά κριτήρια το κόστος και τη διαθεσιμότητά τους, οι μηχανές εσωτερικής καύσης θα παραμείνουν στο επίκεντρο της ναυτικής τεχνολογίας και της μηχανικής, τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα.

Ο κ. Δημήτρης Τσαλαπάτης με τον κ. Atsubo Kusakabe, Head of Business Development Marine Machinery Group της MHI MME Ltd.




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



Το εργοστάσιο της Techcross στο Μπουσάν

Techcross: Παγκόσμιο ορόσημο οι 5.000 παραγγελίες BWMS

Στα τέλη Σεπτεμβρίου, η Techcross ανακοίνωσε ότι οι συσσωρευμένες παραγγελίες για το κύριο προϊόν της, το Σύστημα Διαχείρισης Θαλάσσιου Έρματος (BWMS), ξεπέρασαν τα 5.000 πλοία. Αυτό το ορόσημο, που επιτεύχθηκε 19 χρόνια μετά την εξασφάλιση της πρώτης παραγγελίας της, τον Δεκέμβριο του 2006, αποτελεί παγκόσμιο ρεκόρ.

Η Techcross, η οποία ιδρύθηκε το 2000, έχει σταθερά πρωτοστατήσει σε παγκόσμιες πρωτιές, εστιάζοντας στην τεχνολογία ηλεκτρόλυσης νερού. Μετά την έγκριση της Σύμβασης για τη Διαχείριση του Θαλάσσιου Έρματος από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό το 2004, η Techcross έγινε η πρώτη εταιρεία στον κόσμο που έλαβε βασική έγκριση για ένα BWMS το 2006. Το 2009, η Techcross εγκατέστησε με επιτυχία το πρώτο σύστημα αντιεκρηκτικής προστασίας στον κόσμο και το 2010 έλαβε παραγγελία για ένα σύστημα μεγάλης κλίμακας από ένα πλοίο VLCC.

Όσον αφορά την κατανομή των παραγγελιών από πλοιοκτήτες, η Ελλάδα κατέχει το μεγαλύτερο μερίδιο με περίπου 22%. Η Ιαπωνία παρουσιάζει ένα εξαιρετικά υψηλό ποσοστό επαναγοράς, με περισσότερες από 100 παραγγελίες πλοίων από ένα μόνο ναυπηγείο. Ενώ οι παραγγελίες ήταν ισορροπημένες μεταξύ των τύπων πλοίων, τα τελευταία χρόνια παρατηρήθηκε σημαντική αύξηση της ζήτησης για πλοία υψηλής προστιθέμενης αξίας, όπως τα VLCC και τα LNG carriers. Η καλύτερη χρονιά για την Techcross μέχρι σήμερα ήταν το 2022, όταν οι ετήσιες παραδόσεις έφτασαν τα 800 πλοία. Με την ολοκλήρωση του εργοστασίου της στο Μπουσάν το 2015, η Techcross δημιούργησε τη μεγαλύτερη μονάδα παραγωγής BWMS στον κόσμο, με δυνατότητα παραγωγής έως 1.000 μονάδων ετησίως, επίπεδο παραγωγής που έχει σχεδόν επιτευχθεί.

Ωστόσο, αυτή η πορεία δεν ήταν χωρίς προκλήσεις. Το 2013 προέκυψε ένα λειτουργικό πρόβλημα εν πλω λόγω ακατάλληλου χειρισμού του εξοπλισμού, το οποίο προκάλεσε φήμες στον κλάδο σε μια δύσκολη περίοδο. Η Techcross αντέδρασε άμεσα, όχι μόνο επιλύοντας το πρόβλημα, αλλά και ανακαλώντας εθελοντικά τα εγκατεστημένα προϊόντα για να αποτρέψει την επανάληψή του. Χρησιμοποιώντας αυτή την κρίση ως σημείο καμπής, η εταιρεία ίδρυσε κέντρα εκπαίδευσης και συστηματικά προγράμματα για την παροχή διεξοδικής εκπαίδευσης στη λειτουργία και στη συντήρηση του εξοπλισμού, θέτοντας τα θεμέλια για ισχυρότερη ανάπτυξη.

Αυτές οι προσπάθειες απέδωσαν καρπούς: οι πωλήσεις αυξήθηκαν από 3,5 δισ. γουόν το 2009 σε 287 δισ. γουόν το 2022, σημειώνοντας αύξηση κατά 81 φορές. Το 2025, η Techcross πέτυχε για άλλη μια φορά ένα ιστορικό ορόσημο, ξεπερνώντας τις 5.000 συνολικές παραγγελίες Συστημάτων Διαχείρισης Θαλάσσιου Έρματος, ενώ εξελίχθηκε πέρα από τις πωλήσεις προϊόντων, προκειμένου να αναπτύξει και να προσφέρει ψηφιακές λύσεις και υπηρεσίες. Επιπλέον, στο πλαίσιο της δέσμευσής της για μια βιώσιμη ενέργεια στο μέλλον, η εταιρεία επεκτάθηκε στον τομέα του πράσινου υδρογόνου, με στόχο το επόμενο άλμα προς τα εμπρός ως μια ολοκληρωμένη εταιρεία που δίνει έμφαση στο περιβάλλον.



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

Οι πρόσφατες τάσεις στη ναυπηγική τεχνολογία και καινοτομία

Επιμέλεια: Θεανώ Κρασσά

Τεχνολογία

Στο Ρότερνταμ ο πρώτος τερματικός σταθμός ανεφοδιασμού υγρής αμμωνίας

Η ανάπτυξη μιας νέας γενιάς υποδομών για τον ανεφοδιασμό πλοίων με καθαρή αμμωνία παίρνει σάρκα και οστά στα λιμάνια του Ρότερνταμ και του Βελγίου, μέσα από τη συνεργασία της OCI Global και της VICTROL. Οι δύο εταιρείες υπέγραψαν πρόσφατα μνημόνιο κατανόησης (MoU), με στόχο τη δημιουργία μιας ασφαλούς και επεκτάσιμης αλυσίδας εφοδιασμού για τη χρήση υγροποιημένης αμμωνίας.

Στην καρδιά αυτής της τεχνολογικής πρωτοβουλίας βρίσκεται η εγκατάσταση OCI Terminal Europoort (OTE) στο λιμάνι του Ρότερνταμ. Η συγκεκριμένη εγκατάσταση συνιστά σήμερα τον μοναδικό ανεξάρτητο τερματικό μεγάλης κλίμακας εισαγωγής και αποθήκευσης αμμωνίας στην Ευρώπη. Η μονάδα αυτή θα αποτελέσει το κεντρικό σημείο για τη λήψη, την αποθήκευση και τη διανομή καθαρής «μπλε» και «πράσινης» αμμωνίας, που θα μεταφέρεται από παραγωγικά κέντρα στις Ηνωμένες Πολιτείες, στη Μέση Ανατολή, στη Βόρεια Αφρική και στην Ασία. Με τα σχέδια της OCI να επεκτείνουν τη δυναμικότητα του OTE από 30.000 σε 90.000 τόνους και τη δυνατότητα διέλευσης έως και 2 εκατ. τόνων ετησίως, το Ρότερνταμ προετοιμάζεται να εξελιχθεί σε ευρωπαϊκό κόμβο διανομής καθαρής αμμωνίας και καθαρού υδρογόνου.



& ναυτηγική



Η καινοτομία ωστόσο δεν περιορίζεται μόνο στην αποθήκευση. Η VICTROL αναλαμβάνει να σχεδιάσει, να κατασκευάσει και να λειτουργήσει την πρώτη πλωτή μονάδα ανεφοδιασμού (bunker barge) υγρής αμμωνίας στην περιοχή. Το πλοίο αυτό θα φορτώνει υγροποιημένη αμμωνία απευθείας από τον τερματικό της OCI και θα τη μεταφέρει στα πλοία, που θα καταναλώνουν το καύσιμο είτε ως χαμηλών είτε ως μηδενικών εκπομπών ενεργειακή πηγή. Παράλληλα, η ίδια υποδομή θα μπορεί να εξυπηρετεί τον βιομηχανικό κλάδο στην ενδοχώρα, εξασφαλίζοντας ένα πλήρες σύστημα διανομής και κατανάλωσης.

Η συγκεκριμένη συνεργασία έρχεται να αξιοποιήσει το τεχνολογικό προβάδισμα του Ρότερνταμ, το οποίο τον Απρίλιο του 2025 ολοκλήρωσε το πρώτο επιτυχημένο ship-to-ship bunkering αμμωνίας στην ιστορία του λιμένα. Το επίτευγμα αυτό ανέβασε την ετοιμότητα του λιμανιού για καύσιμα αμμωνίας στο Επίπεδο 7, σύμφωνα με το Διεθνές Πλαίσιο Ετοιμότητας Λιμένων (International Port Readiness Framework), ανοίγοντας τον δρόμο για εμπορικές εφαρμογές μεγάλης κλίμακας.

Πυρηνική ενέργεια στη ναυτιλία: Ο νέος «χάρτης» του LR

Ο Lloyd's Register (LR) παρουσίασε τον Οκτώβριο τον πρώτο ολοκληρωμένο οδηγό πλοήγησης προς την πυρηνική πρόωση στη ναυτιλία, υπό τον τίτλο «Navigating Nuclear Energy in Maritime». Η νέα καθοδήγηση του LR, η οποία αναπτύχθηκε σε συνεργασία με την Global Nuclear Security Partners (GNSP) και τη NorthStandard, αποτελεί τον πρώτο καθοδηγητή παγκοσμίως που επιχειρεί να φέρει πιο κοντά τα δύο μέχρι σήμερα διακριτά οικοσυστήματα: το ναυτιλιακό και το πυρηνικό. Η έκδοση βασίζεται στο ερευνητικό πρόγραμμα του Lloyd's Register «Fuel for Thought».

Στην καρδιά του εγχειρήματος βρίσκεται η τεχνολογία των Μικρών Αρθρωτών Αντιδραστήρων (SMRs). Οι SMRs σχεδιάζονται ώστε να μπορούν να εγκαθίστανται σε πλοία, πλωτές πλατφόρμες ή παράκτιες ενεργειακές μονάδες, χωρίς τις εκτεταμένες υποδομές που απαιτούν οι συμβατικοί αντιδραστήρες. Αυτό προσφέρει τεράστιες δυνατότητες για εφαρμογές σε εμπορικά πλοία μεγάλων αποστάσεων, σταθμούς παραγωγής ενέργειας στη θάλασσα (FNPPs) και πλοία αποστολών έρευνας ή αντιμετώπισης καταστροφών.

Ο LR έχει ήδη δρομολογήσει πειραματικά έργα σε συνεργασία με την CORE POWER, τη σχεδιαστική εταιρεία Seatransport και την Deployable Energy, τα οποία στοχεύουν στην αξιοποίηση πυρηνικών μονάδων ισχύος 1 MWe. Σε ένα από αυτά τα έργα, προβλέπεται η εγκατάσταση δύο έως πέντε μικροαντιδραστήρων σε αμφίβιο πλοίο ειδικών αποστολών μήκους 73 μ.

Ωστόσο, η υιοθέτηση αυτής της τεχνολογίας προϋποθέτει αυστηρό πλαίσιο

ασφάλειας και διακυβέρνησης. Ο νέος οδηγός του LR αναλύει εκτενώς τις ρυθμιστικές, τεχνικές και οργανωτικές απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται σε κάθε στάδιο. Περιλαμβάνει θεματικές όπως: ταξινόμηση ασφάλειας αξιολόγηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων, δομική ακεραιότητα και σχεδίαση πυρηνικού safety case, κυβερνοασφάλεια και φυσική προστασία, καθώς και διαχείριση εσωτερικών απειλών).

Ένα από τα πιο κρίσιμα ζητήματα που αναδεικνύει ο LR είναι η έλλειψη ενιαίου διεθνούς ρυθμιστικού πλαισίου για τη χρήση πυρηνικής ενέργειας. Το έγγραφο καλεί για στενή συνεργασία μεταξύ του IMO (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) και της IAEA (Διεθνής Υπηρεσία Ατομικής Ενέργειας), ώστε να δημιουργηθεί μια συμβατή και συνεκτική κανονιστική αρχιτεκτονική, ικανή να εξασφαλίσει τόσο την πυρηνική ασφάλεια όσο και την περιβαλλοντική προστασία στη θάλασσα.

Ένα από τα πιο κρίσιμα ζητήματα που αναδεικνύει ο LR είναι η έλλειψη ενιαίου διεθνούς ρυθμιστικού πλαισίου για τη χρήση πυρηνικής ενέργειας. Η στενή συνεργασία μεταξύ του IMO και της IAEA κρίνεται απαραίτητη, ώστε να δημιουργηθεί μια συμβατή και συνεκτική κανονιστική αρχιτεκτονική, ικανή να εξασφαλίσει τόσο την πυρηνική ασφάλεια όσο και την περιβαλλοντική προστασία στη θάλασσα.

Τα drones ως εργαλείο επιτήρησης σε υπεράκτιες υποδομές

Ένα νέο κεφάλαιο στην τεχνολογική θωράκιση κρίσιμων θαλάσσιων και ενεργειακών υποδομών έρχεται με τη συνεργασία των Aker Solutions και Kongsberg Discovery. Οι δύο εταιρείες παρουσίασαν στη Σταβάνγκερ το πρώτο ολοκληρωμένο σύστημα εντοπισμού μη επανδρωμένων αεροσκαφών (UAV), βασισμένο στο Drone Detection Radar της Kongsberg. Η πρωτοβουλία αυτή αποτελεί το πρώτο βήμα ενίσχυσης της ασφάλειας υπεράκτιων έργων στη Βόρεια Θάλασσα.

Σε αυτό το έργο, η Kongsberg Discovery είναι υπεύθυνη για την ολοκληρωμένη έκδοση του συστήματος με ραντάρ, κάμερες και υποβρύχιους αισθητήρες, δημιουργώντας μια πολυεπίπεδη ασπίδα προστασίας για κρίσιμες ενεργειακές εγκαταστάσεις. Από την άλλη πλευρά, ο ρόλος της Aker Solutions είναι να εξασφαλίζει ότι η τεχνολογία του εντοπισμού drones δεν μένει σε επίπεδο επίδειξης, αλλά εντάσσεται σε λειτουργικά περιβάλλοντα μεγάλης κλίμακας.

Η σημασία του έργου γίνεται ακόμα πιο εμφανής σε μια περίοδο κατά την οποία η παρουσία μη επανδρωμένων αεροσκαφών κοντά σε υποδομές έχει αυξηθεί σημαντικά. Σύμφωνα με την Kongsberg Discovery, πολλά περιστατικά παραμένουν χωρίς τεκμηρίωση, αφήνοντας κενά στην ασφάλεια. Με το νέο σύστημα, οι διαχειριστές θα έχουν στη διάθεσή τους εργαλεία καταγραφής και τεκμηρίωσης για να αναγνωρίζουν, να παρακολουθούν και να αντιμετωπίζουν κάθε δραστηριότητα UAV, είτε νόμιμη είτε παράνομη.

Η εφαρμογή θα γίνει σε στάδια. Το πρώτο περιλαμβάνει έναν πειραματικό σταθμό στη Σταβάνγκερ, όπου το σύστημα παρουσιάζεται σε πιθανούς πελάτες. Στη συνέχεια, θα εγκατασταθεί σε υπεράκτιες πλατφόρμες, θα εμπλουτιστεί με συστοιχίες καμερών και υποθαλάσσιους αισθητήρες και τελικά θα συνδεθεί με χερσαία κέντρα ελέγχου και πλοία υποστήριξης. Ο στόχος είναι ένα ολιστικό δίκτυο παρακολούθησης, που θα μπορεί να επεκταθεί διεθνώς.

Στρατηγική συνεργασία για τα «έξυπνα» ναυπηγεία

Η τεχνολογική καινοτομία στη ρομποτική αυτοματοποίηση εισέρχεται δυναμικά στον ναυπηγικό κλάδο, καθώς η νοτιοκορεατική Rainbow Robotics ενώνει τις δυνάμεις της με τη Samsung Heavy Industries (SHI). Σκοπός της συνεργασίας τους είναι η ανάπτυξη προηγμένων ρομποτικών συστημάτων, που θα μεταμορφώσουν τις διαδικασίες ναυπήγησης και βιομηχανικής παραγωγής.

Η συνεργασία, η οποία επισφραγίστηκε στις 24 Οκτωβρίου με την υπογραφή μνημονίου κατανόησης (MoU), στοχεύει στην ενσωμάτωση ρομποτικών πλατφορμών νέας γενιάς. Οι ρομποτικές αυτές πλατφόρμες ανοίγουν τον δρόμο για ένα πλήρως έξυπνο ναυπηγείο, που αποτελείται από συνεργατικά ρομπότ, κινητά ρομπότ διπλού βραχίονα και τετράποδα ρομπότ στις γραμμές παραγωγής και συναρμολόγησης της SHI.

Η Rainbow Robotics είναι γνωστή για την ανάπτυξη ρομποτικών πλατφορμών ακριβείας, που ενσωματώνουν εξελιγμένους αισθητήρες, τεχνολογία μηχανικής όρασης και συστήματα ελέγχου βασισμένα σε τεχνητή νοημοσύνη. Στο πλαίσιο της συνεργασίας, θα συνδυάσει τις τεχνολογικές της δυνατότητες με τη βαθιά εμπειρία της SHI στις διεργασίες συγκόλλησης, βαφής και τοποθέτησης μεταλλικών μπλοκ.

Στο πλαίσιο της συμφωνίας, οι δύο εταιρείες θα αναπτύξουν και θα δοκιμάσουν ρομποτικά συστήματα αυτοματισμού ειδικά σχεδιασμένα για τις απαιτήσεις του ναυπηγικού τομέα, αξιοποιώντας δεδομένα πραγματικής λειτουργίας από τα ναυπηγεία της Samsung. Παράλληλα, θα δημιουργήσουν εκπαιδευτικά κέντρα πρακτικής κατάρτισης για μηχανικούς και τεχνικούς, με σκοπό τη διαμόρφωση μιας νέας γενιάς ειδικών στη ρομποτική και στον βιομηχανικό αυτοματισμό.

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

Carras (Hellas) S.A.: «M/V Aquaglory»

Όνομα
«M/V AQUAGLORY»

Σημαία
Ελληνική

Λιμένας νηολόγησης
Πειραιάς

Νηογνώμονας
ABS

Μήκος
199,95 μ.

Breadth, mld
32,26 μ.

Depth, mld
19,28 μ.

Draught (S)
13,54 μ.

Deadweight
64.678 mt

Κύρια μηχανή
Mitsui MAN B&W 6S50ME EGRBP (Tier III)

Το νέο φορτηγό πλοίο «M/V AQUAGLORY» εντάσσεται στον στόλο της CARRAS (HELLAS) S.A.
Το υπό ελληνική σημαία φορτηγό πλοίο «M/V AQUAGLORY» παραλήφθηκε τον Απρίλιο του 2025 από τα ναυπηγεία Oshima στην Ιαπωνία και εντάχθηκε στον υπό διαχείριση στόλο της CARRAS (HELLAS) S.A. Πρόκειται για το τέταρτο πλοίο που ναυπηγήθηκε στο ίδιο ναυπηγείο και παραλήφθηκε από την εταιρεία για λογαριασμό πελατών της, ενισχύοντας τη συνεχή ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του στόλου της.
Το Φ/Γ πλοίο «M/V AQUAGLORY», τύπου Ultramax με χωρητικότητα 64.678 metric tons DWT, διαθέτει σύστημα φορτοεκφόρτωσης που περιλαμβάνει τέσσερις γερανούς (cranes) των 30 metric tons και τέσσερις cargo grabs των 25 metric tons. Η συνολική χωρητικότητα των αμπαριών του ανέρχεται σε 81.215 κυβικά μέτρα, ενώ η ενισχυμένη κατασκευή τους επιτρέπει τη μεταφορά μεγάλης γκάμας προϊόντων χάλυβα, όπως hot steel coils βάρους 25 metric tons και άλλων βαρέων προϊόντων (steel products). Η εγκατάσταση συστήματος CO_2 σε όλα τα αμπάρια διασφαλίζει τη μεταφορά απαιτητικών φορτίων με ασφάλεια. Ο σύγχρονος σχεδιασμός και η εμπορική ευελιξία του πλοίου προσφέρουν στους ναυλωτές υψηλή απόδοση και προσοδοφόρα εκμετάλλευση.
Η κύρια μηχανή του πλοίου, κατασκευασμένη από τη Mitsui (Man B&W), είναι



ηλεκτρονικού ελέγχου και εξοπλισμένη με σύστημα ανακυκλοφορίας καυσαερίων (EGR) για τη μείωση οξειδίων του αζώτου (NO_2), σύμφωνα με τα πρότυπα Tier III του IMO. Η γάστρα του πλοίου έχει σχεδιαστεί για υψηλή ενεργειακή απόδοση, ενώ η χρήση ultra-low friction coating system μειώνει σημαντικά την κατανάλωση καυσίμου. Η εγκατάσταση προηγμένων hull energy saving devices και η υψηλής απόδοσης, ειδικά σχεδιασμένη, προπέλα εξασφαλίζουν επιπλέον οικονομία καυσίμου και χαμηλότερες εκπομπές ρύπων.

Το πλοίο ναυπηγήθηκε υπό την επίβλεψη του Αμερικανικού Νηογνώμονα (ABS) και συνδυάζει σύγχρονη τεχνολογία, περιβαλλοντική συμμόρφωση, δυνατότητα χρήσης biofuel ως καυσίμου και εμπορική ευελιξία. Τα χαρακτηριστικά του και ο προηγμένος τεχνολογικός σχεδιασμός ενισχύουν τη δέσμευση της εταιρείας στην πράσινη ναυτιλία και στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος των δραστηριοτήτων της.

Με την ένταξη του «M/V AQUAGLORY», η CARRAS (HELLAS) S.A. επιβεβαιώνει τη στρατηγική της προσήλωση στην καινοτομία, στην ασφάλεια και στη βιωσιμότητα, προσφέροντας στους πελάτες της αξιόπιστες και περιβαλλοντικά υπεύθυνες λύσεις στη ναυτιλία ξηρού φορτίου.



Pantheon Tankers Management Ltd.: «Sea Whale» & «Sea Penguin»

Η Pantheon Tankers καλωσόρισε μέσα στον Οκτώβριο τα νεότευκτα δεξαμενόπλοια «Sea Whale» και «Sea Penguin». Πρόκειται για δύο LR2 Product Carriers, χωρητικότητας 114.000 dwt έκαστο, τα οποία χαρακτηρίζονται ως Ice Class.
Τα συγκεκριμένα πλοία φέρουν την ελληνική σημαία, κατασκευάστηκαν από τα κινεζικά ναυπηγεία Cosco-Yangzhou και έχουν ταξινομηθεί από τον αμερικανικό νηογνώμονα ABS.
Η επίβλεψη της κατασκευής τους έγινε από έμπειρη ομάδα επαγγελματιών που συγκροτήθηκε από την Pantheon Tankers.
Η εταιρεία πρόκειται να παραλάβει άλλα δύο, αδελφά πλοία, τον Ιανουάριο του 2026.

Όνομα	Ναυπηγείο	Σημαία
«Sea Whale» «Sea Penguin»	Cosco	Ελληνική
Τύπος πλοίων	**IMO no.**	**Νηογνώμονας**
LR2 Product Carriers	1025588 – 1025564	ABS




SEA PENGUIN




ΣΗ ΓΟΥΕΗΛ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ
IMO 1025588

Το Φράγμα του Αιώνα

Πώς το Grand Ethiopian Renaissance Dam μετατρέπει τον Νείλο από πηγή ζωής σε πεδίο εξουσίας.

του Σπήλιου Βαρελά

Ο Νείλος, η Αιθιοπία & η Αίγυπτος σε νέα γεωπολιτική ισορροπία

Στις 10 Σεπτεμβρίου 2025 τέθηκε σε λειτουργία το Grand Ethiopian Renaissance Dam (GERD) της Αιθιοπίας στον Νείλο, και έτσι ολοκληρώθηκε η «γέννηση» του μεγαλύτερου υδροηλεκτρικού φράγματος της Αφρικής.

Το δεύτερο πολυπληθέστερο έθνος της ηπείρου, με πληθυσμό 130 εκατ. κατοίκων, βλέπει το φράγμα GERD –ύψους $5 δισ.– ως κεντρικό στοιχείο των φιλοδοξιών του για οικονομική, και όχι μόνο, ανάπτυξη. Το μεγάλο αυτό φράγμα θα φτάσει να παράγει 5.000 MW, το διπλάσιο απ' ό,τι παράγει σήμερα η χώρα, όπως αναφέρουν δημοσιεύματα από το ειδησεογραφικό πρακτορείο Reuters.

Επιπλέον, η ενεργειακή αυτάρκεια που προσφέρει το φράγμα ενισχύει τον περιφερειακό ρόλο της Αιθιοπίας. Η ηλεκτρική ενέργεια που παράγεται μπορεί να διοχετευτεί προς την Κένυα, το Τζιμπουτί και την Ερυθραία, καθιστώντας τη χώρα κεντρικό κόμβο για την Ανατολική Αφρική. Για την ίδια 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.

Παράλληλα, η εσωτερική ανάπτυξη που απορρέει από το έργο επιτρέπει στην κυβέρνηση να διαπραγματεύεται με αυξημένη αυτονομία έναντι εξωτερικών δυνάμεων. 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.

Τέλος, πέραν της ενεργειακής και οικονομικής αυτονομίας που ενδέχεται να φέρει, το φράγμα συνιστά εργαλείο



Credit: EPA/STRINGER

εθνικής συνοχής. Σε ένα κράτος βαθιά πολυεθνοτικό, το αφήγημα ενός έργου που υπηρετεί το συλλογικό καλό λειτουργεί ως παράγοντας ενοποίησης. Παράλληλα, αναδεικνύει το όραμα μιας Αιθιοπίας που, όπως προαναφέρθηκε, επιδιώκει να αναδειχθεί σε κεντρικό πυλώνα της Ανατολικής Αφρικής.

Η γεωπολιτική σκοπιά του έργου

Ωστόσο, αυτή η εξέλιξη ξεπερνά τα «στενά» όρια ενός αξιοσημείωτου τεχνολογικού επιτεύγματος και εισέρχεται στη σφαίρα της γεωπολιτικής, δεδομένου ότι ο Νείλος αποτελεί πηγή εντάσεων μεταξύ Αιγύπτου-Αιθιοπίας εδώ και δεκαετίες. Οι συμφωνίες του 1929 και του 1959, που παραχώρησαν σχεδόν αποκλειστικά δικαιώματα στην Αίγυπτο και στο Σουδάν, αντιμετωπίζονται από την Αντίς Αμπέμπα ως κατάλοιπα αποικιοκρατικής επιβολής. Το GERD, επομένως, δεν είναι μόνο έργο ανάπτυξης, αλλά και πράξη αποκατάστασης μιας ιστορικής «αδικίας».

Ο εν λόγω ποταμός έχει αποτελέσει για χιλιετίες την πηγή ζωής στην Ανατολική Αφρική. Σήμερα, με την ολοκλήρωση του GERD στην Αιθιοπία, ο ποταμός μετατρέπεται σε κεντρικό στοιχείο γεωπολιτικής στρατηγικής, όπου η διαχείριση του νερού δεν είναι πλέον μόνο ζήτημα ανάπτυξης και επιβίωσης, αλλά και εργαλείο ισχύος, διαπραγμάτευσης και κυριαρχίας ανάμεσα σε Αιθιοπία και Αίγυπτο. Το έργο, που υλοποιήθηκε στις όχθες του Νείλου, αντανακλά την προσπάθεια της Αιθιοπίας να καθορίσει τη μοίρα της ανεξάρτητα από εξωτερικές πιέσεις.

Ταυτόχρονα, για την Αίγυπτο το ίδιο έργο ενσαρκώνει μια υπαρξιακή απειλή. Ο Νείλος αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του αιγυπτιακού πολιτισμού και τη μοναδική πηγή ζωής για έναν πληθυσμό που σε ποσοστό άνω του 95% κατοικεί κατά μήκος του Νείλου ή κοντά στο δέλτα του, καθώς εκεί βρίσκονται οι πιο εύφορες και βιώσιμες περιοχές της χώρας. Γίνεται, επομένως, αντιληπτό ότι οποιαδήποτε μεταβολή στη ροή του ποταμού ισοδυναμεί με απειλή για την ασφάλεια και τη σταθερότητα της χώρας.

Η ανησυχία του Καΐρου έγκειται στον ρυθμό και στον τρόπο με τον οποίο η Αιθιοπία θα γεμίσει τη δεξαμενή του φράγματος. Η δημιουργία της τεράστιας τεχνητής λίμνης του GERD απαιτεί τη σταδιακή συγκράτηση σημαντικών όγκων νερού από τον Νείλο, γεγονός που, αν πραγματοποιηθεί με ταχείς ρυθμούς, θα μπορούσε να περιορίσει



Credit: EPA/STR

αισθητά τη ροή του ποταμού προς την Αίγυπτο. Μια τέτοια εξέλιξη θα είχε σοβαρές επιπτώσεις στον αγροτικό τομέα, στην παροχή πόσιμου νερού, στην ύδρευση και, γενικότερα, στη συνολική οικονομική και κοινωνική σταθερότητα της χώρας. Υπό αυτό το πλαίσιο, η αιγυπτιακή κυβέρνηση επιζητά μια νομικά δεσμευτική συμφωνία για τον έλεγχο των ροών και την από κοινού διαχείριση, ιδίως σε περιόδους ξηρασίας, ενώ η Αιθιοπία προτιμά ένα πιο ευέλικτο πλαίσιο συνεργασίας, θεωρώντας κάθε περιορισμό πλήγμα στην κυριαρχία της.

Ο Πρόεδρος της Αιγύπτου, Αμπντέλ Φατάχ αλ Σίσι, έχει περιγράψει τον Νείλο ως «ζήτημα ζωής και θανάτου», προειδοποιώντας ότι η χώρα δεν θα επιτρέψει παραβίαση των δικαιωμάτων της. Παρά τη σκληρή ρητορική, ωστόσο, η αιγυπτιακή ηγεσία αντιλαμβάνεται πως η εποχή της απόλυτης κυριαρχίας της επί των υδάτων του Νείλου έχει πλέον παρέλθει. Η νέα πραγματικότητα απαιτεί προσαρμογή, διπλωματική ευελιξία και αναπροσανατολισμό της στρατηγικής σκέψης.

Η υδροπολιτική ως νέα μορφή εξουσίας

Η ένταση ανάμεσα στις δύο χώρες έχει λάβει μορφή υδροπολιτικής αντιπαράθεσης, σύμφωνα με το περιοδικό *Foreign Affairs*. Η Αίγυπτος, αναγνωρίζοντας ότι η εποχή της απόλυτης κυριαρχίας της επί του Νείλου έχει παρέλθει, επιδιώκει μέσω της διπλωματίας να διασφαλίσει τα ζωτικά της συμφέροντα. Στον αντίποδα, η Αιθιοπία επιχειρεί να κατοχυρώσει την ανεξαρτησία της σε έναν τομέα που επί δεκαετίες καθοριζόταν από το Κάιρο.

Το φράγμα του GERD έχει καταστήσει το νερό στρατηγικό εργαλείο ισχύος. Η Αιθιοπία, ελέγχοντας την πηγή του ποταμού, αποκτά μοχλό πίεσης απέναντι στην Αίγυπτο, ενώ η τελευταία προσπαθεί να αξιοποιήσει τη διεθνή της επιρροή και τις διπλωματικές της συμμαχίες για να «ανατρέψει» την απώλεια ελέγχου. Μάλιστα, προκειμένου να προστατεύσει τα συμφέροντά της, έχει ζητήσει τη μεσολάβηση εξωτερικών δυνάμεων και οργανισμών, όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Παγκόσμια Τράπεζα.

Η Αιθιοπία, ελέγχοντας την πηγή του ποταμού, αποκτά έναν μοχλό πίεσης με εξαιρετική γεωπολιτική αξία. Ως εκ τού-

του, επιδιώκει να συνδέσει το φράγμα με ένα ευρύτερο πλέγμα συνεργασιών στην Ανατολική Αφρική, δημιουργώντας ένα δίκτυο ενεργειακών διασυνδέσεων που θα περιορίσει τη γεωπολιτική απομόνωσή της, αυξάνοντας παράλληλα την επιρροή της στην περιοχή.

Το νερό, όσο παράλογο κι αν ακούγεται, στο νέο αυτό πλαίσιο, αποκτά σημασία ανάλογη με εκείνη του πετρελαίου και του φυσικού αερίου σε προηγούμενους αιώνες. Επομένως, γίνεται προφανές ότι η διαχείρισή του έχει μετατραπεί σε κρίσιμο εργαλείο κυριαρχίας και γεωπολιτικής επιρροής για την Αιθιοπία και την Αίγυπτο, δείχνοντας ότι οι φυσικοί πόροι καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την ασφάλεια και την ισχύ τους.

Η διεθνής διάσταση και η επόμενη ημέρα

Το GERD έχει καταστεί σημείο παγκόσμιου ενδιαφέροντος, καθώς οι μεγάλες δυνάμεις παρακολουθούν προσεκτικά τις εξελίξεις στον Νείλο. Οι Ηνωμένες Πολιτείες και η Παγκόσμια Τράπεζα έχουν επιχειρήσει να αναλάβουν διαιτητικό ρόλο, χωρίς όμως ουσιαστικό αποτέλεσμα. Παράλληλα, η Κίνα βλέπει στην Αιθιοπία στρατηγικό εταίρο στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας Belt and Road, επενδύοντας σε υποδομές και ηλεκτρικές διασυνδέσεις με στόχο να αναδείξει τη χώρα σε ενεργειακό κόμβο της Ανατολικής Αφρικής. Η Ρωσία, από την πλευρά της, ενισχύει τη στρατιωτική συνεργασία και την παρουσία της στην Ερυθρά Θάλασσα, αναγνωρίζοντας τον ρόλο του GERD στην περιφερειακή σταθερότητα και στον έλεγχο των κρίσιμων θαλάσσιων αρτηριών.

Η Αιθιοπία έχει θέσει ήδη σε λειτουργία τις πρώτες μονάδες παραγωγής και η συγκέντρωση νερού στο GERD προχωρά σταδιακά, εδραιώνοντας τον έλεγχο της χώρας πάνω στη ροή του Νείλου. Το γεγονός αυτό εγκαθιδρύει την πραγματικότητα που το Κάιρο καλείται πλέον να αποδεχτεί: η Αιθιοπία έχει αναδειχθεί σε κυρίαρχο διαχειριστή του ποταμού.

Η Αίγυπτος, αντιλαμβανόμενη τη νέα πραγματικότητα, οφείλει να αναπροσαρμόσει τη στρατηγική της. Παρά τις ανησυχίες για πιθανή μείωση της ροής του Νείλου, η στρατιωτική επιλογή παραμένει εξαιρετικά επικίνδυνη και με αβέβαια αποτελέσματα. Η επόμενη φάση θα καθοριστεί από την ικανότητα των δύο χωρών να μετατρέψουν τη σύγκρουση συμφερόντων σε συνεργασία.



Credit: EPA/STRINGER

Η διαχείριση του GERD, επομένως, καθίσταται κεντρικό στοιχείο γεωπολιτικής σταθερότητας στην περιοχή. Αν η συνεργασία αποτύχει, ο Νείλος κινδυνεύει να εξελιχθεί σε πηγή μόνιμης έντασης που θα αποσταθεροποιήσει την ευρύτερη περιοχή. Αν όμως προκριθεί η συνεννόηση, το φράγμα μπορεί να λειτουργήσει ως παράδειγμα βιώσιμης ανάπτυξης και κοινής προόδου σε μια περιοχή με τεράστιους φυσικούς πόρους, αλλά περιορισμένους θεσμούς και εμπιστοσύνη.

Συνοψίζοντας, το Grand Ethiopian Renaissance Dam υπερβαίνει τα όρια ενός τεχνικού έργου. Συμβολίζει την ανάδυση της Αιθιοπίας ως δύναμης που επιδιώκει να καθορίσει το μέλλον της με τους δικούς της όρους και ταυτόχρονα την ανάγκη της Αιγύπτου να επαναπροσδιορίσει τη στρατηγική της ταυτότητα σε ένα νέο υδροπολιτικό περιβάλλον. Στον 21ο αιώνα, η γεωπολιτική δεν θα διαμορφώνεται μόνο από τις ενεργειακές συμφωνίες ή τις στρατιωτικές ισορροπίες, αλλά και από τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη διαχειρίζονται τους φυσικούς πόρους που συνδέουν ή χωρίζουν τις τύχες τους.

Η επόμενη μέρα για τα LNG carriers

του Παντελή Παϊδούση

Η παγκόσμια αγορά υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) βρίσκεται στο κρίσιμο σταυροδρόμι μιας ραγδαίας αναδιάρθρωσης, με τα LNG carriers να αναδεικνύονται σε πρωταγωνιστές μιας νέας ενεργειακής εποχής.

Η εκτόξευση της ζήτησης LNG μετά το ενεργειακό σοκ που προκάλεσε ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας, η προσπάθεια των οικονομιών να μειώσουν την εξάρτησή τους από το ρωσικό φυσικό αέριο και οι μαζικές επενδύσεις σε νέα έργα LNG αναμόρφωσαν πλήρως τον παγκόσμιο χάρτη του εμπορίου ενέργειας. Σε αυτό το δυναμικό περιβάλλον, τα LNG carriers εξελίσσονται σε συνδετικό κρίκο ανάμεσα στην ενεργειακή ασφάλεια και τη γεωπολιτική στρατηγική, οδηγώντας σε έναν πρωτοφανή κύκλο παραγγελιών και επενδυτικού ενδιαφέροντος.

Ωστόσο, πίσω από τη φαινομενική ευφορία, ένα ερώτημα διχάζει αναλυτές και ναυτιλιακούς κύκλους: Οδηγούμαστε προς υπερπροσφορά ή προς έλλειμμα LNG carriers;

Από τη μία πλευρά, το κύμα νεότευκτων που αναμένεται να παραδοθεί την περίοδο 2026-2028 εγείρει ανησυχίες για κορεσμό του στόλου και άσκηση καθοδικών πιέσεων στους ναύλους. Από την άλλη, η σταθερή ζήτηση από την Ασία, η αύξηση των αποστάσεων πλεύσης και οι αυστηρότεροι περιβαλλοντικοί κανονισμοί ίσως συμβάλλουν εν τέλει στην πλήρη απορρόφηση της νέας μεταφορικής ικανότητας. Σε αυτό το σύνθετο περιβάλλον, η αγορά των LNG carriers εξελίσσεται σε ένα από τα πιο αμφιλεγόμενα και συναρπαστικά πεδία της διεθνούς ναυτιλίας.

Προκλήσεις και προοπτικές στην αγορά των LNG carriers

Τα τελευταία χρόνια, η αγορά των LNG carriers βρίσκεται στο επίκεντρο μιας εντυπωσιακής επενδυτικής δυναμικής. Οι παραγγελίες νέων πλοίων αγγίζουν ιστορικά υψηλά επίπεδα, καθώς οι ναυτιλιακές εταιρείες και οι ενεργειακοί κολοσσοί προετοιμάζονται για την άνοδο της παραγωγής LNG, που θα τροφοδοτηθεί από τα νέα έργα υγροποίησης.



Σύμφωνα με έκθεση της Drewry, μόνο το 2025 αναμένεται να παραδοθούν 89 νέα LNG carriers, οδηγώντας σε αύξηση του παγκόσμιου στόλου κατά περίπου 9,6% σε ετήσια βάση. Πρόκειται για έναν ρυθμό επέκτασης του στόλου πρωτόγνωρο για την αγορά των LNG carriers, με τη συγκεκριμένη τάση να αναμένεται να συνεχιστεί τόσο το 2026 (94 παραδόσεις) όσο και το 2027 (92 παραδόσεις). Ωστόσο, η ίδια αυτή «έκρηξη» των παραδόσεων δημιουργεί φόβους για προσωρινή υπερπροσφορά μεταφορικής ικανότητας, η οποία θα ασκήσει καθοδικές πιέσεις στους ναύλους κατά την περίοδο 2025-2026.

Πέραν του βραχυπρόθεσμου αυτού κορεσμού, όμως, η εικόνα αναμένεται να μεταβληθεί ριζικά από το 2027 και μέχρι τα τέλη της τρέχουσας δεκαετίας. Περισσότεροι από 170 εκατ. τόνοι νέας παραγωγικής ικανότητας LNG ετησίως βρίσκονται επί του παρόντος υπό ανάπτυξη ή έχουν εξασφαλίσει τελική επενδυτική απόφαση (FID), με τις ΗΠΑ, το Κατάρ και την Αφρική να πρωταγωνιστούν. Τα εν λόγω έργα θα «γεννήσουν» νέες ροές προς την Ασία και την Ευρώπη. Υπό αυτό το πρίσμα, η Drewry εκτιμά ότι έως το 2030 θα χρειαστούν 150-180 επιπλέον LNG carriers για να καλυφθούν οι νέες ανάγκες μεταφοράς, με το ενδεχόμενο αυτός ο αριθμός να υπερβεί τα 200 πλοία εφόσον υλοποιηθούν όλα τα έργα που έχουν προγραμματιστεί.

Την ίδια στιγμή, ένας παράγοντας που συχνά παραβλέπεται είναι η γήρανση του υπάρχοντος στόλου. Περισσότερα από 150 πλοία άνω των 15 ετών λειτουργούν ακόμη με τεχνολογία steam turbine, πολύ πιο ενεργοβόρα από τα σύγχρονα MEGI ή XDF. Η σταδιακή οδήγηση των συγκεκριμένων πλοίων στις γιάρδες διάλυσης ή η μετατροπή τους σε FSRUs θα περιορίσει τη διαθέσιμη μεταφορική ικανότητα, ενισχύοντας εκ νέου τη ζήτηση για νεότευκτα LNG carriers.

Παράλληλα, μια γεωγραφική μετατόπιση του εμπορίου LNG αναμένεται τα επόμενα χρόνια. Πιο συγκεκριμένα, η ζήτηση της Ευρώπης εμφανίζει σημάδια κάμψης και αναμένεται να κορυφωθεί το 2028-29. Ως εκ τούτου, το εμπόριο ΗΠΑ-Ευρώπης θα επιβραδυνθεί μετά το 2030, καθώς η Γηραιά Ήπειρος θα εστιάσει στον στόχο των μηδενικών εκπομπών. Εν τω μεταξύ, η ασιατική ζήτηση θα ενισχυθεί μακροπρόθεσμα, αντιπροσωπεύοντας πάνω από το 70% του παγκόσμιου εμπορίου LNG έως το 2040. Ως εκ τούτου, οι αποστάσεις πλεύσης των πλοίων αναμένεται να επιμηκυνθούν και κατ' επέκταση να αυξηθεί η ζήτηση τονομιλίων των LNG carriers.

Credit: EPA / NORBERT FELLECHNER / POOL



Υπερπροσφορά ή έλλειμμα; Οι δύο όψεις του νομίσματος

Η έντονη δραστηριότητα στα ναυπηγεία και οι συσσωρευμένες παραδόσεις νεότευκτων πλοίων έως το 2028 έχουν οδηγήσει αρκετούς αναλυτές να προειδοποιούν για έναν νέο κύκλο υπερπροσφοράς στην αγορά των LNG carriers. Η δυσκολία διαχείρισης του ρυθμού παραδόσεων νέων πλοίων τα επόμενα έτη, σε συνδυασμό με την επικείμενη σταθεροποίηση της ζήτησης LNG στην Ευρώπη, ενδέχεται να δημιουργήσουν



Credit: EPA/ YVES HERMAN / POOL

«σύννεφα» πάνω από τη ναυλαγορά των LNG carriers.

Στον αντίποδα, ορισμένοι αναλυτές και επενδυτές βλέπουν με περισσότερη αισιοδοξία το μέλλον, βασιζόμενοι στη διαφαινόμενη άνοδο της ζήτησης τονομιλίων στην αγορά των LNG carriers. Η γεωγραφική μετατόπιση του εμπορίου προς την Ασία και η απόσυρση των γηρασμένων πλοίων αυξάνουν τη ζήτηση για σύγχρονα LNG carriers, υποδηλώνοντας έλλειμμα στην αγορά.

Παράλληλα, η δυνατότητα εκτίμησης της πορείας της αγοράς περιπλέκεται ακόμα περισσότερο από την ασυγχρονία μεταξύ των κύκλων παραγωγής LNG και των ναυτιλιακών κύκλων στην αγορά των LNG carriers. Η παγκόσμια παραγωγική ικανότητα μπορεί να αυξάνεται σταδιακά, ωστόσο όταν τα νέα έργα LNG τεθούν σε λειτουργία, η ανάγκη μεταφοράς δημιουργείται άμεσα. Εάν οι παραδόσεις νέων πλοίων δεν συγχρονιστούν με την παραγωγή, η αγορά ενδέχεται να αντιμετωπίσει πραγματικό έλλειμμα πλοίων στα τέλη της τρέχουσας δεκαετίας.

Η ενεργειακή μετάβαση, παράγοντας «Χ»

Καθώς οι προβλέψεις για την αγορά των LNG carriers κινούνται μεταξύ υπερπροσφοράς και ελλείμματος, οι μακροπρόθεσμες προοπτικές φαίνεται να καθορίζονται από παράγοντες πέραν του αριθμού παραδόσεων νεότευκτων πλοίων. Στο πλαίσιο αυτό, αστάθμητους παράγοντες στις εκτιμήσεις αρκετών αναλυτών αποτελούν η κλιματική αλλαγή και η παγκόσμια ενεργειακή μετάβαση, που «χτυπούν» ένα ακόμα καμπανάκι υπερπροσφοράς στην αγορά των LNG carriers.

Συγκεκριμένα, βάσει πρόσφατης έρευνας από το UCL Energy Institute και το Kuehne Climate Center, σε ένα σενάριο περιορισμού της μέσης θερμοκρασίας του πλανήτη στον 1,5°C, η παγκόσμια ζήτηση για LNG αναμένεται να επιβραδυνθεί σημαντικά, στο πλαίσιο των προσπαθειών αποανθρακοποίησης της παγκόσμιας οικονομίας. Με τη ζήτηση, λοιπόν, να αποκλίνει από την ταχεία επέκταση του στόλου των LNG carriers, οι ήδη υπάρχουσες τάσεις υπερπροσφοράς πλοίων στην αγορά εκτιμάται ότι θα ενταθούν.

Ως εκ τούτου, περίπου $48 δισ. που έχουν επενδυθεί για τη ναυπήγηση νεότευκτων LNG carriers ενδέχεται να βρεθούν στο «κενό» έως το 2035. Μάλιστα, όπως επισημαίνεται στην έρευνα, ακόμα και σε σενάρια με υψηλή κατανάλωση ορυκτών καυσίμων, που θα οδηγούσε σε καταστροφική υπερθέρμανση του πλανήτη κατά 4°C, η αγορά LNG carriers θα βρεθεί σε πλεόνασμα εντός της επόμενης δεκαετίας.

Οι προβλέψεις για την πορεία της αγοράς των LNG carriers αντικατοπτρίζουν τις αντιφάσεις μιας παγκόσμιας οικονομίας η οποία κινείται ανάμεσα στην ανάγκη για ενεργειακή ασφάλεια και στην πίεση για αποανθρακοποίηση. Οι επενδύσεις σε νέα πλοία και έργα αντανακλούν την πεποίθηση ότι το LNG θα αποτελέσει το καύσιμο-«γέφυρα» προς ένα μέλλον μηδενικών εκπομπών. Ωστόσο, η ίδια η μετάβαση ενέχει τον κίνδυνο οι προσδοκίες να ξεπεράσουν τη διάρκεια ζωής της ζήτησης. Ως εκ τούτου, το ισοζύγιο προσφοράς-ζήτησης στην αγορά των LNG carriers δεν θα καθοριστεί αποκλειστικά από τα ναυπηγεία ή τις αγορές ενέργειας, αλλά και από τον ρυθμό με τον οποίο η παγκόσμια κοινότητα θα κινηθεί προς την κλιματική ουδετερότητα.





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
gasloglтd.com

Οι τελευταίες εξελίξεις στο ενεργειακό μέτωπο

Ενέργεια &

Επιμέλεια: Παντελής Παϊδούσης

ExxonMobil, Helleniq Energy και Energean: Έπεσαν οι υπογραφές για έρευνες στο Ιόνιο

Συμφωνία για συμμετοχή της ExxonMobil με μερίδιο 60% στην Κοινοπραξία Energean – Helleniq Energy, που έχει τα δικαιώματα έρευνας υδρογονανθράκων στο «οικόπεδο 2» στο Ιόνιο, με επόμενο βήμα την υλοποίηση –για πρώτη φορά μετά από σαράντα χρόνια– ερευνητικής γεώτρησης, υπεγράφη πρόσφατα στο πλαίσιο της διακυβερνητικής διατλαντικής συνεργασίας για την ενέργεια (P-TEC).

Η συμφωνία υπεγράφη –παρουσία των Υπουργών Ενέργειας των ΗΠΑ Chris Wright και Εσωτερικών (και επικεφαλής του Εθνικού Συμβουλίου Ενεργειακής Κυριαρχίας) Doug Burgum, του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας της Ελλάδας Σταύρου Παπασταύρου και της πρέσβη των ΗΠΑ στην Αθήνα Kimberly Guilfoyle– από τους Dr. John Ardill, Αντιπρόεδρο για τις διεθνείς ερευνητικές δραστηριότητες (Global Exploration) της ExxonMobil, Ανδρέα Σιάμισιη, Διευθύνοντα Σύμβουλο της Helleniq Energy, και Μαθιό Ρήγα, Διευθύνοντα Σύμβουλο του ομίλου Energean.

«Έχουμε ερευνητική δραστηριότητα στην Ανατολική Μεσόγειο και την επεκτείνουμε στην Ελλάδα», τόνισε στην ομιλία του ο κ. Ardill, ο οποίος στάθηκε επίσης στη σημασία της εκμετάλλευσης εγχώριων πηγών ενέργειας για τη μείωση του κόστους, την ασφάλεια του εφοδιασμού, την υποστήριξη της τεχνητής νοημοσύνης και την ανάπτυξη.

Ο κ. Μαθιός Ρήγας δήλωσε υπερήφανος για τη συμμετοχή της αμερικανικής πολυεθνικής στο «οικόπεδο 2», στο οποίο, όπως σημείωσε, «εργαζόμαστε από το 2020 και έχει την προοπτική να κάνει την Ελλάδα ανεξάρτητη. Με τη στήριξη των ΗΠΑ, θα κάνουμε την πρώτη γεώτρηση μετά από 40 χρόνια. Είναι καιρός η Ελλάδα να βρει τις δικές της πηγές εφοδιασμού με φυσικό αέριο». Προσδιόρισε δε χρονικά τη γεώτρηση στο 2026-2027 και επισήμανε ότι το «οικόπεδο 2» κρύβει πιθανούς πόρους ύψους 7 tcf (200 δισ. κ.μ.) φυσικού αερίου.

Ο κ. Σιάμισης τόνισε ότι το «οικόπεδο 2» είναι το πιο ώριμο και περνά στην επόμενη φάση εξερεύνησης. Ο ίδιος έκανε επίσης λόγο για μεγάλο βήμα τόσο για την Κοινοπραξία, αλλά και για την Ελλάδα και την Ευρώπη συνολικά.

Ιστορική πρωτιά των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας το 2025

Το 2025 αποτελεί επίσημα έτος-ορόσημο για την ενεργειακή μετάβαση. Σύμφωνα με το BBC, για πρώτη φορά στα χρονικά, η χρήση ανανεώσιμων



φυσικοί πόροι

Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΓΙΩΡΓΟΣ ΒΙΤΣΑΡΑΣ



πηγών για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας ξεπέρασε τη χρήση άνθρακα για τον ίδιο σκοπό κατά το πρώτο μισό του 2025. Βέβαια, μέχρι και το 2024, ο άνθρακας –ξεχωριστά– παρέμεινε η πιο δημοφιλής πηγή ενέργειας για την παραγωγή ηλεκτρισμού. Πρόκειται για μια πρωτιά που διατηρούσε τα τελευταία πενήντα χρόνια.

Παρά τον ασταμάτητο ρυθμό υπό τον οποίο αυξάνεται η ζήτηση για ηλεκτρισμό παγκοσμίως, η ανάπτυξη των ΑΠΕ δεν παρέμεινε στάσιμη. Μάλιστα, οι ΑΠΕ κατάφεραν να ανταποκριθούν ακόμα και στο 100% των εν λόγω απαιτήσεων. Επιπλέον, η ανάπτυξη των ΑΠΕ αποτέλεσε κίνητρο ώστε η χρήση άνθρακα ή και αερίου να χαράξει ελαφρώς καθοδική πορεία.

Εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι, την ίδια περίοδο, ενώ αναπτυσσόμενες χώρες όπως η Κίνα πρωτοστάτησαν στη χρήση καθαρών πηγών ενέργειας, πιο εύρωστα κράτη της Δύσης, όπως κράτη-μέλη της ΕΕ και ΗΠΑ, στράφηκαν έντονα στη χρήση υδρογονανθράκων.

Φατίχ Μπιρόλ (ΔΟΕ): Η υδροηλεκτρική ενέργεια, ξεχασμένος γίγαντας της ηλεκτρικής ενέργειας

Εκ νέου έκκληση προκειμένου η παγκόσμια κοινότητα ενέργειας να δώσει στην υδροηλεκτρική ενέργεια την προσοχή που της αξίζει απηύθυνε πρόσφατα ο Εκτελεστικός Διευθυντής του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας (ΙΕΑ), Φατίχ Μπιρόλ, κάνοντας λόγο για έναν «ξεχασμένο γίγαντα της ηλεκτρικής ενέργειας».

Σε ανάρτησή του στο LinkedIn, ο Φατίχ Μπιρόλ σημειώνει ότι, τέσσερα χρόνια μετά την έκδοση της σημαντικής έκθεσης του ΔΟΕ για την υδροηλεκτρική ενέργεια, η τεχνολογία αυτή εξακολουθεί να παραγκωνίζεται από τις βασικές συζητήσεις για την ενεργειακή πολιτική, παρά τον κεντρικό της ρόλο στα παγκόσμια συστήματα ηλεκτρικής ενέργειας.

«Πριν από τέσσερα χρόνια, ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας (ΔΟΕ) δημοσίευσε μια σημαντική έκθεση για την υδροηλεκτρική ενέργεια. Σημείωσε ότι η υδροηλεκτρική ενέργεια συχνά

147,6% αύξηση σε σύγκριση με το 2019 κατέγραψε η εγκατεστημένη αιολική ισχύς στην Κίνα το 2024.

παραγκωνίζεται στις συζητήσεις για την ενέργεια, παρά τον τεράστιο ρόλο της στα συστήματα ηλεκτρικής ενέργειας σε όλο τον κόσμο. Τότε, περιέγραψα την υδροηλεκτρική ενέργεια ως "τον ξεχασμένο γίγαντα της ηλεκτρικής ενέργειας". Δυστυχώς, αυτό ισχύει ακόμα και σήμερα», έγραψε ο Μπιρόλ.

Η υδροηλεκτρική ενέργεια παραμένει η τρίτη μεγαλύτερη πηγή παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας παγκοσμίως, μετά τον άνθρακα και το φυσικό αέριο, παράγοντας περίπου 4.500 τεραβατώρες ηλεκτρικής ενέργειας πέρυσι – το 14% της παγκόσμιας προσφοράς. «Αυτό είναι παρόμοιο με το σύνολο της ενέργειας που παράγεται παγκοσμίως από την ηλιακή και την αιολική ενέργεια μαζί, και 50% περισσότερο από την ποσότητα που παράγεται από πυρηνικά εργοστάσια», σημείωσε ο Μπιρόλ.

Η υδροηλεκτρική ενέργεια, σύμφωνα με τον Μπιρόλ, βρίσκεται σε μοναδική θέση για να βοηθήσει τις χώρες να καλύψουν την αυξανόμενη ζήτηση ηλεκτρικής ενέργειας, καθώς ο κόσμος εισέρχεται σε αυτό που ο ΔΟΕ έχει περιγράψει ως «νέα εποχή της ηλεκτρικής ενέργειας».

Τα φιλόδοξα σχέδια του Πεκίνου με την αιολική ενέργεια

Η Κίνα διευρύνει σημαντικά τους στόχους της για την ανάπτυξη της αιολικής ενέργειας, καθώς επιδιώκει να επεκτείνει τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και να προωθήσει τους στόχους της για την αποανθρακοποίηση.

Στο συνέδριο China Wind Power, που πραγματοποιήθηκε πρόσφατα στο Πεκίνο, κυβερνητικοί αξιωματούχοι ανακοίνωσαν έναν τολμηρό στόχο για τον υπερδιπλασιασμό της τρέχουσας αιολικής ισχύος της Κίνας από 573 GW σε 1,3 TW έως το 2030.

Η πρόταση περιλαμβάνει την εγκατάσταση νέων ανεμογεννητριών που θα παράγουν επιπλέον 120 GW ετησίως, με την υπεράκτια αιολική ενέργεια να αντιπροσωπεύει τουλάχιστον 15 GW του συνόλου κατά τη διάρκεια του 15ου Πενταετούς Σχεδίου, που καλύπτει την περίοδο μεταξύ 2026 και 2030.

Ο μακροπρόθεσμος στόχος της Κίνας είναι να φτάσει σε δυναμικότητα αιολικής ενέργειας τουλάχιστον τα 2 TW έως το 2035 και τα 5 TW έως το 2060.

Ο τομέας της αιολικής ενέργειας στην Κίνα έχει ξεπεράσει τις προσδοκίες. Η συνολική εγκατεστημένη ισχύς του έφτασε τα 520 GW το 2024 – αύξηση 147,6% από το 2019. Οι ετήσιες προσθήκες μεταξύ 2020 και 2024 ξεπέρασαν σταθερά τα 60 GW, υπερβαίνοντας τον ετήσιο στόχο των 50 GW που είχε τεθεί το 2020.

Τουρκία και Masdar κοντά σε συμφωνία για υβριδικό φωτοβολταϊκό έργο

Η Masdar, εταιρεία ανάπτυξης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας με έδρα τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, βρίσκεται στο τελικό στάδιο της σύναψης συμφωνίας για την ανάπτυξη ενός υβριδικού φωτοβολταϊκού έργου 1,1 GW με αποθήκευση ενέργειας στην Τουρκία, όπως ανακοίνωσε πρόσφατα ο Τούρκος Υπουργός Ενέργειας της χώρας, Alparslan Bayraktar.

Η ανακοίνωση έγινε μετά από επίσκεψη αντιπροσωπείας των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, με επικεφαλής τον Διευθύνοντα Σύμβουλο της Masdar, Mohamed Jameel Al Ramahi, στην Τουρκία, με σκοπό τη συζήτηση κοινών επενδυτικών ευκαιριών στον τομέα των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και της αποθήκευσης ενέργειας.

Οι συνομιλίες επικεντρώθηκαν στην ηλιακή ενέργεια, στην αιολική ενέργεια χερσαίας και υπεράκτιας εγκατάστασης, στην υδροηλεκτρική ενέργεια και στη μεταφορά τεχνολογίας.

Τα δύο μέρη έχουν φτάσει στο τελικό στάδιο μιας πρωτοβουλίας ύψους $1 δισ. για την ανάπτυξη ενός ηλιακού σταθμού παραγωγής ενέργειας 1.100 MW με αποθήκευση ενέργειας στο Μπορ, στην επαρχία Νιγκντέ, στην κεντρική Τουρκία.

Η Τουρκία έχει θέσει ως στόχο τον τετραπλασιασμό της ισχύος ΑΠΕ της χώρας, από τα 30 GW στα 120 GW, έως το 2035, κάτι που θα απαιτήσει επενδύσεις ύψους $108 δισ.

POLEMBROS SHIPPING

In Pursuit of Excellence



82 Vouliagmenis Avenue • 16777 Elliniko • Athens • Greece • +30 210 4580300 • www.polembros.gr

Ξηρά φορτία



ΑΝΘΡΑΚΑΣ

Σε ιστορικό υψηλό επίπεδο η χρήση άνθρακα το 2024

Ιστορικό ρεκόρ κατέγραψε η χρήση άνθρακα το 2024, παρά τις πιέσεις για στροφή σε καθαρότερες μορφές ενέργειας. Παρόλο που το μερίδιο του άνθρακα στην ηλεκτροπαραγωγή μειώθηκε, καθότι οι ΑΠΕ αύξησαν το μερίδιό τους, η γενική αύξηση της ζήτησης για την παραγωγή ενέργειας είχε ως αποτέλεσμα την άνοδο της χρήσης άνθρακα σε ιστορικά υψηλά επίπεδα.

Η έκθεση *State of Climate Action 2025* υπογραμμίζει ότι οι χώρες υστερούν σε σχέση με τους στόχους που έχουν θέσει για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, οι οποίες συνεχίζουν να αυξάνονται, αν και με χαμηλότερο ρυθμό από ό,τι στο παρελθόν.

Αν και οι περισσότερες κυβερνήσεις υποτίθεται ότι στοχεύουν στη «σταδιακή μείωση» της χρήσης άνθρακα, μετά από δέσμευση που ανέλαβαν το 2021, ορισμένες φαίνεται να προωθούν το εν λόγω ρυπογόνο καύσιμο. Ο Πρωθυπουργός της Ινδίας, Ναρέντρα Μόντι, «γιόρτασε» το ορόσημο εγχώριας παραγωγής του 1 δισ. τόνων φέτος, ενώ στις ΗΠΑ ο Ντόναλντ Τραμπ έχει δηλώσει την υποστήριξή του στον άνθρακα και σε άλλα ορυκτά καύσιμα.

Εμπορευματικά αγαθά: Από την παραγωγή στη διακίνηση και στην κατανάλωση

Επιμέλεια: Σπήλιος Βαρελάς, Παντελής Παϊδούσης

Commodities



Ρεκόρ κινεζικών εισαγωγών άνθρακα από τη Μογγολία

Σε νέο ρεκόρ έφτασαν οι εισαγωγές άνθρακα της Κίνας από τη Μογγολία τον περασμένο Σεπτέμβριο, σύμφωνα με διαθέσιμα τελωνειακά δεδομένα στο Πεκίνο. Αναλυτικότερα, η Μογγολία απέστειλε 9,29 εκατ. μετρικούς τόνους άνθρακα στην Κίνα τον Σεπτέμβριο, με τις εν λόγω εξαγωγές να σημειώνουν άνοδο 33% σε ετήσια βάση.

Η Κίνα έχει επιβάλει περιορισμούς στην παραγωγή άνθρακα τους τελευταίους μήνες, μετά από μια απροσδόκητη αύξηση της προσφοράς κατά το πρώτο εξάμηνο του έτους, η οποία επηρέασε αρνητικά τις τιμές. Αυτή η κίνηση θεωρείται μέρος μιας κινεζικής εκστρατείας, η οποία στοχεύει στον περιορισμό της πλεονάζουσας παραγωγικής ικανότητας και των μη βιώσιμων χαμηλών τιμών σε πολλούς κλάδους.

Η παραπάνω ενέργεια ώθησε τις εγχώριες τιμές του θερμικού άνθρακα στο υψηλότερο επίπεδο των τελευταίων οκτώ μηνών περίπου. Οι τιμές των συμβολαίων μελλοντικής εκπλήρωσης για τον μεταλλουργικό άνθρακα που χρησιμοποιείται στην παραγωγή χάλυβα έχουν αυξηθεί κατά 30% από τις αρχές Ιουλίου.

Οι παραπάνω κινήσεις του Πεκίνου οδήγησαν τη Μογγολία στο να αυξήσει σημαντικά τις εξαγωγές – η οποία, όπως σημειώνουν αναλυτές, αξιοποιεί την κοντινή της απόσταση προκειμένου να ενισχύσει το μερίδιο αγοράς της. Οι ίδιοι αναλυτές τονίζουν ότι η Μογγολία καλύπτει τις ανάγκες της Κίνας για έναν αξιόπιστο, μακροπρόθεσμο προμηθευτή.

ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ – ΧΑΛΥΒΑΣ

Η παγκόσμια ζήτηση χάλυβα (εκ νέου) σε ανοδική τροχιά

Εν μέσω αυξημένης αβεβαιότητας στις διεθνείς αγορές βασικών πρώτων υλών, η Διεθνής Ένωση Χάλυβα (WSA) βλέπει άνοδο της παγκόσμιας ζήτησης χάλυβα το επόμενο έτος.

Συγκεκριμένα, βάσει προβλέψεων της WSA, η παγκόσμια ζήτηση χάλυβα αναμένεται να διαμορφωθεί σε 1,75 δισ. τόνους το 2025, σε παρεμφερή δηλαδή επίπεδα με εκείνα του περασμένου έτους. Ωστόσο, το 2026 προβλέπεται άνοδος της τάξεως του 1,3%, με την παγκόσμια ζήτηση να αγγίζει τους 1,77 δισ. τόνους.

Σύμφωνα με την WSA, η διαφαινόμενη αύξηση της ζήτησης το επόμενο έτος αντικατοπτρίζει έναν συνδυασμό ισχυρών περιφερειακών τάσεων. Ειδικότερα, η επιβράδυνση της μείωσης της κινεζικής ζήτησης, σε συνδυασμό με την ισχυρή ανάπτυξη σε αναπτυσσόμενες χώρες, όπως η Ινδία, το Βιετνάμ, η Αίγυπτος και η Σαουδική Αραβία, καθώς και την πολυαναμενόμενη ανάκαμψη της ζήτησης στην Ευρώπη, αναμένεται να ασκήσουν ανοδικές πιέσεις στην παγκόσμια αγορά χάλυβα.

Νέο ρεκόρ για τις κινεζικές εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος

Σε ιστορικό υψηλό επίπεδο διαμορφώθηκαν τον περασμένο Σεπτέμβριο οι εισαγωγές σιδηρομεταλλεύματος, καθώς η βελτίωση της ζήτησης και οι υψηλότερες τιμές ώθησαν τις εταιρείες εξόρυξης να αυξήσουν τις εξαγωγές τους προς τον ασιατικό οικονομικό γίγαντα.

Ο μεγαλύτερος καταναλωτής σιδηρομεταλλεύματος παγκοσμίως εισήγαγε 116,33 εκατ. μετρικούς τόνους iron ore τον Σεπτέμβριο, παραμένοντας πάνω από τους 100 εκατ. τόνους για τέταρτο συνεχόμενο μήνα, σύμφωνα με στοιχεία της Γενικής Διοίκησης Τελωνείων. Οι εν λόγω εισαγωγές αυξήθηκαν από 105,22 εκατ. τόνους τον Αύγουστο και ήταν επίσης κατά 11,7% υψηλότερες από τους 104,13 εκατ. τόνους τον αντίστοιχο μήνα του 2024.

Οι τιμές της πρώτης ύλης για την παραγωγή χάλυβα σημείωσαν άνοδο και παρέμειναν πάνω από το ψυχολογικό όριο των $100 ανά τόνο από τον Ιούλιο,

Για πρώτη φορά μετά τον Νοέμβριο του 2018, η Κίνα δεν εισήγαγε κανένα φορτίο σόγιας από τις ΗΠΑ τον Σεπτέμβριο, την ίδια ώρα που οι εισαγωγές της από τη Νότια Αμερική παίρνουν την ανιούσα.

επίπεδο που θα μπορούσε να ενθαρρύνει τις εταιρείες εξόρυξης να αυξήσουν τις αποστολές τους, σύμφωνα με αναλυτές.
Η μέση τιμή του σιδηρομεταλλεύματος αυξήθηκε κατά 5,3% τον Ιούλιο, σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα, και στη συνέχεια αυξήθηκε κατά 2,5% τον Αύγουστο και 3,6% τον Σεπτέμβριο.
Την ίδια στιγμή, οι κινεζικές εξαγωγές χάλυβα τον Σεπτέμβριο αυξήθηκαν κατά 10% σε σχέση με τον Αύγουστο, φτάνοντας στο υψηλότερο επίπεδο των τελευταίων τεσσάρων μηνών, στους 10,47 εκατ. τόνους.
Στο σύνολό τους, οι εξαγωγές κατά τους πρώτους εννέα μήνες του έτους αυξήθηκαν κατά 9,2%, φτάνοντας στο υψηλότερο επίπεδο γι' αυτή την περίοδο, στους 87,96 εκατ. τόνους.

ΣΙΤΗΡΑ

Τα αμερικανικά σιτηρά, πόλος έλξης για το Μπανγκλαντές

Το Μπανγκλαντές ενέκρινε την αγορά περίπου 220.000 μετρικών τόνων αμερικανικού σιταριού, στο πλαίσιο μιας κυβερνητικής συμφωνίας με στόχο την άμβλυνση των εμπορικών εντάσεων με την Ουάσιγκτον. Το Μπανγκλαντές εξασφάλισε μείωση των αμερικανικών δασμών στις εξαγωγές του στο 20%, από το 37% που είχαν αρχικά προτείνει οι ΗΠΑ.
Ειδικότερα, η προμήθεια του εν λόγω αγαθού, με τιμή $308 ανά τόνο, θα πραγματοποιείται μέσω της Agrocorp International, ενός εμπορικού οίκου με έδρα τη Σιγκαπούρη, εξουσιοδοτημένου από την U.S. Wheat Associates.
Υπενθυμίζεται ότι η συμφωνία ακολουθεί ένα μνημόνιο κατανόησης που υπογράφηκε τον Ιούλιο, για την εισαγωγή 700.000 μετρικών τόνων σιταριού ετησίως από τις ΗΠΑ σε ορίζοντα πενταετίας. Η εν λόγω κίνηση εντάσσεται στο πλαίσιο των προσπαθειών για διαφοροποίηση των πηγών σιτηρών και ενίσχυση των εμπορικών δεσμών της ασιατικής χώρας.
Τη δεδομένη στιγμή, το Μπανγκλαντές εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το χαμηλού κόστους σιτάρι από την περιοχή του Εύξεινου Πόντου. Ταυτόχρονα, εισάγει μικρότερες ποσότητες σιτηρών από ΗΠΑ και Καναδά (καλύτερης ποιότητας), αναζητώντας τη διαφοροποίηση και τη μείωση της εξάρτησης από μεμονωμένες χώρες.

ΣΟΓΙΑ

«Ούτε για δείγμα» φορτία αμερικανικής σόγιας στην Κίνα

Για πρώτη φορά μετά τον Νοέμβριο του 2018, η Κίνα δεν εισήγαγε κανένα φορτίο σόγιας από τις ΗΠΑ τον Σεπτέμβριο, την ίδια ώρα που οι εισαγωγές της από τη Νότια Αμερική παίρνουν την ανιούσα. Δείγμα των κλιμακούμενων εμπορικών διενέξεων των δύο μεγαλύτερων οικονομιών του πλανήτη είναι το γεγονός ότι, τον αντίστοιχο μήνα πέρυσι, οι εν λόγω ροές κυμαίνονταν σε 1,7 εκατ. τόνους. Τα δεδομένα των κινεζικών τελωνείων δείχνουν ότι οι εξαγωγές από τη Βραζιλία προς την Κίνα κατέγραψαν άνοδο 29,9% σε ετήσια βάση και διαμορφώθηκαν σε 10,96 εκατ. τόνους, αντιπροσωπεύοντας το 85,2% των συνολικών κινεζικών εισαγωγών σόγιας. Έκρηξη 91,5% σημείωσαν οι εξαγωγές από την Αργεντινή, που ανήλθαν σε 1,17 εκατ. τόνους.
Κύκλοι της αγοράς αναφέρουν στο Reuters ότι, αν δεν επιτευχθεί εμπορική συμφωνία μεταξύ ΗΠΑ και Κίνας, από Φεβρουάριο έως Απρίλιο του επόμενου έτους ενδέχεται να προκύψει έλλειψη εφοδιασμού σε σόγια στην Κίνα. Η Βραζιλία έχει ήδη αποστείλει τεράστιες ποσότητες και κανείς δεν γνωρίζει πόσα αποθέματα από την παλιά σοδειά έχουν απομείνει, τονίζουν.

Η Βραζιλία, «χρυσωρυχείο» σόγιας για το Πεκίνο

Η Βραζιλία αποτελεί τον μεγαλύτερο παραγωγό αλλά και εξαγωγέα σόγιας διεθνώς. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Anec, οι εξαγωγές σόγιας της λατινοαμερικανικής χώρας για το 2025 εκτιμάτο πως θα ανέρχονταν στους 102,2 εκατ. τόνους έως το πέρας του Οκτωβρίου και στα 110 εκατ. μέχρι το τέλος του έτους. Βάσει της εν λόγω εκτίμησης, η Βραζιλία θα καταρρίψει φέτος το προηγούμενο ρεκόρ που είχε θέσει το 2023, όταν εξήγαγε συνολικά 101,3 εκατ. τόνους. Μάλιστα, το 93% των εξαγωγών της χώρας τον Σεπτέμβριο, ποσοστό που αντιστοιχεί σε 6,5 εκατ. τόνους σόγιας, είχε ως προορισμό την Κίνα.
Κινητήριο μοχλό για τις εκτεταμένες εξαγωγές της Βραζιλίας αποτελεί το γεγονός ότι οι Κινέζοι εισαγωγείς έχουν γυρίσει πεισματικά την πλάτη τους στη σοδειά των ΗΠΑ. Οι δασμοί που έχει θέσει το Πεκίνο στην αμερικανική σόγια την έχουν καταστήσει λιγότερο ανταγωνιστική έναντι άλλων παραγωγών.
Ελέω των τεταμένων εμπορικών σχέσεων μεταξύ Ουάσιγκτον και Πεκίνου, ο οικονομικός γίγαντας της Ασίας έχει στηριχτεί κατά κύριο λόγο στη σόγια της Βραζιλίας το 2025, απορροφώντας το 79,9% των συνολικών εξαγωγών της λατινοαμερικανικής χώρας. Πέρυσι, το ποσοστό αυτό κυμαινόταν στο 76%. Παράλληλα, η Anec εκτιμά ότι τον Οκτώβριο η Κίνα θα εισαγάγει από τη Βραζιλία 7,12 εκατ. τόνους σόγιας, καταγράφοντας άνοδο κατά 2,7 εκατ. τόνους ετησίως.


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

Υγρά φορτία

ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Αισιοδοξία του OPEC για ισορροπία στην αγορά πετρελαίου

Άκρως αισιόδοξος για τις προοπτικές της αγοράς πετρελαίου εμφανίζεται ο OPEC, εν μέσω ανησυχιών από διεθνείς οργανισμούς και αναλυτές για υπερπροσφορά αργού το 2026.

Συγκεκριμένα, βάσει πρόσφατης έκθεσης του OPEC, η παγκόσμια προσφορά πετρελαίου αναμένεται να «ματσάρει» τη ζήτηση το 2026, καθώς ο OPEC+ αυξάνει σταδιακά την παραγωγή του. Η εν λόγω πρόβλεψη ανατρέπει τις πρότερες εκτιμήσεις του OPEC, οι οποίες έκαναν λόγο για σημαντικό έλλειμμα προσφοράς το επόμενο έτος, ύψους 700.000 βαρελιών ημερησίως.

Ειδικότερα, ο OPEC αναμένει αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης πετρελαίου κατά 1,3 εκατ. βαρέλια ημερησίως το 2025 και ελαφρώς ταχύτερο ρυθμό το 2026. Οι εν λόγω προβλέψεις βρίσκονται στο υψηλότερο άκρο των εκτιμήσεων του κλάδου, καθώς ο Οργανισμός αναμένει βραδύτερη ενεργειακή μετάβαση σε σχέση με άλλους φορείς, όπως ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας (IEA). Παράλληλα, στην έκθεση αναφέρεται ότι ο OPEC+ αύξησε τον Σεπτέμβριο την παραγωγή του κατά 630.000 βαρέλια ημερησίως, στα 43,05 εκατ. βαρέλια ημερησίως.

Ως εκ τούτου, οι εκτιμήσεις του OPEC υποδηλώνουν οριακό έλλειμμα προσφοράς αργού το 2026, περίπου 50.000 βαρελιών ημερησίως. Στον αντίποδα, ο IEA «βλέπει» πλεόνασμα το επόμενο έτος, το οποίο θα αγγίξει έως και τα 3,3 εκατ. βαρέλια ημερησίως.

Η Ρωσία «πατάει γκάζι» στις εξαγωγές πετρελαίου

Εκτός Ρωσίας φαίνεται να ωθούν το ρωσικό πετρέλαιο οι αυξανόμενες ουκρανικές επιθέσεις στα διυλιστήρια της χώρας, οι οποίες καθιστούν αναγκαστική την εκτροπή των φορτίων αργού σε τερματικούς εξαγωγής. Στο πλαίσιο αυτό, οι διά θαλάσσης αποστολές πετρελαίου της Ρωσίας ανήλθαν σε υψηλό 28 μηνών πρόσφατα. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με το Bloomberg, τις τέσσερις εβδομάδες έως





Credit: EPA/CHRISTIAN BRUNA

την Κυριακή 12 Οκτωβρίου οι αποστολές ρωσικού αργού διαμορφώθηκαν κατά μέσο όρο στα 3,74 εκατ. βαρέλια ημερησίως. Πρόκειται για το υψηλότερο επίπεδο από τον Ιούνιο του 2023. Μάλιστα, στις αρχές Οκτωβρίου, συνολικά 35 δεξαμενόπλοια φόρτωσαν 27,2 εκατ. βαρέλια ρωσικού πετρελαίου.

Την ίδια στιγμή, άνοδο σημειώνουν και τα έσοδα της Μόσχας από τις εν λόγω αποστολές. Ειδικότερα, η αξία των εξαγωγών το εν λόγω διάστημα άγγιξε τα $1,49 δισ. και ανήλθε σε υψηλό ενός έτους.

Όπως υπογραμμίζει το Bloomberg, η κατακόρυφη άνοδος των ρωσικών εξαγωγών οφείλεται σε δύο παράγοντες. Από τη μία αντανακλά την αύξηση της παραγωγής πετρελαίου της Ρωσίας, σε ευθυγράμμιση με τη στρατηγική του OPEC+, και από την άλλη συνιστά απότοκο των ουκρανικών επιθέσεων στα διυλιστήρια της χώρας, που έχουν επιβραδύνει τον ρυθμό επεξεργασίας πετρελαίου εντός των ρωσικών συνόρων.

Παύση στις εισαγωγές ρωσικού πετρελαίου από την Ινδία;

Οι πιέσεις των ΗΠΑ κατά της Ινδίας, ώστε η ασιατική χώρα να σταματήσει να εισάγει αργό από τη Ρωσία, φαίνεται πως αποδίδουν καρπούς. Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με το Reuters, ορισμένα ινδικά διυλιστήρια πρόκειται να μειώσουν σταδιακά την ποσότητα των εισαγωγών ρωσικού αργού.

Ο Αμερικανός Πρόεδρος δήλωσε χαρακτηριστικά ότι ο Ινδός ομόλογός του, Ναρέντρα Μόντι, τον διαβεβαίωσε ότι η Ινδία θα αποστασιοποιηθεί από τον κορυφαίο προμηθευτή της. Παράλληλα, το Νέο Δελχί ανέφερε πως η ενεργειακή ασφάλεια αλλά και η διατήρηση των τιμών της ενέργειας σε σταθερά επίπεδα συνιστούν πρωταρχικούς στόχους της χώρας. Η πολιτική που χαράσσει η Ινδία στο μέτωπο των εισαγωγών αργού πετρελαίου στηρίζεται πάνω στους εν λόγω στόχους.

Σημειώνεται ότι η Κίνα και η Ινδία αποτελούν κορυφαίους προορισμούς για τα πλοία που μεταφέρουν το «επίμαχο» πετρέλαιο, δεδομένου ότι οι εκπτώσεις της Ρωσίας ανά βαρέλι είναι ιδιαίτερα ελκυστικές στην αγορά εκτός ΕΕ και ΗΠΑ. Παρά τις εξαγγελίες του Προέδρου Τραμπ, η ρωσική κυβέρνηση εμφανίζεται βέβαιη ότι η χώρα της Ινδικής Υποηπείρου θα εξακολουθήσει να συνεργάζεται με τη Μόσχα για την προμήθεια ενεργειακών προϊόντων. Πιο συγκεκριμένα, ο αναπληρωτής πρωθυπουργός της Ρωσίας, Αλεξάντερ Νόβακ, δήλωσε ότι, καθώς υπάρχει ζήτηση για τις –οικονομικά ανταγωνιστικές– εξαγωγές ενέργειας της χώρας, η Μόσχα θα διατηρήσει τις σχέσεις της με τους εμπορικούς συνεργάτες της.

Χέρι χέρι MOL και Σερβία ελέω... Ρωσίας

Η ουγγρική πετρελαϊκή εταιρεία MOL θα αυξήσει τις παραδόσεις στη Σερβία μετά τις αμερικανικές κυρώσεις σε βάρος της σερβικής πετρελαϊκής βιομηχανίας NIS, ανακοίνωσε πρόσφατα ο Υπουργός Εξωτερικών της Ουγγαρίας, Πέτερ Σιγιάρτο.

«Καθώς η MOL διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην προμήθεια της Σερβίας με αργό πετρέλαιο και καύσιμα [...] οι Σέρβοι φίλοι μας μπορούν να βασίζονται σε αυξημένες προμήθειες από τη MOL», δήλωσε ο Σιγιάρτο, προσθέτοντας ωστόσο ότι αυτή η αύξηση δεν θα μπορέσει να αναπληρώσει εξ ολοκλήρου την απουσία φορτίων από την Κροατία.

Οι κυρώσεις των ΗΠΑ κατά της σερβικής πετρελαϊκής βιομηχανίας NIS άρχισαν να εφαρμόζονται στις αρχές Οκτωβρίου, εξαιτίας του ιδιοκτησιακού καθεστώτος της εταιρείας. Το πλειοψηφικό πακέτο των μετοχών της NIS ανήκει σε ρωσικές εταιρείες, με μεγαλύτερη την Gazprom Njeft, η οποία θεωρείται χρηματοδότης της ρωσικής εισβολής στην Ουκρανία. Οι κυρώσεις κατά της NIS αποφασίστηκαν τον Ιανουάριο του 2025 και αναβλήθηκαν οκτώ φορές, με την προσδοκία ότι το σερβικό δημόσιο θα επιβάλει αλλαγές στην ιδιοκτησία της εταιρείας. Όμως όλες οι προσπάθειες, που έγιναν από τον Σέρβο Πρόεδρο της Δημοκρατίας Αλεξάνταρ Βούτσιτς, δεν απέδωσαν καρπούς, καθώς οι Ρώσοι αρνούνται να αποχωρήσουν από τη NIS. Σημειωτέον ότι το μερίδιο της NIS στην αγορά καυσίμων –βενζίνη και ντίζελ– στη Σερβία φτάνει το 80%.

Βραζιλία: Πράσινο φως σε εξερευνητική γεώτρηση για πετρέλαιο ανοικτά του Αμαζονίου

Η βραζιλιάνικη δημόσια πετρελαϊκή επιχείρηση Petrobras ανακοίνωσε τη Δευτέρα 20 Οκτωβρίου ότι έλαβε άδεια εξερευνητικής γεώτρησης για κοιτάσματα πετρελαίου σε θαλάσσια περιοχή ανοικτά του Αμαζονίου, σχέδιο που καταγγέλλουν έντονα οικολόγοι, και μάλιστα μερικές



εβδομάδες πριν από την COP30 στη Βραζιλία.
Για τους επικριτές του, το πετρελαϊκό έργο αποτελεί σύμβολο των αντιφάσεων του Προέδρου Λούλα, που δηλώνει πως επιθυμεί –ταυτόχρονα– να τεθεί στην πρωτοπορία των προσπαθειών αποτροπής της κλιματικής αλλαγής και υπεράσπισης του τροπικού δάσους του Αμαζονίου.
Η εξερευνητική γεώτρηση αναμένεται να αρχίσει «αμέσως» και θα έχει «διάρκεια πέντε μηνών», με την αξιοποίηση εξοπλισμού που βρίσκεται ήδη επιτόπου, διευκρίνισε ο κολοσσός της πετρελαϊκής βιομηχανίας σε ανακοίνωσή του.
«Η Petrobras ικανοποίησε όλες τις προϋποθέσεις που όρισε το IBAMA (σ.σ. το δημόσιο ινστιτούτο περιβάλλοντος και ανανεώσιμων φυσικών πόρων), τηρώντας πλήρως τη διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης», διαβεβαίωσε η Petrobras.
Η άδεια αφορά την εξερεύνηση δυνητικού κοιτάσματος «σε ύδατα μεγάλου βάθους, 500 χλμ. από το στόμιο του Αμαζονίου και 175 χλμ. από την ακτή». Συγκεκριμένα, στην αχανή θαλάσσια περιοχή γνωστή ως Margem Equatorial («περιθώριο του Ισημερινού»), όπου η γειτονική Γουιάνα έχει ανακοινώσει τον εντοπισμό πελώριων κοιτασμάτων πετρελαίου. Το IBAMA σημείωσε, από την πλευρά του, ότι εξέδωσε την άδεια «έπειτα από αυστηρή διαδικασία».

ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ (LNG)

Οι ευρωπαϊκές εισαγωγές LNG (ξανά) σε ανοδική πορεία
Σημαντική ανάκαμψη κατέγραψαν οι εισαγωγές LNG της Γηραιάς Ηπείρου τον Σεπτέμβριο, έπειτα από πέντε διαδοχικούς μήνες πτώσης.
Ειδικότερα, σύμφωνα με στοιχεία της Kpler, οι εισαγωγές LNG της Ευρώπης αυξήθηκαν κατά 15% σε μηνιαία βάση τον Σεπτέμβριο, αγγίζοντας τους 8,7 εκατ. τόνους. Ως εκ τούτου, σημείωσαν άνοδο της τάξεως του 37% σε σχέση με τον Σεπτέμβριο του 2024.
Η κατακόρυφη αυτή άνοδος αντανακλά τις αυξημένες προμήθειες από τις ΗΠΑ και την Αλγερία. Η Αλγερία, μάλιστα, ξεπέρασε το Κατάρ και αποτελεί πλέον τον τρίτο μεγαλύτερο προμηθευτή LNG της ευρωπαϊκής αγοράς.
Τέλος, σημειώνεται ότι οι πέντε κορυφαίες χώρες εισαγωγής LNG της ΕΕ κατέγραψαν συνδυασμένη μηνιαία άνοδο της τάξεως του 26%, γεγονός που υπογραμμίζει τη μεταβαλλόμενη δυναμική στην παγκόσμια αγορά LNG.

Σε τροχιά εκτόξευσης η εξαγωγική ικανότητα LNG της Βόρειας Αμερικής
Καθώς η παγκόσμια ζήτηση για εισαγωγές LNG αυξάνεται με γεωμετρική πρόοδο, οι εξαγωγείς της Βόρειας Αμερικής φαίνονται αποφασισμένοι να συνεχίσουν με το πόδι στο γκάζι την ανάπτυξη νέων έργων υγροποιημένου φυσικού αερίου.
Τον παραπάνω ισχυρισμό επιβεβαιώνει πρόσφατη έκθεση της αμερικανικής υπηρεσίας ενέργειας EIA. Σύμφωνα με την EIA, η εξαγωγική ικανότητα LNG της Βόρειας Αμερικής εκτιμάται ότι θα αυξηθεί από 11,4 δισ. κυβικά πόδια ημερησίως (Bcf/d) στις αρχές του 2024 σε 28,7 Bcf/d το 2029, εφόσον τα υπό ανάπτυξη έργα LNG τεθούν σε λειτουργία.
Ειδικότερα, οι Αμερικανοί εξαγωγείς LNG έχουν ήδη ανακοινώσει σχέδια για υπερδιπλασιασμό της ικανότητας υγροποίησης των ΗΠΑ, βάσει των οποίων θα προστεθούν περίπου 13,9 Bcf/d έως το 2029. Παράλληλα, οι εξαγωγείς στον Καναδά και στο Μεξικό αναμένεται να προσθέσουν επιπλέον 2,5 Bcf/d και 0,6 Bcf/d αντίστοιχα.
Ως εκ τούτου, οι προσθήκες στην εξαγωγική ικανότητα LNG της Βόρειας Αμερικής εκτιμάται ότι θα αντιστοιχούν στο 50% των αναμενόμενων παγκόσμιων προσθηκών έως το 2029.

Σε λειτουργία ο τέταρτος τερματικός LNG της Αιγύπτου
Το τελευταίο διάστημα, με την ενεργειακή μετάβαση να αποτελεί εκ των σημαντικότερων προκλήσεων της ναυτιλίας και τις γεωπολιτικές αναταράξεις να έχουν φέρει στο προσκήνιο το nearshoring, παρατηρείται πλήθος νέων έργων στην αφρικανική ήπειρο. Στο πλαίσιο αυτό, η Αίγυπτος θέτει σε λειτουργία τον τέταρτο τερματικό σταθμό LNG, σύμφωνα με ανάρτηση της Kpler στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης.
Ο εν λόγω τερματικός παρέλαβε το πρώτο του φορτίο, 67.722 τόνων LNG αμερικανικής προέλευσης, μέσω STS μεταφοράς από το «Hellas Diana». Το πλοίο βρισκόταν στα ανοικτά από τα τέλη Σεπτεμβρίου, λόγω καθυστερήσεων στις εργασίες διασύνδεσης του Energos Winter.

DORIAN LPG

Our Mission is to arrange safe, reliable, clean and trouble-free transportation.



www.dorianlpg.com

Επιμέλεια: Παναγιώτης Κόρακας

Άνθρωποι Πλοία Ιστορία



Στιγμιότυπο από ομιλία του Αντώνη Ι. Χανδρή τον Φεβρουάριο του 1976. Ο τότε Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών είχε προσκληθεί σε «γεύμα ενημερώσεως» από την ένωση των ξένων ανταποκριτών της Αθήνας, προκειμένου να πληροφορήσει τους ανταποκριτές του ξένου Τύπου για τις θέσεις και τα πεπραγμένα της ελληνικής ναυτιλίας κατά το 1975 (φωτ. Σ. Βαλάκης).

Με την ευγενική χορηγία
JOTUN



Το δεξαμενόπλοιο «Nicholas J. Goulandris» κατά την καθέλκυσή του στα ιαπωνικά ναυπηγεία της Inoshima στις 2 Δεκεμβρίου 1964.



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ 121

"ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ,,: Η ΝΑΥΑΡΧΙΣ

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ 65.000 ΤΟΝΝΩΝ.— ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΑΠΟ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΙΝΟΞΙΜΑ

Τὰ ὀνόματα τῶν τριῶν ἀδελφῶν Γουλανδρῆ ἀπὸ τῆς σκαφῶν τῶν ναυπηγείων

Καὶ τὸ 3ον κατὰ σειρὰν ναυπηγεῖον πρόγραμμα τοῦ κ.κ. Γιόν Ν. Γουλανδρῆ περιλαμβάνει : τέσσαρα δεξαμενόπλοια τῶν 53 χιλ. τόννων καὶ τρία τῶν 65 χιλ. τόν.— τὰ δύο τῶν 53.000 τόν. παραδόσιμα, τὰ τρίτον τῶν 65 χιλ. τόν. καθελκύσθη — τρία τῶν 50 χιλ. τόν. δεξαμενόπλοια καὶ δύο μικρὰ κάρβουνα τῶν 24 χιλ. τόννων. Ἐντὸς τῆς ἐγχρόνου διετίας τὸ ὅλον πρόγραμμα θὰ ἔχῃ ἐκπληρωθῆ. Ἀνηρόνουν πρὸς παραλαβὴν δύο τῶν 65.000 τόν. ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χονάντα, δύο τῶν 53.000 τόν. ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Κούρε, τρία τῶν 50.000 τόν. ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Οὐράγαν καὶ δύο μικρὰ κάρβουνα τῶν 24.000 τόν. ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Φουζιγκάτα.

Ἡδη, ἡ ἐν ἐνεργείᾳ στόλος τοῦ Οἴκου Ν. Γουλανδρῆ ἀνέρχεται εἰς 32 σκάφη, ἐκ τῶν ὁποίων 15 εἶναι τάνκερ καὶ 17 μικτὰ κάρβουνα. Εἰς αὐτὰ θὰ προστεθοῦν τὰ ὑπὸ κατασκευὴν καὶ παραγγελίαν δέκα ἑπτὰ σκάφη.

Ἐντὸς ὀλιγίστης μιᾶς δεκαετίας — ἀπὸ τοῦ 1955 — συνεκροτήθη ὁ ἀπολύτως αὐτὸς αἰ συστήματα — εἷς ρηγματοφόρος ναυπηγήσεως — καὶ ὄγκων στόλος. Τὰ ὑπὸ κατασκευὴν τάνκερ εἶναι προωρισμένα, ὅπως νὰ διακομίζωσι πλήρως ἢ ἀκάθαρτος των.

Ὁ Οἶκος Ν. Ι. Γουλανδρῆ διατηρεῖ ἓξ γραφεῖα εἰς τὰς τρεῖς ἠπείρους θέσεις, διὰ τὴν καλὴν διεκπεραίωσιν τοῦ ἀναπτύσσει τοῦτο, ἤτοι:

Τὸ Γραφεῖον Λονδίνου, μὲ τὴν ἐπὶ παρουσίαν τῶν τριῶν ἀδελφῶν Γουλανδρῆ, Ἀλέξιον καὶ Λεωνίδα Ν. Γουλανδρῆ. Τὸ Γραφεῖον Νέας Ὑόρκης διὰ τὴν διεύθυνσιν τοῦ κ. Γαλαζούλη καὶ τὸ Γραφεῖον Βερμούδ (Ἀνδρικὴ Α.Ε.) ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν τοῦ κ. Σπύρου Βερβερόπουλου.

Η «ναυαρχίς» της N. J. Goulandris: Αφιέρωμα των *Ναυτικών Χρονικών* στην τελετή καθέλκυσης του «Nicholas J. Goulandris» στην Ιαπωνία το 1964, που έλαβε χώρα παρουσία των Ιωάννη, Αλέκου και Λεωνίδα Γουλανδρή, εκπροσώπων της τρίτης γενιάς του Οίκου Ν. Ι. Γουλανδρή.

Ναυτικά Χρονικά, 1 Ιανουαρίου 1964, σελ. 121



Φωτογραφία του φορτηγού πλοίου «Alkman», χωρητικότητας 14.500 dwt, που κατασκευάστηκε στα ναυπηγεία Howaldtswerke του Κιέλου στη Γερμανία, για λογαριασμό του Οίκου Λύρα. Τα αξιοσημείωτα τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου οδήγησαν τη συντακτική ομάδα των *Ναυτικών Χρονικών* της εποχής να χρίσει το «Alkman» ως το «ταχύτερον ελληνικόν φορτηγόν».



Το «Αστέρι» υπήρξε ναυαγοσωστικό-ρυμουλκό ανοικτής θαλάσσης, το οποίο κατασκευάστηκε το 1970 στα ναυπηγεία Αναστασιάδη-Τσορτανίδη του Περάματος, για λογαριασμό του Οίκου Μάτσα. Σύμφωνα με τα *Ναυτικά Χρονικά* της 1ης Ιουνίου 1970, αποτέλεσε το μεγαλύτερο σκάφος του είδους του που είχε ναυπηγηθεί στο Πέραμα έως τότε.

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.

Εν

Επιμέλεια: Σπήλιος Βαρελάς



Επικαιρότητα από τον χώρο των αερομεταφορών

πτήσει

Ηχηρό μήνυμα CEOs αεροπορικών εταιρειών προς τους ηγέτες της ΕΕ

Πάνω από έναν χρόνο μετά την έναρξη της νέας θητείας της ΕΕ, οι αεροπορικές εταιρείες έχουν δει ελάχιστες ενέργειες για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, την υποστήριξη της μετάβασης του κλάδου σε καθαρές εκπομπές μηδενικού ισοζυγίου και τη διατήρηση της ανθεκτικότητας του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου, τονίζεται στη σχετική ανακοίνωση της Airlines for Europe. Οι διευθύνοντες σύμβουλοι προειδοποίησαν ότι, χωρίς αποφασιστική δράση πριν από το τέλος του έτους, το αυξανόμενο κόστος της επιχειρηματικής δραστηριότητας στην Ευρώπη θα συνεχίσει να επηρεάζει την αεροπορική συνδεσιμότητα.

«Η ΕΕ και οι εθνικές κυβερνήσεις πρέπει να συνειδητοποιήσουν τη σημερινή γεωπολιτική πραγματικότητα και τις επιπτώσεις της στην ανθεκτικότητα των αεροπορικών μεταφορών. Δεν μπορούμε πλέον να συνεχίσουμε με την αδράνεια στον τομέα των αερομεταφορών και τον κατακερματισμό της αγοράς», σημειώνεται στην ανακοίνωση.

Διαχείριση του εναέριου χώρου

Αυτό το καλοκαίρι, οι επιβάτες αντιμετώπισαν καθυστερήσεις συνολικής διάρκειας άνω των 12 εκατ. λεπτών ή 23 ετών, λόγω ανεπαρκούς χωρητικότητας στους εθνικούς εναέριους χώρους. Επίσης, ο ευρωπαϊκός εναέριος χώρος κλείνει όλο και πιο συχνά κατά τη διάρκεια της νύχτας λόγω απεργίας των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας σε ένα μόνο κράτος-μέλος, με αποτέλεσμα να διακόπτονται οι αφίξεις και οι αναχωρήσεις πτήσεων, αλλά και να υποχρεώνονται τα αεροσκάφη που πετούν πάνω από τον εναέριο χώρο να κάνουν παράκαμψη.

«Οι ηγέτες της ΕΕ πρέπει να ξαναγράψουν το σενάριο: να απαιτήσουν υποχρεωτική διαιτησία πριν καν κηρυχθεί απεργία, να ορίσουν προθεσμία 21 ημερών για την προειδοποίηση οποιασδήποτε συνδικαλιστικής δράσης, να προστατεύσουν τις πτήσεις που διέρχονται από τον εναέριο χώρο, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι οι τοπικές αναχωρήσεις και αφίξεις δεν θα επηρεαστούν». Η ανακοίνωση καταλήγει επισημαίνοντας ότι, για όλους αυτούς τους λόγους, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να ξεκινήσει έναν στρατηγικό διάλογο για τις αερομεταφορές στην ΕΕ, όπως έγινε και για άλλους βασικούς βιομηχανικούς τομείς.

Το «δημοφιλέστερο» αεροσκάφος στην ιστορία των αερομεταφορών

Η Airbus έσπασε ένα σημαντικό ρεκόρ στις 7 Οκτωβρίου, όταν ο τύπος αεροσκάφους της, A320, ξεπέρασε το



Boeing 737 και έγινε το αεροσκάφος με τις περισσότερες παραδόσεις/παραγγελίες στην ιστορία.

Το επί δεκαετίες ρεκόρ της Boeing αποκαθηλώθηκε με την παράδοση ενός A320neo στον αερομεταφορέα Flynas, με έδρα τη Σαουδική Αραβία. Ως απότοκο, οι συνολικές παραδόσεις ανήλθαν στο εκκωφαντικό νούμερο των 12.260, από τότε που η σειρά A320 τέθηκε σε υπηρεσία, το 1988.

Η εν λόγω έκρηξη παραγγελιών οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στην οικονομική ανάπτυξη που γνωρίζει η Ασία τα τελευταία χρόνια. Η εξέλιξη αυτή έχει οδηγήσει δεκάδες εκατομμύρια νέους ταξιδιώτες να χρησιμοποιούν το αεροπλάνο ως μέσο μεταφοράς, οδηγώντας στους αιθέρες τη ζήτηση για τα εν λόγω αεροσκάφη.

Παράταση στην παράταση για την παράδοση των Boeing 777X

Παράταση παίρνει η ολοκλήρωση της κατασκευής νέου επιβατικού αεροσκάφους που σχεδιάζει η αμερικανική Boeing. Πρόκειται για το 777X, το οποίο, σύμφωνα με την Boeing, θα αποτελέσει το μεγαλύτερο και πιο αποδοτικό αεροσκάφος διπλού κινητήρα σε παγκόσμιο επίπεδο. Το πρόγραμμα για τον σχεδιασμό του 777-8 και 777-9 της γενιάς 777X ξεκίνησε αρκετά χρόνια πριν, το 2013. Σύμφωνα όμως με το ειδησεογραφικό πρακτορείο Reuters, η παράδοση των πρώτων αεροσκαφών θα αναβληθεί έως και το 2027, αντί για το 2026, όπως είχε αρχικά δρομολογηθεί.

Πρώτη εταιρεία που θα εντάξει τα εν λόγω αεροσκάφη στον στόλο της είναι η Deutsche Lufthansa AG, η οποία ωστόσο θα χρειαστεί να αναθεωρήσει τα πλάνα της βάσει των νεότερων αυτών δεδομένων. Επιπλέον, αναλυτές της Wall Street εκτιμούν ότι η Boeing θα ανακοινώσει πρόσθετες χρεώσεις που σχετίζονται με την αναβολή των παραδόσεων, οι οποίες θα κυμανθούν μεταξύ 1 και 4 δισ. δολαρίων. Ο Διευθύνων Σύμβουλος της Boeing, Kelly Ortberg, δήλωσε πρόσφατα ότι βασική αιτία για την αναβολή αποτελεί ο εκτεταμένος φόρτος εργασίας της εταιρείας και ότι δεν σχετίζεται με τεχνικά προβλήματα των αεροσκαφών.

Σημειώνεται ότι, με την έναρξη του προγράμματος για τον σχεδιασμό των αεροσκαφών το 2013, η αρχική εκτίμηση της Boeing για την παράδοση των αεροσκαφών ήταν περίπου για τις αρχές της δεκαετίας του 2020. Προτού δηλαδή το πλάνο πάρει παράταση για άλλα επτά χρόνια.

KLM: 95 χρόνια αδιάλειπτης παρουσίας στην ελληνική αγορά

Τα 95 χρόνια παρουσίας της στην ελληνική αγορά γιόρτασε η KLM, σε εκδήλωση που έλαβε χώρα την Πέμπτη 2 Οκτωβρίου στο κέντρο της Αθήνας. Το 1930 η Αθήνα προστέθηκε επίσημα στο δίκτυο της εταιρείας, λειτουργώντας αρχικά ως ενδιάμεσος σταθμός για τις πτήσεις μεταξύ Ολλανδίας και Ανατολής.

Η παρουσία αυτή παραμένει αδιάλειπτη εδώ και 95 χρόνια: «Η εταιρεία είχε παρουσία στα πρώτα χρόνια στο αεροδρόμιο Χασάνι, που το 1948 μετονομάστηκε σε αεροδρόμιο του Ελληνικού. Είναι πραγματικά ελάχιστες – ίσως μόνο δύο– οι εταιρείες που έχουν παρουσία 95 χρόνια συνεχόμενα στη χώρα μας. Όλα αυτά τα χρόνια παραμένουμε το ίδιο δραστήριοι, με τον ίδιο επαγγελματισμό, χάρη –κυρίως– στους ανθρώπους του ομίλου», δήλωσε ο Regional Manager, Air France – KLM για Ελλάδα, Τουρκία και Κύπρο, κ. Γιάννης Πανταζόπουλος.

Σήμερα, η KLM, η οποία πετά σε περισσότερους από 160 προορισμούς, λειτουργεί τρεις καθημερινές πτήσεις στο δρομολόγιο Αθήνα-Άμστερνταμ, ενώ, στο πλαίσιο του θερινού προγράμματος, αυτές οι πτήσεις θα αυξηθούν σε τέσσερις. «Πιστεύουμε στην ελληνική αγορά, την οποία υποστηρίζουμε και μας υποστηρίζει, έχοντας φέτος αυξημένες πληρότητες και ζήτηση», σχολίασε ο κ. Πανταζόπουλος.

Συνομιλώντας με τα *Ναυτικά Χρονικά,* ο κ. Πανταζόπουλος υπογράμμισε ότι «η ναυτιλία εξακολουθεί να στηρίζει τις δραστηριότητές μας, όπως και την περίοδο της πανδημίας, όταν ήταν ο στυλοβάτης μας». Τέλος, ο ίδιος εξέφρασε την αισιοδοξία του για την επιβατική κίνηση φέτος, εκτιμώντας ότι οι αριθμοί θα κινηθούν σε οριακά υψηλότερα επίπεδα.

Οι αριθμοί της ναυτιλίας

91%

το μερίδιο των VLCCs στη μεταφορά αργού πετρελαίου στην Κίνα.

10

οι ανακυκλώσεις containerships εντός του έτους (έως τα μέσα Οκτωβρίου).

0

οι κινεζικές εισαγωγές σόγιας από τις ΗΠΑ τον Σεπτέμβριο.

1.387

πλοία αριθμεί ο παγκόσμιος στόλος στον οποίο έχουν επιβληθεί κυρώσεις (πηγή: Xclusiv).

44%

πτώση σε ετήσια βάση κατέγραψαν οι παραγγελίες πλοίων τον Σεπτέμβριο.

293

feeder containerships περιλαμβάνονται στο orderbook (δεδομένα έως τα μέσα Οκτωβρίου).

2,4%

η εκτιμώμενη από τον ΠΟΕ ανάπτυξη του εμπορίου το 2025.

$67,7 εκατ.

η αξία ενός Capesize πέντε ετών (δεδομένα στα μέσα Οκτωβρίου).

55%

της κίνησης κρουαζιέρας στην Ελλάδα συγκεντρώνεται σε τρία λιμάνια.


Nereus Shipping S.A.
OCEAN STAR
TRADITION
SAFETY
Constant commitment
to the Greek Flag and Greek Crews
RELIABILITY
35-39 Akti Miaouli str.,
185 35 Piraues, Greece
www.nereuship.gr
T: +30 210 4292262
E: piraeus@nereuship.gr

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