12.25
ΤΕΥΧΟΣ 285
12€

Θανάσης Μαρτίνος
Η πορεία των ναυλαγορών το 2026

Κατερίνα Λασκαρίδη
Η διάδοση του ελληνικού πολιτισμού στο επίκεντρο του Ιδρύματος Αικ. Λασκαρίδη

Λέων Πατίτσας
Ανταγωνιστικότητα & περιβαλλοντική υπευθυνότητα

ΝΑΥΤΙΚΑ



ΧΡΟΝΙΚΑ

Αφιέρωμα
Η επόμενη μέρα για τα δεξαμενόπλοια

ΗΠΑ-Κίνα
Η Ελλάδα στον πυρήνα των εξελίξεων

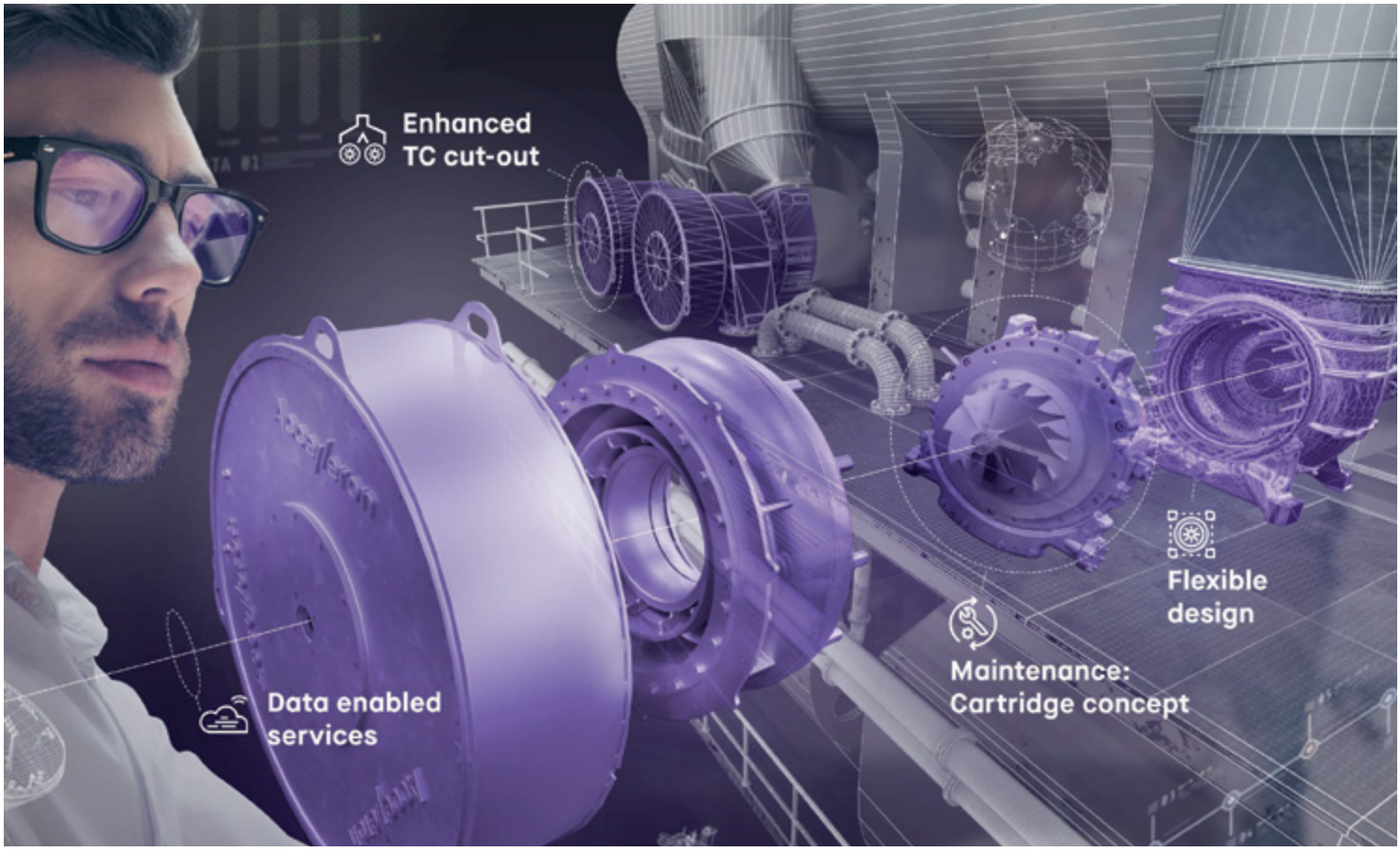
ΧΟΡΗΓΟΣ ΤΕΥΧΟΥΣ Accelleron

DORIAN LPG

Our Mission is to arrange safe, reliable, clean and trouble-free transportation.



www.dorianlpg.com



Turbocharging re-imagined

ACCX300-L
Flexibility built in

Introducing Accelleron's next generation ACCX300-L low-speed turbochargers, designed not only to be more compact with increased power density but also flexible, providing the ability to easily adapt to future needs.

accelleron-industries.com

Accelleron


YIANNIS


ANTONIS I. ANGELICOUSSIS


MARAN GUARDIAN

Leader in Seaborne Solutions

ANGELICOUSSIS GROUP

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

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





GASLOG

When reputation matters you need a partner that performs.
We are a leading global provider of LNG shipping services and make LNG shipping safer, cleaner and more efficient and your investments more reliable and profitable.

Everything we do protects the value of our client's cargo, which makes us a more dependable partner and a more sensible investment.

Partners for performance
gasloglt d.com


KATRADIS
EST. 1936
GROUP OF COMPANIES
WHERE QUALITY MEETS RELIABILITY
SPECTRA-Siri S12® COVERED
NIKA-Siri S12® COVERED
11, Psaron str., 186 48 Piraeus, Greece
+30 2104060300
info@katradis.com
Europe: Netherlands (Rotterdam) | Spain (Algeciras, Las Palmas) | Turkiye (Istanbul) | Greece (all ports) | Cyprus (all ports) •
Asia: Singapore (Singapore) | Korea (Pusan) | China (Hong Kong, Shanghai, Qingdao, Zhenjiang) • Middle East: U.A.E. (Fujairah,
Dubai) • USA (Houston, New Orleans, New York, Los Angeles) • Central America: Costa Rica (all ports) | Panama (all ports)
Africa: Egypt (Alexandria, Port Said, Suez) | South Africa (Durban, Cape Town)
EUROCORD
CERTIFIED
ISO 27001
ISO 45001
ESG



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









MEET US AT POSIDONIA 2026

We provide spare parts, tools, and consumables for all STX engines,
auxiliary and propulsion systems throughout their lifecycle.
Supported by warehouses in Korea, the Netherlands, Singapore, and the USA,
STX Service Europe B.V. is here for all of your engine-room and vessel environmental needs.

Rotterdam Office
Address : Corkstraat 39-43, 3047AC
Tel : +31-(0)88-451-2000-27
Email : stx-service-europe@stx-service.com

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

stx Service Europe B.V.



REDUCE EMISSIONS WITH OUR

LED Upgrade Solutions

Our LED Upgrade solutions **boost efficiency, cut energy costs, and elevate onboard lighting quality**, tailored for the demanding marine environment.

SEABRIGHT

MARINE BRIGHT SOLUTIONS

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

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

POLEMBROS SHIPPING

IN PURSUIT OF EXCELLENCE



82 Vouliagmenis Avenue • 16777 Elliniko • Athens • Greece • +30 210 4580300 • www.polembros.gr

ISSN 1106-7152
Κωδικός Ταχυδρομείου 1449

Φωτογραφία εξωφύλλου
Credit: iStock / OleksandrKalinichenko

Περιεχόμενα

Χορηγός Τεύχους **Acce//eron**

17	**Editorial**	
18	**Η «ναυμαχία» ΗΠΑ-Κίνας με φόντο Πειραιά & Ελευσίνα**	
26	**Εκτιμήσεις για την πορεία των ναυλαγορών το 2026** του Θανάση Μαρτίνου	
28	**Το κέντρο βάρους του έργου μας παραμένει η διάδοση του ελληνικού πολιτισμού** Συνέντευξη της Κατερίνας Λασκαρίδη	
36	**Στόχος να παραμένουμε ανταγωνιστικοί και ταυτόχρονα υπεύθυνοι απέναντι στο περιβάλλον** Συνέντευξη του Λέοντα Πατίτσα	
40	**Το επίπεδο πολυπλοκότητας στη βιομηχανία μας σήμερα είναι αδιανόητο** Συνέντευξη του Martin Rowe	
44	**Ο ρόλος του ship manager έχει εξελιχθεί από καθαρά λειτουργικός σε στρατηγικός** Συνέντευξη του Ευάγγελου Καρτίμπελη	
48	**Εν πλω**	Με την ευγενική χορηγία
62	**Η Ναυτιλία των Ελλήνων, ζωντανός θεματοφύλακας αξιών** Η εκδήλωση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών προς τιμήν των δωρητών του σχεδίου δράσης «Άγιος Νικόλαος»	
72	**Διεθνή ύδατα**	
82	**Greek Shipping Co-operation Committee** Ένας δίαυλος συνεργασίας και επικοινωνίας της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας του Λονδίνου	
86	**Το Committee παραμένει η φωνή του Ελληνικού Εφοπλισμού εκτός Ελλάδος** του Ναυάρχου Παναγιώτη Κοσμάτου	
92	**Ναυτιλία & ευποιία** Οι δράσεις της ναυτιλιακής κοινότητας προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας	Με την ευγενική χορηγία
100	**Advertorial**	
104	**Αφιέρωμα / Δεξαμενόπλοια** Συμμετέχουν με τις απόψεις τους οι: 106 Καπτ. Κώστας Κανελλόπουλος 118 Ανδρέας Μιχαλόπουλος 120 Σπύρος Ν. Βλασσόπουλος	Με την ευγενική χορηγία

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
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*.

TARGETMARINE.GR | HORIZONTANKERS.GR

TARGET GROUP

TARGETING QUALITY

SAILING WITH RESPONSIBILITY
STEERING TOWARDS SUSTAINABILITY



Anthony E. Comninos foundation

OUR COMMITMENT TO
CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY

TARGET MARINE S.A.

HORIZON TANKERS LIMITED S.A.



«Στο μέλλον, η ανάπτυξη οικονομετρικών μοντέλων με τη χρήση της τεχνητής νοημοσύνης θα καταστήσει τις εκτιμήσεις πιο ακριβείς».
Σελ. 26



«Ο ρόλος μας θα πρέπει να είναι υποστηρικτικός και συμπληρωματικός στο ελληνικό εκπαιδευτικό σύστημα».
Σελ. 28



«Η ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων αναμένεται να παραμείνει ισχυρή το 2026».
Σελ. 36

124 Georges-Paul Perantzakis
126 Εύα Τζίμα
130 Παύλος Φακίνος

136 **Ο παγκόσμιος στόλος των δεξαμενόπλοιων στο μικροσκόπιο**

142 **HELMEPA: Η επόμενη μέρα**

154 **Simandou: Το πολυαναμενόμενο project της Γουινέας και ο νέος κύκλος των Capesizes**
του Γιάννη Κορωνιά

160 **Επιθεωρήσεις πλοίων: Οι νέες προκλήσεις**
Συζητούν οι:
Δημήτρης Αλεξόπουλος, Διονύσης Πέππας
Υποναύαρχος ΛΣ Ευστράτιος Δρακούλης
Πλοίαρχος ΛΣ Κωνσταντίνος Σαβιολίδης
Δημήτρης Αρσενόπουλος, Γιώργος Τεριακίδης
Δρ Ηλιάνα Χριστοδούλου-Βαρότση

174 **Οφείλουμε να εμπνεύσουμε τη νέα γενιά**
Συνέντευξη του Δημητρίου Κοκκίνη

182 **Σομαλική πειρατεία και Ερυθρά Θάλασσα**
Νέα εποχή αστάθειας ή ευκαιρία για επαναπροσδιορισμό της ναυτιλιακής ασφάλειας;
του Άγγελου Λαζαρίδη

186 **Pilot Ladders**
Η σημασία της συμμόρφωσης με τους κανονισμούς
του Τάσου Μανάλογλου

188 **Ο ορίζοντας από τη γέφυρα**

200 **Η τεχνητή νοημοσύνη στη ναυτιλία**
του Αλέξανδρου Δανούση

202 **Νεότευκτα**
202 Nereus Shipping S.A.: «Arctic Star»
204 Lavinia Group: «MV Pafsanias», «MT Saronic Wind»

206 **Τεχνολογία & ναυπηγική** Με την ευγενική χορηγία

210 **Ενέργεια & φυσικοί πόροι**

216 **Commodities**

226 **Άνθρωποι – Πλοία – Ιστορία** Με την ευγενική χορηγία
Εικόνες και αναμνήσεις
από το αρχείο των *Ναυτικών Χρονικών*

230 **Εν πτήσει**

232 **Οι αριθμοί της ναυτιλίας**

FSC

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

ANGLO-EASTERN

Delivering Excellence
50 years and beyond



Delivering excellence, delivering green shipping and sustainable solutions in Greece

How can an independent ship manager help you take advantage of green shipping incentives today while building the processes to drive net zero emissions tomorrow? Talk to us to understand why we have more dual-fuel and green-fuel ships in the pipeline than any other ship manager or owner.

Shape a better maritime future with us - starting today!

Ship Management | Crewing | Training | Cruise Management | Newbuilding Design & Projects

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

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

Editorial

Το 2025 φτάνει στο τέλος του, αφήνοντας πίσω του ανάμεικτα συναισθήματα για τη ναυτιλία: Οι έντονες γεωπολιτικές αναταράξεις και οι περιφερειακές συγκρούσεις δημιούργησαν μεν ένα ευνοϊκό περιβάλλον για το σύνολο σχεδόν των ναυλαγορών, λόγω αναδιάταξης των εμπορικών ροών και αύξησης της εμπορικής δραστηριότητας. Την ίδια ώρα, όμως, η εν λόγω συγκυρία για αρκετά segments συνοδεύτηκε από ανασφάλεια και αβεβαιότητα για την παγκόσμια οικονομία. Σε αυτό το ομιχλώδες τοπίο, οι διαχειρίστριες εταιρείες κλήθηκαν, για ακόμη μία φορά, να ισορροπήσουν ανάμεσα σε ευκαιρίες και κινδύνους, σε μια εποχή όπου οι διεθνείς εξελίξεις μπορούν μέσα σε λίγες ώρες να ανατρέψουν στρατηγικές επιλογές ετών.

Πέραν των γεωπολιτικών ζητημάτων, τα οποία διαφαίνεται ότι θα απασχολήσουν αρκετά τον κλάδο τα επόμενα χρόνια, δεδομένου ότι οι μεγάλες οικονομίες του πλανήτη επιδίδονται σε μέτρα εμπορικού προστατευτισμού, ψηλά στην ατζέντα διατηρείται η ανάγκη μείωσης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος. Για ακόμη μία χρονιά αναδείχθηκε ο δισεπίλυτος γρίφος της πράσινης μετάβασης του κλάδου, εν μέσω πολυνομίας και απουσίας ρεαλιστικών τεχνικών και τεχνολογικών λύσεων. Αποκορύφωμα της αβεβαιότητας και της διχογνωμίας μεταξύ σημαντικότατων ναυτιλιακών κρατών στο περιβαλλοντικό μέτωπο αποτέλεσαν οι διαπραγματεύσεις για το Net-Zero Framework, που έπεσαν στο κενό και τελικά μετατέθηκαν για το επόμενο έτος. Η Ναυτιλία των Ελλήνων, πάντως, με την ηγετική παρουσία της και την προσαρμοστικότητά της, εξακολουθεί να βρίσκεται στην πρώτη γραμμή των συζητήσεων και των πρωτοβουλιών για την επόμενη μέρα του κλάδου.

Η συλλογική φωνή της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας παραμένει –παρά τις αλλεπάλληλες προκλήσεις– δυναμική και ιδιαίτερα ενωτική. Υπό αυτό το πρίσμα, στο παρόν τεύχος παρουσιάζονται ορισμένα γεγονότα-σταθμοί που αφορούν τη θεσμική εκπροσώπηση του ελληνικού εφοπλισμού: η μεγάλη εκδήλωση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών προς τιμήν των δωρητών του σχεδίου δράσης «Άγιος Νικόλαος» για την αποκατάσταση των πληγεισών περιοχών της Θεσσαλίας· η επέτειος των 45 ετών της INTERCARGO, που έλαβε χώρα στην Αθήνα και ουσιαστικά επισφράγισε τον κεντρικό ρόλο των Ελλήνων πλοιοκτητών στον κλάδο της ναυτιλίας χύδην ξηρού φορτίου· η συμπλήρωση των 90 ετών του Committee, το οποίο συνεχίζει να δρα ως θύλακας των ελληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων στην καρδιά της βρετανικής πρωτεύουσας· οι αρχαιρεσίες της HELMEPA και η διατήρηση της δέσμευσης της ελληνικής ναυτιλίας για την υγεία των θαλασσών. Κοινό παρονομαστή των παραπάνω φορέων και οργανισμών συνιστούν η αξιοσημείωτη συσπείρωση και η συλλογικότητα απέναντι στις σύγχρονες προκλήσεις του κλάδου, αλλά και η δέσμευση και η συνέπεια απέναντι στις ανάγκες της ελληνικής κοινωνίας.

Καθώς κοιτάζουμε προς το 2026, η συντακτική ομάδα των *Ναυτικών Χρονικών* παραμένει προσηλωμένη στην αποστολή της: να μεταφέρει με ψύχραιμη και έγκυρη ματιά όλες τις εξελίξεις που διαμορφώνουν το παρόν και το μέλλον της βιομηχανίας, παρουσιάζοντας παράλληλα τις προσδοκίες αλλά και τους προβληματισμούς των εκπροσώπων της Ναυτιλίας μας. Διότι η Ελληνική Ναυτιλία δεν είναι μόνο κορυφαία στον κόσμο· είναι και ο καθρέφτης μιας βιομηχανίας που συνεχίζει να εξελίσσεται, να καινοτομεί και να ηγείται. Με αυτό το πνεύμα θα πορευτούμε και τη νέα χρονιά.

Γιάννης Θεοδωρόπουλος



Η «ναυμαχία» φόντο Πειραιά

Η Ελλάδα ως μήλον της έριδος στις γεωπολιτικές βλέψεις των δύο μεγαλύτερων οικονομιών του κόσμου

Οι γεωπολιτικές και εμπορικές εντάσεις ανάμεσα στις Ηνωμένες Πολιτείες και την Κίνα, τις δύο μεγαλύτερες οικονομίες του κόσμου, έχουν προκαλέσει θύελλα αναταράξεων σε κάθε πτυχή της παγκόσμιας κοινωνικο-οικονομικής σφαίρας, συμπεριλαμβανομένης και της ναυτιλιακής βιομηχανίας.



ΗΠΑ-Κίνας με & Ελευσίνα

του Σπήλιου Βαρελά

Είναι άξιο αναφοράς ότι οι εν λόγω τριγμοί δεν περιορίζονται σε δασμούς και οικονομικές αντιπαραθέσεις. Αντίθετα, επηρεάζουν ολόκληρη την αρχιτεκτονική του διεθνούς εμπορίου, τις τεχνολογικές ισορροπίες και τις στρατηγικές συνεργασίες κρατών και εταιρειών. Μέσα σε αυτό το ρευστό περιβάλλον, η Ελλάδα βρίσκεται τις τελευταίες εβδομάδες στο επίκεντρο των εξελίξεων, με τους πρέσβεις των δύο χωρών στην Ελλάδα να αφήνουν αιχμές σε κάθε δημόσια τοποθέτησή τους.

Τα λιμάνια και οι ενεργειακές πύλες της χώρας λειτουργούν ως κρίσιμοι δίαυλοι για τις παγκόσμιες ροές εμπορευμάτων, γεγονός που την τοποθετεί σε μια θέση όπου το «μπρα ντε φερ» ΗΠΑ-Κίνας αποτελεί για τη «μικρή» Ελλάδα μια πραγματικότητα με άμεσες συνέπειες αλλά και ευκαιρίες ανάπτυξης.

Τα λιμάνια και οι ενεργειακές πύλες της χώρας λειτουργούν ως κρίσιμοι δίαυλοι για τις παγκόσμιες ροές εμπορευμάτων, γεγονός που την τοποθετεί σε μια θέση όπου το «μπρα ντε φερ» ΗΠΑ-Κίνας αποτελεί για τη «μικρή» Ελλάδα μια πραγματικότητα με άμεσες συνέπειες αλλά και ευκαιρίες ανάπτυξης.

Η ρίζα της διαμάχης μεταξύ των δύο κολοσσών και το ζήτημα «Πειραιάς»

Αναντίρρητα, το δίπολο ΗΠΑ-Κίνας δεν αποτελεί μια νέα πραγματικότητα, καθώς η κόντρα μεταξύ των δύο γιγάντων αντηχεί εδώ και δεκαετίες. Υπενθυμίζεται ότι, στα τέλη του 1945, οι ΗΠΑ ήταν μία από τις υπερδυνάμεις σε ό,τι αφορά τη ναυπηγική βιομηχανία. Τη δεδομένη στιγμή, ωστόσο, τα εν λόγω σκήπτρα κατέχει η Κίνα, με τουλάχιστον 7 στα 10 νεότευκτα να ναυπηγούνται σε κινεζικές γιάρδες. Οι αμυντικοί και εμπορικοί κλάδοι των ναυπηγήσεων της Κίνας είναι άμεσα συνδεδεμένοι και η στροφή των ΗΠΑ προς τη ναυπηγική βιομηχανία εδράζεται ακριβώς εκεί. Παράλληλα, σύμφωνα και με δημόσια τοποθέτηση Έλληνα πλοιοκτήτη στο πλαίσιο συνεδρίου, «σε περίπτωση μετωπικής σύγκρουσης και οι δύο χώρες θα απολέσουν πλοία. Η Κίνα όμως θα είναι σε θέση να τα χτίσει εκ νέου. Και αυτό είναι ένα γεγονός που η Ουάσιγκτον δεν μπορεί να παραβλέψει».

Ως εκ τούτου, η κυβέρνηση του Ντόναλντ Τραμπ επιχειρεί την αποδυνάμωση της κινεζικής επιρροής στο σύνολο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, με ιδιαίτερη έμφαση στις παγκόσμιες λιμενικές υποδομές, με στόχο να θέσει περισσότερους τερματικούς σταθμούς υπό δυτικό έλεγχο, σύμφωνα με δημοσίευμα του Reuters. Οι επιλογές που εξετάζει ο Λευκός Οίκος περιλαμβάνουν την υποστήριξη ιδιωτικών αμερικανικών ή ακόμα και δυτικών ομίλων για την αγορά κινεζικών δικαιωμάτων σε λιμάνια. Πρόσφατο παράδειγμα αποτελεί η ανολοκλήρωτη συμφωνία κοινοπραξίας –με συμμετοχή και της BlackRock– για την αγορά των λιμενικών υποδομών της CK Hutchison του Χονγκ Κονγκ σε 23 χώρες, συμπεριλαμβανομένων στρατηγικών λιμένων κατά μήκος της Διώρυγας του Παναμά. Βέβαια, η εν λόγω συμφωνία έχει «παγώσει» ύστερα από παρέμβαση του Πεκίνου, το οποίο δεν δείχνει διατεθειμένο να παραδώσει εύκολα τα όπλα.

Εκτός από τον Παναμά, οι ΗΠΑ «ανησυχούν» και για την ισχυρή παρουσία και επιρροή της Κίνας σε λιμενικές υποδομές της Ελλάδας, της Ισπανίας, της Καραϊβικής αλλά και της δυτικής ακτής των ΗΠΑ. Η παρουσία της Κίνας σε αυτούς τους λιμένες εντάσσεται στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας «Belt and Road Initiative» (BRI), της αναβίωσης δηλαδή του «Δρόμου του Μεταξιού», που σχεδιάστηκε το 2013 από τον Πρόεδρο της Κίνας Σι Τζινπίνγκ και αποτελεί τη μεγαλύτερη κατασκευή υποδομών και εμπορικών οδών στην ιστορία. Αν και το BRI σχεδιάστηκε, χρηματοδοτήθηκε και κατασκευάστηκε σε μεγάλο βαθμό από την Κίνα, η παρουσία του είναι παγκόσμια και περιλαμβάνει περίπου 70 χώρες που αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 55% του παγκόσμιου ΑΕΠ, το 70% του παγκόσμιου πληθυσμού και το 75% των παγκόσμιων ενεργειακών πόρων, δείγμα των στρατηγικών επιδιώξεων του Πεκίνου στη διεθνή οικονομική και γεωπολιτική σκακιέρα.

Ο Πειραιάς συνιστά κομβικό σημείο της θαλάσσιας αρτηρίας που συνδέει την Ευρώπη, την Αφρική και την Ασία, με την COSCO να κατέχει μερίδιο 67% στην εταιρεία του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς. Υπενθυμίζεται ότι η υπογραφή της συμφωνίας για την ανάληψη από την COSCO της λειτουργίας και της διαχείρισης δύο τερματικών σταθμών εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι του Πειραιά υπεγράφη το 2008. «Σήμερα, το λιμάνι του Πειραιά είναι το όγδοο μεγαλύτερο στον κόσμο, τρίτο στην Ευρώπη και το μεγαλύτερο στη Μεσόγειο, σύμφωνα με πρόσφατες μετρήσεις. Ας σημειωθεί ότι, εκείνη την περίοδο, κανείς άλλος σοβαρός διεθνής παράγοντας δεν είχε εκδηλώσει ενδιαφέρον για το λιμάνι του Πειραιά. Το γεγονός, μάλιστα, πως σήμερα υφίσταται έντονη κινητικότητα στην κατεύθυνση της δημιουργίας ανταγωνιστικών λιμενικών υποδομών είναι η καλύτερη απόδειξη της επιτυχίας εκείνης της πολιτικής επιλογής», δήλωσε πρόσφατα ο Κωνσταντίνος Καραμανλής σε δημόσια τοποθέτησή του.

Μάλιστα, ορισμένοι Κινέζοι επενδυτές θεωρούσαν εδώ και καιρό ότι η Ουάσιγκτον έχει βάλει στο μικροσκόπιο τις δραστηριότητες της COSCO στην Ελλάδα, επιθυμώντας να αντιστρέψει την κατάσταση προς όφελος των ΗΠΑ.

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

Το χρονικό της διελκυστίνδας και ο παράγοντας Χ των νέων εξελίξεων

Για πολλές ημέρες, οι παραπάνω υποψίες ανήκαν μόνο στη σφαίρα των ανεπιβεβαίωτων φημών, χωρίς καμία επίσημη ανακοίνωση από την αμερικανική πλευρά. Ο ερχομός όμως της νέας Πρέσβεως των ΗΠΑ στην Ελλάδα, Κίμπερλι Γκίλφοϊλ, για την ανάληψη των καθηκόντων της, επιβεβαίωσε τους «φόβους» του Πεκίνου.

Σε μία από τις πρώτες συνεντεύξεις της στην Ελλάδα, η κ. Γκίλφοϊλ χαρακτήρισε «ατυχές» γεγονός το ότι το λιμάνι του Πειραιά πέρασε στα χέρια της COSCO, δηλώνοντας ταυτόχρονα πως υπάρχουν τρόποι να αντισταθμιστεί η κινεζική επιρροή με αμερικανικές υποδομές σε άλλα λιμάνια.

«Δυστυχώς, εκείνη την εποχή, όπως είχε αναφέρει ο Πρωθυπουργός σας, δεν υπήρχαν άλλοι πλειοδότες. Ήταν μια περίοδος οικονομικής ύφεσης, τα πράγματα ήταν λίγο δύσκολα. Δεν υπήρχε τόση σταθερότητα στην Ελλάδα και νομίζω πως γι' αυτό συνέβη», ανέφερε χαρακτηριστικά.

Οι συγκεκριμένες δηλώσεις, ωστόσο, δεν πέρασαν απαρατήρητες από το κινεζικό στρατόπεδο. Συγκεκριμένα, ο εκπρόσωπος Τύπου της πρεσβείας της Κίνας στην Αθήνα δήλωσε τα εξής αναφορικά με τα λεγόμενα της κ. Γκίλφοϊλ, η οποία «παρότρυνε την Ελλάδα να "πουλήσει το λιμάνι του Πειραιά για να αντισταθμίσει την κινεζική επιρροή"»: «Η νέα Αμερικανίδα Πρέσβης στην Ελλάδα, κατά τη συνέντευξή της, εξαπέλυσε αβάσιμες επιθέσεις κατά της επένδυσης και της λειτουργίας του λιμανιού του Πειραιά από κινεζικές επιχειρήσεις. Αυτό συνιστά κακόβουλη συκοφάντηση της φυσιολογικής σινοελληνικής εμπορικής συνεργασίας και σοβαρή παρέμβαση στα εσωτερικά της Ελλάδας. Οι σχετικές δηλώσεις, διαποτισμένες με

Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/Φώτης Πλέγας Γ.



ψυχροπολεμική νοοτροπία και λογική ηγεμονισμού, αντιβαίνουν στη θεμελιώδη επαγγελματική δεοντολογία ενός διπλωμάτη και αποκαλύπτουν πλήρως τη δόλια πρόθεση των ΗΠΑ να εξυπηρετήσουν τα δικά τους γεωπολιτικά συμφέροντα, εκμεταλλευόμενες το λιμάνι του Πειραιά, αλλά ακόμα και την Ελλάδα. Η Κίνα εκφράζει την έντονη δυσαρέσκεια και την κατηγορηματική αντίθεσή της».

Ο χορός των αιχμηρών σχολίων όμως δεν σταμάτησε εκεί. Στις 20 Νοεμβρίου, η νέα Πρέσβης των ΗΠΑ είχε τη δυνατότητα μιας πρώτης γνωριμίας με την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα σε εκδήλωση που διοργάνωσε το Propeller Club Πειραιά προς τιμήν της, παρουσία κορυφαίων Ελλήνων πλοιοκτητών και στελεχών της κυβέρνησης.

Στις εναρκτήριες δηλώσεις της υπογράμμισε πως «ΗΠΑ και Ελλάδα μοιράζονται δεσμεύσεις για την ελευθερία της ναυσιπλοΐας, προωθώντας τη θαλάσσια ασφάλεια και διασφαλίζοντας ότι κανένα έθνος δεν μπορεί να χρησιμοποιεί τις κρατικές εταιρείες του προκειμένου να ελέγχει συνολικά τη βιομηχανία», κάνοντας σαφή υπαινιγμό για την Κίνα.



Σύμφωνα με την ίδια, οι αμοιβαίες δεσμεύσεις ΗΠΑ-Ελλάδας δεν συνιστούν οικονομικές προτεραιότητες, αλλά «υποχρεώσεις στρατηγικής σημασίας που στηρίζουν την παγκόσμια σταθερότητα και ευημερία. Μαζί μπορούμε να ηγηθούμε για να αντιμετωπίσουμε προκλήσεις όπως η χειραγώγηση της αγοράς και η παράκαμψη των κυρώσεων», κατέληξε.

Στον αντίποδα, λίγες ώρες αργότερα, πραγματοποιήθηκε εκδήλωση του ελληνοκινεζικού επιμελητηρίου για τα 30 έτη αγαστής συνεργασίας Κίνας-Ελλάδας. Εκεί, ο Πρέσβης της Κίνας στην Ελλάδα, Fang Qiu, τόνισε πως «το λιμάνι του Πειραιά ανήκει και θα ανήκει για πάντα στον ελληνικό λαό, δεν είναι εργαλείο για την υπονόμευση της περιφερειακής ευημερίας και σταθερότητας και δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να πέσει θύμα της γεωπολιτικής αντιπαράθεσης». Μάλιστα, πρόσθεσε πως, όταν η Ελλάδα αντιμετώπιζε την κρίση χρέους, η Κίνα έτεινε χείρα βοηθείας, επιτρέποντας στο λιμάνι του Πειραιά να εξελιχθεί σε ένα από τα κορυφαία μεγάλα λιμάνια της Μεσογείου και της Ευρώπης, δημιουργώντας δεκάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας και προσφέροντας σημαντικά οικονομικά οφέλη στην Ελλάδα. «Στο μέλλον, οι κινεζικές επιχειρήσεις θα συνεχίσουν να αυξάνουν τις επενδύσεις τους», πρόσθεσε.

Η θέση της Ελλάδας στο «φλερτ» ΗΠΑ-Κίνας και το αντίπαλο δέος της Ελευσίνας

Πέραν όμως του αμερικανικού ενδιαφέροντος για τον Πειραιά, η Ουάσιγκτον έχει στρέψει το επενδυτικό ενδιαφέρον της στην Ελευσίνα, η οποία θα μπορούσε να λειτουργήσει ως «αντίπαλο δέος» στην παρουσία της Κίνας στον Πειραιά. Υπενθυμίζεται ότι η κ. Γκίλφοϊλ συναντήθηκε στις 18 Νοεμβρίου με τον Υπουργό Ανάπτυξης, κ. Τάκη Θεοδωρικάκο. Στο πλαίσιο της συνάντησής τους, ο Υπουργός Ανάπτυξης ανακοίνωσε άμεση νομοθετική πρωτοβουλία για τη διεύρυνση των δραστηριοτήτων της ΟΝΕΧ με τη

συμμετοχή της κρατικής αναπτυξιακής τράπεζας των ΗΠΑ, DFC, ενισχύοντας τον στρατηγικό ρόλο του λιμανιού της ONEX στα ναυπηγεία της Ελευσίνας ως ενεργειακού, εμπορικού και διαμετακομιστικού κέντρου. Ως εκ τούτου, η ONEX έχει τη δυνατότητα να επεκτείνει τις δραστηριότητές της, εκτός από τη ναυπηγική βιομηχανία, και στον εμπορικό, διαμετακομιστικό, λιμενικό, ενεργειακό και αμυντικό τομέα.

Πέραν του επενδυτικού ενδιαφέροντος, ο κλάδος της αμυντικής βιομηχανίας βρίσκεται πολύ ψηλά στην ατζέντα των δύο μεγαλύτερων οικονομιών του κόσμου, με τη διαχείριση των λιμενικών υποδομών ανά τον κόσμο να εξυπηρετεί μεταξύ άλλων και αυτόν τον σκοπό. Όπως προαναφέρθηκε, ήδη από το 2015, η Κίνα έχει ουσιαστικά συνδέσει τη ναυπηγική με την αμυντική βιομηχανία και η Ουάσιγκτον φαίνεται να επιθυμεί να κινηθεί προς την ίδια κατεύθυνση.

Η Ελευσίνα προορίζεται να γίνει, έτσι, ο ευρωπαϊκός κόμβος για τους εναλλακτικούς εμπορικούς διαδρόμους που προωθούν οι ΗΠΑ, με τον διάδρομο IMEC (India-Middle East-Europe Corridor) να κατέχει νευραλγική θέση στις τρέχουσες εξελίξεις. Η στρατηγική της θέση, ένεκα της πρόσβασής της στο σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω του Θριασίου, δύναται να μετατρέψει την Ελευσίνα σε έναν ολοκληρωμένο κόμβο πολυτροπικών μεταφορών και μια εναλλακτική πύλη εισόδου για τα Βαλκάνια και την Κεντρική Ευρώπη.

Σημειώνεται ότι η Ινδία είναι εκ των πλέον αναπτυσσόμενων αγορών παγκοσμίως, με την ασιατική χώρα να επενδύει υπέρογκα ποσά με στόχο την αναβάθμιση των λιμενικών της υποδομών, αυξάνοντας παράλληλα την επιρροή της σε διάφορες χώρες, όπως η Αίγυπτος. Πηγές της αγοράς αναφέρουν ότι δεν θα αποτελέσει έκπληξη να κινηθεί επενδυτικά και στην Ελλάδα. Μάλιστα, οι πρόσφατες τάσεις ινδικής «ανεξαρτησίας» από το κινεζικό αργό δείχνουν πως η Ινδία βρίσκεται σε άμεσο διάλογο με την Ουάσιγκτον.

Συμπερασματικά, η Ελλάδα φαίνεται ότι βρίσκεται σε ένα σταυροδρόμι και σύντομα ενδέχεται να κληθεί να λάβει σημαντικές αποφάσεις. Οι ΗΠΑ «πιέζουν» αποδεδειγμένα για ανακοπή της κινεζικής επιρροής σε κρίσιμες υποδομές της Δύσης, με τον Πειραιά να μην αποτελεί εξαίρεση. Ως εκ τούτου, η κινεζική διαχείριση σε έναν τόσο σημαντικό κόμβο, όπως ο Πειραιάς, αποτελεί τροχοπέδη προς αυτή την κατεύθυνση. Με βάση τις τελευταίες εξελίξεις και την ενίσχυση της συνεργασίας Ελλάδας-ΗΠΑ, με αποκορύφωμα τις ενεργειακές συμφωνίες, η πλάστιγγα φαίνεται να γέρνει προς τις ΗΠΑ.

Η Ελευσίνα προορίζεται να γίνει ο ευρωπαϊκός κόμβος για τους εναλλακτικούς εμπορικούς διαδρόμους που προωθούν οι ΗΠΑ, με τον διάδρομο IMEC (India-Middle East-Europe Corridor) να κατέχει νευραλγική θέση στις τρέχουσες εξελίξεις. Η στρατηγική της θέση, ένεκα της πρόσβασής της στο σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω του θριασίου, δύναται να μετατρέψει την Ελευσίνα σε έναν ολοκληρωμένο κόμβο πολυτροπικών μεταφορών και μια εναλλακτική πύλη εισόδου για τα Βαλκάνια και την Κεντρική Ευρώπη.

Όπως γίνεται αντιληπτό, η Ελλάδα βρίσκεται πλέον για τα καλά στον πυρήνα της εμπορικής αυτής διαμάχης και μελλοντικά ίσως βρεθεί να ακροβατεί μεταξύ Ουάσιγκτον και Πεκίνου. Ωστόσο, τη δεδομένη στιγμή, η Αθήνα επιθυμεί να ρίξει τους τόνους, γεγονός που επιβεβαιώνεται και από τις πρόσφατες δηλώσεις του Έλληνα Πρωθυπουργού στο Bloomberg. «Οι συμφωνίες που έγιναν από προηγούμενες κυβερνήσεις πρέπει να γίνονται σεβαστές», ανέφερε χαρακτηριστικά ο Κ. Μητσοτάκης, αποκλείοντας –προσώρας– κάθε σενάριο περιορισμού της κινεζικής επιρροής στον Πειραιά. Σε αντίθετη περίπτωση και λαμβάνοντας υπόψη τις πρόσφατες συμφωνίες ΗΠΑ-Ελλάδας, θα μπορούσε κανείς να υπαινιχθεί ότι η Αθήνα προωθεί μονομερώς τα αμερικανικά συμφέροντα και έχει ήδη προβεί σε επιλογή «στρατοπέδου».

Άλλωστε, κανείς δεν μπορεί να παραβλέψει πως ο λιμένας του Πειραιά εξελίχθηκε σε διεθνή κόμβο στρατηγικής σημασίας επί διαχείρισης COSCO. Όπως μάλιστα έχει γίνει γνωστό διά στόματος του κ. Καραμανλή, «κανείς άλλος σοβαρός διεθνής παράγοντας δεν είχε εκδηλώσει ενδιαφέρον για το λιμάνι του Πειραιά». Βέβαια, αυτό το επίμονο φλερτ των δύο μεγαλύτερων οικονομιών του κόσμου για την Ελλάδα γεννά και ευκαιρίες που η χώρα οφείλει να εξετάσει. Όπως υπογραμμίζει και ο καθ. Κωνσταντίνος Φίλης, Διευθυντής του Ινστιτούτου Διεθνών Υποθέσεων (IGA), σε πρόσφατο άρθρο του στην *Καθημερινή*: «Η Ελλάδα στην παρούσα φάση οφείλει, χρησιμοποιώντας διαπραγματευτικά την παρεμβατικότητά της, να βελτιώσει τους όρους της συμφωνίας με την COSCO (που αντικειμενικά υπερισχύουν σημαντικά υπέρ της κινεζικής πλευράς) και παράλληλα να αναζητήσει με τις ΗΠΑ συμφωνίες σε άλλα λιμάνια της χώρας».


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



Εκτιμήσεις για την πορεία των ναυλαγορών το 2026

Το 2026, στις περισσότερες αγορές, η προσφορά θα είναι σε επίπεδα μεγαλύτερα ή ίσα συγκριτικά με την αυξανόμενη ζήτηση για τη θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων, με εξαίρεση τρεις τύπους πλοίων, των οποίων η απόδοση της ναυλαγοράς θα είναι καλύτερη: τα VLCCs, τα Capesizes και τα feeder containerships.

του **Θανάση Μαρτίνου**,
Managing Director
της Eastern Mediterranean Maritime Ltd.

Αναλυτικότερα, τα VLCCs θα καταγράψουν ένα mini boom τον χειμώνα. Συγκεκριμένα, το ρωσικό πετρέλαιο που υπόκειται σε κυρώσεις και μεταφέρεται με μεσαίας χωρητικότητας δεξαμενόπλοια θα αντικατασταθεί από τις εξαγωγές αργού από ΗΠΑ και Αραβικό Κόλπο μέσω VLCCs.

Τα Capesizes θα επωφεληθούν το 2026 από τις μειωμένες παραδόσεις νεότευκτων και τις αυξημένες εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος από τη δυτική Αφρική, ενώ τα feeder containerships θα επωφεληθούν από το χαμηλό orderbook και τον γηρασμένο στόλο. Ωστόσο, η χρήση της θαλάσσιας οδού της Ερυθράς Θάλασσας, με την προϋπόθεση ότι θα συνεχιστεί η διακοπή των επιθέσεων από τους Χούθι, θα οδηγήσει σε μείωση των ναύλων των μεσαίας και μεγάλης χωρητικότητας containerships.

Οι ναύλοι των Aframaxes θα κινηθούν χαμηλότερα, απόρροια των κυρώσεων στο ρωσικό πετρέλαιο και του εκτεταμένου orderbook των LR2s. Αξίζει να σημειωθεί ότι, επί του παρόντος, τα LR2 clean tankers έχουν μετατοπιστεί στο εμπόριο πετρελαίου (dirty). Παρομοίως, τα MR2 product tankers θα δουν τους ναύλους τους να υποχωρούν το ερχόμενο έτος, αποτέλεσμα των αυξημένων παραδόσεων και της μειωμένης ζήτησης για εξαγωγές ρωσικών πετρελαϊκών προϊόντων. Υπενθυμίζω στο σημείο αυτό ότι το 2025 οι ναύλοι των product tankers κινήθηκαν σε χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με το 2024 και το 2024 κινήθηκαν χαμηλότερα έναντι του 2023.

Στα επιμέρους bulk carriers, οι ναύλοι των Kamsarmaxes, των Supramaxes και των Handies το επόμενο έτος θα διαμορφωθούν στα ίδια, μέτρια επίπεδα με φέτος. Εκτιμώ ότι, εάν το δολάριο αποδυναμωθεί έναντι ενός καλαθιού νομισμάτων, θα ωφελήσει την αγορά των dry, καθώς αυτή η εξέλιξη θα αυξήσει τη ζήτηση ξηρών φορτίων, όπως συνέβη και κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2025, όταν οι ναύλοι ήταν υψηλότεροι έναντι του πρώτου εξαμήνου.

Οι προβλέψεις μου για την πορεία των ναυλαγορών το 2026 βασίζονται σε δεδομένα και στατιστικά στοιχεία ναυλομεσιτικών εταιρειών και θεωρώ ότι, στο μέλλον, η ανάπτυξη οικονομετρικών μοντέλων με τη χρήση της τεχνητής νοημοσύνης θα καταστήσει τις εκτιμήσεις πιο ακριβείς.

* Οι παραπάνω εκτιμήσεις διατυπώθηκαν στο πρόσφατο 20ό Ετήσιο Forum του ICS Greek Branch, που έλαβε χώρα την Τετάρτη 12 Νοεμβρίου στο Ίδρυμα Ευγενίδου.



Το κέντρο βάρους του έργου μας παραμένει η διάδοση του ελληνικού πολιτισμού

Με αφορμή τη συμπλήρωση των 30 ετών αδιάλειπτης προσφοράς του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη, η Αντιπρόεδρος κ. Κατερίνα Λασκαρίδη κάνει μια αναδρομή της πορείας ενός φάρου πολιτισμού και παιδείας στην καρδιά του Πειραιά, ενώ μιλά και για την επόμενη ημέρα του Ιδρύματος. Σε μια συζήτηση που, μεταξύ άλλων, επικεντρώνεται στη σχέση παράδοσης και καινοτομίας, αλλά και στον ρόλο της εκπαίδευσης για τη διαμόρφωση των πολιτών του αύριο, η κ. Λασκαρίδη εξηγεί ότι το Ίδρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη συνεχίζει δυναμικά στη νέα ψηφιακή εποχή, χωρίς να χάνει τις αξίες που το καθόρισαν από τα πρώτα του βήματα.

Συνέντευξη της **Κατερίνας Λασκαρίδη**,
Αντιπροέδρου και Επικεφαλής
Τομέα Ψυχικής Υγείας
του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη

Το Ίδρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη έχει καταγράψει σπουδαίο κοινωνικό έργο κατά τη διάρκεια αυτών των 30 ετών. Ποιους θεωρείτε σταθμούς-ορόσημα του Ιδρύματος μέχρι στιγμής; Ποια πρωτοβουλία ή απόφαση πιστεύετε ότι άλλαξε ριζικά το κοινωνικό αποτύπωμα του Ιδρύματος και γιατί;

Μέσα σε αυτά τα 30 χρόνια υπήρξαν σημαντικοί σταθμοί αλλά και άνθρωποι που διαμόρφωσαν το κοινωνικό αποτύπωμα του Ιδρύματος σε αυτό που είναι σήμερα και, πραγματικά, είναι δύσκολο να το περιορίσει κανείς σε μία μόνο επιλογή.

Όλα ξεκίνησαν το 1993, στη ΧΕΝ Νέου Φαλήρου, σε ένα ημιυπόγειο επί της οδού Σουρή, όπου ο παππούς μου άνοιξε μια μικρή βιβλιοθήκη στη μνήμη της γιαγιάς μου Καίτης Λασκαρίδη, η οποία επί δεκαετίες είχε υπάρξει στέλεχος και μέλος Διοικητικών Συμβουλίων της Χριστιανικής Ένωσης Νεανίδων (ΧΕΝ). Πρώτο σταθμό-ορόσημο αποτέλεσε το 1997, όταν η ΧΕΝ Νέου Φαλήρου μετεγκαταστάθηκε σε κτίριο της οικογένειάς μου επί της οδού Σμολένσκι, πάντα στο Νέο Φάληρο. Εκεί, η βιβλιοθήκη μεγάλωσε, καταλαμβάνοντας δύο ορόφους του νεοκλασικού κτιρίου, και λειτούργησε για πρώτη φορά ως δανειστική βιβλιοθήκη, ανοιχτή στο κοινό. Παράλληλα, άρχισε να διοργανώνει σχολικά εκπαιδευτικά προγράμματα και πολιτιστικές εκδηλώσεις, όπως και τα «Δημιουργικά Πρωινά του Σαββάτου».

Από το 2000 και μετά, καθώς πολλαπλασιαζόταν το έργο της, άρχισε να ωριμάζει η σκέψη να μετασχηματιστεί σε πολιτιστικό Ίδρυμα και να αποκτήσει δική του στέγη στον Πειραιά, την πόλη όπου μεγάλωσε και έζησε η Καίτη Λασκαρίδη.

Η θάλασσα αποτελεί σημείο εκκίνησης για πολλές από τις δράσεις μας και τη θεωρούμε τρίτο πυλώνα της λειτουργίας μας μαζί με τον πολιτισμό και την παιδεία. Η ναυτική ιστορία και έρευνα, καθώς και η υποστήριξη της ναυτοσύνης των Ελλήνων, έχει αφετηρία μεν το ενδιαφέρον και την παράδοση της οικογένειάς μου στη θάλασσα, αλλά συγχρόνως μας έχει οδηγήσει σε ποικίλους τρόπους ανάδειξης αυτού του τομέα της πολιτιστικής μας κληρονομιάς.

Έτσι, το 2007, οι γονείς μου Πάνος και Μαριλένα παίρνουν τη μεγάλη απόφαση: ιδρύεται επίσημα, με προεδρικό διάταγμα, το Ίδρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη. Σκοπός του νέου Ιδρύματος είναι η προαγωγή σε ελληνικό και διεθνές επίπεδο του ελληνικού πολιτισμού και, ιδίως, των ελληνικών γραμμάτων και της ιστορικής και ναυτικής έρευνας, καθώς και η λειτουργία της Δανειστικής Βιβλιοθήκης «Καίτη Λασκαρίδη». Από τη χρονιά εκείνη και μέχρι σήμερα, το Ίδρυμα αναπτύσσεται ραγδαία, με κύρια δράση στους τομείς της εκπαίδευσης και του βιβλίου.

Το 2013, το Ίδρυμα κάνει ένα ακόμα σημαντικό βήμα: ιδρύει την Ιστορική Βιβλιοθήκη, που αποτελεί μια «βιβλιοθήκη βιβλιοθηκών», η οποία διασώζει και προβάλλει τις συλλογές βιβλίων σπουδαίων προσωπικοτήτων των γραμμάτων, των τεχνών και των επιστημών.

Την ίδια χρονιά, βγαίνει στον αέρα και το πρώτο και πιο εμβληματικό μας ψηφιακό έργο – το Travelogues, το οποίο περιλαμβάνει περισσότερα από 25.000 χαρακτικά από περιηγητικά έργα. Με επισκεψιμότητα περί τις 100.000 μηνιαίως, αποτελεί πρότυπο έργο που διδάσκεται σε τμήματα ψηφιακών σπουδών μέχρι και σήμερα. Έκτοτε έχουμε πραγματοποιήσει επτά μεγάλα ψηφιακά έργα, ενώ άλλα δύο ετοιμάζονται την τρέχουσα χρονική περίοδο. Η απόφαση να κινηθούμε στην ψηφιακή σφαίρα μάς άνοιξε ένα μεγάλο παράθυρο στον κόσμο, ώστε να επεκτείνουμε τις δράσεις και το αποτύπωμά μας πέραν του φυσικού χώρου του Ιδρύματος, αλλά και να είμαστε εναρμονισμένοι με τις απαιτήσεις της ψηφιακής εποχής.

Κατά τη δική μου άποψη, όμως, δεν υπήρξε μόνο μια πρωτοβουλία ή απόφαση που σηματοδότησε το κοινωνικό μας αποτύπωμα, αλλά πολλές μικρές καθημερινές αποφάσεις που λαμβάνουμε, με άξονα πάντα την προσφορά στην εκπαίδευση και στον πολιτισμό και, κυρίως, στο κοινωνικό σύνολο. Αυτό, εξάλλου, ήταν το όραμα που μας άφησε πρώτη η Καίτη Λασκαρίδη και μετέπειτα η μητέρα μας Μαριλένα.

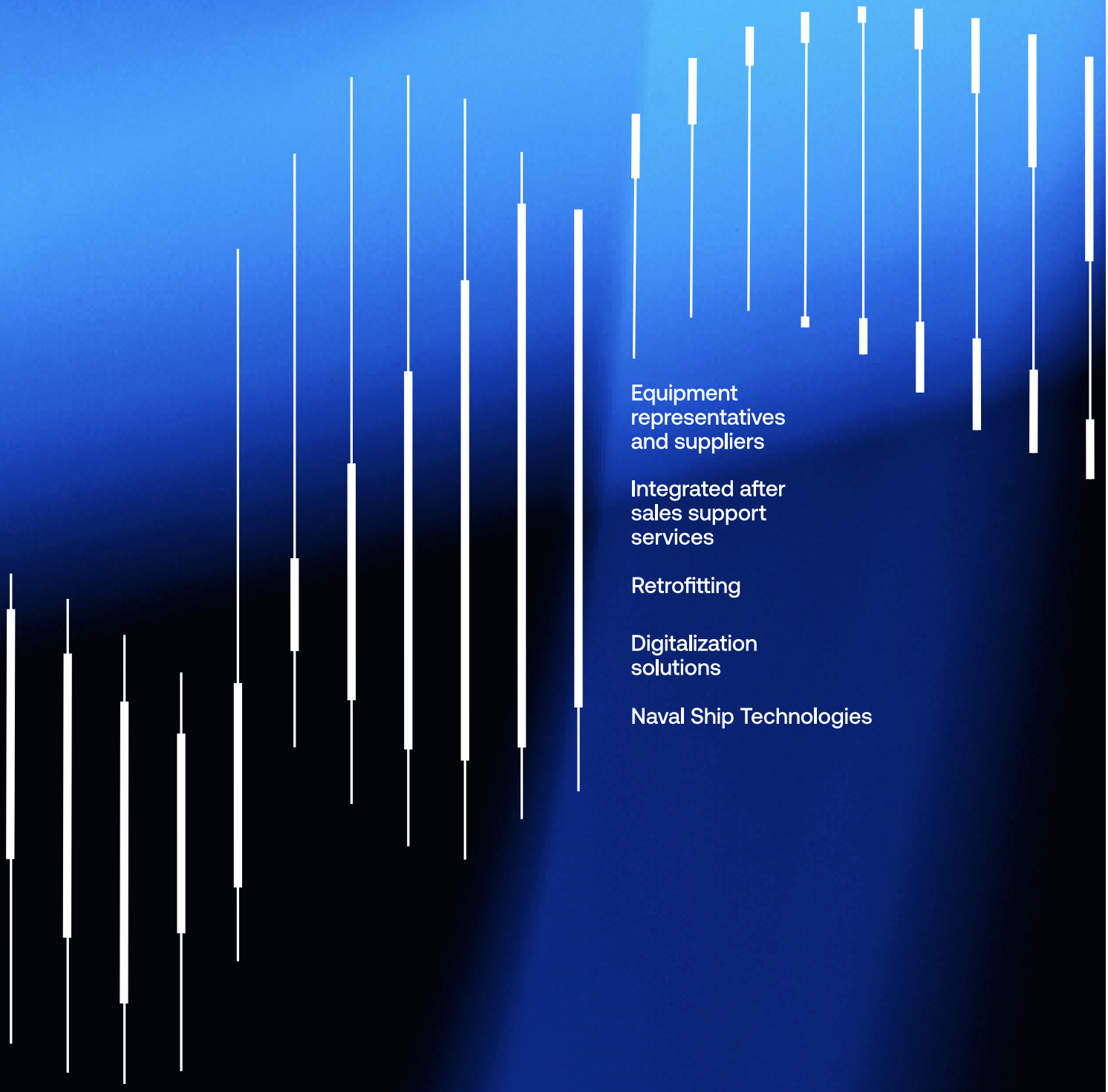
Με ποιο γνώμονα σχεδιάζετε τα εκπαιδευτικά προγράμματα του Ιδρύματος; Ποια «κενά» της δημόσιας πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης μπορεί ένα ίδρυμα όπως το ΙΑΛ να καλύψει;

Δεν στεκόμαστε επικριτικά απέναντι στο ελληνικό εκπαιδευτικό σύστημα συνολικά – ίσα ίσα, θεωρούμε ότι ο ρόλος μας θα πρέπει να είναι υποστηρικτικός και συμπληρωματικός. Υπάρχουν, παρ' όλα αυτά, σημεία που επιδέχονται βελτίωση όσον αφορά τη σύνδεση των μαθημάτων με την καθημερινότητα, τα ενδιαφέροντα καθώς και τις δεξιότητες που θα χρειαστούν (κοινωνικά και επαγγελματικά) οι μαθητές του σήμερα ως πολίτες του αύριο.

Ζούμε σε μια εποχή ραγδαίων κοινωνικοπολιτικών αλλά και τεχνολογικών αλλαγών, που οι έννοιες των soft skills αλλά και του global citizenship πρέπει να είναι στο επίκεντρο της εκπαιδευτικής διαδικασίας. Ο σχεδιασμός των εκπαιδευτικών προγραμμάτων στο Ίδρυμα Λασκαρίδη πάντα ακολουθούσε τη γραμμή «ξεκινάμε με την ύλη του σχολείου και προχωράμε πάνω και πέρα από αυτήν», έτσι ώστε να υπάρχουν προγράμματα που οι θεματικές τους σχετίζονται άμεσα με τη διδακτέα ύλη κάθε τάξης, αλλά με μια πιο διαδραστική και συμμετοχική προσέγγιση. Επίσης, τα εκπαιδευτικά μας προγράμματα αγγίζουν ψυχοκοινωνικά θέματα που αντιμετωπίζουν τα παιδιά, όπως η εφηβεία ή ο σχολικός εκφοβισμός.

Τα τελευταία χρόνια, προσπαθούμε συστηματικά να συμπεριλαμβάνουμε τις νέες τεχνολογίες στα προγράμματά μας – όπως η τρισδιάστατη εκτύπωση, η ρομποτική ή η χρήση της τεχνητής νοημοσύνης. Τη φετινή χρονιά, για παράδειγμα, προτείνουμε συνολικά 86 εκπαιδευτικά προγράμματα που προσφέρονται δωρεάν για τα παιδιά των τελευταίων τάξεων του Δημοτικού, του Γυμνασίου και του Λυκείου. Συγχρόνως, υλοποιήσαμε ξανά το πρόγραμμα «Πρότυπα και Πρωτοπόροι», μέσω του οποίου τα παιδιά έχουν τη δυνατότητα να γνωρίσουν δημοσιογράφους που κάλυψαν πολέμους, ερευνητές που κατέκτησαν δύσκολους στόχους, ποιητές και λογοτέχνες, αλλά και πρόσωπα που διέπρεψαν με το έργο τους, όπως οι καθηγητές Μπαμπινιώτης, Κριμιζής, Ζερεφός και Παυλόπουλος, Ψυχοπαίδης, Ιωάννα Καρυστιάνη και άλλοι.

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



Τέλος, ιδιαίτερη έμφαση δίνουμε στη συμπερίληψη και στην προσβασιμότητα στα εκπαιδευτικά μας προγράμματα, όχι μόνο για μαθητές απομακρυσμένων περιοχών ή ελληνόφωνων σχολείων του εξωτερικού, αλλά και για μαθητές που παρουσιάζουν μαθησιακές ή επικοινωνιακές ιδιαιτερότητες.

Η ναυτοσύνη τι ρόλο έχει διαδραματίσει στην πορεία του Ιδρύματος όλα αυτά τα χρόνια, λαμβάνοντας υπόψη την παράδοση της οικογένειας Λασκαρίδη στο ναυτιλιακό επιχειρείν;

Πράγματι, η θάλασσα αποτελεί σημείο εκκίνησης για πολλές από τις δράσεις μας και τη θεωρούμε τρίτο πυλώνα της λειτουργίας μας μαζί με τον πολιτισμό και την παιδεία. Η ναυτική ιστορία και έρευνα, καθώς και η υποστήριξη της ναυτοσύνης των Ελλήνων, έχουν αφετηρία μεν το ενδιαφέρον και την παράδοση της οικογένειάς μου στη θάλασσα, αλλά, συγχρόνως, μας έχουν οδηγήσει σε ποικίλους τρόπους ανάδειξης αυτού του τομέα της πολιτιστικής μας κληρονομιάς. Για παράδειγμα, οργανώνουμε και συμμετέχουμε, από το 2012 και κάθε χρόνο, στις ενάλιες αρχαιολογικές έρευνες στο περίφημο ναυάγιο των Αντικυθήρων. Διαθέτουμε μεγάλη ναυτική συλλογή με κύρια εκθέματα από την τελευταία περίοδο των μεγάλων ιστιοφόρων πλοίων και τη μεγαλύτερη συλλογή αντικειμένων και επιστολών του περίφημου Βρετανού ναυάρχου Νέλσον. Επίσης, έχουμε στην κατοχή μας τόσο το αρχείο του ναυάρχου Κόδριγκτον, που σχετίζεται με τη δράση του στη Μεσόγειο και τη ναυμαχία του Ναυαρίνου, όσο και προσωπικά αντικείμενα του ναυάρχου Παύλου Κουντουριώτη. Πρόσφατα ολοκληρώσαμε και ένα μεγάλο ευρωπαϊκό χρηματοδοτούμενο πρόγραμμα, με τίτλο «Από το Αιγαίο στο Ιόνιο: Μια θάλασσα γνώσης», στο πλαίσιο του οποίου ψηφιοποιήθηκε και αναδείχθηκε μέσω εκπαιδευτικών εφαρμογών και προγραμμάτων το θαλάσσιο, λογοτεχνικό, αρχειακό και μουσειακό υλικό του Ιδρύματος.

Σε δηλώσεις σας κατά την πρόσφατη επετειακή εκδήλωση του Ιδρύματος, αναφερθήκατε στην επόμενη ημέρα, η οποία θα εμπεριέχει έντονα το στοιχείο της ψηφιοποίησης. Ποια η επόμενη ημέρα και πώς σκοπεύετε να «παντρέψετε» τις νέες τεχνολογίες και την ψηφιοποίηση με τις αξίες και τα ιδανικά του Ιδρύματος, του οποίου οι ρίζες πάνε πίσω 75 χρόνια;

Η αλήθεια είναι ότι οι νέες τεχνολογίες αξιοποιούνται για την προώθηση των αξιών και την αποστολή του Ιδρύματος ήδη εδώ και πολλά χρόνια, από τότε που τόσο ο πατέρας όσο και η μητέρα μου είχαν την έγνοια πώς μπορεί η γνώση να φτάσει στα πιο απομακρυσμένα μέρη της Ελλάδας και του ελληνισμού. Όπως σας προανέφερα, ήδη από το 2013, βγάλαμε στον αέρα την πρώτη ψηφιακή μας εφαρμογή – το Travelogues. Σε αυτό το έργο, όπως σε όλα, η αρχή είναι η ψηφιοποίηση του πολιτισμικού υλικού έτσι ώστε αυτό να μπορεί να γίνει εύκολα προσβάσιμο. Μέσω της επεξεργασίας του υλικού από τους ερευνητές και της ενσωμάτωσής του σε μεγάλες βάσεις δεδομένων και ειδικές εφαρμογές, αφενός επιτρέπεται η συναγωγή επιστημονικών συμπερασμάτων και αφετέρου δίνεται η δυνατότητα πρόσβασης στη γνώση που εμπεριέχει, από ένα ευρύτερο, μη ειδικό κοινό.



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

Τότε, η ψηφιακή εποχή για εμάς ξεκίνησε ως ένα πείραμα. Πλέον, αποτελεί παγιωμένη πολιτική του Ιδρύματος και εμβαθύνουμε όλο και περισσότερο. Ο στόχος σε όλες μας τις δράσεις, ψηφιακές και μη, παραμένει αναλλοίωτος: συμπερίληψη, προσβασιμότητα, δημιουργικότητα και διάχυση της γνώσης.

Ποια πιστεύετε ότι θα είναι η βιβλιοθήκη του μέλλοντος; Θεωρείτε ότι οι νέες γενιές αντιλαμβάνονται τον πνευματικό πλούτο μιας βιβλιοθήκης;

Οι βιβλιοθήκες, όπως πολύ σωστά αναφέρετε, περιέχουν πολύ περισσότερα από τα βιβλία ως φυσικά αντικείμενα. Περιέχουν πνευματικό πλούτο, ανθρώπινες ιστορίες και, πάνω απ' όλα, αστείρευτη γνώση. Με αυτή την έννοια, οι μορφές πρόσβασης στη γνώση τα τελευταία χρόνια, αλλά και στο μέλλον, μπορεί να αλλάζουν με τις νέες τεχνολογίες και την τεχνητή νοημοσύνη. Η γνώση γίνεται προσβάσιμη και έξω από τον φυσικό χώρο μιας βιβλιοθήκης. Με αυτή τη λογική ετοιμάζουμε και εμείς μια νέα πλατφόρμα για το βιβλίο με τίτλο «Book Fanatics», μέσω της οποίας οι χρήστες –παιδιά, έφηβοι, γονείς, δάσκαλοι και φυσικά το ευρύτερο κοινό– έχουν τη δυνατότητα να γίνουν συγγραφείς, εικονογράφοι, μέλη λεσχών ανάγνωσης και πολλά ακόμα. Το Book Fanatics αναδεικνύει τον πρωταρχικό πυλώνα του Ιδρύματος, την αγάπη για τα βιβλία και τη φιλαναγνωσία.

Σχετικά, δε, με το ερώτημά σας για το αν οι νέες γενιές αντιλαμβάνονται τον πνευματικό πλούτο των βιβλιοθηκών, η απάντηση είναι αναμφίβολα θετική. Τα παιδιά γοητεύονται από αυτά, αν και αυτό εξαρτάται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τον τρόπο και το μέσο με το οποίο τους δίνεται η πρόσβαση αλλά και η αγάπη για τη γνώση. Σας μεταφέρω την εικόνα που αποκομίζουμε από την επίδραση που έχουν στα 30.000 παιδιά που περνούν από τα εκπαιδευτικά μας προγράμματα κάθε χρόνο. Το ενδιαφέρον τους, οι ερωτήσεις και οι συζητήσεις που γίνονται δείχνουν καθαρά πόσο επιδραστικό γίνεται το περιεχόμενο των βιβλιοθηκών όταν παρουσιάζεται με τον κατάλληλο τρόπο.

Μην ξεχνάμε όμως ότι οι βιβλιοθήκες, εκτός από καταφύγια γνώσης, λειτουργούν σαν κέντρα ευημερίας και διά βίου μάθησης της τοπικής κοινωνίας, προσφέροντας στο κοινό την ευκαιρία να αλληλεπιδράσουν, να συμμετάσχουν σε δράσεις, να αναζητήσουν πληροφορίες για την καθημερινότητά τους, αλλά και να δημιουργήσουν κοινότητες. Η έννοια της βιβλιοθήκης ως πυλώνα της κοινωνικής συνοχής και της καινοτομίας είναι κάτι που με τις προκλήσεις του μέλλοντος θα συνεχίσει, πιστεύω, να έχει μεγάλη σημασία για τους νέους και όχι μόνο.



Στιγμιότυπο από την ίδρυση του Κέντρου Νεοελληνικού Πολιτισμού «Μαριλένα Λασκαρίδη» στο Πανεπιστήμιο Διεθνών Σπουδών της Σαγκάης (Shanghai International Studies University – SISU). Η τελετή εγκαινίων πραγματοποιήθηκε στις 11 Οκτωβρίου 2025, σηματοδοτώντας μια νέα εποχή συνεργασίας για την προώθηση της ελληνικής γλώσσας και του πολιτισμού στην Κίνα.

Πρόσφατα ανακοινώθηκε η συνεργασία του Ιδρύματος με το Πανεπιστήμιο της Σαγκάης, μία ακόμα συνεργασία με διεθνές πρόσημο. Πώς εξασφαλίζετε την ισορροπία ανάμεσα στη στήριξη της ελληνικής κοινωνίας και στην ανάγκη διεθνούς παρουσίας και συνεργασίας; Ποια νέα συνεργασία διεθνούς εμβέλειας θα θέλατε να δείτε να αναπτύσσεται τα επόμενα πέντε με δέκα χρόνια;

Όπως ανέφερα και στην αρχή της συζήτησής μας, κύριος σκοπός του Ιδρύματος είναι η προαγωγή του ελληνικού πολιτι-



σμού και των ελληνικών γραμμάτων. Το Ίδρυμα στέκεται πάντα δίπλα στην ελληνική κοινωνία, με δράσεις που συνήθως έχουν εκπαιδευτικό χαρακτήρα. Ήδη, από τα χρόνια της μητέρας μου, δίναμε ιδιαίτερη έμφαση στη στήριξη σχολείων σε ακριτικές ή πληγείσες περιοχές, και αυτό το συνεχίζουμε προσπαθώντας να συμπεριλάβουμε πιο ενεργά πλέον και τα ελληνόφωνα σχολεία του εξωτερικού. Όμως, το κέντρο βάρους του έργου μας παραμένει η διάδοση του ελληνικού πολιτισμού και των γραμμάτων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, με συνεργασίες που έχουμε αναπτύξει, τόσο στην Ελλάδα όσο και εξωτερικό, με αξιόλογους φορείς, με τους οποίους έχουμε κοινούς στόχους. Και από εκεί προκύπτει η ισορροπία ελληνικής-διεθνούς παρουσίας.

Όσον αφορά το εξωτερικό, διεθνείς ερευνητικοί αλλά και πανεπιστημιακοί φορείς, και ιδιαίτερα Έδρες Νεοελληνικών Σπουδών, όπως η Έδρα «Μαριλένα Λασκαρίδη» στο Πανεπιστήμιο του Άμστερνταμ, αλλά και άλλα μεγάλα πανεπιστήμια, όπως της Οξφόρδης, του Κέιμπριτζ και το Πανεπιστήμιο Τσίγκουα του Πεκίνου, προϋπήρχαν ως συνεργασίες μας από το 2015, δηλαδή δέκα χρόνια πριν από την ίδρυση του Κέντρου Νεοελληνικού Πολιτισμού «Μαριλένα Λασκαρίδη» στο ελληνικό τμήμα του Πανεπιστημίου Διεθνών Σπουδών της Σαγκάης. Η συνεργασία αυτή προέκυψε ακριβώς επειδή διαπιστώσαμε και συγκινηθήκαμε από την αγάπη και την αφοσίωση των καθηγητών και των μαθητών αυτού του τμήματος για την ελληνική γλώσσα. Με αυτόν τον άξονα επεξεργαζόμαστε και αποφασίζουμε και οποιαδήποτε πιθανή άλλη διεθνή συνεργασία.

Υπάρχουν σήμερα σταθερές σχέσεις διαλόγου και συνεργασίας μεταξύ των κοινωφελών ιδρυμάτων της χώρας; Ποιος είναι ο ρόλος της νέας γενιάς που ηγείται των ιδρυμάτων προς μια πιο εποικοδομητική συνεργασία;

Κάθε ίδρυμα, προφανώς, έχει τη δική του αποστολή και πορεύεται βάσει αυτής. Ιδιαίτερη στιγμή ήταν το 2018, όταν τα δεκαέξι μεγαλύτερα ιδρύματα της χώρας δημιούργησαν την «Πρωτοβουλία 21». Αρχικά, σκοπός ήταν να εορταστούν τα 200 χρόνια από την έναρξη της Επανάστασης. Με μια σειρά δράσεων και εκδηλώσεων, τόσο στην Αθήνα αλλά και σε δέκα ακόμα πόλεις, τα ιδρύματα συνεργάστηκαν για πρώτη φορά. Μετά την ολοκλήρωση αυτών των δράσεων, η «Πρωτοβουλία 21» συνέχισε, αναλαμβάνοντας συλλογική δράση σχετική με την προστασία του περιβάλλοντος και την κλιματική αλλαγή. Ο δεύτερος αυτός κύκλος ολοκληρώνεται φέτος και η πρόθεση είναι να συνεχίσουμε με νέο κύκλο συνεργασίας, ενώ τα μέλη της Πρωτοβουλίας αυξήθηκαν ήδη σε δεκαοκτώ.

Όλα τα ιδρύματα, εκτός από τους ιδιαίτερους σκοπούς τους, υπηρετούν την ανάγκη στήριξης του πολιτισμού, της γνώσης και της κοινωνικής συνοχής και η ευκαιρία που μας δόθηκε αυτά τα χρόνια να συνεργαστούμε μεταξύ μας πραγματικά ανέδειξε πολλούς κοινούς στόχους και προτεραιότητες. Σαφώς, λοιπόν, η νέα γενιά έχουμε ευθύνη να προσπαθούμε να βρίσκουμε αυτούς τους κοινούς άξονες μεταξύ των ιδρυμάτων και να δημιουργούμε ευκαιρίες συνεργασίας, ιδίως όταν αυτές προσφέρουν στο κοινωνικό σύνολο.



Στόχος να παραμένουμε ανταγωνιστικοί και ταυτόχρονα υπεύθυνοι απέναντι στο περιβάλλον

Εν μέσω ραγδαίων μεταβολών στο ρυθμιστικό πλαίσιο που περιβάλλει τη ναυτιλία, η εξεύρεση ισορροπίας μεταξύ ανταγωνιστικότητας και περιβαλλοντικής ευθύνης καθίσταται επιτακτική ανάγκη για κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση. Στη συνέντευξη που ακολουθεί, ο κ. Πατίτσας αναλύει τη στρατηγική της εταιρείας του απέναντι σε αυτές τις προκλήσεις. «Ισορροπούμε επενδύοντας σε πιο αποδοτικά πλοία και τεχνολογίες που μειώνουν τις εκπομπές», σημειώνει χαρακτηριστικά. Ακόμη, εκτιμά ότι η ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων θα παραμείνει ισχυρή το 2026, ενώ τονίζει πως η έμφαση στην εκπαίδευση του ανθρώπινου παράγοντα και η εμπιστοσύνη στους συνεργάτες αποτελούν τα εχέγγυα για την ανάπτυξη της Atlas Maritime.

Συνέντευξη του **Λέοντα Πατίτσα**, CEO της Atlas Maritime Ltd.,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Η Atlas Maritime έχει γνωρίσει σημαντική ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια. Ποιοι είναι οι βασικοί άξονες που καθοδηγούν τη στρατηγική ανάπτυξης του στόλου σας;

Στοχεύουμε στη διατήρηση ενός ισχυρού ισολογισμού, προστατεύοντας το κεφάλαιο, περιορίζοντας τον κίνδυνο και επιτυγχάνοντας θετικές αποδόσεις. Η στρατηγική μας δίνει έμφαση σε αντικυκλικές επενδύσεις, υποστηριζόμενη από μια πειθαρχημένη προσέγγιση τόσο στις αποσύρσεις πλοίων όσο και στη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού.

Πώς εκτιμάτε ότι θα διαμορφωθεί η ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων το 2026 και ποιοι παράγοντες θα την καθορίσουν;

Η ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων αναμένεται να παραμείνει ισχυρή το 2026, με τις spot ναυλαγορές και τις χρονοναυλώσεις να στηρίζονται από τη δομή του στόλου και τις γεωγραφικές ανισορροπίες στις ροές πετρελαίου. Κρίσιμοι παράγοντες θα είναι οι νέες παραδόσεις πλοίων και η αποχώρηση των παλαιών ή «σκιωδών» μονάδων, που θα καθορίσουν αν θα δημιουργηθεί υπερπροσφορά ή αν η αγορά θα παραμείνει «σφιχτή». Παράλληλα, οι μακροχρόνιες διαδρομές, η αυξημένη χρήση ton-miles και η ευελιξία των σύγχρονων πλοίων προσφέρουν σταθερά πλεονεκτήματα στα Suezmaxes.

Πώς επιτυγχάνετε την ισορροπία ανάμεσα στο επιχειρηματικό ρίσκο και στις ευκαιρίες σε μια τόσο ευμετάβλητη ναυτιλιακή αγορά;

Για να ισορροπούμε ρίσκο και ευκαιρίες, στηριζόμαστε σε ισχυρά θεμελιώδη, χαμηλή μόχλευση και μακροχρόνιες χρονοναυλώσεις με μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες, που εξασφαλίζουν σταθερή ρευστότητα, ενώ επενδύουμε συνεχώς σε νέα πλοία για τον εκσυγχρονισμό του στόλου.

Η τεχνητή νοημοσύνη αποτελεί σημαντική ευκαιρία για τη βελτιστοποίηση λειτουργιών και τη μείωση κόστους, όμως μπορεί να αποτελέσει απειλή όταν βασίζεται σε κακής ποιότητας δεδομένα ή όταν δεν υπάρχει κατάλληλη κυβερνοασφάλεια και εκπαίδευση προσωπικού.



Ως εκπρόσωπος της νέας γενιάς Ελλήνων πλοιοκτητών, πώς βλέπετε να εξελίσσεται η έννοια της ηγεσίας στη ναυτιλία;

Δίνουμε ιδιαίτερη έμφαση στην εκπαίδευση, διασφαλίζοντας ότι η ομάδα μας συνεχίζει να αναπτύσσει τις δεξιότητες και τις γνώσεις που απαιτούνται για μακροπρόθεσμη επιτυχία. Λειτουργούμε με πλήρη διαφάνεια σε όλες μας τις επιχειρηματικές πρακτικές, ενισχύοντας την εμπιστοσύνη με τους συνεργάτες μας. Η φήμη μας αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματά μας και εργαζόμαστε σταθερά για να τη διατηρήσουμε.

Με ποιον τρόπο θεωρείτε ότι η ψηφιοποίηση και τα δεδομένα αλλάζουν τη λήψη αποφάσεων στη διαχείριση του στόλου; Η τεχνητή νοημοσύνη αποτελεί ευκαιρία ή απειλή για τη σύγχρονη ναυτιλιακή επιχείρηση;

Η ψηφιοποίηση και η αξιοποίηση δεδομένων έχουν μεταμορφώσει τη διαχείριση στόλου, επιτρέποντας πιο γρήγορες, τεκμηριωμένες και προληπτικές αποφάσεις σε θέματα απόδοσης, κατανάλωσης, συντήρησης και συμμόρφωσης. Η τεχνητή νοημοσύνη αποτελεί σημαντική ευκαιρία για τη βελτιστοποίηση λειτουργιών και τη μείωση κόστους, όμως μπορεί να αποτελέσει απειλή όταν βασίζεται σε κακής ποιότητας δεδομένα ή όταν δεν υπάρχει κατάλληλη κυβερνοασφάλεια και εκπαίδευση προσωπικού. Συνολικά, όταν εφαρμόζεται σωστά, λειτουργεί ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τη σύγχρονη ναυτιλιακή επιχείρηση.

Οι πιέσεις του διεθνούς νομοθέτη για τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος της ναυτιλίας εντείνονται. Πώς ισορροπείτε ανάμεσα στην εμπορική ανταγωνιστικότητα και την περιβαλλοντική υπευθυνότητα;

Ισορροπούμε επενδύοντας σε πιο αποδοτικά πλοία και τεχνολογίες που μειώνουν τις εκπομπές, έτσι ώστε να παραμένουμε ανταγωνιστικοί και ταυτόχρονα υπεύθυνοι απέναντι στο περιβάλλον.

KORONAKIS

STANDING BY FOR YOUR NEEDS

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



Linking to Success, Committing to Sustainability.

D.KORONAKIS SA I Your anchor in quality since 1967

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



Το επίπεδο πολυπλοκότητας στη βιομηχανία μας σήμερα είναι αδιανόητο

Ο κ. Rowe μιλά στα *Ναυτικά Χρονικά* για τις ευκαιρίες που προσφέρει το third-party management για τις εταιρείες της ελληνόκτητης ναυτιλίας εν μέσω ραγδαίων προκλήσεων στο ρυθμιστικό και τεχνολογικό μέτωπο, αναλύει τη στρατηγική της Anglo-Eastern αναφορικά με την ελληνική αγορά και τονίζει ότι η συνεργασία αποτελεί το εχέγγυο για την επόμενη μέρα του κλάδου.

Συνέντευξη του **Martin Rowe**,
Vice President Business Development
της Anglo-Eastern,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Πόσο σημαντική είναι η ελληνική αγορά για τη στρατηγική σας;

Είναι σημαντικό για εμάς, ως Anglo-Eastern, να εμβαθύνουμε τη συνεργασία μας εδώ με τους Έλληνες εφοπλιστές. Είμαστε ενθουσιασμένοι από τη συγχώνευση με την εκπληκτικά επαγγελματική και αφοσιωμένη ομάδα των Ελλήνων συναδέλφων μας εδώ στην Αθήνα το περασμένο έτος. Τώρα συνεργαζόμαστε προκειμένου να παρουσιάσουμε μια πλατφόρμα παγκόσμιας κλάσης για το third-party management, με σκοπό να εξυπηρετήσουμε την ελληνική εφοπλιστική κοινότητα.

Η ραχοκοκαλιά της ελληνικής ναυτιλίας αποτελείται από εταιρείες με μικρούς ή μεσαίους στόλους. Εν μέσω των τρεχουσών ρυθμιστικών προκλήσεων, πιστεύετε ότι το third-party management είναι μια ρεαλιστική εναλλακτική επιλογή γι' αυτές τις εταιρείες;

Απολύτως. Είμαστε μεν ένας μεγάλος όμιλος, αλλά παράλληλα λειτουργούμε ως μια ιδιωτική οικογενειακή επιχείρηση, που δεσμεύεται στην παροχή των ίδιων εξατομικευμένων και αποτελεσματικών υπηρεσιών σε όλους τους πελάτες μας, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους. Ως Anglo-Eastern, βρισκόμαστε στην πρώτη γραμμή της αντιμετώπισης των μεγάλων προκλήσεων της εποχής, δηλαδή της ψηφιοποίησης, της αποανθρακοποίησης και της εξασφάλισης και διατήρησης μιας δεξαμενής εξειδικευμένων ναυτικών για να στελεχώνουν τα πλοία των ιδιοκτητών μας.

Οι εταιρείες της ελληνόκτητης ναυτιλίας, παραδοσιακά, δίνουν μεγάλη έμφαση στην εκπαίδευση και στις δεξιότητες των ναυτικών. Πώς η Anglo-Eastern διατηρεί τα υψηλά πρότυπα ασφάλειας των πληρωμάτων, ειδικά για απαιτητικούς πελάτες όπως οι Έλληνες;

Αν υπάρχει κάτι που μας ξεχωρίζει από τους άλλους διαχειριστές πλοίων, είναι η αδιάκοπη δέσμευσή μας και η επένδυσή μας στη «δεξαμενή ταλέντων». Μέσω των ειδικών ακαδημιών ναυτικής εκπαίδευσης της Anglo-Eastern στην Ινδία, στις Φιλιππίνες και αλλού, επιλέγουμε τους πλέον καταρτισμένους (περίπου μόνο 1 στους 100 υποψηφίους περνάει με επιτυχία τη διαδικασία επιλογής μας) νέους υποψηφίους δόκιμους και τους εκπαιδεύουμε σύμφωνα με τα υψηλότερα πρότυπα. Προς ενημέρωσή σας, υπάρχουν αρκετά πλοία στον στόλο που διαχειριζόμαστε στα οποία όλα τα μέλη του πληρώματος έχουν εργαστεί αποκλειστικά για την Anglo-Eastern, δημιουργώντας ένα πολύ ισχυρό ομαδικό πνεύμα και μια μοναδική κουλτούρα ασφάλειας. Επιπλέον, προσφέρουμε επαγγελματικές ευκαιρίες για τους ναυτικούς μας, οι οποίες ποικίλλουν: από τη δεξαμενή έρματος μέχρι την αίθουσα συνεδριάσεων. Καμία άλλη εταιρεία διαχείρισης πλοίων δεν προσφέρει αυτή την ευκαιρία στους ναυτικούς της.

Η Ελλάδα αποτελεί προπύργιο αυτού που χαρακτηρίζουμε ως hands on μοντέλο διαχείρισης πλοίων. Πώς βλέπετε την εξέλιξη του ρόλου των ανεξάρτητων εταιρειών διαχείρισης, όπως η Anglo-Eastern, στην ελληνική αγορά; Ποια είναι τα βασικά πλεονεκτήματα που μπορείτε να προσφέρετε στους Έλληνες πλοιοκτήτες σήμερα σε σύγκριση με την in-house διαχείριση;

Εξαιρετική ερώτηση! Ο πρώην συνάδελφός μου, ο καθηγητής Martin Stopford, έγραψε βιβλίο για ένα σχετικό θέμα. Ωστόσο, ως απλός junior οικονομολόγος, θα προσπαθήσω να το συνοψίσω με μερικά παραδείγματα. Μία από τις πρώτες αγαπημένες μου αναμνήσεις είναι από τις αρχές της δεκαετίας του 1970, όταν ζούσα στην Ελλάδα ως παιδί: η καθέλκυση ενός νεότευκτου πλοίου στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά («M/V Maria K», ιδιοκτησίας Καβουνηδών), ενός πανέμορφου πλοίου κατασκευασμένου σύμφωνα με τα πολύ υψηλά πρότυπα της εποχής.

Γνωρίζουμε λοιπόν ότι οι Έλληνες μπορούν να κάνουν τα πάντα στον τομέα της ναυτιλίας, από την κατασκευή πλοίων έως τη διαχείρισή τους με άριστη ποιότητα. Γιατί όμως σήμερα η Ελλάδα δεν κατασκευάζει μεγάλα εμπορικά πλοία για διεθνείς πλόες; Η απάντηση είναι ότι μια χώρα πρέπει να επικεντρώνεται στο «συγκριτικό της πλεονέκτημα», το οποίο στην πραγματικότητα σημαίνει τόσο ποσότητα όσο και ποιότητα. Η Ελλάδα είναι η πρώτη χώρα στον κόσμο σε αριθμό πλοίων και πιθανότατα θα παραμείνει έτσι, αν επικεντρωθεί σε αυτό με ακρίβεια. Ωστόσο, σε έναν κόσμο όπου ο

Credit: Μαρία-Ειρήνη Μοσχονά



Credit: Μαρία-Ειρήνη Μοσχονά

Α-Δ: Ο κ. Ευάγγελος Καρτίμπελης, Managing Director της Anglo-Eastern Ship Management (Hellas) Ltd., με τον κ. Martin Rowe, Vice President Business Development της Anglo-Eastern.

εμπορικός στόλος έχει διπλασιαστεί, στη συνέχεια έχει ξαναδιπλασιαστεί κατά τη διάρκεια της καριέρας μου και πιθανότατα θα διπλασιαστεί ξανά τα επόμενα είκοσι χρόνια, πώς θα συνεχίσει μια χώρα με πληθυσμό μικρότερο από αυτόν της Κούβας να ανταγωνίζεται σε θέματα διαχείρισης πλοίων και κατάρτισης ταλαντούχων ναυτικών χώρες όπως η Ινδία (1,4 δισ.), η Κίνα (περίπου το ίδιο) ή ακόμα και οι Φιλιππίνες (112 εκατ.);

Ας πάρουμε ένα άλλο παράδειγμα: Ένας πυγμάχος με μικρό βάρος μπορεί να είναι ο πιο ταλαντούχος αθλητής στον κόσμο, με εντυπωσιακές κινήσεις και τεχνική, έτσι ώστε να γίνει όχι μόνο παγκόσμιος πρωταθλητής στην κατηγορία του, αλλά και να κερδίσει αγώνες σε κατηγορίες μεγαλύτερου βάρους χάρη στις ικανότητές του. Ωστόσο, δεν θα είναι σε θέση να διατηρήσει αυτό το επίπεδο απόδοσης μακροπρόθεσμα και τελικά θα ηττηθεί από έναν πυγμάχο βαρέων βαρών.

Από την άλλη πλευρά, αυτό που κάνουμε στην Anglo-Eastern είναι να αναλαμβάνουμε το βάρος και το άγχος της διαχείρισης του πλοίου από τους πλοιοκτήτες, επιτρέποντάς τους να επικεντρωθούν σε εμπορικές και στρατηγικές αποφάσεις. Δηλαδή, επιλέγοντας την Anglo Eastern, οι πλοιοκτήτες μπορούν να επικεντρωθούν σε επικερδείς στρατηγικές κινήσεις.

Με τις αυξανόμενες γεωπολιτικές εντάσεις και τα μεταβαλλόμενα δασμολογικά μέτρα, πώς προβλέπετε ότι θα επηρεαστούν τα παγκόσμια εμπορικά πρότυπα και τι ρόλο παίζει μια εταιρεία διαχείρισης πλοίων όπως η Anglo-Eastern στη νέα αυτή τάξη πραγμάτων;

Αυτή είναι φυσικά μια πιο δύσκολη ερώτηση, καθώς κανείς από εμάς δεν γνωρίζει τι επιφυλάσσει το μέλλον. Ωστόσο, αυτό που μπορούμε να πούμε είναι ότι έχουμε περάσει από μια εποχή σχετικής σταθερότητας σε μια εποχή μεγαλύτερης αστάθειας και ότι το τζίνι δεν θα επιστρέψει στο μπουκάλι. Αν η ιστορία μάς διδάσκει κάτι, είναι ότι οι δύσκολες εποχές φέρνουν διαταραχές στο εμπόριο, οι οποίες, παραδόξως, καταλήγουν να είναι θετικές για τη ναυτιλιακή βιομηχανία (βλέπε πρόσφατα την COVID, τον πόλεμο στην Ουκρανία, τις συγκρούσεις στη Μέση Ανατολή, κ.λπ.).

Το επίπεδο πολυπλοκότητας στη βιομηχανία μας σήμερα είναι αδιανόητο. Ωστόσο, συνεργαζόμενοι με τους ομοϊδεάτες πελάτες μας, καταλήγουμε σε βέλτιστες λύσεις που διατηρούν τα πλοία σε λειτουργία όσο το δυνατόν πιο αποτελεσματικά, με ελάχιστες διαταραχές και μέγιστη ασφάλεια, παρά τις δύσκολες συνθήκες.



NEDA
MARITIME
AGENCY Co Ltd

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

www.nedamaritime.gr



Ο ρόλος του ship manager έχει εξελιχθεί από καθαρά λειτουργικός σε στρατηγικός

Συνέντευξη του **Ευάγγελου Καρτίμπελη**, Managing Director της Anglo-Eastern Ship Management (Hellas) Ltd.

Ο κ. Καρτίμπελης σημειώνει στη συνέντευξή του τους λόγους για τους οποίους πλέον η ανάδειξη στελεχών με τεχνικό υπόβαθρο σε υψηλές διοικητικές θέσεις αποτελεί στρατηγική ανάγκη και αναλύει την επόμενη μέρα για την Anglo-Eastern. Παράλληλα, εκτιμά ότι το επόμενο έτος θα λάβουν χώρα αλλαγές στη δυναμική της αγοράς των δεξαμενόπλοιων, με τη «γεωπολιτική να παραμένει ο κυρίαρχος παράγοντας για το 2026».

Αποτελείτε ένα ακόμα παράδειγμα στελέχους με τεχνικό background που αναλαμβάνει υψηλή θέση ευθύνης σε μια διαχειρίστρια εταιρεία μεγάλου βελληνεκούς, όπως η Anglo-Eastern Ship Management (Hellas) Ltd. Είναι αυτή η τάση αποτέλεσμα των κλιμακούμενων περιβαλλοντικών νομοθεσιών του κλάδου; Η γνώση και η εμπειρία σε τεχνικά θέματα καθίστανται σήμερα πιο σημαντικές για έναν Managing Director συγκριτικά με άλλα γνωστικά αντικείμενα (π.χ. οι ναυλώσεις);

Πράγματι, η ανάδειξη στελεχών με τεχνικό υπόβαθρο σε υψηλές διοικητικές θέσεις, όπως συμβαίνει και στην Anglo-Eastern, δεν είναι μια συγκυριακή τάση, αλλά μια στρατηγική ανάγκη. Η σημερινή ναυτιλία βρίσκεται σε ένα περιβάλλον έντονων περιβαλλοντικών, τεχνολογικών και κανονιστικών αλλαγών. Η συμμόρφωση με το IMO 2023, τους δείκτες EEXI/CII, το Net-Zero Framework και το παγκόσμιο λειτουργικό πλαίσιο απαιτεί βαθιά τεχνική κατανόηση και ικανότητα αξιολόγησης σύνθετων κινδύνων.

Ταυτόχρονα, ο ρόλος του ship manager έχει εξελιχθεί από καθαρά λειτουργικός σε στρατηγικός. Η ψηφιοποίηση, τα νέα καύσιμα και η αυξημένη πολυπλοκότητα των πλοίων απαιτούν ηγεσία που μπορεί να μεταφράσει τεχνικές προκλήσεις σε εμπορικές ευκαιρίες και βιώσιμες αποφάσεις. Σε αυτό το περιβάλλον, το τεχνικό υπόβαθρο δεν αντικαθιστά τις εμπορικές δεξιότητες, τις ενισχύει. Και πιστεύω ότι αυτός ο συνδυασμός είναι κρίσιμος για έναν σύγχρονο Managing Director.

Η τάση διορισμού στελεχών με τεχνικό background σε θέσεις Managing Director δεν είναι προσωρινή, αλλά είναι δομική αλλαγή, που αντανακλά την αυξημένη πολυπλοκότητα των περιβαλλοντικών κανονισμών, τον μετασχηματισμό του ρόλου των ship managers από λειτουργικό σε στρατηγικό, την ταχεία τεχνολογική εξέλιξη στη ναυτιλία, τις νέες απαιτήσεις από θεσμικούς επενδυτές και μη παραδοσιακούς πλοιοκτήτες και την ανάγκη για ολιστική διαχείριση κινδύνων σε μια νέα εποχή.

Ποια είναι η επόμενη ημέρα για την Anglo-Eastern Ship Management (Hellas) Ltd.; Ποιους στόχους έχετε θέσει σε σχέση με την ελληνική αγορά;

Η Αθήνα λειτουργεί πλέον ως ευρωπαϊκό hub, δίνοντας άμεση πρόσβαση σε Έλληνες πλοιοκτήτες σε ένα υψηλού κύρους ναυτιλιακό δίκτυο. Η επόμενη ημέρα για την Anglo-Eastern είναι γεμάτη ευκαιρίες. Με την ενσωμάτωση της τεχνικής εξειδίκευσης του γραφείου της Ελλάδας και τη σταθερή πλέον τοπική παρουσία στην Αθήνα, η εταιρεία βρίσκεται σε ιδανική θέση να στοχεύσει στην ανάπτυξη μακροχρόνιων συνεργασιών με Έλληνες εφοπλιστές. Μπορεί να προσφέρει πλήρες φάσμα υπηρεσιών, όπως τεχνική διαχείριση, crewing, ψηφιακές λύσεις, supervision νέων κατασκευών, αλλά και βελτιστοποίηση απόδοσης στόλου, αξιοποιώντας παράλληλα τις σημαντικές οικονομίες κλίμακας που διαθέτει ο όμιλος.

Σε ένα περιβάλλον που εξελίσσεται γρήγορα, θεωρώ ότι η ενίσχυση της παρουσίας στην Ελλάδα και η προσέλκυση Ελλήνων πελατών είναι στρατηγικής σημασίας όχι μόνο για την ανάπτυξη της Anglo-Eastern, αλλά και για τη συμβολή της στην προώθηση υψηλών standards και καινοτομίας στη ναυτιλία.

Η ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων, κυρίως των μεγαλύτερων, υποστηρίζεται από ισχυρές εξαγωγές, μεγαλύτερες αποστάσεις πλεύσης των πλοίων και περιορισμένο τονάζ. Θεωρείτε ότι το 2026 θα αλλάξει κάποια από αυτές τις συνθήκες; Ποιες παράμετροι θα καθορίσουν την αγορά;

Η παρατήρησή σας είναι απόλυτα σωστή. Η ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων το 2025 στηρίχτηκε σε ισχυρές εξαγωγές, αυξημένα tonne-miles και περιορισμένο τονάζ. Ωστόσο, το 2026 διαμορφώνεται ως μια χρονιά σημαντικής μετάβασης, με διαφορετικές προοπτικές ανά κατηγορία πλοίου. Πιστεύω ότι τα VLCCs θα παραμείνουν η πιο ισορροπημένη κατηγορία, ιδίως εφόσον διατηρηθούν οι κυρώσεις στο ρωσικό πετρέλαιο και συνεχιστούν οι εξαγωγές από ΗΠΑ και Μέση Ανατολή προς Ασία. Η γεωπολιτική παραμένει ο κυρίαρχος παράγοντας για το 2026. Η διατήρηση των κυρώσεων υποστηρίζει τις μεγάλες αποστάσεις και ωφελεί τα μεγάλα πλοία. Αν υπάρξει άρση ή μερική αποκλιμάκωση, οι αποστάσεις μικραίνουν δραστικά και το shadow fleet επιστρέφει στην αγορά, οδηγώντας σε πτώση χρησιμοποίησης πρωτίστως στα Aframaxes και στα Suezmaxes.

Σε τέτοια αγορά, η προσαρμοστικότητα, η τεχνική ικανότητα και η σωστή ανάγνωση των γεωπολιτικών εξελίξεων θα καθορίσουν ποιες εταιρείες θα διατηρήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

Έχει περάσει ένας χρόνος από την εφαρμογή του SIRE 2.0. Ποια είναι τα πρώτα συμπεράσματα; Έχει συμβάλει στην ενίσχυση της ασφάλειας των δεξαμενόπλοιων και πώς μπορεί να εξασφαλιστεί με επιτυχία η σύγχρονη κατάρτιση των ναυτικών, αλλά και η απρόσκοπτη εργασία τους εν πλω;

Το SIRE 2.0 δεν αποτελεί απλώς ένα νέο σύστημα επιθεώρησης, αλλά ένα εργαλείο πολιτισμικής μεταμόρφωσης για τη ναυτιλία.

Ως στελέχη και managers, οφείλουμε να βοηθήσουμε τα πληρώματα να το δουν όχι ως «φόβο ελέγχου», αλλά ως ευκαιρία εξέλιξης και συνεχούς βελτίωσης. Παρότι αφαιρώντας τα επιμέρους αποτελέσματα μιας επιθεώρησης παραμένουν προκλήσεις όπως ο αυξημένος γραφειοκρατικός φόρτος, το υψηλό άγχος –ιδίως για τα νεότερα μέλη πληρώματος– και οι διαφορετικές προσεγγίσεις μεταξύ επιθεωρητών, η σωστή εκπαίδευση, η ψηφιακή υποστήριξη και η κουλτούρα εμπιστοσύνης μάς επιτρέπουν να ανταποκριθούμε ουσιαστικά.

Ήδη, το σύστημα συμβάλλει στη βελτίωση της ασφάλειας και επιτρέπει πιο στοχευμένη και αποτελεσματική διαχείριση κινδύνου.

Credit: Μαρία-Ειρήνη Μοσχονά

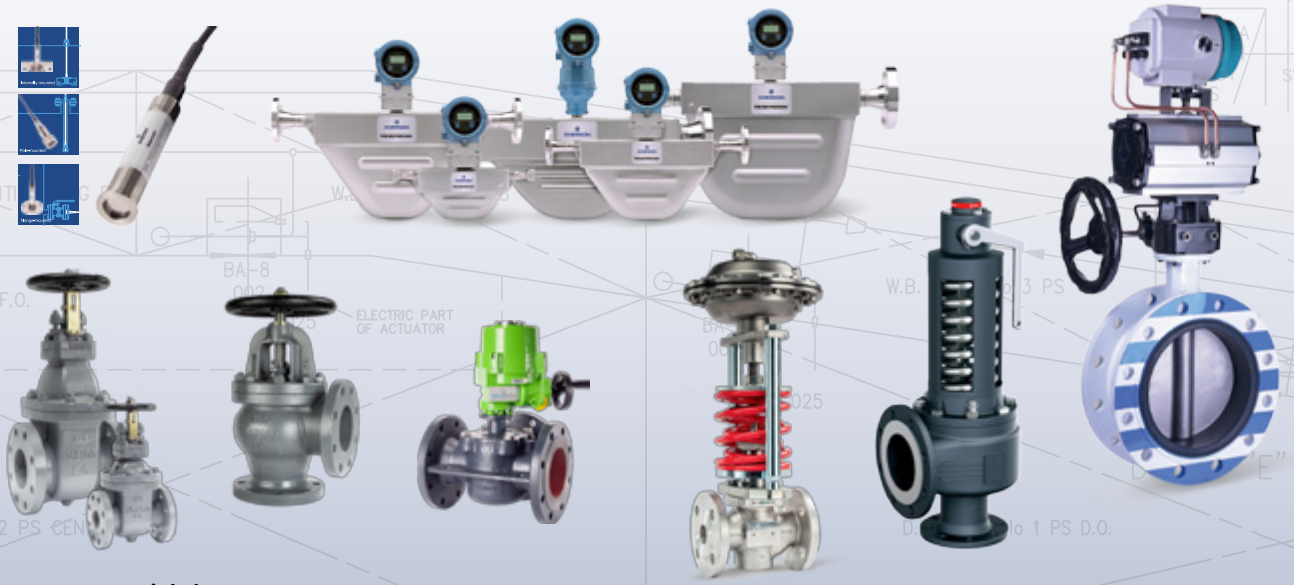

ON TIME - ANY TIME
IN A DIGITAL & SUSTAINABLE WORLD
MINOAS
LASKARIDIS SHIPPING CO. Ltd.
Transportation (dry, wet, reefer)
Logistics
Terminal Operations
Fuel Supplies at High Seas
Pelagic Fish Trading
LAVINIA
CORPORATION
+30.2106284200
athens@laskaridis.com
laviniabulk.com

ERGOMATIC



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

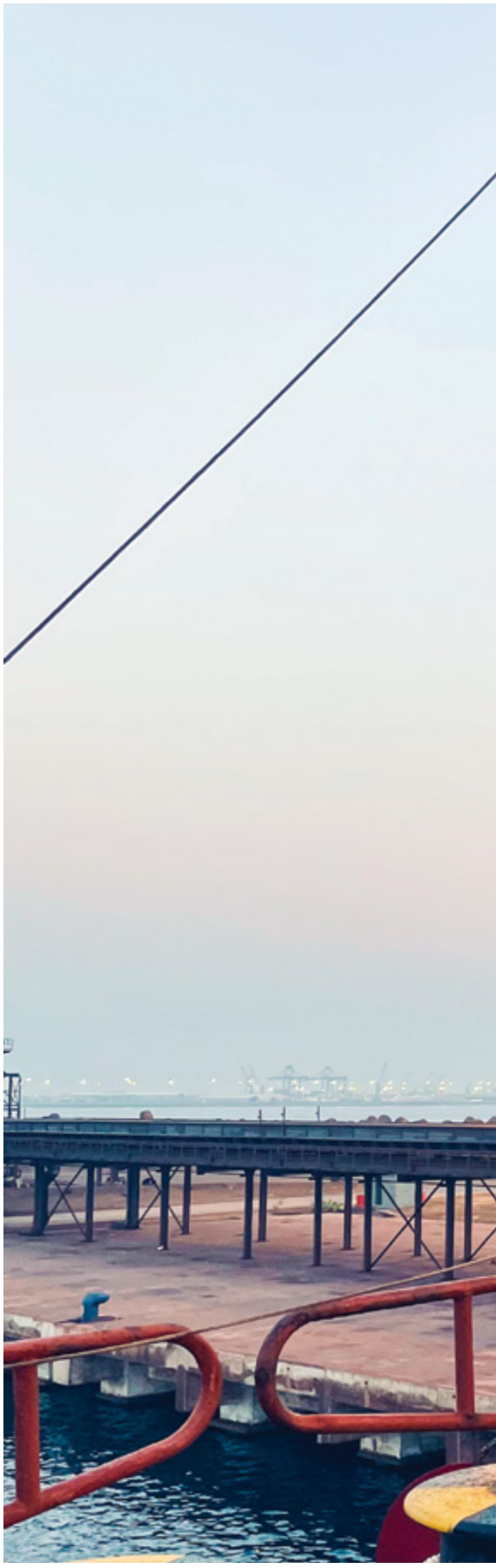
Head Offices
13, Ag. Petrou Ave.
13675 Athens Greece

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

Ψίθυροι και απόηχοι στις ναυτιλιακές πρωτεύουσες

Εν πλω

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος



Ρεκόρ ψήφων για την Ελλάδα στο Συμβούλιο του ΙΜΟ

Ιστορικό ρεκόρ 153 ψήφων πέτυχε η Ελλάδα στην εκλογή για την Κατηγορία Α του Συμβουλίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), σε ψηφοφορία στην οποία συμμετείχαν 169 χώρες. Η χώρα μας βρέθηκε στην τέταρτη θέση διεθνώς, μόλις δύο ψήφους κάτω από την πρώτη, επιβεβαιώνοντας τον κεντρικό ρόλο της ελληνικής ναυτιλίας στο παγκόσμιο στερέωμα.

Ως εκλεγμένο πλέον μέλος του Συμβουλίου και για την επόμενη διετία, η Ελλάδα, αξιοποιώντας τη συσσωρευμένη τεχνογνωσία που απορρέει από τη ναυτική της παράδοση αιώνων, θα συνεχίσει να στηρίζει ενεργά τους στόχους του ΙΜΟ για μια σύγχρονη και ασφαλή διεθνή ναυτιλία, με ρεαλιστικούς και εφαρμόσιμους κανόνες, που δεν υπονομεύουν τη βιωσιμότητα της διεθνούς ναυτιλίας και την ανταγωνιστικότητα του κλάδου. Έτσι, η ναυτιλία θα συνεχίσει να λειτουργεί προς όφελος της παγκόσμιας οικονομίας και των πολιτών ολόκληρου του πλανήτη.

Συγκεκριμένα, στην ψηφοφορία του ΙΜΟ, η Κίνα και η Ιταλία έλαβαν από 155 ψήφους, η Νότια Κορέα 154, ενώ η Ελλάδα ισοψήφησε με το Ηνωμένο Βασίλειο στις 153 ψήφους και ακολούθησαν οι Ιαπωνία, Παναμάς, ΗΠΑ, Νορβηγία και Λιβερία.

Σε ρυθμούς ανανέωσης ο στόλος των δεξαμενόπλοιων

Κύμα ανανέωσης του στόλου των δεξαμενόπλοιων ενδέχεται να σηματοδοτήσει το υψηλό orderbook, το οποίο, ως αναλογία του υπάρχοντος στόλου, κινείται στο 14,1%. Σύμφωνα με δεδομένα της BIMCO, το αντίστοιχο ποσοστό τον Μάρτιο του 2023 ήταν μόλις στο 2,8%, απόρροια των χαμηλών παραγγελιών το 2022. Από το 2023, έχουν παραγγελθεί 325 crude tankers συνολικής χωρητικότητας 68,7 εκατ. τόνων dwt, ενώ το orderbook αριθμεί 309 πλοία, χωρητικότητας 65,8 εκατ. dwt.

Οι παραδόσεις προβλέπεται πως θα κορυφωθούν στα 28,2 εκατ. dwt το 2027 και πως το 98% της χωρητικότητας dwt του orderbook θα παραδοθεί



Credit: Γιώργος Λουλαδάκης

πριν από το τέλος του 2028. Τα δεξαμενόπλοια Suezmax και VLCC κυριαρχούν στο orderbook με 135 και 128 πλοία αντίστοιχα, σύμφωνα με δεδομένα της BIMCO. «Το μέγεθος του orderbook μπορεί να φαίνεται υπερβολικά μεγάλο σε σύγκριση με την αναμενόμενη αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης πετρελαίου στο μέλλον. Στην πρόσφατη έκθεσή του, *World Energy Outlook*, ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας (IEA) εκτίμησε ότι η μέση ετήσια αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης πετρελαίου μεταξύ 2024 και 2035 θα είναι το πολύ 0,7% ετησίως», επισημαίνει ο επικεφαλής ναυτιλιακός αναλυτής της BIMCO, Niels Rasmussen. Επομένως, είναι κρίσιμο το μεγαλύτερο μέρος των πλοίων που περιλαμβάνονται στο orderbook να αντικαταστήσουν τα παλαιότερα και λιγότερο αποδοτικά πλοία αντί να προστεθούν στον υφιστάμενο στόλο. Η υπόθεση αυτή χαρακτηρίζεται ρεαλιστική αν αναλογιστεί κανείς ότι το 18,2% των πλοίων του στόλου είναι σήμερα 20 ετών ή μεγαλύτερα.

«Παρά το σχετικά μεγάλο orderbook και την πιθανή ασθενή αύξηση της ζήτησης, φαίνεται πιθανό ότι η αγορά μπορεί να επιτύχει ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης, εάν τα παλαιότερα πλοία ανακυκλωθούν. Ωστόσο, εκτιμούμε ότι περισσότερο από το 40% του δυναμικού ανακύκλωσης προέρχεται από πλοία που υπόκεινται σε κυρώσεις. Οι κυρώσεις περιορίζουν επίσης την πώληση αυτών των πλοίων, γεγονός που μπορεί να καθυστερήσει περαιτέρω την ανακύκλωσή τους και/ή να οδηγήσει σε χαμηλότερες τιμές ανακύκλωσης σε σύγκριση με τα πλοία που δεν υπόκεινται σε κυρώσεις», καταλήγει ο Niels Rasmussen.

Τέλος των επιθέσεων των Χούθι κατά πλοίων στην Ερυθρά Θάλασσα

Τον τερματισμό των επιθέσεων εναντίον πλοίων στην Ερυθρά Θάλασσα και την άρση του ναυτικού αποκλεισμού των ισραηλινών λιμανιών ανακοίνωσαν οι Χούθι, ένεκα της εκεχειρίας στη Λωρίδα της Γάζας.

Η ανακοίνωση έγινε μέσω επιστολής που έστειλε ο νεοδιορισμένος αρχηγός του επιτελείου των Χούθι, Γιουσέφ Χασάν Αλ-Μαντάνι, στον στρατιωτικό βραχίονα της Χαμάς, Kata'ib al-Qassam. «Παρακο-

Σύμφωνα με την ανάλυση της Xeneta, μια μεγάλης κλίμακας επιστροφή στην Ερυθρά θάλασσα θα μείωνε το μεταφορικό έργο που απαιτείται από τον στόλο των containerships και θα μπορούσε να προκαλέσει πτώση των ναύλων, εκτός αν οι liner εταιρείες προβούν σε μέτρα, όπως οι ανακυκλώσεις, η μείωση της ταχύτητας και η ευρεία εφαρμογή των blank sailings.

λουθούμε στενά τις εξελίξεις και δηλώνουμε ότι, εάν ο εχθρός επαναλάβει την επιθετική του δράση κατά της Γάζας, θα επιστρέψουμε στις στρατιωτικές μας επιχειρήσεις στο εσωτερικό της σιωνιστικής οντότητας και θα επαναφέρουμε την απαγόρευση της ισραηλινής ναυσιπλοΐας στην Ερυθρά Θάλασσα», αναφέρει στην επιστολή του ο Αλ-Μαντάνι.

Η Δυτική Αφρική, το νέο σημείο αναφοράς για τα Capesizes

Η έναρξη των εξαγωγών από το Simandou στη Γουινέα, το μεγαλύτερο αναξιοποίητο ορυχείο υψηλής ποιότητας σιδηρομεταλλεύματος παγκοσμίως, δύναται να προκαλέσει ανακατατάξεις στην αγορά των bulk carriers, σύμφωνα με ανάρτηση της Howe Robinson. Το πρώτο φορτίο μεταφέρθηκε μέσω του Capesize «Winning Youth», εγκαινιάζοντας μια νέα ζήτηση τονομιλίων από τη Δυτική Αφρική προς την Ασία.

Το Simandou, περίπου 600 χλμ. από το λιμάνι Morebaya, διαθέτει παραγωγική ικανότητα 130 εκατ. τόνων, η οποία αναμένεται να επιτευχθεί εντός 30 μηνών. Σύμφωνα με τη Rio Tinto, τα τέσσερα blocks του Simandou αναμένεται να παραγάγουν 22-24 εκατ. τόνους το 2026 και έως 60 εκατ. τόνους το 2027. Αυτό μεταφράζεται σε ανάγκη για 20-22 επιπλέον Newcastlemaxes/Capesizes ήδη από το επόμενο έτος.

Παράλληλα, οι αυξημένες εξαγωγές βωξίτη από τη Γουινέα προς την Κίνα ενδέχεται να προκαλέσουν ανάγκη για έως και οκτώ επιπλέον Capesizes, προκειμένου να καλυφθεί η ζήτηση. Ταυτόχρονα, οι ενισχυμένοι όγκοι από τη Σιέρα Λεόνε και τη Μαυριτανία υποδηλώνουν ότι σημαντικό μέρος των 48 προς παράδοση νεότευκτων Capesizes για το 2026 θα μπορούσε να απορροφηθεί προς τη συγκεκριμένη εξέλιξη.

Η Δυτική Αφρική έχει ήδη αυξήσει το μερίδιό της στο παγκόσμιο εμπόριο Capesizes σε 9,5% (από λίγο πάνω από 4% το 2020-21), ποσοστό που μπορεί να αγγίξει το 18% όταν το Simandou φτάσει σε πλήρη παραγωγή. Ωστόσο, τα εν λόγω πλοία εμφανίζουν μέσο χρόνο αναμονής έως 15 ημέρες στη Γουινέα φέτος, σημαντικά υψηλότερο από ό,τι στη Βραζιλία (7,5 ημέρες) και στην Αυστραλία (7 ημέρες).

Τι σηματοδοτεί για τα containerships η νηνεμία στην Ερυθρά Θάλασσα

Τεκτονικές αλλαγές θα φέρει στην αγορά των containerships η παύση των επιθέσεων των Χούθι σε πλοία στην Ερυθρά Θάλασσα, ωστόσο η πλήρης επιστροφή στην κανονικότητα για την κίνηση στη θαλάσσια οδό απαιτεί εγγυήσεις, σύμφωνα με όσα αναφέρει σε ανάλυσή της η Xeneta.

«Οι λεπτομέρειες είναι ασαφείς και η ασφάλεια των πληρωμάτων, των πλοίων και των φορτίων δεν μπορεί να βασιστεί στις διαβεβαιώσεις των Χούθι. Οι μεταφορείς χρειάζονται πολύ περισσότερες εγγυήσεις από αυτές και, ίσως το πιο σημαντικό, το ίδιο ισχύει και για τις ασφαλιστικές εταιρείες», τονίζει ο Peter Sand, επικεφαλής αναλυτής στην Xeneta.

Ο ίδιος επισημαίνει ότι κάθε liner εταιρεία αξιολογεί με διαφορετικά κριτήρια τον κίνδυνο και ήδη ορισμένα containerships, όπως το «CMA CGM Benjamin Franklin», επανήλθαν στη Διώρυγα του Σουέζ, αν και γενικά η κίνηση των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παρουσιάζει κάμψη το 2025.

Σε επίπεδο ναυλαγοράς, είναι δεδομένο ότι οι μεγαλύτερες αποστάσεις πλεύσης γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας στην Αφρική, λόγω της απειλής επιθέσεων των Χούθι στην περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας, απορροφούν επί του παρόντος περίπου 2 εκατ. TEUs από την παγκόσμια μεταφορική ικανότητα και αυξάνουν τις απαιτήσεις για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων.

Σύμφωνα με την ανάλυση της Xeneta, μια μεγάλης κλίμακας επιστροφή στην Ερυθρά Θάλασσα θα μείωνε το μεταφορικό έργο που απαιτείται από τον στόλο και θα μπορούσε να προκαλέσει πτώση των ναύλων, εκτός αν οι liner εταιρείες προβούν σε μέτρα, όπως οι ανακυκλώσεις, η μείωση της ταχύτητας και η ευρεία εφαρμογή των blank sailings.

Ο κ. Sand τονίζει: «Οι spot ναύλοι από την Άπω Ανατολή προς τη Βόρεια Ευρώπη, τη Μεσόγειο και την Ανατολική Ακτή των ΗΠΑ –τρεις εμπορικές διαδρομές που συνήθως διέρχονται από την Ερυθρά Θάλασσα– έχουν μειωθεί κατά περισσότερο από 50% από την αρχή του έτους. Μια μεγάλης κλίμακας επιστροφή των containerships στην Ερυθρά Θάλασσα θα "πλημμύριζε" την αγορά με χωρητικότητα και θα προκαλούσε περαιτέρω πτώση των ναύλων σε παγκόσμιο επίπεδο, όχι μόνο σε εκείνες τις διαδρομές που επηρεάζονται άμεσα από τις εκτροπές».

Contships Management Inc.

34	750	1.5	4,500
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



Credit: ICS Greek Branch

Ο διάλογος μεταξύ τεσσάρων πλοιοκτητών για περιβαλλοντικούς κανονισμούς και γεωπολιτική

Τις απόψεις τους σχετικά με το φλέγον ζήτημα του IMO Net-Zero Framework και των εναλλακτικών καυσίμων, καθώς και τον αυξανόμενο αντίκτυπο των γεωπολιτικών αναταράξεων στη ναυτιλιακή βιομηχανία, αλλά και τα εχέγγυα που χρειάζεται η νέα γενιά για μια επιτυχημένη σταδιοδρομία στον κλάδο, παρουσίασαν τέσσερις πλοιοκτήτες στο πλαίσιο του 20ού Ετήσιου Forum του ICS Greek Branch, που έλαβε χώρα στο Ίδρυμα Ευγενίδου στις 12 Νοεμβρίου.

IMO Net-Zero Framework

Όπως ανέφερε ο κ. Πόλυς Χατζηωάννου, Πρόεδρος και CEO της Safe Bulkers Inc. και Πρόεδρος της Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών, η «φωνή» της ναυτιλίας και των πλοιοκτητών ειδικότερα δεν εισακούγεται και η συμμετοχή της βιομηχανίας στους μηχανισμούς λήψης αποφάσεων είναι μηδαμινή. Μάλιστα, τόνισε ότι, λίγες ημέρες πριν από τη συνεδρίαση της MEPC και στο πλαίσιο του Maritime Cyprus 2025, «ούτε ένας από τους 50 πλοιοκτήτες που έδωσαν το "παρών" δεν τάχθηκε υπέρ του ρυθμιστικού πλαισίου». Άλλοι φάνηκαν ήπια αντιτιθέμενοι προς το NZF, ενώ άλλοι ήταν κάθετα αντίθετοι, πρόσθεσε.

Σύμφωνα με την κ. Μιλένα Παππά, μέλος του ΔΣ και Commercial Director της Star Bulk Carriers Corp., το γεγονός της αναβολής δεν οφείλεται μόνο στην αντίδραση των ΗΠΑ, καθώς το εν λόγω πλαίσιο είχε σημαντικά κενά. «Υπάρχουν ερωτηματικά για την ανάδυση του κύκλου ζωής των εναλλακτικών καυσίμων, καθώς και για τον τρόπο με τον οποίο οι εταιρείες θα έπαιρναν πίσω τα κέρδη από το NZF», υπογράμμισε. Τα ερωτήματα αυτά ήταν κρίσιμα και κατά την ίδια δεν απαντήθηκαν.

Από τη μεριά του, ο κ. Γιώργος Μάνγκος, Principal, Interunity Group, τόνισε πως το πολιτικό lobbying της ναυτιλίας, και ειδικά της ποντοπόρου, είναι εξαιρετικά αμελητέο σε σχέση με τις αερομεταφορές ή ακόμα και με τη ναυτιλία τακτικών γραμμών. Επομένως, κατά τον ίδιο, αυτός είναι ένας από τους κύριους λόγους που η ναυτιλία (και ιδιαίτερα η ποντοπόρος) βρίσκεται σε αυτό το κρίσιμο μονοπάτι. «Δεν πρέπει να αποποιούμαστε τις ευθύνες μας. Ωστόσο, η εκπλήρωση των στόχων για τους αέριους ρύπους οφείλει να γίνει με σωστό σχεδιασμό και πραγματικά αποτελέσματα για το περιβάλλον», τόνισε.

Με τη σειρά της, η κ. Ισμήνη Παναγιωτίδη, CEO & Founder της Pavimar S.A. και της Icon Energy Corp., ανέφερε πως υπάρχει αδιαμφισβήτητα μια γενικότερη τάση προς τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος και, παρά τα εμπόδια, έχουν γίνει ήδη βήματα εμπρός. Ωστόσο, «τα επόμενα βήματα οφείλουν να είναι ρεαλιστικά και να υλοποιηθούν εντός ενός λογικού χρονικού πλαισίου». Μάλιστα, συμπληρώνοντας την κ. Παππά, πρόσθεσε πως πράγματι υπάρχουν liner εταιρείες που προχωρούν σε αναπροσαρμογή των παραγγελιών, με πολλές μηχανές να αλλάζουν.

Γεωπολιτικές αναταράξεις

Στη συνέχεια, η συζήτηση μετατοπίστηκε στις γεωπολιτικές αναταράξεις και στον αυξανόμενο αντίκτυπό τους εντός της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Παίρνοντας τον λόγο, η κ. Ισμήνη Παναγιωτίδη δήλωσε χαρακτηριστικά: «Δυστυχώς ή ευτυχώς, αυτή είναι η ναυτιλία σήμερα και οφείλουμε να προσαρμοζόμαστε αντίστοιχα. Δεν είναι πλέον μόνο ζήτηση και προσφορά, είναι πολύ πιο περίπλοκο». Ωστόσο πρόσθεσε πως οι αναταράξεις πάντοτε επηρέαζαν τη βιομηχανία, με πολλές εταιρείες να ανθίζουν κατά τη διάρκεια αυτών, ένεκα των τολμηρών κινήσεων και των έξυπνων αποφάσεων των πλοιοκτητών.

Στο ίδιο μήκος κύματος κινήθηκε και η κ. Μιλένα Παππά, δηλώνοντας μάλιστα πως το 2025 μέχρι στιγμής ήταν μια πραγματική διαδρομή «roller coaster» με πλήθος αναταράξεων. «Πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας, Χούθι, δασμοί, αμοιβαία λιμενικά τέλη ΗΠΑ-Κίνας κ.ά.»: Όλοι αυτοί οι γεωπολιτικοί τριγμοί, έχουν αναδιαμορφώσει τη ναυτιλιακή βιομηχανία, με τη λήψη αποφάσεων να είναι πλέον δυσκολότερή από ποτέ, σύμφωνα με την ίδια. «Πλέον, οφείλουμε να είμαστε reactive και όχι proactive», τόνισε χαρακτηριστικά.



Wake forward.

NEPTUNE LINES

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

neptunelines.com

Υπό αυτό το πλαίσιο τοποθετήθηκε εκ νέου και ο κ. Πόλυς Χατζηωάννου, αναφέροντας πως «η ναυτιλία διαχρονικά περιείχε το στοιχείο του ρίσκου. Τη δεδομένη στιγμή, όμως, το ρίσκο είναι πολύ μεγαλύτερο». Μάλιστα, σχολιάζοντας τις πρόσφατες εξελίξεις, ανέφερε πως η Ελλάδα και η Κύπρος έχουν μια πραγματική ευκαιρία να «εκμεταλλευτούν» τη συνεργασία με τις ΗΠΑ και να θωρακίσουν την ενεργειακή ασφάλεια της χώρας στην περιοχή, αποκομίζοντας παράλληλα και γεωπολιτικά οφέλη.

Τέλος, θέτοντας τη συζήτηση υπό άλλο πλαίσιο, ο κ. Γιώργος Μάνγκος αναφέρθηκε στο δίπολο ΗΠΑ-Κίνας, κάνοντας μια ιστορική αναδρομή, όπου κατέγραψε τους λόγους της διαχρονικής αυτής διελκυστίνδας. «Στο τέλος του 1945, οι ΗΠΑ ήταν μία από τις υπερδυνάμεις σε ό,τι αφορά τη ναυπηγική βιομηχανία. Τη δεδομένη στιγμή, τα εν λόγω σκήπτρα κατέχει η Κίνα. Ο αμυντικός και εμπορικός κλάδος των ναυπηγήσεων της Κίνας είναι άμεσα συνδεδεμένοι», τόνισε. Η στροφή των ΗΠΑ προς τη ναυπηγική βιομηχανία εδράζεται ακριβώς εκεί.

Παράλληλα, σε περίπτωση μετωπικής σύγκρουσης, όπως τόνισε, «και οι δύο χώρες θα χάσουν πλοία. Η Κίνα όμως θα είναι σε θέση να τα χτίσει εκ νέου. Και αυτό είναι ένα γεγονός που η Ουάσιγκτον δεν μπορεί να παραβλέψει».

Εχέγγυα νέας γενιάς

Σε αντίστοιχο ερώτημα αναφορικά με την ισορροπία μεταξύ τεχνικών δεξιοτήτων (hard skills) και προσωπικών δεξιοτήτων (soft skills) κλήθηκαν να απαντήσουν συνοπτικά τόσο η κ. Μιλένα Παππά όσο και η κ. Ισμήνη Παναγιωτίδη.

Η πρώτη, όπως ανέφερε, δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στις προσωπικές δεξιότητες και αρετές των συνεργατών της, χωρίς ωστόσο να υποβαθμίζει τις τεχνικές δεξιότητες. Ωστόσο, το τρίπτυχο της επιτυχίας σε ό,τι αφορά την επιλογή συνεργατών για την κ. Παππά είναι η πίστη, η ειλικρίνεια και η διαφάνεια.

Στον αντίποδα, η κ. Παναγιωτίδη, τόνισε πως, σε πρώτη ανάγνωση, οι τεχνικές δεξιότητες και τα προσόντα είναι αυτά που ξεχωρίζουν. Ωστόσο, για να καταφέρει κάποιος να σταδιοδρομήσει με επιτυχία, σημαντικό ρόλο παίζουν και οι προσωπικές δεξιότητες.

Κίμπερλι Γκίλφοϊλ: «Οι ναυτιλιακές σχέσεις ΗΠΑ και Ελλάδας δεν ήταν ποτέ πιο ισχυρές»

Τη δυνατότητα μιας πρώτης γνωριμίας με την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα είχε η Αμερικανίδα Πρέσβης Κίμπερλι Γκίλφοϊλ σε εκδήλωση που διοργάνωσε στις 20 Νοεμβρίου το Propeller Club Πειραιά προς τιμήν της. Το «παρών» στην εκδήλωση έδωσαν ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Βασίλης Κικίλιας, ο Υφυπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Στέφανος Γκίκας, η Α.Ε. ο Πρέσβης της Ιαπωνίας στην Ελλάδα, κ. Ito Koichi, η Α.Ε. ο Πρέσβης της Ν. Κορέας στην Ελλάδα, κ. Ju-seong Lim, ο Αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού Αντιναύαρχος Δημήτρης Κατάρας ΠΝ, ο Αρχηγός Στόλου Αντιναύαρχος Χρήστος Σασιάκος ΠΝ, ο Αρχηγός του ΛΣ-ΕΛΑΚΤ, Αντιναύαρχος Τρύφων Κοντιζάς, καθώς και επικεφαλής των θεσμικών φορέων εκπροσώπησης της ελληνικής ναυτιλίας και επίλεκτα μέλη της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας.

Εν μέσω γεωπολιτικών ζυμώσεων στην Ανατολική Μεσόγειο, μετά και τις πρόσφατες συμφωνίες μεταξύ ΗΠΑ και Ελλάδας, η ναυτιλία των Ελλήνων θα διαδραματίσει ακόμα πιο ενεργό ρόλο στην ενεργειακή ασφάλεια της περιοχής, καθιστώντας τη χώρα μας διαμετακομιστικό κέντρο υψηλής σημασίας.

Στην τοποθέτησή της, η Αμερικανίδα Πρέσβης αναφέρθηκε στη σύσφιξη των διπλωματικών σχέσεων των δύο χωρών και στην ηγετική θέση των Ελλήνων πλοιοκτητών στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία.

Η κ. Γκίλφοϊλ υπογράμμισε τις πρόσφατες δεσμεύσεις της ελληνικής εφοπλιστικής κοινότητας για ναυπήγηση LNG carriers στα αμερικανικά ναυπηγεία, όταν η παραγωγική τους ικανότητα ενισχυθεί σε τέτοια κλίμακα, όπως επίσης και για τη χρήση αμερικανικών ναυπηγείων για επισκευές και συντηρήσεις. «Οι συζητήσεις και οι δεσμεύσεις αυτές υπογραμμίζουν την αυξανόμενη συνεργασία μεταξύ των δύο σπουδαίων κρατών μας».

Η Πρέσβης έστειλε και ένα αυστηρό μήνυμα με αποδέκτη την Κίνα, χωρίς βέβαια να την κατονομάσει: «Οι ΗΠΑ και η Ελλάδα μοιράζονται δεσμεύσεις για την ελευθερία της ναυσιπλοΐας, προωθώντας τη θαλάσσια ασφάλεια και διασφαλίζοντας ότι κανένα έθνος δεν μπορεί να χρησιμοποιεί τις κρατικά χρηματοδοτούμενες εταιρείες του προκειμένου να ελέγχει συνολικά τη βιομηχανία. Δεν πρόκειται για οικονομικές προτεραιότητες. Είναι υποχρεώσεις στρατηγικής σημασίας, που στηρίζουν την παγκόσμια σταθερότητα και ευημερία. Μαζί μπορούμε να ηγηθούμε για να αντιμετωπίσουμε προκλήσεις όπως η χειραγώγηση της αγοράς και η παράκαμψη των κυρώσεων».

Παράλληλα πρόσθεσε ότι οι δύο χώρες μπορούν να συνεργαστούν στους τομείς της καινοτομίας και της εκπαίδευσης για μια ανθεκτική ναυτιλιακή βιομηχανία και επισήμανε ότι «οι ναυτιλιακές σχέσεις ΗΠΑ και Ελλάδας δεν ήταν ποτέ πιο ισχυρές».

Νωρίτερα, ο κ. Κωστής Φραγκούλης, Πρόεδρος του Propeller Club Πειραιά, είχε καλωσορίσει την Πρέσβη, εστιάζοντας στην ομιλία του στη διαχρονικά στενή σχέση των ΗΠΑ με το Propeller Club Πειραιά.

«Από το 1935, κάθε Πρέσβης των ΗΠΑ στην Ελλάδα έχει διατελέσει Επίτιμος Πρόεδρος του Propeller Club Πειραιά, γεγονός που επιβεβαιώνει τη στενή σχέση του Club με την αμερικανική πρεσβεία. Είναι μεγάλη υπερηφάνεια που από σήμερα η Πρέσβης αποτελεί μέλος της οικογένειας του Propeller Club», δήλωσε χαρακτηριστικά.

Στη συνέχεια, ο Πρόεδρος του International Propeller Club & Propeller Club Πειραιά τόνισε ότι το Propeller αποτελεί «γέφυρα» επικοινωνίας, που συνδέει την Ελλάδα, τις ΗΠΑ και την παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία. «Η αποστολή μας είναι σαφής. Θέλουμε να υποστηρίξουμε τη ναυτιλιακή βιομηχανία και να συσφίξουμε τους ελληνοαμερικανικούς δεσμούς».

Τέλος, τόνισε ότι η άφιξη της κ. Γκίλφοϊλ στην Ελλάδα έρχεται σε μια εποχή ιστορικών συμφωνιών μεταξύ των δύο χωρών στους τομείς της ενέργειας και των υποδομών. Σύμφωνα με τον ίδιο, ορόσημο αποτέλεσε η σύνοδος της 6ης P-TEC στην Αθήνα, όπου υπεγράφησαν οι ιστορικές συμφωνίες σχετικά με το LNG. «Στο επίκεντρο αυτών των εξελίξεων βρέθηκαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι η

Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΛΑΧΟΣ



ελληνική ναυτιλία αποτελεί αφενός σταθεροποιητικό παράγοντα για την παγκόσμια ενέργεια και αφετέρου πυλώνα των ελληνοαμερικανικών σχέσεων», κατέληξε.

Η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία έτοιμη για την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου

«Η ελληνική ναυπηγική βιομηχανία διαθέτει σήμερα την απαιτούμενη ικανότητα, τεχνογνωσία και επιχειρησιακή ετοιμότητα ώστε να υποστηρίξει μια εθνική στρατηγική ανανέωσης του ακτοπλοϊκού στόλου, στο πλαίσιο της πράσινης μετάβασης».

Αυτό τόνισε ο Πρόεδρος της Ένωσης Ναυπηγείων Ελλάδος και Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του Ομίλου ΟΝΕΧ, Πάνος Ξενοκώστας, στην παρέμβασή του στο πλαίσιο της θεματικής συνεδρίας «Ναυτιλία & ESG: Η πράσινη μετάβαση λιμανιών και ακτοπλοΐας ως μοχλός βιώσιμης ανάπτυξης» που διοργάνωσε ο «Κόμβος – Δίκτυο του Παγκόσμιου Ελληνισμού».

Όπως σημείωσε, «είναι αυτονόητο ότι η Ελλάδα μπορεί να κατασκευάζει πλοία, και το πραγματικό ζήτημα δεν αφορά την τεχνική ικανότητα αλλά τις προϋποθέσεις ανταγωνιστικότητας, το θεσμικό πλαίσιο και τις επενδύσεις που απαιτούνται ώστε η διαδικασία να είναι βιώσιμη».

Αναφερόμενος στην πρόοδο της τελευταίας επταετίας στα ελληνικά ναυπηγεία, επισήμανε ότι έχουν πραγματοποιηθεί σχεδόν 800 επισκευές πλοίων, ενώ ήδη προχωρά η ναυπήγηση των πρώτων δύο συν δύο ρυμουλκών με Έλληνες ιδιοκτήτες.

Παράλληλα, δήλωσε, σχεδιάζονται για το 2026 συμβάσεις για κατασκευές ferry boat, στοιχείο που καταδεικνύει την ουσιαστική επάνοδο της ελληνικής ναυπηγικής παραγωγής. Υπογράμμισε επίσης ότι η επανεκκίνηση της ναυπηγικής δραστηριότητας αποτελεί δικαίωση για έναν κλάδο που μέχρι πρόσφατα είχε υποτιμηθεί, ενώ πλέον αποτελεί κρίσιμο πυλώνα του ναυτιλιακού οικοσυστήματος.

Κλείνοντας, τόνισε ότι κάθε 1 ευρώ που επενδύεται στη ναυπηγική βιομηχανία μπορεί να αποτυπώνει έως και 7 ευρώ στο ΑΕΠ, επισημαίνοντας πως η σωστά οργανωμένη παραγωγική διαδικασία

αποτελεί μηχανισμό ευρύτερης οικονομικής και βιομηχανικής ανασυγκρότησης. Η Ένωση Ναυπηγείων Ελλάδος επαναβεβαιώνει τη βούληση και την ετοιμότητα του κλάδου να συμμετάσχει ενεργά στη διαμόρφωση μιας εθνικής στρατηγικής για την ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου και την πράσινη μετάβαση.

Η ναυπηγική βιομηχανία παραμένει κρίσιμος κρίκος του ελληνικού ναυτιλιακού οικοσυστήματος και μπορεί να λειτουργήσει ως πολλαπλασιαστής βιομηχανικής, τεχνολογικής και οικονομικής ισχύος, υπό την προϋπόθεση διαμόρφωσης ολοκληρωμένου μηχανισμού στήριξης και συνεργασίας με τη ναυτιλία και τα λιμάνια.

Κυριαρχία των κινεζικών ναυπηγείων στις παραγγελίες bulkers και tankers

Τα ναυπηγεία της Κίνας, σύμφωνα με δεδομένα της Xclusiv για τον Νοέμβριο, παραμένουν στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος της εφοπλιστικής κοινότητας για νεότευκτα διαφόρων τύπων.

Όσον αφορά την αγορά ναυπηγήσεων bulk carriers, η Κίνα κατέχει σημαντικό μερίδιο, της τάξεως του 68%, δεδομένου ότι από τα 1.375 bulkers που περιλαμβάνει σήμερα το orderbook, τα 939 εξ αυτών θα κατασκευαστούν από κινεζικά ναυπηγεία. Παράλληλα, το μερίδιο της Κίνας στις παραγγελίες των tankers είναι (οριακά) μεγαλύτερο, συγκεκριμένα 69%, καθώς τα 827 από τα συνολικά 1.203 δεξαμενόπλοια που περιλαμβάνει το orderbook θα κατασκευαστούν στην Κίνα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το πελατολόγιο των ναυπηγείων της ασιατικής χώρας σφύζει από παραγγελίες Κινέζων πλοιοκτητών, οι οποίοι, όπως είναι λογικό, στηρίζουν την εγχώρια παραγωγή. Από τις 939 παραγγελίες για bulk carriers σε κινεζικά ναυπηγεία, οι 377 προέρχονται από Κινέζους επενδυτές. Το ενδιαφέρον τους στην πρωτογενή αγορά των bulkers επικεντρώνεται κατά βάση στα Kamsarmaxes, με 130 παραγγελίες, και στα Ultramaxes, με 110 παραγγελίες. Ακόμα και οι Ιάπωνες πλοιοκτήτες, οι οποίοι ιστορικά επενδύουν με γνώμονα την ποιότητα, διαφαίνεται ότι είναι πρόθυμοι να ναυπηγήσουν πλοία στην Κίνα. Συνολικά 96 bulk carriers που πρόκειται να κατασκευαστούν στην Κίνα ανήκουν σε ιαπωνικά συμφέροντα.

827 δεξαμενόπλοια του orderbook θα ναυπηγηθούν από κινεζικά ναυπηγεία.

Τέλος, στο μέτωπο των δεξαμενόπλοιων, από τα 827 tankers που έχουν παραγγελθεί από κινεζικά ναυπηγεία, τα 200 από αυτά υπάγονται σε κινεζικά συμφέροντα. Οι Κινέζοι επενδυτές δείχνουν έντονο ενδιαφέρον για τις μικρότερες κατηγορίες δεξαμενόπλοιων, καθώς μεγάλο μέρος των παραγγελιών, κατ' ακρίβειαν 98, ανήκουν στην κατηγορία των small tankers, ενώ 51 στην κατηγορία των MR2s. Ανάμεσα στα 200 αυτά πλοία, όμως, συμπεριλαμβάνονται 21 Aframaxes/LR2s, αλλά και 15 VLCCs. Όπως επισημαίνει και η Xclusiv, με τις εν λόγω παραγγελίες γίνεται απτή η επιδίωξη της Κίνας να πάρει «στα χέρια της» τα ηνία της αλυσίδας μεταφορών αργού πετρελαίου.

ESG και εμπορική πραγματικότητα: Τα ευρήματα έκθεσης της RightShip

Μια νέα έκθεση με τον τίτλο *From Pledges to Practice: Anchoring Safety, Sustainability and Crew Welfare in Vessel Selection* εξέδωσε η RightShip σε συνεργασία με τη συμβουλευτική εταιρεία Thetius, η οποία αποκαλύπτει μια επίμονη ασυμφωνία μεταξύ των φιλοδοξιών της βιομηχανίας σε θέματα ESG και του τρόπου με τον οποίο επιλέγονται και ναυλώνονται τα πλοία στην πράξη.

Συνδυάζοντας συνεντεύξεις με πλοιοκτήτες, τεχνικούς διευθυντές και ναυλωτές, καθώς και μια έρευνα για την τρέχουσα κατάσταση, η έκθεση διαπιστώνει πως οι περισσότεροι πλοιοκτήτες πιστεύουν ότι υπερβαίνουν τις ελάχιστες απαιτήσεις συμμόρφωσης σε θέματα ασφάλειας, βιωσιμότητας και ευημερίας του πληρώματος. Ωστόσο, μόνο ένα μικρό ποσοστό ανταμείβεται εμπορικά γι' αυτό. Ενώ το 73% των πλοιοκτητών δηλώνουν ότι υπερβαίνουν τις βασικές απαιτήσεις συμμόρφωσης σε θέματα ασφάλειας, το 60% σε θέματα βιωσιμότητας και το 67% σε θέματα ευημερίας του πληρώματος, μόνο το 27% των ναυλωτών προσφέρει καλύτερους όρους στα πλοία με υψηλότερες επιδόσεις.

Τα ευρήματα υποδηλώνουν ένα διευρυνόμενο χάσμα μεταξύ πρόθεσης και κινήτρου. Πολλοί ιδιοκτήτες που επενδύουν σε ασφαλέστερα και πιο πράσινα πλοία συχνά διαπιστώνουν ότι οι προ-



J.H.I. Steamship Co.®

J.H.I. 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



Α-Δ: Ηλίας Μάλλιος, Στέφανος Χαρτοματζίδης, Ελένη Πολυχρονοπούλου, Αθανάσιος Αθανασόπουλος, Νίκη Γιαννούτσου, Ανδρέας Ζωντανός.

σπάθειές τους δεν γίνονται αντιληπτές στην αγορά. Χωρίς αξιόπιστα δεδομένα, ακόμα και οι ναυλωτές με καλές προθέσεις δυσκολεύονται να αναγνωρίσουν και να επιβραβεύσουν αυτές τις προσπάθειες.

Η έκθεση καλεί τον κλάδο να συντονιστεί γύρω από τέσσερις βασικές δράσεις: την επιβράβευση της ηγετικής θέσης στον τομέα ESG με απτά εμπορικά οφέλη, τον καθορισμό και την τυποποίηση των κριτηρίων καλής απόδοσης για όλους τους τύπους πλοίων, τη διασφάλιση της αξιοπιστίας, της διαφάνειας και της ενσωμάτωσης των δεδομένων ESG στη λήψη καθημερινών αποφάσεων, καθώς και την αναγνώριση των πλοίων με υψηλή απόδοση τόσο από οικονομική άποψη όσο και από άποψη φήμης.

«Για να γεφυρωθεί το χάσμα ESG, απαιτείται συνεργασία σε όλη την αλυσίδα αξίας, συνδέοντας την ασφάλεια, τη βιωσιμότητα και την ευημερία των πληρωμάτων και με ένα εμπορικό πλεονέκτημα, εξασφαλίζοντας ένα ασφαλέστερο, δικαιότερο και πιο ανθεκτικό ναυτιλιακό μέλλον», δήλωσε ο Steen Lund, Διευθύνων Σύμβουλος της RightShip.

Το νέο ΔΣ της HEMEXPO

Την Τρίτη 25 Νοεμβρίου, κατά τη Γενική Συνέλευση, πραγματοποιήθηκαν εκλογές για την ανάδειξη των νέων αντιπροέδρων της HEMEXPO.

Στις τέσσερις θέσεις των Αντιπροέδρων εξελέγησαν οι:

- Αθανάσιος Αθανασόπουλος, CEO – Uteco
- Ανδρέας Ζωντανός, Partner – Vela Electric
- Ηλίας Μάλλιος, Export Director – Seabright
- Στέφανος Χαρτοματζίδης, CCO – Prisma Electronics

Στη θέση του Αναπληρωτή Αντιπροέδρου εξελέγη η κ. Νίκη Γιαννούτσου, CEO της εταιρείας EUROCHEM.

Με αφορμή τις εκλογές, η Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου, κ. Ελένη Πολυχρονοπούλου, Πρόεδρος του Erma Tech Group και Αντιπρόεδρος της SEA Europe και μέλος του ΔΣ της HELMEPA, επισήμανε: «Είμαι πολύ αισιόδοξη για τη νέα σύνθεση του Διοικητικού Συμβουλίου της HEMEXPO, η οποία φέρνει μαζί της πλούσια εμπειρία και αφοσίωση στην αποστολή της Ένωσης. Με το κοινό μας όραμα μπορούμε να προχωρήσουμε με σιγουριά στις πρωτοβουλίες μας και να στηρίξουμε τους Έλληνες κατασκευαστές ναυτιλιακού εξοπλισμού, ώστε να ενισχύουν την καινοτομία τους και να αναπτύσσονται σταθερά στις διεθνείς αγορές».

Αλλαγές στην ηγεσία του International Group of P&I Clubs

Στην Ετήσια Γενική Συνέλευση του International Group of P&I Clubs, που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο στις 11 Νοεμβρίου 2025, ο κ. Rolf Thore Roppestad, CEO του Gard, ορίστηκε νέος Πρόεδρος.

Ο κ. Roppestad διαδέχεται τον Andrew Cutler, ο οποίος κατείχε τη θέση από τον Νοέμβριο του 2022. Το Group ευχαρίστησε τον κ. Cutler για τη συμβολή του κατά τη διάρκεια της θητείας του ως Προέδρου. Υπό την ηγεσία του κ. Cutler, το International Group of P&I Clubs αντιμετώπισε μια σειρά από προκλήσεις, από αυξανόμενες γεωπολιτικές ανησυχίες, πολέμους και ένα διευρυνόμενο καθεστώς κυρώσεων έως τη συγχώνευση δύο εκ των μελών του. Ακόμη, το Group γιόρτασε την 125η επέτειό του κατά τη διάρκεια της θητείας του κ. Cutler.

Ο κ. Roppestad ευχαρίστησε τον απερχόμενο Πρόεδρο και επιβεβαίωσε τη δέσμευσή του να διασφαλίσει τη συνέχεια και τη σταθερότητα του Group, λέγοντας: «Το IG είναι πολύ σημαντικό


CrediaBank
Your Bank
Sailing Forward.
Fast. With Trust.
Your trusted partner in Shipping Finance.
crediabank.com
Lloyd's List
2025
GREEK SHIPPING AWARDS
SHIPPING FINANCIER
of the Year

για μένα. Διαδραματίζει βασικό ρόλο στην προστασία των ναυτικών και του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Υπό την ηγεσία του Andrew, το Group άνθισε και απέδειξε σταθερά την αξία του, και ανυπομονώ να συνεχίσω αυτό το έργο. Μαζί, τα Group Clubs θα συνεχίσουν να υποστηρίζουν τους πλοιοκτήτες καθώς αυτοί πλοηγούνται σε ένα όλο και πιο περίπλοκο κανονιστικό και γεωπολιτικό περιβάλλον. Διατηρώντας την αποστολή του IG στο προσκήνιο: συλλογικά ισχυρότεροι».

SEA Europe: «Μία ακόμη χαμένη ευκαιρία για τη ναυπηγική βιομηχανία της Ευρώπης»

Τα βέλη της προς την ΕΕ εξαπέλυσε η SEA Europe, η Ένωση Ναυπηγείων και Ναυτιλιακού Εξοπλισμού της Ευρώπης. Αυτή τη φορά, στο στόχαστρο βρέθηκε το νέο Δόγμα Οικονομικής Ασφάλειας που παρουσίασε πρόσφατα η Επιτροπή. Σύμφωνα με τη SEA Europe, η ανακοίνωση της συγκεκριμένης πρωτοβουλίας «ενώ αναφέρεται σε κινδύνους που επηρεάζουν επίσης τη ναυπηγική βιομηχανία, ιδίως τις πρακτικές τρίτων χωρών που οδηγούν σε στρεβλώσεις στις παγκόσμιες και περιφερειακές αγορές, δεν προτείνει στοχευμένα μέτρα, ούτε συγκεκριμένες προτάσεις για την αποκατάσταση του δίκαιου ανταγωνισμού, ούτε εργαλεία (εμπορικής άμυνας) για τον μετριασμό των επιπτώσεων του κρατικού παρεμβατισμού τρίτων χωρών στις στρατηγικές βιομηχανίες της Ευρώπης».

Η SEA Europe τονίζει ακόμη ότι, ιδιαίτερα όσον αφορά τη ναυπηγική βιομηχανία, η Επιτροπή αποτυγχάνει για ακόμη μία φορά να προσφέρει λύση για το μακροχρόνιο και γνωστό κενό στην εμπορική προστασία του κλάδου, την ίδια ώρα που δεν καταβάλλει καμία προσπάθεια να καταστήσει εφαρμοστέο τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/1035 σχετικά με την προστασία από την επιζήμια τιμολόγηση των πλοίων.

«Για τους λόγους αυτούς, η SEA Europe θεωρεί ότι το Δόγμα Οικονομικής Ασφάλειας δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του τρέχοντος γεωπολιτικού πλαισίου. Αντί να προσφέρει μια ισχυρή απάντηση στις διαρθρωτικές προκλήσεις που αντιμετωπίζει ο κλάδος μας, το έγγραφο κινδυνεύει να μετατραπεί σε μια στρατηγική που αναγνωρίζει τους κινδύνους αλλά δεν λαμβάνει μέτρα για την αντιμετώπισή τους», δηλώνει ο Christophe Tytgat, Γενικός Γραμματέας της SEA Europe.

Europort 2025: Καινοτομία και ανθρώπινος παράγοντας σε πρώτο πλάνο

Τα *Ναυτικά Χρονικά*, διαχρονικά, δίνουν το στίγμα τους στα κορυφαία διεθνή ναυτιλιακά fora, μεταφέροντας τον παλμό από το διεθνές ναυτιλιακό στερέωμα.

Σε αυτό το πλαίσιο, αποστολή του περιοδικού βρέθηκε στη διεθνή έκθεση για τη σύνθετη ναυπηγική βιομηχανία και την καινοτόμο τεχνολογία, Europort 2025, η οποία πραγματοποιήθηκε από τις 4 έως τις 7 Νοεμβρίου στο εκθεσιακό κέντρο «Ahoy» στο Ρότερνταμ της Ολλανδίας.

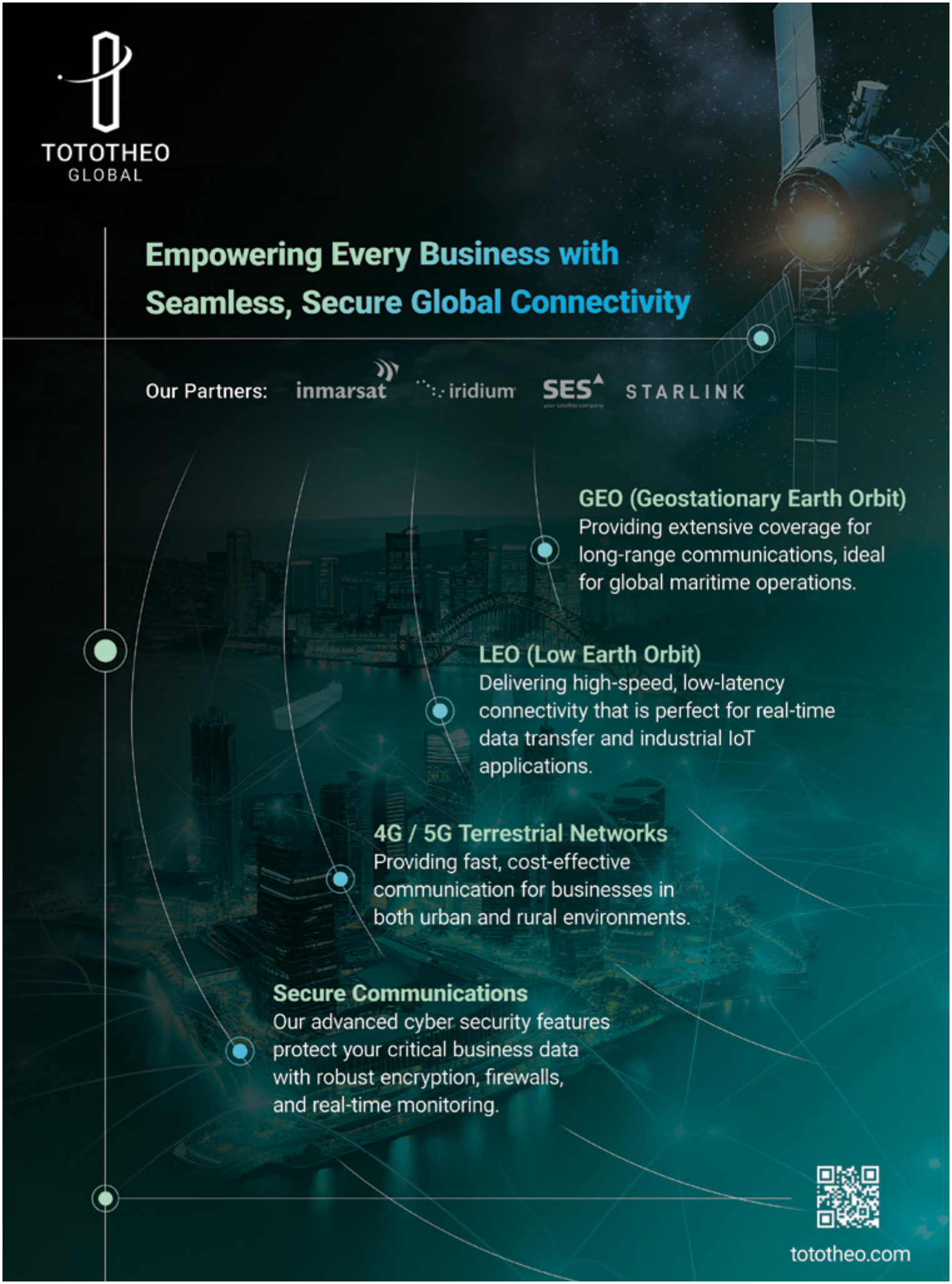
Υπό το μότο «Together, Today, Tomorrow», η θεματολογία της Europort 2025 επικεντρώθηκε σε τέσσερις κεντρικούς άξονες –την ενεργειακή μετάβαση, τη χρηματοδότηση της ναυτιλίας, τον ψηφιακό μετασχηματισμό και το ανθρώπινο δυναμικό–, με πληθώρα συνεδρίων, πάνελ και παράλληλων εκδηλώσεων, που συνέδεσαν την τεχνολογία με την επιχειρηματική στρατηγική.

Κατά τη διάρκεια της έκθεσης, το περίπτερο των *Ναυτικών Χρονικών* φιλοξένησε εκατοντάδες εκπροσώπους του ναυτιλιακού και παραναυτιλιακού κλάδου, ενώ ταυτόχρονα υποδέχτηκε και επιφανείς επισκέπτες, μεταξύ των οποίων η κ. Κατερίνα Γκίνη, Πρέσβης της Ελλάδας στην Ολλανδία.

Ταυτόχρονα, τα *Ναυτικά Χρονικά* είχαν την ευκαιρία να αποτυπώσουν τον «παλμό» των συζητήσεων, από εκπροσώπους και φορείς του κλάδου, αναφορικά με τα φλέγοντα ζητήματα που απασχολούν τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Οι συζητήσεις στα πάνελ και στις παράλληλες εκδηλώσεις, στο πλαίσιο της έκθεσης, επικεντρώθηκαν κυρίως στην ενεργειακή μετάβαση, στις νέες τεχνολογικές εξελίξεις και στο ανθρώπινο δυναμικό. Μάλιστα, όπως υπογραμμίστηκε, η έλλειψη ναυτεργατικού δυναμικού θα αποτελέσει ίσως τη μεγαλύτερη πρόκληση του κλάδου, με την πλειονότητα της νέας γενιάς να μη φαίνεται πρόθυμη να ακολουθήσει τα επαγγέλματα της θάλασσας.

Η Europort διεξάγεται ανά διετία και έχει εδραιωθεί ως μία από τις πλέον επιδραστικές διεθνείς εκθέσεις του ναυτιλιακού και ναυπηγικού κλάδου. Στη διοργάνωση του 2025 υποδέχτηκε περισσότερους από 23.000 επαγγελματίες του κλάδου από 87 χώρες, με τη συμμετοχή 1.100 εκθετών και 13 εθνικών περιπτέρων, επιβεβαιώνοντας τον ρόλο της ως κορυφαίας πλατφόρμας δικτύωσης και ανταλλαγής τεχνογνωσίας για τη ναυπηγική βιομηχανία και τον ευρύτερο ναυτιλιακό τεχνολογικό τομέα.




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





Η Ναυτιλία των Ελλήνων, ζωντανός θεματοφύλακας αξιών

Η εκδήλωση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών προς τιμήν των δωρητών του σχεδίου δράσης «Άγιος Νικόλαος»



Ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης, κατά τον χαιρετισμό του στην εκδήλωση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) προς τιμήν των δωρητών του σχεδίου δράσης «Άγιος Νικόλαος» για την αποκατάσταση των πληγεισών περιοχών της Θεσσαλίας, τη Δευτέρα 10 Νοεμβρίου 2025, στο Ωδείο Αθηνών.

Ο ελληνικός εφοπλισμός, σταθερός πυλώνας εθνικής συνέπειας και κοινωνικής προσφοράς, απέδειξε για ακόμα μία φορά ότι η δράση του υπερβαίνει τα όρια της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Με το σχέδιο δράσης «Άγιος Νικόλαος», η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών άπλωσε το χέρι της ευεργεσίας πάνω από τη Θεσσαλία, αναδεικνύοντας τον διαχρονικό δεσμό της ναυτιλιακής κοινότητας με την πατρίδα και την κοινωνία. Η κίνηση αυτή ανέδειξε για πολλοστή φορά την ενότητα και το συλλογικό ήθος που χαρακτηρίζουν την ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια, μετατρέποντας τη δοκιμασία της Θεσσαλίας σε παράδειγμα αλληλεγγύης και ελπίδας.

Σε μια εποχή κατά την οποία οι πράξεις μετρούν περισσότερο από τα λόγια, ο ελληνικός εφοπλισμός υπενθυμίζει πως η ευεργεσία δεν αποτελεί συγκυριακή χειρονομία, αλλά διαχρονική στάση ζωής, καθώς και έκφραση μιας βαθιάς σχέσης ευθύνης με την πατρίδα και την κοινωνία. Μέσα από αυτή τη συλλογική πρωτοβουλία, η ναυτιλία των Ελλήνων επιβεβαιώνει τον ρόλο της ως ζωντανός θεματοφύλακας αξιών, ως δύναμη που ενώνει, στηρίζει και εμπνέει.

Σε αυτό το πλαίσιο, τη Δευτέρα 10 Νοεμβρίου 2025 πραγματοποιήθηκε στο Ωδείο Αθηνών η εκδήλωση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) προς τιμήν των δωρητών του σχεδίου δράσης «Άγιος Νικόλαος» για την αποκατάσταση των πληγεισών περιοχών της Θεσσαλίας. Την εκδήλωση τίμησε με την παρουσία του ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης, ο οποίος απηύθυνε χαιρετισμό.

Είναι άξιο αναφοράς ότι το «παρών» έδωσαν πολλές από τις εξέχουσες προσωπικότητες της ελληνικής ναυτιλίας-μέλη της ΕΕΕ, αντανακλώντας τόσο την ιστορική παράδοση όσο και το σύγχρονο δυναμικό προφίλ του θεσμικού οργάνου εκπροσώπησης της ναυτιλίας των Ελλήνων. Εκτός αυτού, αθρόα ήταν και η παρουσία των μελών της ελληνικής κυβέρνησης, της ηγεσίας των Ενόπλων Δυνάμεων και των Σωμάτων Ασφαλείας, καθώς και μελών της ναυτιλίας των Ελλήνων-δωρητών του σχεδίου δράσης, το πολυδιάστατο κοινωνικό αποτύπωμα



ENESEL GROUP

On course for over a century and a half

www.eneselgroup.com

ATHENS COPENHAGEN LONDON DUBAI SINGAPORE



Η Μελίνα Τραυλού, Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, κατά την ομιλία της στην εκδήλωση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ) προς τιμήν των δωρητών του σχεδίου δράσης «Άγιος Νικόλαος» για την αποκατάσταση των πληγεισών περιοχών της Θεσσαλίας, τη Δευτέρα 10 Νοεμβρίου 2025, στο Ωδείο Αθηνών.

του οποίου παρουσιάστηκε μέσω ενός αφιερωματικού βίντεο κατά την έναρξη της εκδήλωσης.

Αριστούχοι μαθητές και μαθήτριες, μαζί με τους εκπαιδευτικούς τους, εκπροσωπώντας τα πληγέντα σχολεία της Θεσσαλίας, που ανακατασκευάστηκαν και αναβαθμίστηκαν στο πλαίσιο του σχεδίου δράσης της ΕΕΕ, παρευρέθηκαν επίσης στην εκδήλωση. Ιδιαίτερα συγκινητική ήταν η στιγμή κατά την οποία τρεις μαθητές του Γυμνασίου Φαρκαδόνας Τρικάλων, οι Γιώργος Αργύρης, Μαρίζα Μπαγιώτη και Βασίλης Κουνής, πήραν τον λόγο, ερχόμενοι από την περιοχή της οποίας όλα τα σχολεία αγκαλιάστηκαν από το σχέδιο δράσης «Άγιος Νικόλαος», καθώς είχαν καταστραφεί. Οι μαθητές έστειλαν μήνυμα αισιοδοξίας και ελπίδας, εκφράζοντας τη δύναμη της νέας γενιάς της Θεσσαλίας και αναφέροντας χαρακτηριστικά: «Δεν ξαναχτίσατε μόνο τα κτίρια. Ξαναχτίσατε την πίστη μας, ξαναχτίσατε την ελπίδα μας».

Στη συνέχεια, η Πρόεδρος της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ), Μελίνα Τραυλού, στην ομιλία της ανέφερε: «Αγαπητά μας παιδιά, εμείς σας ευχαριστούμε για τη χαρά που μας δώσατε να είστε σήμερα κοντά μας. Μαρίζα, Βασίλη, Γιώργο, μας συγκινήσατε με τα λόγια σας και μας δείξατε τι σημαίνει να ελπίζεις, να στηρίζεις, να προχωράς μαζί και να προχωράς μπροστά. Η αλήθεια σας εκφράζει τη Θεσσαλία που στέκεται όρθια, με αισιοδοξία, αξιοπρέπεια και δύναμη ψυχής. Ένα μεγάλο, επίσης, "ευχαριστώ" και "εύγε" στις και στους αριστούχους από τα σχολεία της Θεσσαλίας... που βρίσκεστε σήμερα εδώ, μαζί με τους εκπαιδευτικούς σας. Εσείς εκπροσωπείτε και είστε το μέλλον του τόπου σας, του τόπου μας.

»Κύριε Πρωθυπουργέ,
Κυρίες και Κύριοι Υπουργοί,
Σεβασμιότατοι,
Κύριοι Αρχηγοί,
Αγαπητές και αγαπητοί μου συνάδελφοι,
Κυρίες και Κύριοι,

»Τα τελευταία δύο χρόνια επισκέφθηκα πολλές φορές τις πληγείσες περιοχές, έναν τόπο που δοκιμάστηκε σκληρά, αλλά δεν έχασε το φως και την ψυχή του.

Συνάντησα ανθρώπους αποφασισμένους να ξανασταθούν στα πόδια τους, παιδιά που ανυπομονούσαν να επιστρέψουν στα σχολεία τους και εκπαιδευτικούς που κράτησαν τη φλόγα της γνώσης άσβεστη. Κάθε φορά μάς υποδέχονται με χαμόγελο και αγάπη, σαν δικούς τους ανθρώπους. Ιδιαίτερα στα εγκαίνια των σχολείων, τα συναισθήματα δεν περιγράφονται... μόνο βιώνονται. Το σχολείο είναι θεμέλιο νέας αρχής. Είναι εκεί όπου ξαναγεννιέται η ελπίδα και χτίζεται το αύριο.

»Στη ναυτιλία των Ελλήνων δεν είμαστε των λόγων, αλλά των πράξεων απέναντι στην πατρίδα μας. Συνεπώς, η πλήρης ανάληψη της ανακατασκευής και της αναβάθμισης των σχολείων ήταν για εμάς μια συνειδητή πράξη καθήκοντος απέναντι στα παιδιά, στους γονείς, στους δασκάλους και στις διαχρονικές αξίες που ενώνουν τον ελληνικό εφοπλισμό με την κοινωνία.

»Και θέλω να ευχαριστήσω, για ακόμα μία φορά, όλες και όλους τους συναδέλφους μου, που άμεσα και αποτελεσματικά συμπορευτήκαμε σε αυτή την πρωτοβουλία εθνικής βαρύτητας, παραμένοντας πιστοί στη δέσμευσή μας: "Ναυτιλία και Κοινωνία Πάντα Μαζί".

»Το σχέδιο "Άγιος Νικόλαος" αγκάλιασε την παιδεία, αλλά και τους κρίσιμους τομείς της πολιτιστικής μας κληρονομιάς και της δημόσιας υγείας, καθώς και στοχευμένες ανάγκες των τοπικών κοινωνιών.

»Είναι ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αλληλεγγύης, αναγέννησης και συλλογικής δυναμικής, αφού ανήκει σε όλους: στους ανθρώπους που δεν λύγισαν, στα παιδιά που θα μορφωθούν μέσα στα σύγχρονα, φωτεινά σχολεία, στις επόμενες γενιές που θα μάθουν τι σημαίνει να προσφέρεις, να δημιουργείς, να αγαπάς τον τόπο σου, να παραμένεις σε αυτόν και να τον τιμάς».

Ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης, κατά τον χαιρετισμό του, σημείωσε μεταξύ άλλων: «Αγαπητή κυρία Πρόεδρε, αγαπητή Μελίνα, αγαπητά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Σεβασμιότατοι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι στην κυβέρνηση και στο ελληνικό κοινοβούλιο, κύριοι Αρχηγοί, αγαπητή Μαρίζα, αγαπητέ Γιώργο, αγαπητέ Βασίλη. Στο πρόσωπό σας καλωσορίζω σήμερα όλες και όλους τους μαθητές, οι οποίοι είναι μαζί μας από τα σχολεία της Θεσσαλίας, αλλά και τους καθηγητές σας, τους γονείς σας, τους δασκάλους σας, όλους αυτούς οι οποίοι συμμερίστηκαν μαζί μας, τις πρώτες ημέρες μετά από αυτή την πρωτοφανή καταστροφή, τα συναισθήματα τα οποία με τόσο ωραία λόγια μάς περιέγραψαν οι τρεις μαθητές οι οποίοι μας μίλησαν πριν.

Σε μια εποχή κατά την οποία οι πράξεις μετρούν περισσότερο από τα λόγια, ο ελληνικός εφοπλισμός υπενθυμίζει πως η ευεργεσία δεν αποτελεί συγκυριακή χειρονομία, αλλά διαχρονική στάση ζωής, καθώς και έκφραση μιας βαθιάς σχέσης ευθύνης με την πατρίδα και την κοινωνία.

»Θυμάμαι, όταν πρωτοτηλεφώνησα στη Μελίνα, ζητώντας της τότε τη στήριξή της και τη στήριξη της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, η απάντηση ήταν αμέσως θετική. Μαζεύτηκαν πολύ γρήγορα 50 εκατομμύρια. Το αποτέλεσμα αυτής της δωρεάς παρουσιάστηκε με τον πιο ανάγλυφο τρόπο στο βίντεο το οποίο είδαμε.

»Θα έλεγα ότι αυτή η συμμετοχή μάς έδωσε τη δυνατότητα να μπορέσουμε να κινηθούμε και με ρυθμούς οι οποίοι ήταν πρωτόγνωροι για τα δεδομένα του ελληνικού Δημοσίου. Οι δωρεές αυτές συντονίστηκαν τότε από το Υπουργείο Υποδομών, σε συνδυασμό με την υποστήριξη των "Κτιριακών Υποδομών". Μας επέτρεψαν, με μεγάλη ευελιξία και με ταχύτητες ιδιωτικού τομέα, αλλά με προδιαγραφές οι οποίες τέθηκαν πάντα από το ελληνικό Δημόσιο, να μπορέσουμε να φτιάξουμε ξανά τα σχολεία και να τα ξαναφτιάξουμε πολύ καλύτερα από ό,τι ήταν πριν.

»Θέλω να κάνω μια ξεχωριστή μνεία στον ρόλο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και του ελληνικού εφοπλισμού διαχρονικά και να ζητήσω βέβαια, αγαπητή μου Μελίνα, και τη διαρκή και συνεχιζόμενη στήριξή σας, διότι υπάρχουν πάντα ανάγκες. Οι ανάγκες είναι πάντα περισσότερες από τις δυνατότητές μας.

»Αλλά νομίζω ότι, σε κάθε κρίσιμη ιστορική καμπή, πρέπει να αντλούμε δύναμη και από τους ευεργέτες του παρελθόντος, οι οποίοι κατέθεσαν τον δικό τους πλούτο στην υπηρεσία του δημοσίου συμφέροντος. Και νομίζω ότι αυτή είναι πια μια υποχρέωση η οποία πρέπει να διέπει συνολικά την ελληνική κοινωνία, ξεκινώντας από αυτούς οι οποίοι με τόσο μεγάλη επιτυχία μπορούν και πλέουν στα πέρατα του κόσμου και με αυτόν τον τρόπο δίνουν τη δυνατότητα στην ελληνική ναυτιλία να σημειώνει πολύ σημαντικές και πολύ μεγάλες επιτυχίες».

Δωρητές σχεδίου δράσης της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών «Άγιος Νικόλαος» για την αποκατάσταση των πληγεισών περιοχών της Θεσσαλίας

A.M. NOMIKOS TRANSWORLD MARITIME AGENCIES S.A.
ACCESS SHIPPING SA
AEGEAN ECO CARRIERS SA
AEGEAN SHIPPING MANAGEMENT
AEOLOS MANAGEMENT S.A.
AGGELOS B SHIPPING LTD
AIMS SHIPPING CORPORATION
ALASSIA NEWSHIPS MANAGEMENT INC.
ALBERTA SHIPMANAGEMENT LTD.
ALMA SHIPMANAGEMENT & TRADING S.A.
ALMI TANKERS SA
ALPHA BULKERS SHIPMANAGEMENT INC
ALPHA GAS S.A.
ALTOMARE S.A.
AMALTHIA MARINE INC
ANASTASIOS ARIS THEODORIDIS
ANASTASSIOS L. LOS & MARIA L. LOS
ANCORA INVESTMENT TRUST INC.
ANOSIS MARITIME SA
APOLLONIA LINES S.A.
ARISTON NAVIGATION CORP.
ASTRA SHIPMANAGEMENT
ATLANTIC BULK CARRIERS MANAGEMENT LTD
ATLANTIC DREDGING CORP. / VANGELATOU MELITA
ATLAS MARITIME LTD.
AVIN INTERNATIONAL
AXIS BULK CARRIERS INC. / ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΜΑΔΙΑ
BALTHELLAS CHARTERING SA
BLUE SEAS SHIPPING S.A.
CALYPSO MARINE COMPANY LIMITED
CAPITAL / ΜΑΡΙΝΑΚΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ
CARRAS (HELLAS) S.A.
CHANDRIS (HELLAS) INC.
CHARTWORLD SHIPPING CORPORATION
CHEMNAV SHIPMANAGEMENT LTD
CHIOS NAVIGATION (HELLAS) LTD
CHRONOS SHIPPING CO LTD
COMMERCIAL SHIPPING AND TRADING
COMMON PROGRESS CO. NAV. SA
CONBULK SHIPMANAGEMNT CORPORATION
COSTAMARE INC
CYAN BLUE SHIPPING LTD
D AND S SHIPMANAGEMENT SA
DALEX SHIPPING CO SA
DALNAVE NAVIGATION INC
DALOMAR SHIPPING S.A.
DANAOS CORPORATION
DECOIL / ΓΚΟΥΒΑΤΣΟΣ
DELOS NAVIGATION LTD.
DIANA SHIPPING INC
DIANIK BROS SHIPPING CORP. S.A.
DORIAN (HELLAS) S.A.
DORIAN LPG MANAGEMENT CORP.
E. NOMIKOS CORP.
EASTERN MEDITERRANEAN MARITIME LIMITED / ΑΙΓΕΑΣ ΑΜΚΕ
ECONAV SA
EFNAV COMPANY LTD
EFSHIPPING CO SA
ELEMENT SHIPMANAGEMENT S.A.
EMPIRE BULKERS LIMITED
EMPIRE NAVIGATION INC
EMPROS LINES SHIPPING CO. SP. S.A.
ENEA MANAGEMENT INC
ENESEL GROUP
EQUINOX MARITIME LTD
ESTORIL NAVIGATION SA
EUROBULK LTD
EUROTANKERS INC / ΓΚΟΤΣΗΣ ΗΛΙΑΣ
FAFALIOS SHIPPING S.A.
FCN MANAGEMENT INC.
FOMENTOS ARMADORA SA
FORTIUS SHIP MANAGEMENT LTD
FRANCO COMPANIA NAVIERA S.A.
FUNDADOR COMPANIA NAVIERA S.A.
GASLOG LNG SERVICES LTD / DRYLOG SERVICES LTD
GLOBUS SHIPMANAGEMENT / ΦΕΙΔΑΚΗΣ
GOLDEN UNION SHIPPING COMPANY SA
GOLDENPORT GROUP / ΔΡΑΓΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
GOURDOMICHALIS MARITIME S.A.
GRAHAM SHIPPING CO.
GRECOMAR SHIPPING AGENCY LTD
HALKIDON SHIPPING CORPORATION
HARBOR SHIPPING AND TRADING SA
HELLENIC MUTUAL WAR RISKS
IMS S.A. / ΓΙΑΛΟΖΟΓΛΟΥ ΜΑΡΙΟΣ
IOLCOS HELLENIC MARITIME ENTERPRISES CO LTD / ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΙ ΘΕΜΗΣ
J. LALIOTIS MARITIME GROUP
JME NAVIGATION S.A.
KASSIAN MARITIME LTD
KONKAR SHIPPING AGENCIES S.A.
KOUROS MARITIME ENTERPRISES INC
KYKLADES MARITIME CORPORATION
KYLA SHIPPING & TRADING CORP.
LASKARIDIS MARITIME S.A.
LATSCO SHIPPING LIMITED
LEON SHIPPING AND TRADING SA
LIBERTY NAVIGATION C. LTD
LMZ SHIPPING SA
LOAD LINE MARINE SA / Γ. ΣΟΥΡΑΒΛΑΣ
LOTUS SHIPPING COMPANY LIMITED
M/MARITIME
MANTINIA SHIPPING COMPANY S.A.
MEGISTI SHIPPING LTD
METROSTAR MANAGEMENT CORP.
MINOA MARINE
MODION MARITIME MANAGEMENT S.A.
MYKONOS SHIPPING CO LTD
N. J. GOULANDRIS MARITIME INC.
NAFTOMAR SHIPPING AND TRADING CO. LTD
NARVAL CHARTERING AND TRADING SA
NARVAL SHIPPING CORPORATION
NAVARONE S.A.
NAVITAS COMPANIA MARITIME S.A.
NEDA MARITIME AGENCY CO LTD / ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΥ
NEPTUNE LINES
NEREUS SHIPPING S.A.
NEW HORIZON SHIPMANAGEMENT S.A.
NEW SHIPPING LIMITED
NEW VISION SHIPPING S.A.
NIOVIS SHIPPING COMPANY S.A.
OCEAN FREIGHTERS LIMITED
OCEANBULK MARITIME SA
OCEANPAL INC
OLIVE SHIPMANAGEMENT INC
OLYMPIC SHIPPING AND MANAGEMENT S.A.
OMICRON SHIP MANAGEMENT INC
ORPHEUS MARINE TRANSPORT CORP.
PALOMA SHIPPING CORP.
PANTHEON TANKERS MANAGEMENT LTD
PARADISE GAS CARRIERS CORP.
PARALOS MARITIME CORPORATION S.A.
PAVIMAR S.A. / CASTOR SHIPS S.A.
PEGASUS OCEAN SERVICES INC
PERFORMANCE SHIPPING INC.
PL SHIPPING CO
PLEIADES SHIPPING AGENTS SA
PLUTOFYLAX SHIPPING CORPORATION
POLEMBROS SHIPPING
POLYAR SHIPPING CO LTD
POSEIDON SHIPPING CO LTD.
PRIME GAS MANAGEMENT INC
PRIME TANKERS MANAGEMENT INC
PRIMEBULK SHIPMANAGEMENT LTD
PRIMEROSE SHIPPING CO. LTD
PRODUCT SHIPPING AND TRADING SA
PROSPERITY BAY SHIPPING COMPANY LTD
PYXIS MARITIME CORP.
QUEENSWAY NAVIGATION CO. LTD
ROCKS MARITIME INC.
ROSWELL TANKERS CORP.
SAFETY MANAGEMENT OVERSEAS S.A.
SAMOS STEAMSHIP CO.
SEA TRANSPORTATION INC
SEA TRIBUTE SHIPMANAGEMENT LTD
SEALESTIAL NAVIGATION CO.
SEANERGY SHIPMANAGEMENT CORP.
SEASPIRE MARITIME
SEASTAR CHARTERING LTD
SEASTAR SHIPMANAGEMENT LTD
SEAVEN DRY MANAGEMENT INC / M/V SEAVEN PROGRESS
SEAVEN TANKER MANAGEMENT INC / M/T SEAVEN VOYAGER
SHELTON NAVIGATION S.A.
SPRING MARINE GROUP
STAMCO SHIPMANAGEMENT COMPANY LIMITED
STARBULK CARRIERS CORP.
THENAMARIS (SHIPS MANAGEMENT) INC.
THENAMARIS CONBULK INC.
THENAMARIS LNG INC.
TIDE LINE INC
TITAN MARITIME LTD
TMS GROUP
TRADE FORTUNE INC.
TRANSMED MARITIME LIMITED
TSAKOS GROUP OF COMPANIES
UNION COMMERCIAL INCORPORATED
UNION MARINE ENTERPRISES S.A.
UNIT MARITIME INC
VELOS DRY LTD
VELOS TANKERS LTD
VERITAS SHIPMANAGEMENT LTD
VICTORIA OCEANWAY LTD / ΣΕΡΓΚΕΙ ΣΚΛΟΒΣΚΙ
VIRONO SHIPPING S.A.
VIRONO UNION MARITIME S.A.
VITA MANAGEMENT S.A.
VRONTADOS SA
Z. & G. HALCOUSSIS CO. LTD.
ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ. ΚΑΙ ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.
ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΥ ΕΥΓΕΝΙΑ
ΒΑΛΜΑΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ
ΓΙΟΥΡΟΥΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΔΕΛΑΠΟΡΤΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΔΩΡΗΤΕΣ (3) ΜΕ ΠΑΡΑΚΛΗΣΗ ΑΝΩΝΥΜΙΑΣ
ΕΙΣ ΜΝΗΜΗ ΑΝΔΡΕΑ, ΜΑΙΡΗΣ ΚΑΙ ΣΤΕΦΑΝΙΑΣ ΒΕΡΓΩΤΗ
ΕΙΣ ΜΝΗΜΗ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΚΑΙ ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ ΚΟΥΤΣΙΝΑ ΚΑΙ ΜΑΙΡΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗ
ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΠΕΤΡΑΚΗ / IASON HELLENIC SHIPPING CO LTD
ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ
ΘΕΡΑΠΙΩΤΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ
ΙΔΡΥΜΑ ΑΝΤΩΝΙΟΣ Ε. ΚΟΜΝΗΝΟΣ
ΙΔΡΥΜΑ ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΑΙ ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗΣ
ΙΩΑΝΝΟΥ ΣΤΕΛΙΟΣ
ΚΟΪΛΑΚΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΚΟΜΙΝΑΚΗΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΚΑΙ ΚΟΠΕΛΟΥΖΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ
ΚΟΝΔΥΛΗΣ ΑΛΕΞΙΟΣ
ΚΟΝΔΥΛΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ
ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΛΙΒΑΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΙ ΣΤΑΥΡΟΣ
ΜΑΡΤΙΝΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ Α. (MINERVA MARINE INC.)
ΜΕΪΜΕΤΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ
ΜΙΚΡΟΠΟΥΛΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ
ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ Γ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ, ΜΟΥΝΔΡΕΑ Ν. ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ, ΜΟΥΝΔΡΕΑ Ν. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ-ΝΑΤΑΛΙΑ, ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ
ΜΠΟΔΟΥΡΟΓΛΟΥ ΜΙΧΑΛΗΣ
ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ Δ. Ι. ΠΡΟΚΟΠΙΟΥ
ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΜΑΓΚΟΥ
ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΠΡΟΚΟΠΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ
ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΗ ΑΝΔΡΕΑ
ΟΙΚΟΓΕΝΙΑ ΣΑΡΑΚΑΚΗ
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ.
ΠΑΛΗΟΣ ΑΝΤΩΝΗΣ Π.
ΠΑΠΑΛΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΠΑΤΕΡΑΣ ΝΙΚΟΛΑΣ Δ.
ΣΑΡΑΝΤΙΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΣΟΥΡΑΒΛΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΙΩΑΝΝΗΣ

LATSCO
SHIPPING LIMITED



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

created by freshidesign.gr

Group of companies
GENERAL

TURBO GENERAL

Worldwide Service • Spares • Repairs

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

www.turbogeneral.com

Holistic Solutions for:

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

www.get.com.gr

GET

Workshop • Spares • Repairs
Flying Teams • Representations

GREEN MARINE

NAVIGATING A GREENER FUTURE

New innovative technologies
dedicated to green shipping
& ESG solutions

Representations

www.green-marine.gr

Asian & European
Workshop's Representations
Technical Consulting & Troubleshooting

www.thoe-marine.com

THOE MARINE

Civil & Marine Representations & Services

www.**ageneralgroup**.com

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

T.:(+30) 210 557 5051

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

GET

Workshop · Spares · Repairs
Flying Teams · Representations

Member of:
www.ageneralgroup.com

www.**get**.com.gr



Holistic Solutions for

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

Representations:

- SKF RecondOil (SKF RecondOil Distributor) — Circular use of oil Oil filtration
- Ying sui 鹰穗 — Marine Firefighting Equipments: Water, Foam, Dry Powder and Gas
- KINTOWE — Tube Seals, Bulkheadseal, Water Lubrication Bearings
- BLUESOUL — Cargo Containment System (CCS) / LNG Hydrogen (Bastion IMO Type-B Tank); Exhaust Gas Cleaning System (EGCS) (Scrubbers)
- SAMOA (LEADING THROUGH INNOVATION) — Air Operated Diaphragm Pumps (AODD) Sprayers, Greasers, Airless
- WAYLIT — Marine Boilers, Bruners, Heat Exchangers, Boiler Auxiliaries
- NANHAI AIRBAG 南海一号 — Marine Fender Systems Marine Airbag Systems
- Midea | HICONICS — Energy Storage System (ESS)
- BSKY — Water ballast treatment systems (BWMS)

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

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

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

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

Διεθνή



Ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα

Odfjell Hakata Maritime AS: Ο νέος «παίκτης» της αγοράς των chemical tankers

Τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων αποτελούν το έναυσμα για τη σύσταση μιας νέας συμμαχίας στη Βόρεια Ευρώπη. Πιο συγκεκριμένα, η Odfjell SE και η Nissen Kaiun Co. έδωσαν τα χέρια και ετοιμάζουν από κοινού ένα νέο κέντρο διαχείρισης πλοίων στο Μπέργκεν της Νορβηγίας, υπό την ονομασία Odfjell Hakata Maritime AS.

Η σύσταση της νέας αυτής εταιρείας συνιστά ορόσημο στην αμφίδρομη σχέση μεταξύ της νορβηγικής Odfjell και της ιαπωνικής Nissen Kaiun, όπως υπογράμμισε και ο Διευθύνων Σύμβουλος της Odfjell, Harald Fotland. Αξίζει να σημειωθεί ότι η επιλογή της Odfjell να συνεργαστεί με τη Nissen Kaiun δεν είναι τυχαία. Όπως επισήμανε και ο CEO της νορβηγικής εταιρείας, «η Nissen Kaiun διαχειρίζεται έναν μεγάλο στόλο εξελιγμένων chemical tankers, κατασκευασμένων με τις υψηλότερες προδιαγραφές ποιότητας και βιωσιμότητας». Επομένως, με τη συνεισφορά της Nissen Kaiun, η Odfjell αναδεικνύεται κορυφαίος «παίκτης» παγκοσμίως στη διαχείριση ενός ενεργειακά αποδοτικού στόλου tankers μεταφοράς χημικών προϊόντων.

Τη στιγμή της σύστασής της, η Odfjell Hakata Maritime AS θα διαθέτει στόλο δέκα δεξαμενόπλοιων, εκ των οποίων η Odfjell Tankers διαχειρίζεται ήδη τα εννέα. Το δέκατο πλοίο προστέθηκε στον στόλο της εταιρείας κατά τις πρώτες ημέρες του Δεκεμβρίου, οπότε και εκκίνησε η λειτουργία της Odfjell Hakata Maritime AS στο Μπέργκεν.

UK P&I Club και TT Club σε συζητήσεις για πιθανή συγχώνευση

Σε συζητήσεις για πιθανή συγχώνευσή τους βρίσκονται οι αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί UK P&I Club και TT Club.

Στη σχετική ανακοίνωση τονίζεται ότι οι δύο οργανισμοί συνεργάζονται στενά εδώ και πολλά χρόνια μέσω του κοινού διαχειριστή, Thomas Miller. Στις συνεδριάσεις τους τον Νοέμβριο, τα διοικητικά συμβούλια και των δύο Clubs συμφώνησαν να διερευνήσουν τη δυνατότητα εδραίωσης της υπάρχουσας σχέσης μέσω μιας πιθανής συγχώνευσης. Ο ενοποιημένος σύλλογος θα διαθέτει μοναδική εμπειρογνωμοσύνη σε ολόκληρο τον κλάδο της ναυτιλίας και των μεταφορών και θα συνδυάζει συμπληρωματικά πλεονεκτήματα, ώστε να παρέχει βελτιωμένες και ολοκληρωμένες υπη-



Επιμέλεια: Σπήλιος Βαρελάς

ύδατα

ρεσίες στα μέλη του, ανταποκρινόμενος παράλληλα στις εξελισσόμενες ανάγκες του κλάδου.

Οι στρατηγικές βλέψεις των UK P&I Club και TT Club εστιάζουν στην παροχή ποιοτικών υπηρεσιών στα μέλη τους, στην ανάπτυξη, στην αποδοτικότητα και στη βελτίωση της χρηματοοικονομικής σταθερότητάς τους.

Οι συζητήσεις βρίσκονται σε αρχικό στάδιο και θα συνεχιστούν τους επόμενους μήνες. Η συγχώνευση δύο P&I Clubs δεν είναι κάτι καινούργιο, καθώς προ διετίας North και Standard Club έδωσαν τα χέρια για τον σημερινό NorthStandard.

Σύμπραξη με αμερικανική υπογραφή στο κυνήγι της K Shipbuilding

Η Taekwang Industrial, σε συνεργασία με την αμερικανική Texas Pacific Group (TPG), βρίσκεται κοντά στην εξαγορά της K Shipbuilding.

Η Taekwang, παραδοσιακά ενεργή στον πετροχημικό κλάδο, επιχειρεί στρατηγική είσοδο στην εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία, σε μια περίοδο κατά την οποία η κορεατική ναυπηγική βιομηχανία επιδιώκει ενίσχυση της παραγωγικής δυναμικότητάς της. Η φημολογούμενη αποτίμηση της K Shipbuilding υπολογίζεται περί το 1 τρισ. γουόν ($684 εκατ.). Η κίνηση εντάσσεται σε έναν ευρύτερο κύκλο επιθετικών εξαγορών από τον όμιλο Taekwang, ο οποίος πρόσφατα ολοκλήρωσε την απόκτηση της Aekyung Industrial έναντι 470 δισ. γουόν ($321 εκατ.) και συμμετείχε στον διαγωνισμό για την IGIS Asset Management. Η πιθανή είσοδός του στη ναυπηγική βιομηχανία δείχνει στροφή προς κλάδους υψηλής προστιθέμενης αξίας και ενδεχομένως σε μια πιο διευρυμένη βιομηχανική στρατηγική.

Ιταλοαλβανική συμμαχία με φόντο τη ναυπηγική βιομηχανία

Στο πλαίσιο της διακυβερνητικής συνόδου Ιταλίας-Αλβανίας στη Ρώμη, η Fincantieri και η αλβανική KAYO υπέγραψαν μνημόνιο συνεργασίας για τη σύσταση κοινοπραξίας που θα αναλάβει την κατασκευή και την τεχνική υποστήριξη πολεμικών πλοίων στην Αλβανία.

Η πρωτοβουλία εντάσσεται στη διεύρυνση της στρατηγικής συνεργασίας των δύο χωρών στον τομέα της θαλάσσιας άμυνας και της βιομηχανικής υποδομής, όπως αναγράφεται στην επίσημη ανακοίνωση των δύο μερών.

Η κοινοπραξία θα λειτουργεί ως κύριος



ανάδοχος για το σύνολο των ναυπηγικών έργων αλλά και των έργων συντήρησης της αλβανικής αγοράς, ενώ για έργα εξαγωγικού χαρακτήρα προβλέπεται παραγωγή πλοίων μήκους έως 80 μ. και 800 τόνων εκτοπίσματος. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η Fincantieri θα διατηρεί τον ρόλο του κύριου αναδόχου, αναθέτοντας στην κοινοπραξία την κατασκευή των πλοίων.

Η ΚΑΥΟ θα διαθέσει τα ναυπηγεία Pashaliman στον Αυλώνα και θα επενδύσει στην αναβάθμιση της υφιστάμενης υποδομής, ενώ η Fincantieri θα αναλάβει τη διοχέτευση τεχνογνωσίας, την τεχνική κατάρτιση και τον εκσυγχρονισμό των παραγωγικών διαδικασιών. Όπως σημείωσε ο Διευθύνων Σύμβουλος της Fincantieri, Pierroberto Folgiero, η συμφωνία αποτελεί «καθοριστικό βήμα» στη συνεργασία των δύο χωρών.

Επενδυτικό «σαφάρι» της CMA CGM στα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης

Η CMA CGM ανακοίνωσε την υπογραφή συμφωνίας για την απόκτηση του 20% του EUROGATE Container Terminal Hamburg (CTH), ενισχύοντας τη θέση του σε έναν από τους σημαντικότερους κόμβους διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων στη Βόρεια Ευρώπη. Η ολοκλήρωση της συναλλαγής αναμένεται εντός του πρώτου εξαμήνου του 2026.

Ο όμιλος ήδη εξυπηρετεί το CTH μέσω της γραμμής FAL, η οποία συνδέει την Ασία με τη Βόρεια Ευρώπη με πλοία μεταφορικής ικανότητας 23.000 TEUs, κατανάλωσης LNG, στοιχείο που αναδεικνύει την επιχειρησιακή σημασία του λιμανιού στο παγκόσμιο δίκτυό του. Η επένδυση εντάσσεται στη στρατηγική της CMA CGM για ενίσχυση της λιμενικής της παρουσίας, με ήδη 64 τερματικούς σταθμούς διεθνώς, επιδιώκοντας παράλληλα να βελτιώσει την ανθεκτικότητα και την αποδοτικότητα των ευρωπαϊκών εφοδιαστικών αλυσίδων. Στην ίδια κατεύθυνση συμβάλλει και η σιδηροδρομική σύνδεση του CTH με το EUROKOMBI, το μεγαλύτερο διατροπικό κέντρο της Γερμανίας.

Η συνεργασία υποστηρίζει επίσης το έργο Western Extension της EUROGATE στον τερματικό σταθμό του Αμβούργου, το οποίο θα επεκτείνει τις εγκαταστάσεις κατά περίπου 38 εκτάρια και θα προσθέσει περίπου 1.050 μ. στην προκυμαία. Η επέκταση έχει σχεδιαστεί για να φιλοξενήσει πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων νέας γενιάς και να αυξήσει τη χωρητικότητα του τερματικού σε σχεδόν 6 εκατ. TEUs.

Επέκταση στη Νορβηγία «ψηφίζει» η Svitzer

Το αποτύπωμά της στη νορβηγική αγορά αυξάνει η Svitzer μετά την απόκτηση του 66,6% της Buksér og Berging.

Σημειώνεται ότι η Buksér og Berging θα συνεχίσει να λειτουργεί ως μεμονωμένη εταιρεία, με το δικό της εμπορικό σήμα και τη δική της διοίκηση, παρά την εξαγορά πλειοψηφικού ποσοστού από τη δανέζικη εταιρεία.

Η Buksér og Berging διαθέτει έναν προηγμένο στόλο, που αποτελείται από περίπου 35 ρυμουλκά, 25 pilot boats, τρία πλοία-ασθενοφόρα και ένα σκάφος για την εκτροφή σολομού. Η έδρα της βρίσκεται στο Όσλο της Νορβηγίας, με υποκαταστήματα στο Σταβάνγκερ και στο Φέτζε, έξω από το Μπέργκεν.

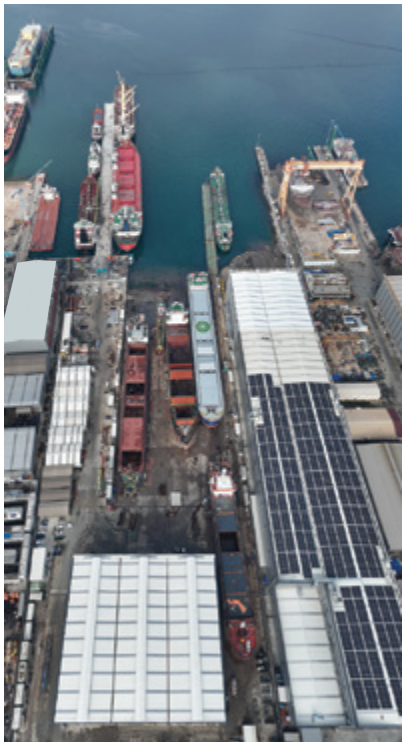
HERSEK SHIPYARD

YOUR RELIABLE PARTNER IN SHIP REPAIR & MAINTENANCE



Located in Yalova, Hersek Shipyard provides repair and maintenance services for chemical tankers (LPG, LNG class), bulk carriers, general cargo vessels, and fishing vessels. Since our establishment, we have successfully completed more than 200 repair and maintenance projects for both local and international clients.





Facilities & Capabilities

- **3 slipways (190 m × 26 m) up to 4,000 tons lightship capacity**
- **2 slipways (140 m × 24 m) up to 4,000 tons lightship capacity**
- **330 m × 15 m main pier with 7.5 m water depth for extended operations**
- **150 m × 12 m secondary pier with 7.5 m water depth**
- **Large hangars, workshops, and CNC manufacturing capabilities**
- **High-capacity cranes and forklifts ensuring efficient handling**

ISO 14001 ISO 45001 ISO 9001

www.hersek.com.tr hersekshipyard Hersek Shipyard Hersek Mah. Hakkıkan Cad. No:28/1 77700 Altınova/Yalova

Γεωπολιτική



Credit: EPA/WAEL HAMZEH

Συμφωνία Κύπρου-Λιβάνου για οριοθέτηση ΑΟΖ

Η Κύπρος και ο Λίβανος υπέγραψαν στις 26 Νοεμβρίου τη Συμφωνία Οριοθέτησης της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης των δύο χωρών και συμφώνησαν στην προώθηση της διερεύνησης ηλεκτρικής διασύνδεσής τους με τη δημιουργία τεχνικών ομάδων και τη διενέργεια μελέτης βιωσιμότητας.

Για «ορόσημο στρατηγικής σημασίας» έκανε λόγο ο Πρόεδρος της Κυπριακής Δημοκρατίας Νίκος Χριστοδουλίδης, αναφερόμενος στη συμφωνία οριοθέτησης της ΑΟΖ, την οποία υπέγραψε ο κ. Χριστοδουλίδης με τον Υπουργό Μεταφορών και Δημοσίων Έργων του Λιβάνου, Φαγιέζ Ρασάμνι.

Σε δηλώσεις του μετά την υπογραφή της συμφωνίας, ο κ. Χριστοδουλίδης χαρακτήρισε «σημαντικό και ιστορικό λόγο» την παρουσία του στη Βηρυτό για την υπογραφή της Συμφωνίας Οριοθέτησης της Αποκλειστικής Οικονομικής Ζώνης μεταξύ της Κύπρου και του Λιβάνου. «Ένα ορόσημο στρατηγικής σημασίας, το οποίο επισφραγίζει, με τον πλέον ξεκάθαρο τρόπο, το επίπεδο των σχέσεών μας», σημείωσε χαρακτηριστικά.

Επιπλέον υπογράμμισε ότι, με την υπογραφή αυτής της πολύ σημαντικής συμφωνίας, «στέλνουμε ένα ισχυρό πολιτικό μήνυμα: ότι η Κύπρος και ο Λίβανος, στη βάση του Διεθνούς Δικαίου, της σχετικής σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας και φυσικά των σχέσεων καλής γειτονίας, συνεχίζουν να επενδύουν στην ενίσχυση της εμπιστοσύνης και του αμοιβαίου σεβασμού, στην προώθηση της διμερούς και περιφερειακής συνεργασίας και σταθερότητας, προς όφελος των πολιτών μας αλλά και της ευρύτερης περιοχής της Μέσης Ανατολής».

Το ιστορικό της συμφωνίας

Σημειώνεται ότι η υπογραφή Συμφωνίας Οριοθέτησης ΑΟΖ κλείνει μια εκκρεμότητα σχεδόν είκοσι ετών. Η αρχική Συμφωνία ΑΟΖ Κύπρου και Λιβάνου υπογράφηκε τον Ιανουάριο του 2007, αλλά δεν επικυρώθηκε από τον Λίβανο λόγω εσωτερικών ζητημάτων. Μετά την υπογραφή της Συμφωνίας ΑΟΖ Κύπρου και Ισραήλ το 2010, η πλευρά του Λιβάνου διατύπωσε ισχυρισμούς περί απώλειας θαλάσσιας έκτασης, οι οποίοι συνδέονταν με τη μεταξύ τους διαφορά. Η δια-



φορά Λιβάνου και Ισραήλ επιλύθηκε το 2022 μέσω συμφωνίας υπό αμερικανική διαμεσολάβηση, με καθορισμό του πλευρικού θαλάσσιου ορίου τους.

Νέα τακτική γραμμή Κίνας-Βενεζουέλας και στον ορίζοντα οι BRICS+

Στο πλαίσιο της στρατηγικής συμμαχίας μεταξύ Κίνας και Βενεζουέλας, οι δύο χώρες ανακοίνωσαν από κοινού την καθιέρωση της θαλάσσιας διασύνδεσης του λιμένα Tianjin της Κίνας με λιμάνια της Βενεζουέλας. Κατ' αυτόν τον τρόπο, τόσο ο χρόνος μεταφοράς μεταξύ Λατινικής Αμερικής και Κίνας όσο και το μεταφορικό κόστος γενικότερα δύνανται να μειωθούν αισθητά. Ως εκ τούτου, η περαιτέρω αύξηση του διμερούς εμπορίου Βενεζουέλας-Κίνας –σε όγκο– είναι αναμενόμενη.

Παράλληλα, με την καθιέρωση του εν λόγω διαδρόμου θαλάσσιου εμπορίου, ενθαρρύνεται η συνεργασία ανάμεσα στις χώρες που συγκροτούν τους BRICS+. Σημειώνεται ότι, προς δυσαρέσκεια των ΗΠΑ, η Κίνα χτίζει στενές σχέσεις συνεργασίας με χώρες της Λατινικής Αμερικής επί σχεδόν δύο δεκαετίες. Την ίδια στιγμή, οι σχέσεις ΗΠΑ-Λατινικής Αμερικής, και συγκεκριμένα με τη Βενεζουέλα, συνεχίζουν να υποδαυλίζονται, κατόπιν εντολής του Πενταγώνου, για την αποστολή του αεροπλανοφόρου «USS Gerald R. Ford» στα ανοικτά της νοτιοαμερικανικής χώρας. Έναυσμα για την εν λόγω απόφαση αποτέλεσε τόσο η πάταξη του εμπορίου ναρκωτικών που σχετίζεται με τη Βενεζουέλα, αλλά και η επιδίωξη του Προέδρου Τραμπ να εκδιώξει τον Πρόεδρο Μαδούρο από την εξουσία.

Η πρωτοβουλία Κίνας-Βενεζουέλας πιθανώς να δημιουργήσει μια «γέφυρα» εμπορικών σχέσεων μεταξύ Ασίας, Αφρικής και Νότιας Αμερικής ευρύτερα, με ευκαιρίες να αναδύονται και για τους υπόλοιπους εταίρους της συμμαχίας BRICS. Τέλος, το πλάνο για την καθιέρωση του νέου θαλάσσιου διαδρόμου ευθυγραμμίζεται και με τις φιλοδοξίες της Ινδίας για την ανάδειξή της ως συνδετικού «κρίκου» μεταξύ ηπείρων.

Μνημόνιο συνεργασίας Τουρκίας -Νότιας Κορέας στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας

Η Τουρκία και η Νότια Κορέα υπέγραψαν μνημόνιο συνεργασίας στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας κατά την πρόσφατη επίσκεψη στην Άγκυρα του Νοτιοκορεάτη Προέδρου Λι Τζάε Μιουνγκ και τη συνάντησή του με τον Τούρκο ομόλογό του Ρετζέπ Ταγίπ Ερντογάν.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση του τουρκικού Υπουργείου Ενέργειας, με το εν λόγω μνημόνιο, η Τουρκία και η Νότια Κορέα επιδιώκουν την αμοιβαία ανταλλαγή τεχνικών δεδομένων, πληροφοριών, εμπειριών και τεχνογνωσίας, καθώς και την υλοποίηση κοινών έργων.

Το μνημόνιο υπέγραψαν, παρουσία των Ερντογάν και Λι, οι διευθύνοντες σύμβουλοι της τουρκικής εταιρείας πυρηνικής ενέργειας TUNAŞ, Νετζατί Γιλμάζ, και της της κορεατικής KEPCO, Ντονγκ Τσέολ Κιμ. Σε ανάρτησή του στα κοινωνικά δίκτυα, ο Υπουργός Ενέργειας της Τουρκίας Αλπαρσλάν Μπαϊρακτάρ ανέφερε μεταξύ άλλων: «Με αυτή τη συμφωνία στοχεύουμε στη συνεργασία σε πολλούς τομείς, από την ανάπτυξη έργων πυρηνικών σταθμών ηλεκτροπαραγωγής έως την ανταλλαγή τεχνολογίας και τεχνογνωσίας, από την αξιολόγηση των περιοχών έως τη χρηματοδότηση των έργων και την ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού. Εύχομαι αυτή η συμφωνία, που θα στεφθεί με τη στρατηγική συνεργασία στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας, να είναι ευεργετική για τις χώρες μας».

Εμπόριο και ορυκτά στο «μενού» της συνόδου ΕΕ-Αφρικής Ένωσης

Ηγέτες χωρών της Ευρώπης και της Αφρικής συναντήθηκαν στις 24 και 25 Νοεμβρίου στην Ανγκόλα, προκειμένου να εμβαθύνουν περαιτέρω τις εμπορικές σχέσεις τους, να συζητήσουν για τη μετανάστευση καθώς και για ορυκτά στρατηγικής σημασίας.

Η σύνοδος ΕΕ-Αφρικανικής Ένωσης στη Λουάντα, η έβδομη του είδους, σηματοδοτεί τη συμπλήρωση 25 ετών της διμερούς σχέσης. Η Ευρωπαϊκή Ένωση παραμένει ο κυριότερος εμπορικός εταίρος της Αφρικής. Η αξία του εμπορίου αγαθών και υπηρεσιών έφτασε τα 467 δισ. ευρώ το 2023, σύμφωνα με τις Βρυξέλλες. Την ίδια χρονιά, η ΕΕ ήταν αυτή που έκανε τις μεγαλύτερες άμεσες ξένες επενδύσεις (ΑΞΕ) στην ήπειρο, ύψους 239 δισ. ευρώ, σύμφωνα με τους αριθμούς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Γαλάζια οικονομία

Ναυτιλιακή συμμαχία κατά των πλαστικών στη θάλασσα

Τη συμμαχία Maritime Association for Clean Seas (MACS), η οποία θα εστιάσει στη μείωση των πλαστικών απορριμμάτων σε όλη την αξιακή αλυσίδα της ναυτιλίας, σύστησαν πρόσφατα τέσσερις ναυτιλιακές εταιρείες: η Berge Bulk, η Bernhard Schulte Shipmanagement (BSM), η X-Press Feeders και η Britoil Offshore Services.

Η ναυτιλία αντιπροσωπεύει περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου και απασχολεί περισσότερους από 2 εκατ. ναυτικούς σε όλο τον κόσμο. Έρευνες δείχνουν ότι 14 εκατ. τόνοι πλαστικών εισέρχονται ετησίως στα θαλάσσια οικοσυστήματα, και ενώ οι ναυτιλιακές δραστηριότητες συμβάλλουν σε ένα μικρό μέρος αυτού του συνόλου, τα λειτουργικά απόβλητα από τα πλοία, οι απώλειες φορτίου και η ανεπαρκής διαχείριση των αποβλήτων στα λιμάνια παραμένουν τομείς τους οποίους ο κλάδος μπορεί να βελτιώσει.

Η MACS αναφέρει ότι, κατά τη διάρκεια του 2026, θα επικεντρωθεί σε τομείς όπως οι βιώσιμες προμήθειες και η χρήση υλικών, καθώς και η μέτρηση και η μείωση των αποβλήτων των πλοίων.

Σύμφωνα με τη MACS, ο ναυτιλιακός τομέας στερείται επί του παρόντος συνεπών βασικών παραμέτρων για τη χρήση πλαστικών, τα απόβλητα των πλοίων και τις ροές αποβλήτων στα λιμάνια. Αντί για στόχους, η MACS δηλώνει ότι θα συνεργαστεί με τα μέλη της για να καθορίσει εθελοντικές βασικές μετρήσεις σε όλα τα συμμετέχοντα πλοία κατά τη διάρκεια του πρώτου έτους λειτουργίας της.

Προς τη δημιουργία του πρώτου ολοκληρωμένου Carbon-Neutral Hydrogen Port στη Νότια Κορέα

Η ανάπτυξη μεγάλης κλίμακας υποδομών υδρογόνου και ηλεκτροπαραγωγής από κυψέλες καυσίμου αποτελεί το τεχνολογικό θεμέλιο ενός νέου, φιλόδοξου έργου που ανακοινώθηκε από τη Hyundai Motor Group και την επαρχία Πιόνγκτεκ. Στόχος του έργου είναι η δημιουργία του πρώτου ολοκληρωμένου Carbon-Neutral Hydrogen Port στην Κορέα. Η πρωτοβουλία εντάσσεται σε ένα πολυμερές μνημόνιο κατανόησης (MoU) που στοχεύει στη διαμόρφωση ενός εθνικού προτύπου για την αποανθρακοποίηση των λιμένων και στην ενίσχυση των εθνικών στόχων για κλιματική ουδετερότητα.

Στο πλαίσιο της συμφωνίας, η Hyundai Motor Company αναλαμβάνει τη χάραξη της συνολικής στρατηγικής για τις υδρογονοτεχνολογίες. Η Kia και η Hyundai Glovis θα εγκαταστήσουν και θα λειτουργήσουν συστήματα ηλεκτροπαραγωγής βασισμένα σε κυψέλες καυσίμου στις εγκαταστάσεις τους στο λιμάνι Πιόνγκτεκ. Κεντρικό στοιχείο της πρωτοβουλίας είναι η αξιοποίηση του υφιστάμενου υδρογονοπαραγωγικού συμπλέγματος κοντά στο λιμάνι, με στόχο τη δημιουργία ενός σταθερού και επεκτάσιμου συστήματος παροχής ενέργειας μέσω αγωγού μήκους 15 χλμ. Το ενεργειακό αυτό δίκτυο θα λειτουργήσει συμπληρωματικά προς τα συστήματα κυψελών καυσίμου, προσφέροντας ένα ενιαίο και αξιόπιστο πλαίσιο για την τροφοδότηση κρίσιμων λιμενικών υποδομών.

Η Hyundai Motor Group, σε συνεργασία με την επαρχία Πιόνγκτεκ και τους υπόλοιπους εταίρους, προετοιμάζει ένα ολοκληρωμένο ενεργειακό μοντέλο για τις λιμενικές λειτουργίες. Παράλληλα, προβλέπεται η επέκταση του στόλου υδρογονοκίνητων οχημάτων και εξοπλισμού λιμένος, καθώς και η εγκατάσταση σταθμών ανεφοδιασμού υδρογόνου.

Οι μακροπρόθεσμες δράσεις περιλαμβάνουν την ανάπτυξη υποδομών ανεφοδιασμού υδρογόνου και αμμωνίας για μελλοντικά πλοία μηδενικών εκπομπών. Επιπρόσθετα, την πιθανή υιοθέτηση συστημάτων Alternative Maritime Power (AMP), ώστε να περιοριστούν οι εκπομπές από τα ελλιμενισμένα πλοία. Παράλληλα, σχεδιάζεται η ενίσχυση της εφοδιαστικής αλυσίδας πράσινου υδρογόνου μέσω εισαγωγών αμμωνίας και η διεύρυνση υδρογονοκίνητων λειτουργιών για μεγαλύτερη ενεργειακή σταθερότητα και αποδοτικότητα.

Σημαντικό ορόσημο σε αυτή τη μετάβαση αποτελεί η πιλοτική λειτουργία του πρώτου υδρογονοκίνητου αυτόματου οχήματος της Hyundai Motor στη χώρα, που από το 2024 εξυπηρετεί τη γραμμή μεταξύ του εργοστασίου Asan και του λιμένα Πιόνγκτεκ.

Το πρώτο τεχνολογικά εξελιγμένο πλοίο ιχθυοκαλλιέργειας παγκοσμίως

Ένα τεχνολογικά εξελιγμένο πλοίο ιχθυοκαλλιέργειας παραδόθηκε στις 19 Νοεμβρίου, στην πόλη Τζαντσιάνγκ της επαρχίας Γκουανγκντόνγκ, ένα δυναμικό οικονομικό κέντρο στη νότια Κίνα. Το «Zhanjiang Bay No.1» αναμένεται ότι θα δώσει νέα ώθηση στην ανάπτυξη του κινεζικού τομέα της ιχθυοκαλλιέργειας.

Πρόκειται για ένα πλοίο σε σχήμα κλωβού, το πρώτο στην κατηγορία του παγκοσμίως, το οποίο συνδυάζει την επιχειρησιακή λειτουργικότητα, την εξελιγμένη πρόωση, αλλά και τα έξυπνα συστήματα για τη λειτουργία του.

Το πλοίο έχει μήκος 154 μ., πλάτος 44 μ., ενώ ο όγκος ύδατος που μπορεί να μεταφέρει για εφαρμογές ιχθυοκαλλιέργειας καταγράφεται στα 80.000 κ.μ.

Οι λειτουργικοί χώροι ιχθυοκαλλιέργειας του πλοίου είναι οργανωμένοι σε 12 ανεξάρτητες ζώνες, διευκολύνοντας την ταυτόχρονη ιχθυοκαλλιέργεια διαφορετικών ειδών, ενώ η ετήσια παραγωγή του εκτιμάται ότι θα κυμανθεί μεταξύ 2.000 και 5.000 τόνων.

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



Επιβατηγός ναυτιλία

«Χρυσός» η αξία των κρουαζιερόπλοιων – Τα δεδομένα για το orderbook

Η κατασκευή κρουαζιερόπλοιων συνιστά μια εξίσου έντονη δραστηριότητα στον χώρο της ναυτιλίας, με σημαντικά κεφάλαια να κατανέμονται για τη ναυπήγηση των πολυτελών πλοίων. Σύμφωνα μάλιστα με δεδομένα της Cruise Industry News, η σωρευτική αξία των υπό παραγγελία κρουαζιερόπλοιων ανέρχεται στα $63 δισ., για συνολικά 70 πλοία, έως το 2036.

Κατά μέσο όρο, δηλαδή, η αξία ενός νεότευκτου κρουαζιερόπλοιου για την επόμενη δεκαετία διαμορφώνεται στο αστρονομικό ποσό των $900 εκατ. Παράλληλα, το μέσο μέγεθος των εν λόγω πλοίων ανέρχεται στους 113.600 τόνους, με τη δυνατότητα να φιλοξενήσουν –επίσης κατά μέσο όρο– 2.500 επιβάτες.

Ανάμεσα στους κορυφαίους επενδυτές κρουαζιερόπλοιων για το 2025 συγκαταλέγεται η Royal Caribbean με το 250.800 τόνων «Star of the Seas», η MSC Cruises με το «World America» των 205.700 τόνων και η Celebrity Cruises με το κρουαζιερόπλοιο «Xcel», 140.600 τόνων. Το κάθε πλοίο από τα παραπάνω θα δύναται να φιλοξενήσει 5.610, 5.400 και 3.260 επιβάτες αντιστοίχως, ενώ το συνολικό κόστος για τα τρία πλοία ανέρχεται περίπου στα $3,8 δισ.

Stena Line: Υβριδικό ferry στη γραμμή Μπέλφαστ-Χέισαμ

Το λιμάνι του Μπέλφαστ φιλοξένησε την πρώτη τελετή ονοματοδοσίας πλοίου, μετά από δύο δεκαετίες, με 200 προσκεκλημένους να δίνουν το «παρών».

Το «Stena Futura», μήκους 147 μ., είναι το πρώτο από τα πλοία νέας γενιάς «NewMax» που έχουν κατασκευαστεί ειδικά για τη συχνά χρησιμοποιούμενη διαδρομή Μπέλφαστ-Χέισαμ. Σχεδιασμένο με τεχνολογίες αιχμής, το πλοίο είναι methanol ready και εξοπλισμένο με υβριδικά συστήματα πρόωσης, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας χρήσης μπαταριών και ηλεκτρικής σύνδεσης από την ξηρά. Οι εν λόγω καινοτομίες θα βοηθήσουν τη Stena Line να επιτύχει τον στόχο της για μείωση των εκπομπών CO_2 κατά 30% έως το 2030.

Η τελετή ονοματοδοσίας πραγματοποιήθηκε από την ανάδοχο Δρα Madeleine Olsson Eriksson, μέλος της οικογένειας Olsson, ιδιοκτητών της Stena Line. Η τελετή σηματοδότησε επίσης ένα σημαντικό ορόσημο για τη Stena Line, καθώς γιόρτασε τα τριάντα χρόνια λειτουργίας της στο Μπέλφαστ.

Μιλώντας στην εκδήλωση, ο Διευθύνων Σύμβουλος της Stena Line, Niclas Mårtensson, δήλωσε: «Η ονοματοδοσία του “Stena Futura” συνιστά μια περήφανη στιγμή για τη Stena Line και το λιμάνι του Μπέλφαστ. Αυτό το πλοίο, μαζί με το αδελφό πλοίο “Stena Connecta”, αντιπροσωπεύει επένδυση άνω των 100 εκατ. λιρών στο δίκτυό μας στην Ιρλανδική Θάλασσα και αποδεικνύει σαφώς τη συνεχή δέσμευσή μας να ανταποκριθούμε στην αυξανόμενη ζήτηση μεταφορών ενώ παράλληλα πρωτοπορούμε στον τομέα της βιώσιμης ναυτιλίας».

Ενίσχυση της συνεργασίας MSC Cruises και Chantiers de l’Atlantique

Η MSC Cruises και η Chantiers de l’Atlantique ανακοίνωσαν μια σημαντική ενίσχυση της μακροχρόνιας συνεργασίας τους, με παραγγελίες δύο επιπλέον πλοίων World Class, τα νούμερα 7 και 8,

τα οποία αναμένεται να παραδοθούν το 2030 και το 2031.

Η ανακοίνωση έγινε κατά τη διάρκεια μιας διπλής εκδήλωσης εορτασμού για δύο άλλα πλοία World Class που αποτελούν ορόσημο στην κρουαζιέρα και βρίσκονται επί του παρόντος υπό κατασκευή στο ναυπηγείο Chantiers de l'Atlantique στη Σεντ Ναζέρ της Γαλλίας: την καθέλκυση του «MSC World Asia» και την τελετή νομίσματος (coin ceremony) του «MSC World Atlantic».

Με αξία 3,5 δισ. ευρώ, οι παραγγελίες που ανακοινώθηκαν αυξάνουν τη συνολική επένδυση της MSC Cruises στα τέσσερα πλοία που παραγγέλθηκαν στη Γαλλία φέτος σε σχεδόν 7 δισ. ευρώ. Σε συνδυασμό με τα πλοία World Class που βρίσκονται ήδη υπό κατασκευή, αυτό ανεβάζει τη συνολική άμεση επένδυση της εταιρείας που έχει δεσμευτεί επί του παρόντος στη Γαλλία σε 10,5 δισ. ευρώ. Αυτό το μεγάλο βιομηχανικό σχέδιο αντικατοπτρίζει την εμπιστοσύνη του πλοιοκτήτη στο μέλλον του τουρισμού κρουαζιέρας και τη διαρκή δέσμευσή του στη ναυπηγική αριστεία στη Γαλλία και σε όλη την Ευρώπη.

Η κατασκευή των πλοίων World Class 7 και 8 θα ξεκινήσει το 2029 και θα ενταχθούν στην παράδοση πλοίων που έχουν παραδοθεί από το ναυπηγείο Chantiers de l'Atlantique, ως μέρος της μακροχρόνιας συνεργασίας του με την MSC Cruises.

Η σειρά World Class της MSC Cruises περιλαμβάνει τα «MSC World Europa (2022)» και «MSC World America» (2025), το «MSC World Asia» (2026) και το «MSC World Atlantic» (2027), με τα μελλοντικά πλοία World Class 5, 6, 7 και 8, τα οποία ακόμη δεν έχουν ονομαστεί, να αναμένονται έως το 2031.

Νέα παραγγελία της Norwegian Cruise Line Holdings

Η Fincantieri εξασφάλισε νέα παραγγελία από τη Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. (NCLH) για την κατασκευή ενός υπερπολυτελούς κρουαζιερόπλοιου που θα ενταχθεί στον στόλο της Regent Seven Seas Cruises. Η συμφωνία υπόκειται σε χρηματοδότηση και λοιπούς συνήθεις όρους, σύμφωνα με την επίσημη ανακοίνωση, και θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική ως προς το ύψος της επένδυσης.

Το νεότευκτο, προγραμματισμένο για παράδοση το 2033, θα αποτελέσει αδελφό πλοίο του «Seven Seas Prestige», πρώτου της νέας Prestige Class, η οποία κατασκευάζεται στο ναυπηγείο Marghera, με παράδοση το 2026. Μια δεύτερη μονάδα της ίδιας κλάσης έχει ήδη προγραμματιστεί προς παράδοση για το 2030.

Με ολική χωρητικότητα 77.000 gt, μήκος 257 μ. και μεταφορική ικανότητα 822 επιβατών, το νέο πλοίο θα διαθέτει ένα από τα υψηλότερα guest-to-space ratios της αγοράς και θα ενσωματώνει τεχνολογίες περιβαλλοντικής αιχμής, προσθέτει η ανακοίνωση.

Η συνεργασία Fincantieri-NCLH συγκαταλέγεται στις πιο σταθερές του κλάδου. Υπενθυμίζεται ότι έχουν ήδη παραδοθεί δέκα πλοία, ενώ το orderbook περιλαμβάνει ακόμα 13 μονάδες για τα brands της εταιρείας – Norwegian Cruise Line, Regent Seven Seas και Oceania Cruises.



GSCC

του Ηλία Μπίσια

Ένας δίαυλος συνεργασίας και επικοινωνίας της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας του Λονδίνου

Η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας, ως θεσμικός φορέας συντονισμού των ελληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων στο Λονδίνο, αποτελεί εδώ και αρκετές δεκαετίες έναν θύλακα των ελληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων στην καρδιά της βρετανικής πρωτεύουσας. Η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Greek Shipping Co-operation Committee, GSCC) ιδρύθηκε το 1935, με αρχική ονομασία «Greek Shipping Stabilisation Committee».



Αν και ο αρχικός λόγος της σύστασής της ήταν να εξασφαλιστεί σταθερότητα στις ναυλαγορές, ειδικά σε ό,τι αφορά τις ναυλώσεις από και προς τη Νότια Αμερική κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης του 1930, διαμορφώθηκε σταδιακά μέσα στον 20ό αιώνα ως ένα θεσμικό όργανο με διεθνή επιρροή.

Η Επιτροπή δεν υπήρξε ποτέ ένα συμβατικό θεσμικό όργανο εκπροσώπησης του εφοπλισμού, αλλά, όπως ακριβώς περιγράφεται στην ονομασία της, ένας δίαυλος συνεργασίας και επικοινωνίας της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας του Λονδίνου, που κάποτε υπήρξε σημαντικό κέντρο επιχειρηματικών και πολιτικών αποφάσεων. Η ανάγκη για ένα άτυπο όργανο που θα συνέδεε τη συγκεκριμένη ναυτιλιακή κοινότητα με τις παγκόσμιες πολιτικές και διπλωματικές εξελίξεις ήταν έντονη, ιδιαίτερα μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν ο ελληνικός εφοπλισμός ανασυγκροτήθηκε και επεκτάθηκε μακριά πλέον από τη γενέθλια γη των προγόνων του. Κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, η Επιτροπή υπήρξε ο πιο σημαντικός, αν όχι καθοριστικός, δίαυλος επικοινωνίας και συνεργασίας ανάμεσα στην «εξόριστη» ελληνική κυβέρνηση στην Αίγυπτο και τα αρμόδια επιτελεία και τις διοικήσεις του Ηνωμένου Βασιλείου και των συμμαχικών δυνάμεων, με σκοπό τη διαχείριση του εμπορικού στόλου και τον κρίσιμο ρόλο στις νηοπομπές στον Βόρειο Ατλαντικό.

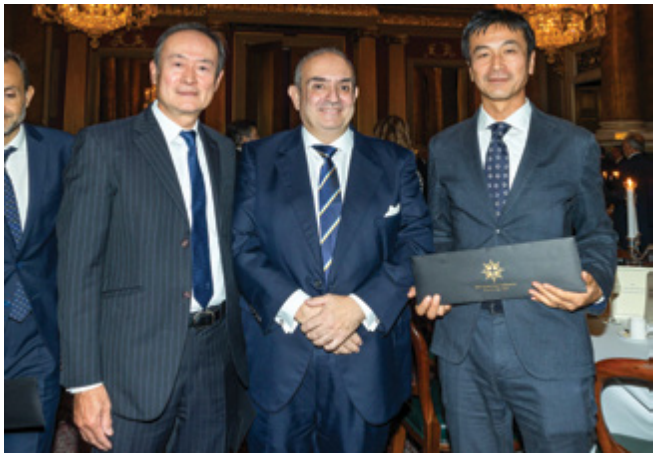
Έκτοτε η Επιτροπή προώθησε τη συνεργασία μεταξύ των ελληνικών ναυτιλιακών γραφείων (και όχι μόνο των Ελλήνων πλοιοκτητών, όπως συχνά αλλά λανθασμένα αναφέρεται), του ελληνικού και βρετανικού κράτους και των διεθνών ναυτιλιακών φορέων, και ειδικά του ΙΜΟ. Όταν το Λονδίνο ήταν το σημαντικότερο ναυτιλιακό κέντρο της Δύσης, η Επιτροπή















υπήρξε ο ούριος άνεμος για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας και της γιγάντωσης του ελληνικού στόλου. Η ασφάλεια στη θάλασσα, η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, η προστασία του περιβάλλοντος αλλά και η βελτίωση των σχέσεων με όλα τα κράτη που στηρίζουν το διεθνές εμπόριό τους στις θαλάσσιες μεταφορές υπήρξαν σημαντικές προτεραιότητες του προεδρείου. Η αρωγή προς την πατρίδα και η στήριξη στις οικονομικές ανάγκες του τόπου ήταν πάντα η αθόρυβη προτεραιότητα των μελών του Committee, ενώ οι συλλογικές δράσεις στήριξης της πατρίδας σε περιόδους μεγάλων κρίσεων υπήρξαν εξαιρετικά διακριτικές, όπως ταιριάζει εξάλλου στο χαμηλό κοινωνικό προφίλ των πρωταγωνιστών του.

Σήμερα, αν και το Λονδίνο δεν είναι η κραταιά μητρόπολη της ναυτιλίας και η ελληνική παρουσία έχει συρρικνωθεί δραστικά, η Επιτροπή συνεχίζει να λειτουργεί ως φορέας συνεργασίας και προώθησης της ελληνικής ναυτιλιακής φωνής στα διεθνή fora, ειδικά σε οργανισμούς που δραστηριοποιούνται στον τομέα των ναυτασφαλίσεων και φορείς που ασχολούνται με τεχνολογικές προδιαγραφές, επιθεωρήσεις και κανονισμούς.

Στα 95 χρόνια ενεργής παρουσίας του Committee, ιστορικές προσωπικότητες της ελληνικής ναυτιλίας διετέλεσαν πρόεδροι και μέλη του προεδρείου. Όλοι, από τον πρώτο πρόεδρο Περικλή Δρακούλη μέχρι τον Σταύρο Νιάρχο, τον Ι. Κ. Καρρά, τον Ι. Κουλουκουντή και τον Δ. Χανδρή, άφησαν το ανεξίτηλο στίγμα της συνεισφοράς τους στα κοινά. Ας μη λησμονούμε ότι ο αείμνηστος Αντώνης Χανδρής διετέλεσε Αντιπρόεδρος στο Committee και, όταν ανέλαβε σε μια δύσκολη εποχή τα ηνία της ΕΕΕ (1975-1981), είχε όχι μόνο τις επιχειρηματικές γνώσεις για να ηγηθεί, αλλά και την εμπειρία ως προς την οργάνωση και τη διοίκηση ενός πολυσυλλεκτικού φορέα με μέλη σημαντικές και συνάμα δυνατές προσωπικότητες.

Από το τέλος του 20ού αιώνα, ο Ι. Μ. Χατζηπατέρας, ο Επαμεινώνδας Γ. Εμπειρίκος και ο Χαράλαμπος Φαφαλιός, ο καθένας με τη δική του προσωπικότητα, οδήγησαν την Επιτροπή σε μια νέα εποχή συλλογικής εξωστρέφειας και συμμετοχικής δράσης για το κοινό καλό των μελών του. Σήμερα, η Επιτροπή διαδραματίζει τον δικό της ιδιαίτερο ρόλο, πάντα συνεργαζόμενη αρμονικά με την ΕΕΕ στον Πειραιά αλλά και με τις κρατικές αρχές της Ελλάδας και της Βρετανίας.

Η ιστορία του Committee αντανακλά τη διεθνή πορεία της ελληνικής ναυτιλίας και επικουρεί την ακλόνητη ανάγκη διαρκούς ομόνοιας μεταξύ των μελών της ισχυρότερης ναυτιλιακής δύναμης στη Δύση.

IONIC



IONIC SEMELI | DWT: 159.120 | Delivered: 2025 | Shipyard: JMU Japan

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
ΕΕΕ 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

Το Committee παραμένει η φωνή του Ελληνικού Εφοπλισμού εκτός Ελλάδος

Την 12ην Νοεμβρίου, ο Πρόεδρος του Committee, κ. Χαράλαμπος Φαφαλιός, και το Συμβούλιον παρέθεσαν επίσημον δείπνον για τον εορτασμόν των 90 χρόνων λειτουργίας του Committee. Ο Ναύαρχος κ. Παναγιώτης Κοσμάτος, υπό την ιδιότητα του πρώην διευθυντού, διά να τιμήσει την ευτυχή αυτή επέτειο, μας απέστειλε ένα σύντομο ιστορικό της μεγάλης προσφοράς του Committee εις την ελληνική ναυτιλία, το οποίον παραθέτουμε κατωτέρω.



του **Ναυάρχου Παναγιώτη Κοσμάτου**

Στη σημαντική αυτή επέτειο, καθώς πλησιάζει τα 100 χρόνια λειτουργίας του, το Committee ανταπεκρίθη στην αποστολή του και εδικαίωσε τους εμπνευστές της ανάγκης συλλογικής παρουσίας των Ελλήνων Εφοπλιστών που εδραστηριοποιούντο τότε στο Ηνωμένον Βασίλειον.

Ως αποτέλεσμα της συλλογικής αυτής προσπάθειας, το Committee διέσωσε τον Ελληνικόν εφοπλισμόν με το minimum rate scheme το 1935, που έθεσε και τα θεμέλια της δημιουργίας του Committee.

Με την ομαδική μίσθωση του Ελληνικού στόλου στην Αγγλική κυβέρνηση το 1939, κατά την κήρυξη του πολέμου, όχι μόνο διεσώθη για μία ακόμη φορά ο Ελληνικός εφοπλισμός, αλλά εδημιουργήθησαν και οι αναγκαίες προϋποθέσεις για να αναβιώσει και να αποκαταστήσει τις απώλειές του, με το πέρας του πολέμου.

Τότε, και η παρουσία του Committee λαμβάνει οργανωτικό ρόλο και με την κατοχή της πατρίδος μας αποτελεί την μοναδική φωνή του Ελληνικού εφοπλισμού. Διαπραγματεύεται με την Αγγλική κυβέρνηση, με την εξόριστη Ελληνική κυβέρνηση, με τους εκπροσώπους των ναυτεργατικών Σωματείων, συνάπτει συμβάσεις και εξασφαλίζει την κίνηση των πλοίων σε συνθήκες πολέμου.

Μετά τον πόλεμο αναβιώνει και η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ), αλλά η φωνή της Ελληνικής ναυτιλίας παραμένει στο Λονδίνο και εκφράζεται πλέον επισήμως από το Committee. Τα ναυτιλιακά γραφεία παραμένουν στο Λονδίνο και εκπροσωπούνται στην ΕΕΕ κυρίως με τους διευθυντάς των γραφείων τους στην Ελλάδα.

Όσον η πολιτική κατάσταση στην Ελλάδα παραμένει ασταθής και το πνεύμα κατά του Ελληνικού εφοπλισμού είναι κατά το μάλλον εχθρικό, το Committee αγωνίζεται για τα συμφέροντα του συνόλου του Ελληνικού εφοπλισμού και τη μεταστροφή του κλίματος προς όφελος της Εθνικής οικονομίας.

Με την αλλαγή της πολιτικής ηγεσίας της χώρας, αλλά και τις αφόρητες πιέσεις από τις διεθνείς ναυτεργατικές οργανώσεις, δημιουργούνται οι συνθήκες για τον επαναπατρισμό των πλοίων στο Εθνικό νηολόγιο. Τότε συντάσσεται και ο ευεργετικός νόμος 2687/1953, με την ενεργό συμμετοχή και του Committee στη διαμόρφωσή του, και τα Ελληνόκτητα πλοία κατά δεκάδας «προσέρχονται» εις το Ελληνικό νηολόγιο. Με τον ευεργετικό νόμο 89/1967, με κυβερνητική πρωτοβουλία, τα ευρισκόμενα εκτός Ελλάδος ναυτιλιακά γραφεία επανέρχονται σταδιακά και αυτά στην Ελλάδα και η φωνή της ΕΕΕ δυναμώνει.

Το Committee όμως παραμένει η φωνή του Ελληνικού Εφοπλισμού εκτός Ελλάδος. Πρωθυπουργοί και Αρχηγοί της αντιπολιτεύσεως επισκέπτονται το Committee και όλοι οι Υπουργοί ΕΝ, με την ανάληψη των καθηκόντων τους, θεωρούν αυτονόητο να έρθουν στο Λονδίνο για να πληροφορηθούν και να νιώσουν τον παλμόν της εκτός Ελλάδος Ελληνικής ναυτιλίας.



Στιγμιότυπο από τελετή κοπής πρωτοχρονιάτικης πίτας. Διακρίνονται από αριστερά προς τα δεξιά οι: Γιάννης Κ. Λύρας, Ιωάννης Αδ. Χατζηπατέρας, Επαμεινώνδας Εμπειρίκος, Ναύαρχος Παναγιώτης Κοσμάτος.

Credit: Κατερίνα Καλογεράκη

Δημοσίευμα των *Ναυτικών Χρονικών* της 15ης Μαΐου 1984, το οποίο αναφέρεται στη στενή συνεργασία των μελών του Committee για την αντιμετώπιση των προκλήσεων του εφοπλισμού εκείνη την περίοδο.



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ 11

ΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΕΠΙΤΕΛΕΙ ΤΟ ΚΟΜΜΙΤΤΗ

Στενή συνεργασία μεταξύ των μελών στην αντιμετώπιση κοινών προβλημάτων

in Buenos Aires
FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.
DIRECTORS: J. N. KTISTAKIS — CAPT. D. KALLINIKOS
Shipagents Brokers & Bunkers

Το Committee αναπτύσσει τότε έντονη δραστηριότητα, παρακολουθεί και επεμβαίνει στα τεκταινόμενα στον IMO στην Ευρωπαϊκή Ένωση, στο Γραφείο Ναυτικής Εργασίας στη Γενεύη και παντού όπου συζητούνται θέματα που μπορεί να επηρεάσουν τη ναυτιλία μας. Συναλλάσσεται με τα P&I, τους ασφαλιστές και τους νηογνώμονες και αναλαμβάνει αγώνα κατά της εφαρμογής του OPA 90, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν ασφαλιστικές εταιρείες για την ανάληψη της απεριόριστης ευθύνης. Μετέχει ενεργά στους διεθνείς επαγγελματικούς οργανισμούς INTERTANKO και INTERCARGO και επιτυγχάνει καμία ναυτιλιακή δραστηριότητα στο Ηνωμένον Βασίλειον να μη γίνεται δίχως την ελληνική παρουσία.

Στον Ελληνικό χώρο αγωνίζεται για τον εκσυγχρονισμό της Ναυτικής εκπαιδεύσεως, για τη δημιουργία ναυτικών δικαστηρίων, για την διαμόρφωση της Ελληνικής Εταιρείας, για την επιβίωση του ΝΑΤ, και καθιερώνει δύο φορές τον χρόνο κοινές συσκέψεις με την ΕΕΕ, μία στο Λονδίνο και μία στον Πειραιά, για τον συντονισμό των προσπαθειών τους.

Το Committee κάνει συνεχώς αγώνες για την παραμονή του Λιμενικού Σώματος στον ΥΕΝ. Έρχεται σε επαφή με Υπουργούς και Πρωθυπουργούς και επιτυγχάνει να αποσπάσει σαφείς υποσχέσεις, που δεν αργούν να υλοποιηθούν. Δεν είναι υπερβολή να ισχυριστούμε ότι το Λιμενικό Σώμα οφείλει, κατά κύριον λόγον, την διατήρηση της ανεξαρτησίας του στο Committee και ιδιαιτέρως στον αείμνηστο Πρόεδρο Ιωάννη Αδ. Χατζηπατέρα και στο εκλεκτό από πάσης απόψεως Συμβούλιό του.

Το Committee, παρά την αλλαγή των συνθηκών, συνεχίζει τον αγώνα του επ' ωφελεία της Ελληνικής Ναυτιλίας και η ύπαρξή του τυγχάνει αναγκαία και απαραίτητος σε περίπτωση που μεταβληθούν οι συνθήκες σταθερότητας της χώρας μας, αλλά και σε κάθε περίπτωση κυβερνητικής αλλαγής που θα επιχειρήσει να αποστεί από τα υποσχόμενα. Επισημαίνω το επιχείρημά μου ότι οι διακυμάνσεις του Ελληνικού νηολογίου είναι ανάλογες με τις συνθήκες ομαλότητας της χώρας, κατά συνέπεια το Committee αποτελεί έναν επωφελή θεσμό της ελληνικής ναυτιλίας και θα παραμείνει σταθερός και τηλαυγής στο βάθος του χρόνου.



INTERCARGO: Η επέτειος των 45 ετών και οι προτεραιότητες ενόψει

Στην Αθήνα τα βλέμματα της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας τον περασμένο μήνα

του Γιάννη Θεοδωρόπουλου

Η Ετήσια Γενική Συνέλευση και οι Εξαμηνιαίες Συνεδριάσεις της INTERCARGO έλαβαν χώρα στην Αθήνα μεταξύ 3 και 4 Νοεμβρίου, σηματοδοτώντας τη διαρκή ανάπτυξη και σημαντικά ορόσημα στην εκπροσώπηση της ναυτιλίας χύδην ξηρού φορτίου.

Στο πλαίσιο των εκδηλώσεων, έλαβε χώρα και το εορταστικό δείπνο για την 45η επέτειο της Ένωσης, στο οποίο παρευρέθηκαν υψηλόβαθμα στελέχη της ελληνικής και διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας.

Η επιλογή της Αθήνας για τα 45α γενέθλια της INTERCARGO υπογραμμίζει τον σημαίνοντα ρόλο της χώρας μας ως πρώτης ναυτιλιακής δύναμης του κόσμου και αναδεικνύει την ηγετική



Credits φωτογραφιών: Katerina Nomikou

θέση των Ελλήνων πλοιοκτητών στην αγορά των bulk carriers.

Οι συνεδριάσεις συγκέντρωσαν μέλη και προσκεκλημένους από όλο τον κόσμο για δύο ημέρες γεμάτες συζητήσεις σχετικά με τις πρωτοβουλίες της INTERCARGO για ασφαλέστερη, ποιοτική και βιώσιμη ναυτιλία ξηρού φορτίου, σε συνεργασία με stakeholders επίσης από όλο τον κόσμο. Η ατζέντα κάλυψε ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, όπως η ασφάλεια των bulk carriers, η επιχειρησιακή αριστεία, η ευημερία των ναυτικών, το DryBMS, οι ψηφιακές πρωτοβουλίες, οι περιβαλλοντικές προκλήσεις, όπως η αποανθρακοποίηση, καθώς και άλλα τεχνικά θέματα που αφορούν ειδικά τη μεταφορά ξηρών φορτίων. Τα μέλη πραγματοποίησαν παρουσιάσεις με τη συμμετοχή εμπειρογνωμόνων, συμβάλλοντας με πολύτιμες πληροφορίες και απόψεις στις συζητήσεις.

Στο πλαίσιο αυτό, η INTERCARGO και η International Bunker Industry Association (IBIA) προχώρησαν σε συμφωνία αμοιβαίας συνεργασίας με εστίαση στην ασφάλεια, στην ποιότητα καυσίμων και στη μετάβαση του κλάδου σε πράσινες τεχνολογίες. Οι δύο οργανισμοί θα έχουν πρόσβαση σε τεχνικές ομάδες, εξειδικευμένη γνώση και βέλτιστες πρακτικές, ενώ θα ενισχύσουν τη συνεργασία τους σε διεθνή fora, όπως ο IMO.

Ο κ. Αλέξανδρος Προκοπάκης, Εκτελεστικός Διευθυντής της IBIA, ανέφερε ότι η συνεργασία είναι καθοριστική, καθώς η ναυτιλία εισέρχεται σε μια νέα εποχή καυσίμων και τεχνολογιών. Από την πλευρά του, ο κ. Δημήτρης Μονιούδης, Πρόεδρος της Τεχνικής Επιτροπής της INTERCARGO, τόνισε πως η συμμαχία θα ενισχύσει την πρόσβαση σε εξειδικευμένη τεχνογνωσία για τα καύσιμα του σήμερα και του μέλλοντος, στηρίζοντας ασφαλείς και ρεαλιστικούς δρόμους μετάβασης για τα μέλη της.

Η ηγεσία της INTERCARGO παραμένει αμετάβλητη, με τον κ. Γιάννη Ξυλά να συνεχίζει ως Πρόεδρος, την κ. Μετα-



ξία Ψάλτη και τον Capt. Uttam Kumar Jaiswal να παραμένουν Αντιπρόεδροι, τον Δρα Κώστα Γκόνη ως Γενικό Γραμματέα, τον κ. Δημήτρη Μονιούδη ως Πρόεδρο της Τεχνικής Επιτροπής και τον Cesare D'Api ως Αντιπρόεδρο της Τεχνικής Επιτροπής.

Στη σημαντική πρόοδο που έχει επιτύχει η INTERCARGO, προάγοντας την ασφάλεια και την περιβαλλοντική ευθύνη και ταυτόχρονα αποτελώντας τη φωνή των πλοιοκτητών ξηρού φορτίου στα διεθνή fora στα 45 χρόνια λειτουργίας της, αναφέρθηκε ο Πρόεδρος κ. Γιάννης Ξυλάς στο Gala Dinner με αφορμή την επέτειο των 45 χρόνων του Οργανισμού. «Μπορούμε να είμαστε υπερήφανοι για το πόσο μακριά έχουμε φτάσει. Από την ίδρυσή μας το 1980 από τον αείμνηστο Αντώνη Χανδρή, αυτό που ξεκίνησε ως μια μικρή αλλά αποφασιστική ομάδα πλοιοκτητών χύδην ξηρού φορτίου έχει εξελιχθεί σε μια πραγματικά παγκόσμια ένωση», τόνισε ο κ. Ξυλάς.

Ακόμη, αναφέρθηκε στο αυξανόμενο παγκόσμιο δίκτυο της INTERCARGO, δείγμα της πολυφωνίας και της εξωστρέφειας που χαρακτηρίζει τον Οργανισμό. Συγκεκριμένα, με τις τελευταίες προσθήκες, η INTERCARGO εκπροσωπεί πλέον περισσότερα από 380 μέλη σε πάνω από 35 χώρες, που διαχειρίζονται περισσότερα από 4.400 πλοία μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου – χωρητικότητας σχεδόν 420 εκατ. dwt.

Αναφερόμενος στις αρχές και στις αξίες που χαρακτηρίζουν την INTERCARGO από την πρώτη μέρα ίδρυσης, ο Πρόεδρος τόνισε ότι «κατά τη διάρκεια αυτών των δεκαετιών, η INTERCARGO παρέμεινε σταθερή στην αποστολή της – να προάγει την ασφάλεια, την ποιότητα, την αποδοτικότητα, την περιβαλλοντική ευθύνη και τη δίκαιη μεταχείριση της ναυτιλίας ξηρού χύδην φορτίου και των ναυτικών της.

»Σε μια εποχή ταχείας αλλαγής και αυξανόμενων προκλήσεων –από την αποανθρακοποίηση και την ψηφιοποίηση έως τα μεταβαλλόμενα εμπορικά πρότυπα και την πολυπλοκότητα των κανονιστικών ρυθμίσεων– η ενότητά μας και ο κοινός μας στόχος ως κλάδου δεν ήταν ποτέ πιο σημαντικά».

Υπό αυτό το πρίσμα, η INTERCARGO συνεχίζει να συνεργάζεται αδιάκοπα με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, καθώς και με περιφερειακούς και εθνικούς φορείς, προκειμένου να διασφαλίσει ότι οι απόψεις των μελών ακούγονται και γίνονται σεβαστές, ότι οι κανονισμοί είναι ρεαλιστικοί και αναλογικοί και ότι ο τομέας των χύδην ξηρών φορτίων συνεχίζει να λειτουργεί με ασφάλεια, βιωσιμότητα και αποτελεσματικότητα, επισήμανε.

Ο κ. Ξυλάς έκλεισε την τοποθέτησή του ευχαριστώντας τη Γραμματεία της INTERCARGO, τα Management, Executive και Technical Committees «και φυσικά όλους τους εκπροσώπους των μελών μας, οι οποίοι αφιερώνουν τον χρόνο, τις γνώσεις και το πάθος τους για την προώθηση του συλλογικού καλού». Τέλος, αναφερόμενος στο μέλλον, υπογράμμισε ότι η συνεργασία, η καινοτομία και η ηγεσία θα καθορίσουν την πορεία της INTERCARGO.

Επίσης παρουσιάστηκε ένα σύντομο βίντεο για τα 45 χρόνια πορείας της INTERCARGO, ως φόρος τιμής στους ανθρώπους και στις αξίες που διαμόρφωσαν την Ένωση.

Ενόψει 2026, η προσοχή της INTERCARGO παραμένει στραμμένη στο να διασφαλίσει ότι ο τομέας των dry θα συνεχίσει να λειτουργεί με ασφάλεια, βιωσιμότητα και αποτελεσματικότητα, ενισχύοντας παράλληλα περαιτέρω τη συνεργασία μεταξύ των συνεχώς αυξανόμενων μελών της σε παγκόσμιο επίπεδο.


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

Οι δράσεις της ναυτιλιακής οικογένειας προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας

Ναυτιλία &

Το Ίδρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη στο πλευρό των νέων Ικάρων με σημαντική δωρεά

Το Ίδρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη και ο Πρόεδρός του, κ. Πάνος Λασκαρίδης, ανακοίνωσαν, σε συνεννόηση με το Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας, ότι προχωρούν στην ανέγερση νέας Μοίρας στη Σχολή Ικάρων, στην Αεροπορική Βάση Δεκέλειας. Η νέα Μοίρα θα στεγάσει τους νέους Ικάρους σε ένα σύγχρονο, λειτουργικό και αισθητικά άρτιο κτίριο υψηλών προδιαγραφών, αντάξιο των μελλοντικών αξιωματικών της Πολεμικής Αεροπορίας και σύμφωνο με τις τεχνικές απαιτήσεις και προδιαγραφές της Υπηρεσίας. Το συνολικό κόστος του έργου ανέρχεται σε περίπου 5 εκατ. ευρώ, ενώ η ολοκλήρωσή του προβλέπεται στις αρχές του έτους 2027.

Το Ίδρυμα και ο Πρόεδρός του εξέφρασαν τις ευχαριστίες τους προς το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, το Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας και ιδιαίτερα προς τον Αρχηγό του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας, Αντιπτέραρχο (Ι) Δημοσθένη Γρηγοριάδη, για την εμπιστοσύνη και την τιμή της ανάθεσης αυτού του σημαντικού έργου. Παράλληλα, επαναβεβαιώνουν την εκτίμηση και την αφοσίωσή τους προς τις Ένοπλες Δυνάμεις της χώρας, τονίζοντας ότι θα συνεχίσουν να τις στηρίζουν ενεργά με κάθε δυνατό τρόπο.



Δωρεά ναυτιλιακών εταιρειών στο Ογκολογικό Νοσοκομείο Παίδων

Το νέο υπερσύγχρονο σύστημα φωτισμού CoeLux, το οποίο δημιουργεί την αίσθηση του φυσικού φωτισμού με στόχο τη βελτίωση της εύθραυστης ψυχολογίας των παιδιών με καρκίνο, εγκαινιάστηκε την Παρασκευή 30 Οκτωβρίου 2025 από τον Υπουργό Υγείας Άδωνι Γεωργιάδη και την Πρόεδρο του Σωματείου «ΕΛΠΙΔΑ-Σύλ-

ειδήσεις

Επιμέλεια: Παναγιώτης Κόρακας



Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ / ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ ΥΠΕΘΑ / STR

λογος Φίλων Παιδιών με καρκίνο», Χριστιάννα Β. Βαρδινογιάννη.

Η αγορά και η εγκατάσταση του συγκεκριμένου συστήματος, που τοποθετείται για πρώτη φορά σε νοσοκομείο στη χώρα μας, πραγματοποιήθηκε με την ευγενική δωρεά των εταιρειών Trafigura Maritime Ventures Ltd, Chartworld Shipping Corporation, Goldenport Group, Prominence Maritime, Seanergy & United Maritime και του Trafigura Foundation.

Η Πρόεδρος του Σωματείου «ΕΛΠΙΔΑ», Χριστιάννα Β. Βαρδινογιάννη, και τα μέλη του ΔΣ του Σωματείου, μαζί με τον Πρόεδρο του Ογκολογικού Νοσοκομείου Παίδων «Μαριάννα Β. Βαρδινογιάννη-ΕΛΠΙΔΑ», Εμμανουήλ Παπασάββα, υποδέχτηκαν τον κ. Γεωργιάδη και τους εκπροσώπους των ναυτιλιακών εταιρειών: κ. Φαίη Φραγκέδη και κ. Φώτη Καραγιαννόπουλο (Trafigura Maritime Ventures Ltd), κ. Γιάννη Δράγνη και κ. Λάουρα Λαλαούνη-Δράγνη (Goldenport Group), κ. Αναστασία Κολλάκη (Chartworld Shipping Corporation), κ. Ιωάννα Προκοπίου και κ. Ευγενία Αρβανίτη (Prominence Maritime) και κ. Αθηνά Πτερούδη (Seanergy & United Maritime). Όλοι μαζί ξεναγήθηκαν στους χώρους του Τμήματος Πυρηνικής Ιατρικής του Ογκολογικού Νοσοκομείου Παίδων, όπου εγκαταστάθηκε το υπερσύγχρονο σύστημα φωτισμού, και ενημερώθηκαν αναλυτικά για τον τρόπο λειτουργίας του.

Με την εγκατάσταση του συγκεκριμένου συστήματος, δημιουργείται η αίσθηση φυσικού φωτισμού στους υπόγειους χώρους του εν λόγω τμήματος. Πρόκειται για ένα πρωτοποριακό σύστημα, που εγκαθίσταται για πρώτη φορά στη χώρα μας, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι εφαρμόζεται σε μεγάλα νοσοκομεία του εξωτερικού, στοχεύοντας στη βελτίωση της εύθραυστης ψυχολογίας των μικρών ασθενών.



Credit: Γραφείο Τύπου Πρωθυπουργού

Κυριάκος Μητσοτάκης: «Κοσμήματα του ΕΣΥ τα τρία νοσοκομεία-δωρεά του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος»

Ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης επισκέφθηκε στις 11 Νοεμβρίου το υπό κατασκευή Γενικό Νοσοκομείο Κομοτηνής, που αποτελεί δωρεά του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος. Ο Πρωθυπουργός ξεναγήθηκε από τον Διευθυντή Ασφάλειας του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος, Ιωάννη Ραπτάκη, και ενημερώθηκε για την πορεία των εργασιών και το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης του έργου.

«Ευχαριστώ το Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος για τα τρία νοσοκομεία τα οποία κατασκευάζονται, ένα από τα οποία είναι το Γενικό Νοσοκομείο της Κομοτηνής. Θα είναι ό,τι πιο σύγχρονο διαθέτει το Εθνικό Σύστημα Υγείας και πράγματι είμαι πολύ χαρούμενος για τη γρήγορη πρόοδο των εργασιών, με ορίζοντα υλοποίησης και για τα τρία νοσοκομεία τις αρχές του 2027. Και βέβαια να πούμε ότι δεν είναι μόνο το κτίριο, είναι οι διαδικασίες, οι άνθρωποι, η ψηφιακή τεχνολογία, η οποία έχει ενσωματωθεί πλήρως στον τρόπο οργάνωσης του νοσοκομείου.

»Μιλάμε για ένα νοσοκομείο το οποίο θα είναι πραγματικό νοσοκομείο του 21ου αιώνα και ένα “κόσμημα”, ένα από τα τρία “κοσμήματα” του Εθνικού Συστήματος Υγείας, και βέβαια σε μια περιοχή η οποία έχει τόσες ανάγκες και τόσες ευαισθησίες. Και με πάρα πολύ πράσινο χώρο, να το πούμε και αυτό. Ένα μεγάλο πάρκο ουσιαστικά γίνεται γύρω από το νοσοκομείο. Με το καλό, λοιπόν, στα εγκαίνια».

Νωρίτερα, ο Πρωθυπουργός επισκέφθηκε το Μουσικό Σχολείο Κομοτηνής, όπου ξεναγήθηκε από τον Διευθυντή του, Ηλία Ιωαννάκη, και τη Διευθύντρια Περιφερειακής Εκπαίδευσης Ροδόπης, Μαριγούλα Κοσμίδου, στις εγκαταστάσεις. Μάλιστα είχε την ευκαιρία να δει από κοντά τους διαδραστικούς πίνακες, οι οποίοι έχουν τοποθετηθεί στα σχολεία της χώρας για τις εκπαιδευτικές ανάγκες των μαθητών από την Ε΄ Δημοτικού μέχρι την Γ΄ Λυκείου. Ο Κυριάκος Μητσοτάκης συνομίλησε με μαθητές και εκπαιδευτικούς και παρακολούθησε μουσική παράσταση με παραδοσιακούς θρακιώτικους ήχους, στο αμφιθέατρο του σχολείου.

«Να πω πόσο μεγάλη σημασία αποδίδω στα σχολεία που έχουν αυτά τα χαρακτηριστικά της συμπερίληψης τα οποία επιδεικνύονται στο δικό σας σχολείο. Και γιατί δεν ήρθα εδώ για να μιλήσω, αλλά για να ακούσω, να τηρήσω μόνο τη δέσμευσή μου ότι, το συντομότερο δυνατόν, θα έχετε τα μουσικά όργανα που σας λείπουν, για να συνεχίσετε άμεσα αυτό το οποίο αγαπάτε», ανέφερε ο Πρωθυπουργός.

Στη συνέχεια, ο Πρωθυπουργός ξεναγήθηκε στο Μουσείο Καραθεοδωρή, το οποίο στεγάζεται στο Τσανάκλειο Μέγαρο. Στο τέλος, ο Κυριάκος Μητσοτάκης συναντήθηκε στο αναγνωστήριο του Μεγάρου με νέους της περιοχής και τον Πρύτανη του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου, Φώτη Μάρη, και συζήτησε μαζί τους για την τεχνητή νοημοσύνη, για τα προγράμματα σπουδών, για τη συνεργασία του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου με ξένες σχολές, για τη φοιτητική ζωή και για ζητήματα στέγης.

Στο πλαίσιο της επίσκεψής του στην Κομοτηνή, ο Κυριάκος Μητσοτάκης συναντήθηκε με τον Μητροπολίτη Μαρωνείας και Κομοτηνής Παντελεήμων και με τον Τοποτηρητή Μουφτή Κομοτηνής Σερίφ Δαμάδογλου Γιασιάρ

PROMINENCE MARITIME



Navigating Excellence

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

Σαράντα τόνοι απορριμμάτων, τα οποία γέμισαν δώδεκα βιομηχανικά κοντέινερ, απομακρύνθηκαν από τα Μέθανα χάρη στη συνεργασία του περιβαλλοντικού οργανισμού Healthy Seas και του Κοινωφελούς Ιδρύματος Αθανάσιος Κ. Λασκαρίδης.

στον Ναό της Κοιμήσεως της Θεοτόκου. Τον Πρωθυπουργό συνόδευαν ο Υπουργός Ανάπτυξης Τάκης Θεοδωρικάκος, ο Υφυπουργός Εσωτερικών Μακεδονίας-Θράκης Κώστας Γκιουλέκας, ο Υφυπουργός παρά τω Πρωθυπουργώ Θανάσης Κοντογεώργης, ο Γραμματέας της Πολιτικής Επιτροπής της Νέας Δημοκρατίας και Βουλευτής Τρικάλων της Νέας Δημοκρατίας Κώστας Σκρέκας και ο Βουλευτής Ροδόπης Ευριπίδης Στυλιανίδης.

Δρ Νικόλας Π. Τσάκος: Βράβευση για την κοινωνική προσφορά του

Ο Δρ Νικόλας Π. Τσάκος, ιδρυτής και Διευθύνων Σύμβουλος της Tsakos Energy Navigation (TEN), βραβεύτηκε στο πλαίσιο της ετήσιας φιλανθρωπικής εκδήλωσης «Chrysanthemum Ball» στη Νέα Υόρκη.

Ειδικότερα, ο Έλληνας πλοιοκτήτης τιμήθηκε για τη διά βίου προσφορά του στην εκκλησία, στην εκπαίδευση, στο κοινό καλό και στον ελληνισμό, αξίες βαθιά ριζωμένες στην ταυτότητα του ομίλου.

Η εκδήλωση συγκέντρωσε εξέχοντα μέλη της ελληνοαμερικανικής κοινότητας, σε μια γιορτή ενότητας και προσφοράς. Είναι άξιο αναφοράς ότι πρόκειται για μία από τις ιστορικές και σημαντικές κοινωνικές, φιλανθρωπικές εκδηλώσεις που διοργανώνονται από τη Φιλανθρωπική Αδελφότητα του Καθεδρικού Ναού της Αγίας Τριάδας.

Σύμφωνα με ανάρτηση του Ομίλου Τσάκου στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, η φετινή εκδήλωση είχε ιδιαίτερη σημασία, καθώς ήταν αφιερωμένη στη μνήμη της Μαρίας Π. Τσάκου, «η κληρονομιά της οποίας συνεχίζει να εμπνέει και να καθοδηγεί τη διαρκή δέσμευση του ομίλου στη φιλανθρωπία και στην κοινωνική προσφορά».

Για περισσότερες από έξι δεκαετίες, το «Chrysanthemum Ball» συμβολίζει την αλληλεγγύη και την προσφορά, υπενθυμίζοντας ότι η πραγματική επιτυχία δεν μετριέται μόνο με τα επιτεύγματα, αλλά και με το πνεύμα της προσφοράς.

Ίδρυμα Αθ. Κ. Λασκαρίδης και Healthy Seas: Δράση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος

Στα Μέθανα, μια εγκαταλελειμμένη μονάδα ιχθυοκαλλιέργειας, που είχε μετατραπεί σε «πλωτή χωματερή», απομακρύνθηκε πλήρως χάρη στη συνεργασία του περιβαλλοντικού οργανισμού Healthy Seas και του Κοινωφελούς Ιδρύματος Αθανάσιος Κ. Λασκαρίδης. Δεκάδες πλαστικοί κλωβοί, δίχτυα, σωλήνες, σημαδούρες και δύο βυθισμένα σκάφη είχαν παγιδεύσει την τοπική βιοποικιλότητα και είχαν αλλοιώσει το θαλάσσιο περιβάλλον.

Η αποστολή κατέληξε στην απομάκρυνση 40 τόνων απορριμμάτων, τα οποία γέμισαν 12 βιομηχανικά κοντέινερ, ενώ μέρος των υλικών θα ανακυκλωθεί ή θα επαναχρησιμοποιηθεί. Με επιχειρησιακή υποστήριξη από το σκάφος «Typhoon», η επέμβαση ανέδειξε τι μπορεί να επιτευχθεί όταν η διεθνής τεχνογνωσία και η τοπική δράση ενώνονται.

Η δράση στα Μέθανα εντάσσεται στο Saronikos Project του Ιδρύματος, μια πρωτοβουλία που στοχεύει στην αντιμετώπιση πηγών ρύπανσης και στη συστηματική αποκατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος στον Σαρωνικό Κόλπο.

Όπως τόνισαν οι δύο φορείς, οι εγκαταλελειμμένες ιχθυοκαλλιέργειες αποτελούν μια αθέατη αλλά εξαιρετικά επιβλαβή απειλή για τις θάλασσες. Η επιτυχία στα Μέθανα σηματοδοτεί την αρχή μιας νέας συνεργασίας και μια ηχηρή υπενθύμιση ότι η προστασία των θαλασσών απαιτεί συνέπεια, συνεργασίες και δράση μεγάλης κλίμακας.


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



Credit: Ελληνική Αστυνομία

Παναγιώτης και Γιώργος Αγγελόπουλος: Έμπρακτη στήριξη στην Ελληνική Αστυνομία

Την έμπρακτη στήριξή τους στην Ελληνική Αστυνομία έδειξαν οι κ. Παναγιώτης και Γιώργος Αγγελόπουλος. Ειδικότερα, σύμφωνα με ανακοίνωση της Ελληνικής Αστυνομίας, οι κύριοι Αγγελόπουλοι προχώρησαν στη δωρεά προστατευτικών κρανών για την ενίσχυση του επιχειρησιακού έργου της Διεύθυνσης Τροχαίας Αττικής και συγκεκριμένα των αναβατών υπηρεσιακών μοτοσικλετών, συμβάλλοντας στην ασφαλή εκτέλεση των καθηκόντων τους.

Υπό αυτό το πλαίσιο, ο Αρχηγός της Ελληνικής Αστυνομίας, Αντιστράτηγος Δημήτριος Μάλλιος, υποδέχτηκε στις 27 Νοεμβρίου στο γραφείο του, στο Αρχηγείο της Ελληνικής Αστυνομίας, τους Γιώργο και Παναγιώτη Αγγελόπουλο, προκειμένου να τους εκφράσει τις ευχαριστίες του για τη σημαντική προσφορά τους προς το Σώμα.

Κατά τη συνάντηση, ο κ. Αρχηγός τόνισε την αξία της ανιδιοτελούς προσφοράς τους, η οποία συνέβαλε ουσιαστικά στην ενίσχυση της επιχειρησιακής ετοιμότητας και στην αναβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας των αστυνομικών.

Παράλληλα υπογράμμισε ότι η ενίσχυση των αστυνομικών με σύγχρονο και αξιόπιστο προστατευτικό εξοπλισμό αποτελεί κρίσιμη προϋπόθεση για την εντατικοποίηση των δράσεων που εφαρμόζει η Τροχαία με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Ο Ανδρέας Δρακόπουλος τιμήθηκε από τον οργανισμό Big Brothers Big Sisters of America

Ο Πρόεδρος του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος (ΙΣΝ), Ανδρέας Δρακόπουλος, τιμήθηκε ως «Changemaker» (Καταλύτης Αλλαγών) από τον οργανισμό Big Brothers Big Sisters of America (BBBSA), στο πλαίσιο εκδήλωσης με αφορμή την επέτειο των 120 χρόνων από την ίδρυση του οργανισμού.

Κατά τη διάρκεια της πανδημίας, το ΙΣΝ πραγματοποίησε τη Διεθνή Πρωτοβουλία Δράσης COVID-19, ύψους $100 εκατ., με σκοπό να καλύψει βασικές ανάγκες και να υποστηρίξει όσους αντιμετώπιζαν τις μεγαλύτερες δυσκολίες, μεταξύ των οποίων και νέους ανθρώπους. Στο πλαίσιο της Πρωτοβουλίας, με δωρεά προς τον BBBSA, το ΙΣΝ συνέβαλε στην υποστήριξη παιδιών μέσω δεκαπέντε παραρτημάτων του οργανισμού σε ολόκληρη τη χώρα, από την Αλαμπάμα μέχρι τη Μοντάνα, από τη Φλόριντα μέχρι το Ανατολικό Τενεσί και από το Μίσιγκαν μέχρι τη Βιρτζίνια, ώστε να παραμείνουν σε επαφή με τους μέντορές τους κατά τη διάρκεια αυτής της δύσκολης περιόδου απομόνωσης.

Στο πλαίσιο της αναγνώρισής του ως «Changemaker», ο κ. Δρακόπουλος δήλωσε: «Το έργο του BBBSA συνάδει απόλυτα με την αποστολή του ΙΣΝ να θέτει πάντα τον άνθρωπο στο επίκεντρο, με έμφαση στην υποστήριξη των νέων ανθρώπων και με στόχο να εξελιχθούν, να προοδεύσουν και να διευρύνουν τις προοπτικές τους για το μέλλον. Ο BBBSA αντιλαμβάνεται, επίσης, ότι η συνεργασία με τους νέους οφείλει να είναι αμφίδρομη. Εμείς, ως ενήλικες, μπορούμε να μεταδώσουμε τις γνώσεις μας που πηγάζουν από εμπειρίες τις οποίες αποκομίσαμε με κόπο. Οι νέοι, με τη σειρά τους, έχουν να προσφέρουν τη φρέσκια οπτική τους απέναντι στα πράγματα με πίστη στις αξίες τους. Και θα ήταν καλό να ακούμε ο ένας τον άλλον».

RINA

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

Our experience. Your growth.

RINA.ORG



Η νέα σειρά υπερπληρωτών ACCX300-L της Accelleron προετοιμάζει τους πλοιοκτήτες για τις μελλοντικές απαιτήσεις



Από τη συντακτική ομάδα της Accelleron Switzerland

Acce//eron

Η νέα σειρά υπερπληρωτών ACCX300-L της Accelleron προσφέρει στους πλοιοκτήτες μια αρθρωτή (modular) πλατφόρμα, σχεδιασμένη για μεγαλύτερη ενεργειακή απόδοση, ευκολία στη συντήρηση και μετάβαση σε καύσιμα ουδέτερα ως προς τον άνθρακα.

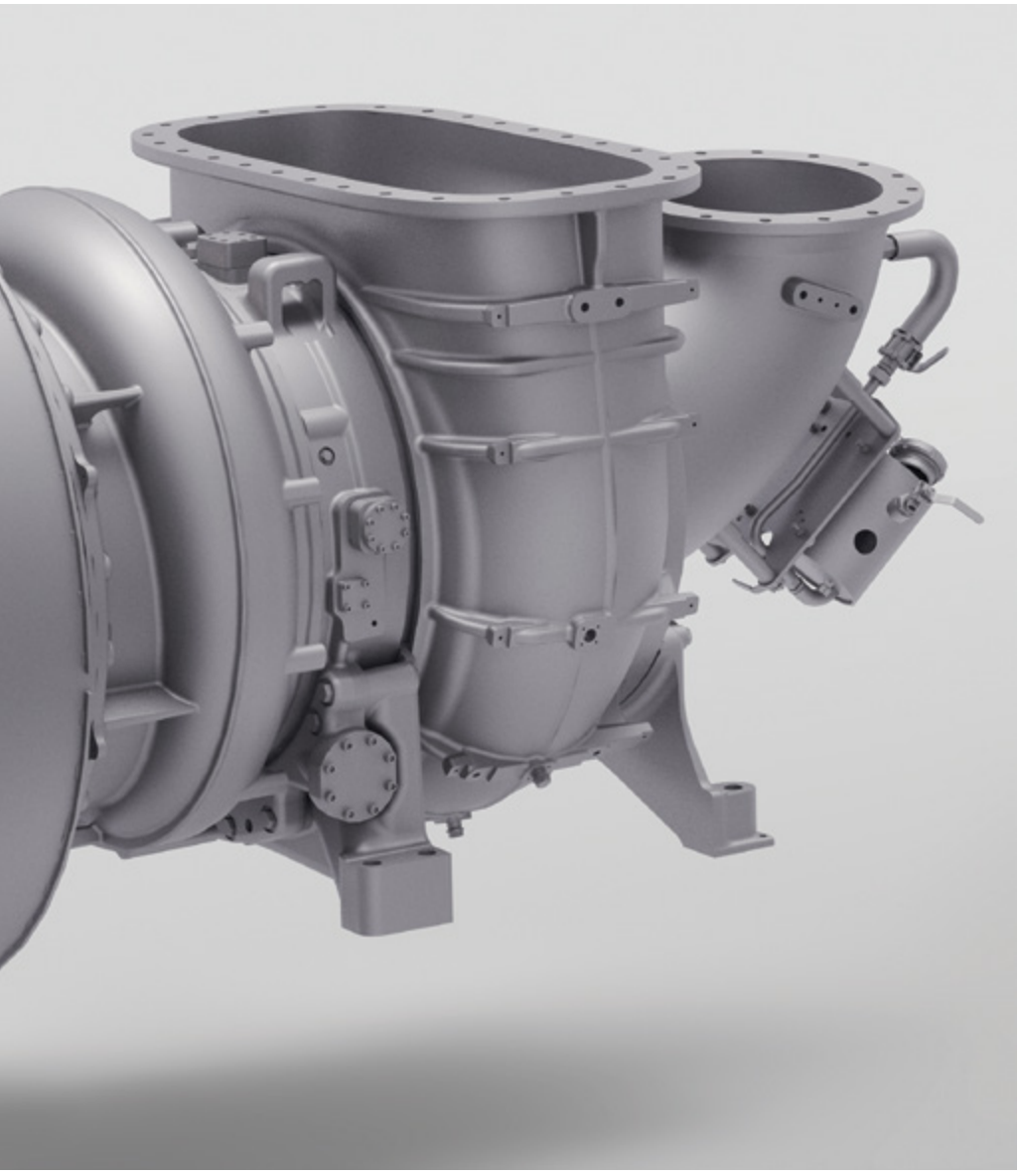
Η πορεία προς τις μηδενικές εκπομπές στη ναυτιλία στηρίζεται στην ενεργειακή απόδοση (έως το 2030) και στα ουδέτερα ως προς τον άνθρακα καύσιμα (έως το 2050) – με τους νέους κανονισμούς και τις κυρώσεις να επιταχύνουν την υιοθέτησή τους.

Καθώς οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζουν όλο και μεγαλύτερες πιέσεις, η Accelleron επιταχύνει την ανάπτυξη προϊόντων που προσφέρουν ευελιξία και διασφαλίζουν τη μελλοντική βιωσιμότητα του στόλου. Το 2023, η Accelleron παρουσίασε μια νέα γενιά υπερπληρωτών, τη σειρά ACCX300-L. Η νέα αυτή γενιά τίθεται πλέον σε εφαρμογή – και μαζί της έρχεται μια αλλαγή στη σχεδιαστική προσέγγιση, που δίνει προτεραιότητα στις μελλοντικές ανάγκες των πλοιοκτητών, ενώ παράλληλα ικανοποιεί τις απαιτήσεις των κατασκευαστών μηχανών.

Τα πλεονεκτήματα της σειράς ACCX300-L πηγάζουν από τον συμπαγή, βασισμένο σε πλατφόρμα σχεδιασμό της, που διευκολύνει την προσαρμογή σε χαμηλότερες ταχύτητες πλοίου, ευκολία στη συντήρηση και ετοιμότητα για καύσιμα ουδέτερα ως προς τον άνθρακα, όπως η πράσινη μεθανόλη και η αμμωνία. Η νέα γενιά υπερπληρωτών ενσωματώνει προδιαγραφές συμπιεστών (compressors) για εφαρμογές δίχρονων και τετράχρονων μηχανών σε μία κοινή φιλοσοφία σχεδίασης και σήμερα περιλαμβάνει τους τύπους ACCX365-L και ACCX370-L. Η πιστοποίηση της τεχνολογίας βρίσκεται σε εξέλιξη ενόψει των πρώτων παραδόσεων στα τέλη του 2026.

Μεγαλύτερη λειτουργική απόδοση

Πολλοί διαχειριστές πλοίων έχουν υιοθετήσει τον πλου μειωμένης ταχύτητας (slow steaming) για τη μείωση των εκπομπών, ώστε να ανταποκριθούν στις αρχικές απαιτήσεις κανονισμών όπως ο Δείκτης Έντασης Άνθρακα (CII) του IMO. Η πρακτική αυτή μπορεί επίσης να βοηθήσει τους πλοιοκτήτες να μειώσουν το κόστος λειτουργίας όταν χρησιμοποιούν τα λιγότερο ενεργοβόρα, ακριβότερα και ουδέτερα ως προς τον άνθρακα καύσιμα. Οι μηχανές και οι υπερπληρωτές πρέπει πλέον να διατηρούν υψηλή απόδοση σε ευρύτερο εύρος λειτουργίας, και η σειρά ACCX300-L είναι προετοιμασμένη για λειτουργία απομόνωσης υπερπληρωτή (turbocharger cut-out). Η απενεργοποίηση ενός υπερπληρωτή σε



χαμηλά φορτία αυξάνει την πίεση αέρα υπερπλήρωσης, τον λόγο συμπίεσης και την πίεση καύσης, οδηγώντας σε μεγαλύτερη απόδοση και χαμηλότερη ειδική κατανάλωση καυσίμου. Παράλληλα, υπάρχει δυνατότητα απενεργοποίησης βοηθητικών φυσητήρων (auxiliary blowers) για επιπλέον εξοικονόμηση ενέργειας.

Η λύση της Accelleron είναι το σύστημα FiTS2 (Flexible integrated Turbocharging System for 2-Stroke Engines), το οποίο προσφέρει μια ολοκληρωμένη λύση για πλήρως αυτοματοποιημένη λειτουργία απόζευξης (cut-out) και επανένταξης (cut-in) μέσω ειδικής μονάδας ελέγχου που διασυνδέεται με το σύστημα ελέγχου της μηχανής.

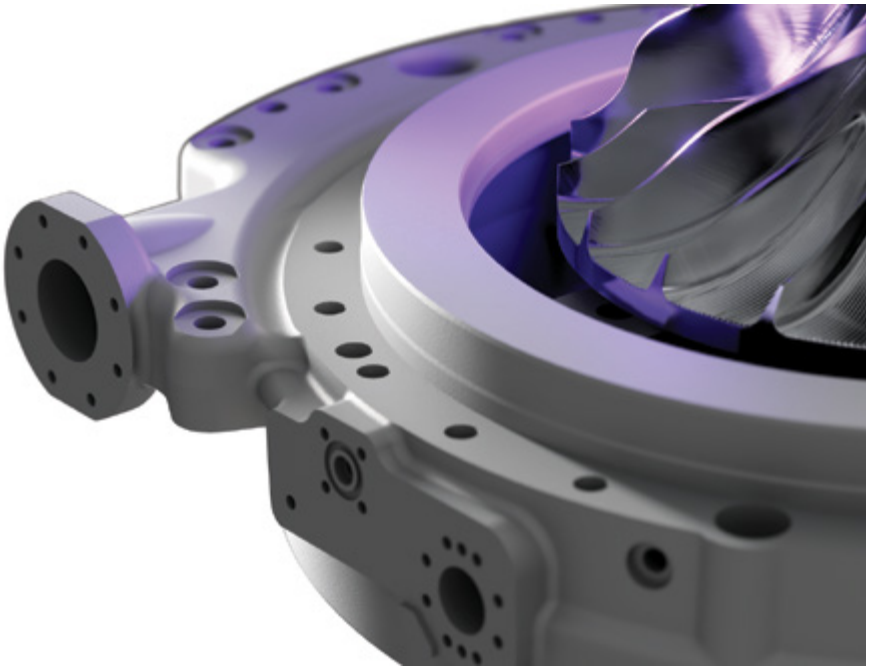


Ο Simon Ma, Product Manager της Accelleron, εξηγεί: «Το FiTS2 χρησιμοποιεί έναν έξυπνο συνδυασμό υπερπληρωτών με διαφορετικές προδιαγραφές και ευρείες καμπύλες συμπιεστή (compressor map). Δύο ή περισσότεροι υπερπληρωτές λειτουργούν διαδοχικά για βέλτιστη παροχή αέρα σε κάθε φορτίο της μηχανής. Αυτό βελτιστοποιεί την κατανάλωση καυσίμου σε μερικό και χαμηλό φορτίο, διατηρώντας παράλληλα την ευελιξία για άμεση μετάβαση στη μέγιστη ισχύ της μηχανής».

Μειωμένα λειτουργικά έξοδα

Η σειρά ACCX300-L βασίζεται σε σχεδιασμό και φιλοσοφία πλατφόρμας που μεγιστοποιεί την ευελιξία. Όλα τα περιστρεφόμενα μέρη –άξονας, φτερωτή συμπιεστή (compressor) και άξονας φτερωτής καυσαερίων– είναι ενσωματωμένα σε ένα εύκολα αντικαταστάσιμο cartridge, επιτρέποντας την αφαίρεση και την επανατοποθέτηση του «πυρήνα» του υπερπληρωτή χωρίς αποσυναρμολόγηση από την πλευρά του αέρα ή των καυσαερίων. Με την αφαίρεση της εξόδου αέρα, όλες οι συνδέσεις του περιβλήματος γίνονται προσβάσιμες, χωρίς να απαιτείται αποσύνδεση σωληνώσεων ή εξαρτημάτων από πολλές πλευρές. Το cartridge έχει σχεδιαστεί ώστε, μαζί με τη συσκευασία μεταφοράς του, να χωράει σε τυποποιημένη παλέτα αποστολής.

Η ιδέα του cartridge είναι ιδιαίτερα πολύτιμη για τη λειτουργία με απόζευξη (cut-out), εξηγεί ο Simon Ma. «Οι υπερπληρωτές που συμμετέχουν στη λειτουργία απόζευξης (cut-out) έχουν διαφορετική χρήση από αυτούς που δεν συμμετέχουν, με αποτέλεσμα να υπάρχουν διαφορετικές ανάγκες συντήρησης για τους υπερπληρωτές του ίδιου πλοίου. Η σειρά ACCX300-L αξιοποιεί την ιδέα του cartridge ώστε οι διαχειριστές πλοίων να καλύπτουν αυτές τις ανάγκες, προκειμένου εργασίες συντήρησης να



μπορούν να πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια παραμονής στο λιμάνι».
Αντί για συντήρηση των υπερπληρωτών κάθε πέντε χρόνια, η δυνατότητα αντικατάστασης του cartridge ενώ το πλοίο βρίσκεται στο λιμάνι σημαίνει ότι μπορεί να αξιοποιηθεί πλήρως ο χρόνος λειτουργίας μεταξύ γενικών επισκευών, με αποτέλεσμα αυξημένα διαστήματα συντήρησης και χαμηλότερο λειτουργικό κόστος.

Ευελιξία για μελλοντικά καύσιμα

Οι υπερπληρωτές της σειράς ACCX300-L διαθέτουν προηγμένη βαθμίδα στροβίλου και συμπιεστή (compressor) με αυξημένη ειδική παροχή –δηλαδή μεγαλύτερη διακίνηση αέρα ανά μονάδα μεγέθους– και υψηλότερους λόγους πίεσης, έως 5.0 (η πίεση εξόδου είναι 5 φορές μεγαλύτερη από την πίεση εισόδου). Η υψηλή απόδοση διατηρείται τόσο σε μερικό όσο και σε πλήρες φορτίο, προσφέροντας μια βέλτιστη λύση υπερπλήρωσης για ευρύ φάσμα ισχύος μηχανών και προφίλ λειτουργίας.
Για μηχανές μεγάλης ισχύος, οι μεγαλύτεροι υπερπληρωτές συνεπάγονται βαρύτερα cartridges, δυσκολότερη μεταφορά και μεγαλύτερους χρόνους συντήρησης. Η Accelleron αντιμετωπίζει αυτό το πρόβλημα με την ιδέα TWIN: αντί για έναν μεγάλο υπερπληρωτή, δύο ή περισσότεροι μικρότεροι και ελαφρύτεροι υπερπληρωτές λειτουργούν παράλληλα, σε διάφορους συνδυασμούς των μοντέλων ACCX365-L και ACCX370-L. Με αυτόν τον τρόπο διατηρούνται τα πλεονεκτήματα της σχεδίασης cartridge σε ακόμα υψηλότερες ισχύς κινητήρα, όπου το βάρος του cartridge, οι απαιτήσεις μεταφοράς και η διάρκεια εργασιών από μεγαλύτερα μεγέθη υπερπληρωτών θα ήταν, διαφορετικά, απαγορευτικά. Παράλληλα, δημιουργούνται περισσότερες επιλογές για δυνητικά πιο σύνθετες διαμορφώσεις μηχανών και μεγαλύτερη ευελιξία στη λειτουργία απόζευξης (cut-out).
Η φυσική επαλήθευση του τελικού προϊόντος είναι κρίσιμη για την επίτευξη αυτού του επιπέδου πυκνότητας ισχύος, γι' αυτό και η διαδικασία πιστοποίησης της Accelleron περιλαμβάνει δοκιμές θερμομηχανικής αντοχής, ελέγχους απόδοσης και επιβεβαίωση της αξιοπιστίας έναντι κόπωσης χαμηλού και υψηλού κύκλου. Επιπλέον, πραγματοποιήθηκαν δοκιμές στο σύστημα αέρα στεγανοποίησης και έλεγχοι ανομοιομορφίας της ροής αέρα στο φίλτρο σιγαστήρα. Παράλληλα, εξετάστηκε η επίδραση αερίων πλούσιων σε αμμωνία στα υλικά των υπερπληρωτών.

Έτοιμοι για το μέλλον

Ο IMO αναφέρει μείωση 5-10% στην ένταση άνθρακα του διεθνούς στόλου μεταξύ 2019 και 2023. Οι υπερπληρωτές ACCX300-L έρχονται να βοηθήσουν τους πλοιοκτήτες να επιταχύνουν την πορεία τους προς την απανθρακοποίηση και να ανταποκριθούν στις επερχόμενες προκλήσεις.

ACCX300-L: Μια νέα εποχή για την υπερπλήρωση

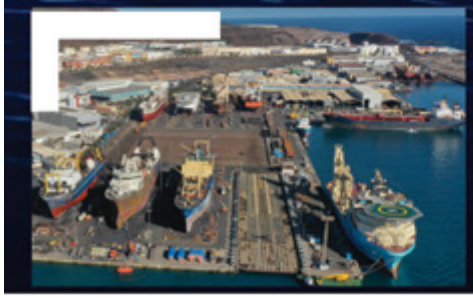
Ανακαλύψτε πώς οι υπερπληρωτές ACCX300-L μπορούν να μειώσουν το λειτουργικό κόστος και να προετοιμάσουν τον στόλο σας για το μέλλον. Οι ειδικοί της Accelleron είναι έτοιμοι να σας καθοδηγήσουν στην επιλογή της βέλτιστης λύσης υπερπλήρωσης.

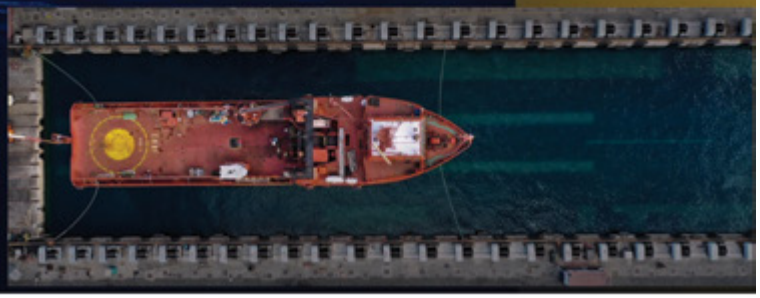
SCAN ME

LASKARIDIS
MARITIME

www.laskmar.com

a diversified
shipping group



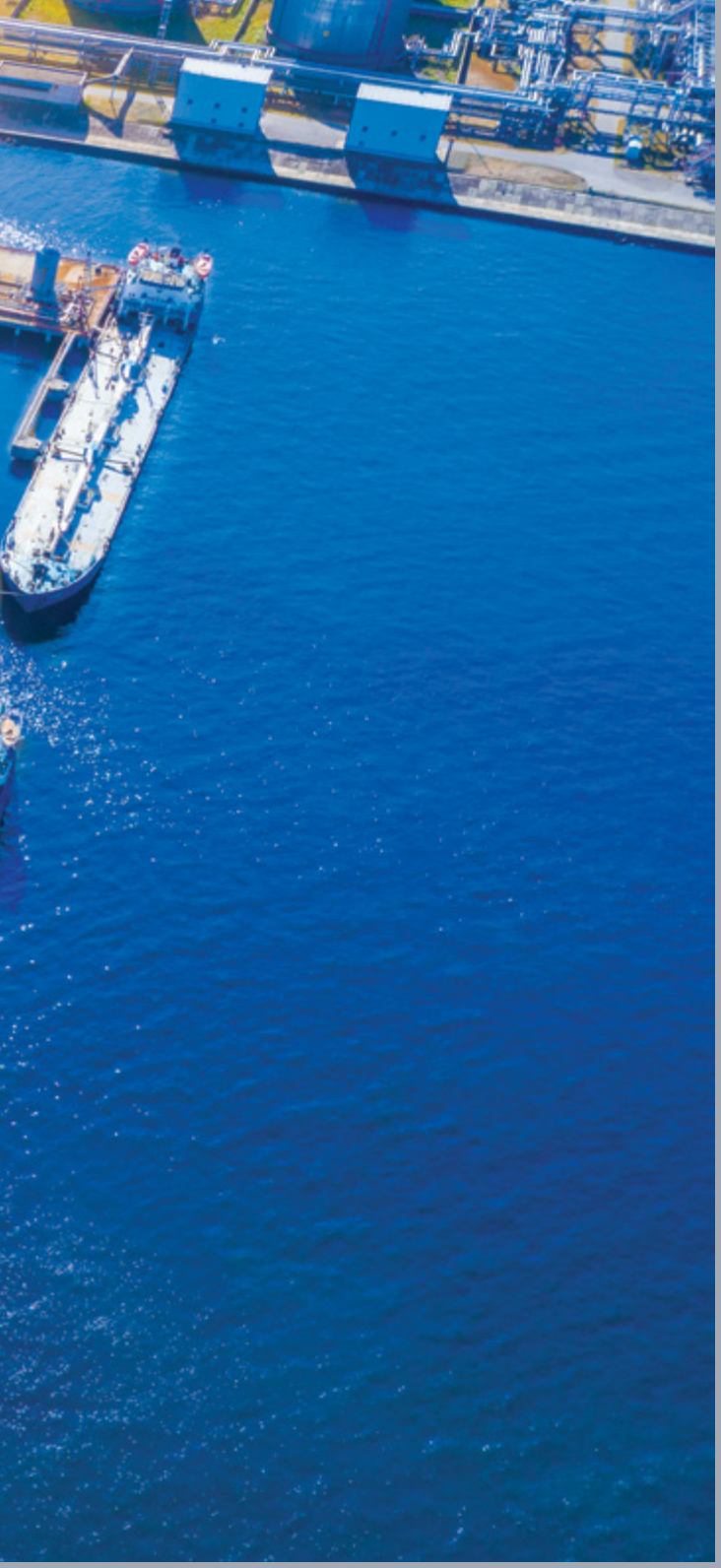


www.alimiagroup.com

ALIMIA
GROUP



Δεξαμε



Στο κατώφλι του 2026

νότλοια

Σε μια περίοδο κατά την οποία η αβεβαιότητα είναι συνώνυμη της ναυτιλιακής δραστηριότητας, η αγορά των δεξαμενόπλοιων βρέθηκε (και) φέτος στο επίκεντρο, δεδομένου ότι επηρεάζεται κατά κόρον από τις γεωπολιτικές εξελίξεις. Στην εκπνοή του 2025, η ναυλαγορά έφερε χαμόγελα σε όσες εταιρείες δραστηριοποιούνται στη διαχείριση δεξαμενόπλοιων, ενώ οι εκτιμήσεις κάνουν λόγο για διατήρηση ενός θετικού μομέντουμ και για το επόμενο έτος, αν και με προσαρμογές.

Αναμφίβολα, για το 2026, οι γεωπολιτικές συγκρούσεις και οι περιφερειακές εντάσεις προβλέπεται πως θα ανασχηματίσουν τις ροές ενέργειας, ενώ στην εξίσωση μπαίνουν δυναμικά και η κλιματική αλλαγή και οι επιπτώσεις της: η υποχώρηση της στάθμης των υδάτων σε κομβικές θαλάσσιες και ποτάμιες αρτηρίες διαμορφώνει νέους περιορισμούς και προκλήσεις για τις διεθνείς μεταφορές.

Στο αφιέρωμα του τεύχους Δεκεμβρίου, υψηλόβαθμα στελέχη κορυφαίων ναυτιλιακών εταιρειών παραθέτουν τις απόψεις τους για το πώς οι παραπάνω παράγοντες ενδέχεται να επηρεάσουν την αγορά των δεξαμενόπλοιων το επόμενο διάστημα, ενώ έμπειροι αναλυτές παρουσιάζουν δεδομένα και τάσεις που καθόρισαν την πορεία των ναύλων το 2025. Στόχος του αφιερώματος που ακολουθεί είναι να προσφέρει μια ολοκληρωμένη και ρεαλιστική αποτύπωση των συνθηκών που αναμένεται να καθορίσουν το μέλλον ενός segment το οποίο παραμένει κρίσιμο για την παγκόσμια ενεργειακή ασφάλεια.

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Θα δούμε αλλαγές ή προσαρμογές το 2026

Ο καπτ. Κώστας Κανελλόπουλος εκτιμά ότι και το επόμενο έτος η γεωπολιτική θα καθορίσει σε μεγάλο βαθμό την πορεία της ναυλαγοράς των δεξαμενόπλοιων και αναλύει τον αντίκτυπο των αμερικανικών κυρώσεων.



του **καπτ. Κώστα Κανελλόπουλου**,
Managing Director
της Nereus Shipping S.A.

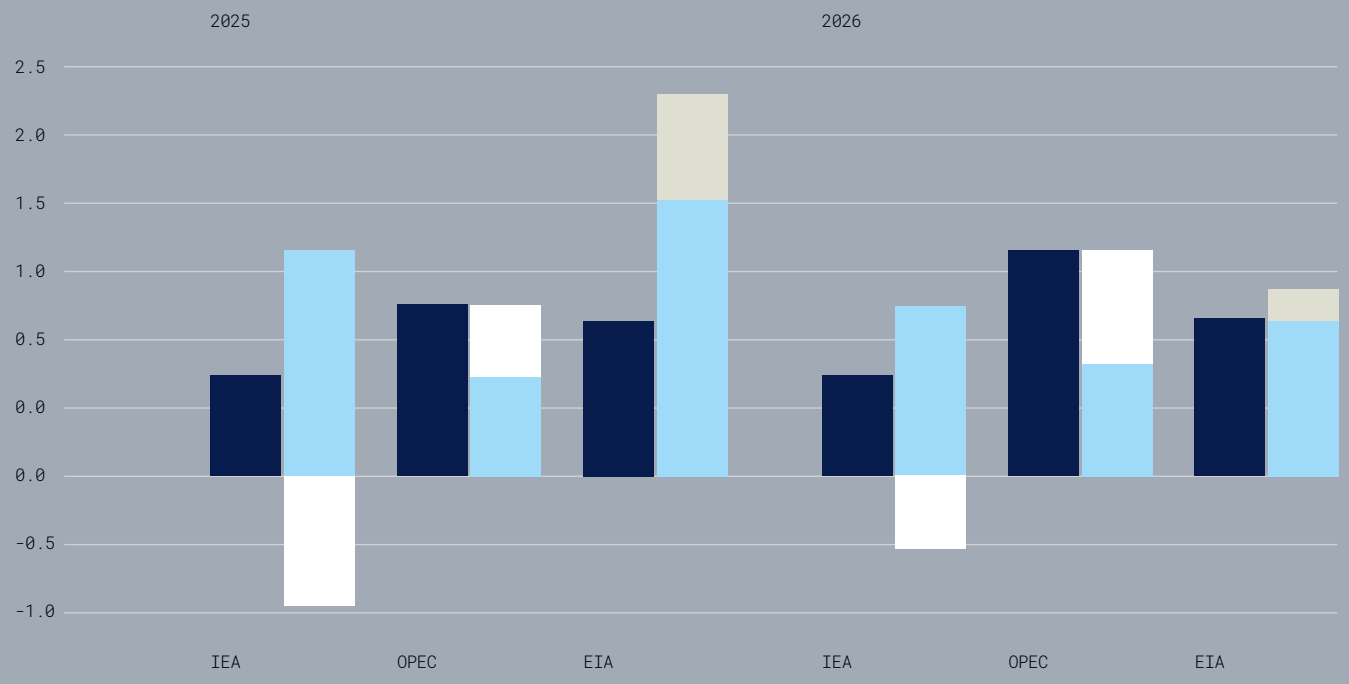
Η αγορά ναύλωσης δεξαμενόπλοιων, ειδικά για μεγαλύτερα πλοία, υποστηρίζεται από ισχυρές εξαγωγές, μεγαλύτερες αποστάσεις πλεύσης πλοίων και περιορισμένη χωρητικότητα. Πιστεύετε ότι κάποια από αυτές τις συνθήκες θα αλλάξει το 2026;

Η σύντομη απάντηση είναι ναι και όχι. Θα δούμε αλλαγές ή προσαρμογές το 2026, ωστόσο έχει γίνει ολοένα και πιο δύσκολο να προβλέψουμε την αγορά δεξαμενόπλοιων όταν απρόβλεπτοι καταλύτες ή παράγοντες, που θα επηρεάσουν την αγορά, μπαίνουν στο παγκόσμιο πολιτικό τοπίο.

Ας ρίξουμε μια πρώτη ματιά στο βιβλίο παραγγελιών. Το 2026 έχει προγραμματιστεί να παραδοθούν 34 VLCCs, 42 Suezmaxes και 71 Aframaxes/LR2s. Η αύξηση στις παραδόσεις VLCCs και Suezmaxes ειδικότερα, των δύο μεγεθών που εκτελούν τα μεγαλύτερα ταξίδια, φυσικά και θα έχει αντίκτυπο.

Η γεωπολιτική θα συνεχίσει να παίζει σημαντικό ρόλο. Με τους Χούθι να τηρούν τον λόγο τους ότι θα σταματήσουν τις επιθέσεις στην Ερυθρά Θάλασσα, και αν αυτό συμβεί, τα δεξαμενόπλοια θα επιστρέφουν όλο και περισσότερο στις μικρότερες διαδρομές μέσω της Διώρυγας του Σουέζ. Επίσης, όσο συνεχίζεται ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας και οι κυρώσεις των ΗΠΑ κατά της Ρωσίας και του Ιράν διατηρούνται (και εφαρμόζονται!), θα συνεχίσει να υπάρχει μια αγορά δύο επιπέδων μεταξύ του «σκοτεινού στόλου» και του «κυρίαρχου στόλου», που θα συνεχίζει να υποστηρίζει τις τιμές για τα πλοία που αποφεύγουν τα κυρωμένα φορτία, όπως έχουμε δει από την έναρξη του πολέμου το 2022. Αξίζει να σημειωθεί ότι, εάν ο πόλεμος τελείωνε, η παγκόσμια αγορά δεξαμενόπλοιων πιθανότατα θα έβλεπε τον αποκλεισμό ενός μεγάλου αριθμού γερασμένων πλοίων που έχουν καταγραφεί ως εμπορικά από τη Ρωσία και το Ιράν και επί του παρόντος αξιολογούνται ως μέρος του «περιορισμένου» στόλου. Αναμένουμε **ότι αυτή η χωρητικότητα δεν θα μπορούσε να εισέλθει στα δυτικά δρομολόγια των Aframaxes και των Suezmaxes** και θα δυσκολευόταν να εισχωρήσει στα «κυρίαρχα» δρομολόγια γενικά (σε πολλές περιπτώσεις μόνο λόγω της ηλικίας και της έλλειψης αξιολόγησης από το πρόγραμμα SIRE 2.0). Αυτό θα αποτρέψει μια ξαφνική και αθρόα εισροή πλοίων στην παγκόσμια αγορά, που θα προκαλούσε υπερπροσφορά χωρητικότητας.

Η άρση των περικοπών παραγωγής από τον OPEC+ έως το 2026 έχει προσθέσει όγκους φορτίου στην αγορά, μαζί με αυξημένη παραγωγή αργού πετρελαίου από χώρες εκτός OPEC+, συμπεριλαμβανομένων της Βραζιλίας, της Γουιάνας, του Καναδά και του Καζακστάν (βλ. γράφημα).



Global Oil Demand / Supply Outlook

- Demand Growth
- Non OPEC Prod Growth
- Change in Call on OPEC
- Opec Production Forecast

Η παραγωγή των ΗΠΑ φαίνεται πως φτάνει στην κορύφωσή της, ωστόσο στις επικρατούσες τιμές ο Πρόεδρος των ΗΠΑ Ντόναλντ Τραμπ θα μπορούσε να αποφασίσει την αναπλήρωση του SPR (Strategic Petroleum Reserve), του Στρατηγικού Αποθεματικού Πετρελαίου των ΗΠΑ, με χαμηλότερες τιμές, και αυτό θα περιόριζε τις εξαγωγές αργού από τις ΗΠΑ (ή, σε ορισμένες περιπτώσεις, θα οδηγούσε σε αυξημένες εισαγωγές). Η Κίνα έχει ήδη αυξήσει τα αποθεματικά της κατά περίπου 900 kb/d μέσα στο 2025 και προτίθεται να τα αυξήσει περισσότερο με νέους αποθηκευτικούς χώρους (ανακοινώθηκαν έντεκα νέες αποθήκες).

Οποιαδήποτε περαιτέρω άρση των περικοπών του OPEC+ δύναται να προσθέσει επιπλέον όγκους φορτίου και θα μπορούσε να οδηγήσει σε ένα contango τις προθεσμιακές τιμές του αργού πετρελαίου, οι οποίες, εάν είναι αρκετά απότομες, θα μπορούσαν να οδηγήσουν στη δυνατότητα για πλωτή αποθήκευση (και τη σχετική δραστηριότητα χρονοναύλωσης). Υπάρχουν οι διαφωνούντες με αυτή την πρόβλεψη, αλλά είναι μια πιθανότητα που έχουμε δει ιστορικά, όταν οι τιμές του αργού πετρελαίου φτάνουν στο σημείο καμπής της υπερπροσφοράς πετρελαίου και της τιμής ανά βαρέλι. Ακόμα κι αν αυτό δεν υλοποιηθεί (contango & floating storage), το υψηλό επίπεδο όγκων φορτίου αναμένεται να οδηγήσει στη ζήτηση για δεξαμενόπλοια αργού πετρελαίου. Με την αποδυνάμωση, δε, του αμερικανικού δολαρίου, αυτό δίνει τη δυνατότητα σε νέους διεθνείς παίκτες να αγοράσουν αργό πετρέλαιο για εμπόριο ή εισαγωγή. Ωστόσο, όπως πάντα, υπάρχει η πιθανότητα κάποια στιγμή να επιβληθούν νέες περικοπές από τον OPEC+ εάν διαγνώσει ότι συσσωρεύεται υπερβολικό πλεόνασμα στην αγορά πετρελαίου που δεν τον ωφελεί.

Πώς οι κυρώσεις των ΗΠΑ στο ρωσικό πετρέλαιο επηρεάζουν τους διάφορους τύπους δεξαμενόπλοιων;

Μέχρι σήμερα, οι κυρώσεις των ΗΠΑ στη Ρωσία έχουν ωφελήσει όλα τα μεγέθη των δεξαμενόπλοιων, αλλά περισσότερο τα μεγαλύτερα. Ο αντίκτυπος στην Κίνα μοιάζει να είναι περιορισμένος, λόγω του ότι εισάγει πολύ ρωσικό αργό πετρέλαιο μέσω αγωγών. Η Ινδία ωστόσο φαίνεται να επηρεάζεται σημαντικά. Ως αποτέλεσμα, αγοράζει λιγότερο από τη Ρωσία και περισσότερο από τη Μέση Ανατολή και τη «λεκάνη του Ατλαντικού» (ΗΠΑ, Δυτική Αφρική, κ.λπ.). Αυτό έχει ωφελήσει κυρίως τα VLCCs, αλλά και τα Suezmaxes και τα Aframaxes σε μικρότερο βαθμό. Η Ρωσία συνεχίζει να φορτώνει αργό πετρέλαιο στον «σκοτεινό στόλο», αλλά, επειδή οι πελάτες της (Ινδία, Τουρκία, Συρία) αγοράζουν λιγότερο τελευταία λόγω της αυστηρο-

Εάν ο πόλεμος Ρωσίας-Ουκρανίας τελείωνε, η παγκόσμια αγορά δεξαμενόπλοιων πιθανότατα θα έβλεπε τον αποκλεισμό ενός μεγάλου αριθμού γερασμένων πλοίων που έχουν καταγραφεί ως εμπορικά από τη Ρωσία και το Ιράν και επί του παρόντος αξιολογούνται ως μέρος του «περιορισμένου» στόλου.

ποίησης των κυρώσεων, ο «σκοτεινός στόλος» χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για πλωτή αποθήκευση πετρελαίου που υπόκειται σε κυρώσεις.

Να εξετάσουμε τώρα τις πιθανές αλλαγές και επιδράσεις στην αγορά των δεξαμενόπλοιων από τις ροές ρωσικού αργού και προϊόντων.

Πιθανοί θετικοί παράγοντες για τις αγορές δεξαμενόπλοιων:

- Η Ινδία αναμένεται να μειώσει τις εισαγωγές αργού πετρελαίου από τη Ρωσία, στρεφόμενη σε εισαγωγές αργού πετρελαίου από άλλες κύριες πηγές που χρησιμοποιούν την «κυρίαρχη» χωρητικότητα. Αυτό είναι πιθανό να ωφελήσει κυρίως τα VLCCs, αν και τα Suezmaxes και τα Aframaxes λιγότερο θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν στα φορτία αντικατάστασης.
- Ορισμένοι Κινέζοι παραλήπτες ενδέχεται επίσης να σταματήσουν τις αγορές ρωσικού αργού πετρελαίου. Εάν η Κίνα μειώσει τις εισαγωγές ρωσικού αργού, θα χρειαστεί να αντικατασταθούν αυτοί οι όγκοι με εισαγωγές από πηγές που χρησιμοποιούν την «κύρια μεταφορική χωρητικότητα».
- Οποιαδήποτε μείωση στις εξαγωγές ρωσικών προϊόντων πετρελαίου ή στις εξαγωγές από οποιαδήποτε άλλα διυλιστήρια που επηρεάζονται από τις κυρώσεις και τους περιορισμούς θα σήμαινε ότι πρέπει να βρεθούν εναλλακτικές εισαγωγές προϊόντων πετρελαίου, κάτι που μπορεί να συνεπάγεται αυξημένες εξαγωγές από τα διυλιστήρια του Κόλπου των ΗΠΑ ή από διυλιστήρια ανατολικά του Σουέζ.
- Εάν η χωρητικότητα του «κυρίαρχου στόλου» εκτοπιστεί από τις ρωσικές αγορές εξαγωγών (π.χ. λόγω εμπορίας με χαμηλότερο όριο τιμών – sub price cup business) και οι ρωσικές εξαγωγές διατηρηθούν σε σχετικά υψηλούς όγκους (ακόμα και με κάποια μείωση), αυτό θα μπορούσε να σημαίνει ότι περισσότερη γερασμένη «κύρια» χωρητικότητα θα ξεπουληθεί στον «περιορισμένο στόλο» προκειμένου να αντικατασταθεί η εκτοπισμένη χωρητικότητα (αν ξεπεραστούν βέβαια τα εμπόδια της δέουσας επιμέλειας, KYC process κ.λπ., στην αγοραπωλησία).

Πιθανοί αρνητικοί παράγοντες για τις αγορές δεξαμενόπλοιων:

- Τα Suezmaxes και τα Aframaxes του «σκοτεινού στόλου» που μετέφεραν ρωσικό αργό πετρέλαιο υπό το όριο τιμών ενδέχεται να επιστρέψουν στην κύρια αγορά.
- Περισσότερα δεξαμενόπλοια μεταφοράς προϊόντων που μετέφεραν ρωσικά προϊόντα υπό το όριο τιμών ενδέχεται να επιστρέψουν στην κύρια αγορά. Αυτό ήταν ήδη πιθανό, δεδομένης της μείωσης των εξαγωγών ρωσικών προϊόντων λόγω των επιθέσεων με μη επανδρωμένα αεροσκάφη. **Οι εξαγωγές πετρελαϊκών προϊόντων** μειώθηκαν τον Οκτώβριο για δεύτερο συνεχόμενο μήνα, κατά 40.000 βαρέλια, στα 2,3 εκατ. bpd, φτάνοντας στο χαμηλότερο επίπεδό τους από το 2017.
- Εάν το ρωσικό αργό πετρέλαιο ρέει στην Κίνα αντί του κυρίαρχου αργού, το οποίο εκτρέπεται σε διαδρομές μικρότερων αποστάσεων προς την Ινδία, αυτό θα συμπίεζε την κύρια αγορά. Αυτό το εμπόριο όμως θα απαιτούσε να αφαιρεθεί μεγαλύτερη χωρητικότητα από τον «κύριο» προς τον «περιορισμένο στόλο». Επίσης, προς το παρόν, είναι πιθανό τα πλεονάζοντα ρωσικά φορτία να χρησιμοποιηθούν για τη δημιουργία αποθεμάτων στην Κίνα αντί να αντικαταστήσουν τα κύρια φορτία στα κινεζικά διυλιστήρια (γνωστή η πολιτική της Κίνας από το 2020 στην αύξηση των κρατικών στρατηγικών αποθεμάτων, που από φέτος επεκτάθηκε διά νόμου-απαίτηση και στις πετρελαϊκές εταιρείες της χώρας).


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



Αβέβαιοι παράγοντες για τις αγορές δεξαμενόπλοιων:

- Η έκταση και η διάρκεια οποιασδήποτε μείωσης των εισαγωγών ρωσικού αργού πετρελαίου στην Ινδία, στην Κίνα και στην Τουρκία.
- Η έκταση και η διάρκεια οποιασδήποτε μείωσης των εξαγωγών ρωσικών προϊόντων πετρελαίου.
- Η απώλεια ρωσικού αργού από την αγορά μπορεί να μην απαιτεί πρόσθετη προσφορά, αλλά μπορεί να βοηθήσει στη μείωση ή στην εξάλειψη της προβλεπόμενης υπερπροσφοράς. Αυτό θα μπορούσε να σημαίνει ότι υπάρχει μια φυσική κατάληξη, π.χ. σε χερσαίες ή ακόμα και σε πλωτές αποθήκες, εάν προκύψει ένα πολύ ευρύ contango, γι' αυτό που διαφορετικά θα ήταν πλεονάζοντα βαρέλια, με ερωτηματικά ως προς το πού μπορεί να καταλήξουν.
- Εάν η Ινδία και η Τουρκία μειώσουν τις εισαγωγές ρωσικού αργού, αυτό θα μπορούσε να σημαίνει ότι η επικείμενη απαγόρευση της ΕΕ για τις εισαγωγές προϊόντων που προέρχονται από ρωσικό αργό πετρέλαιο, από τις 21 Ιανουαρίου 2026, θα έχει μικρότερο αντίκτυπο στην αγορά δεξαμενόπλοιων.

Πρόσφατα, η είδηση για την ξηρασία στο Corpus Christi έκανε τον γύρο του διαδικτύου. Πιστεύετε ότι φαινόμενα όπως η ξηρασία ή η μείωση της στάθμης του νερού σε υδάτινες οδούς (ποτάμια, κανάλια κ.λπ.), ως αποτέλεσμα της κλιματικής αλλαγής, θα μπορούσαν να διαφοροποιήσουν τις διαδρομές και τα φορτία στην αγορά δεξαμενόπλοιων μακροπρόθεσμα;

Το Τέξας βρίσκεται σε ξηρασία, ποικίλου βαθμού, εδώ και πολλά χρόνια. Το 2022 ήταν η ενδέκατη πιο ξηρή χρονιά και η χειρότερη ξηρασία από το 2011. Σε ορισμένες περιόδους ξηρασίας, οι κάτοικοι υποχρεούνται να μειώσουν την κατανάλωση γλυκού νερού. Το λιμάνι του Corpus Christi όμως είναι ένα λιμάνι αλμυρού νερού, που οι ξηρασίες δεν το επηρεάζουν σημαντικά. Ενώ μια ξηρασία θα επηρεάσει τους κατοίκους και τη χρήση εσωτερικών υδάτων, ο αντίκτυπος δεν θα είναι τόσο σημαντικός στους τερματικούς σταθμούς δεξαμενόπλοιων του Τέξας όσο έχουμε δει σε ποτάμια και κανάλια, όπως για παράδειγμα στη Διώρυγα του Παναμά πριν από περίπου δύο χρόνια, με αποτέλεσμα σημαντικές καθυστερήσεις, αναδρομολογήσεις δεξαμενόπλοιων και κλιμάκωση των ναύλων μεταφοράς για MR2s, εμπορευματοκιβώτια και πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου. Ενώ τα μεγάλα δεξαμενόπλοια και τα «πλοία των μπλε νερών» είναι λιγότερο πιθανό να επηρεαστούν ξαφνικά από ξηρασίες, αυτή η συνθήκη έχει και θα συνεχίσει να έχει αντίκτυπο στα ποτάμια, στις εσωτερικές πλωτές οδούς και στα «πλοία των καφέ νερών». Στον ποταμό Μισισιπή, οι μετακινήσεις αργού πετρελαίου και προϊόντων είναι μεν σημαντικές, αλλά έχουν μειωθεί δραστικά τα τελευταία χρόνια, λόγω της επέκτασης των αγωγών και της μείωσης των ροών από τις ακτές του Κόλπου προς τις Μεσοδυτικές Πολιτείες.

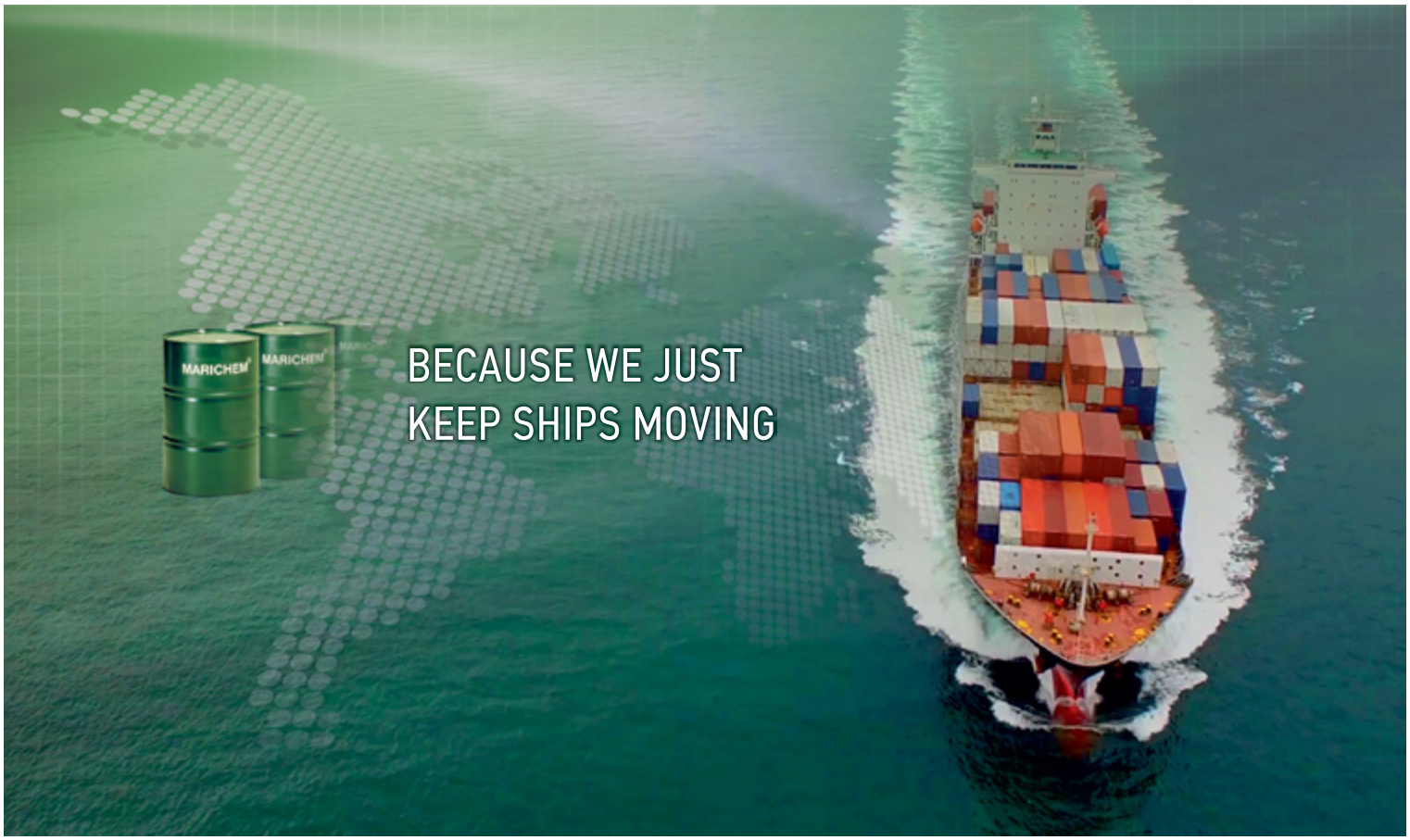
Κλείνοντας με το λιμάνι του Corpus Christi, θέλω να τονίσω την ανάγκη για συνεχή και αποτελεσματική βυθοκόρηση του διαύλου, μιας και κατέχει το προβάδισμα έναντι των άλλων λιμανιών της ακτής του Κόλπου της Αμερικής, με μερίδιο 61% στις εξαγωγές αργού πετρελαίου.

Ας εξετάσουμε τώρα το μεγάλο πρόβλημα, που είναι η Διώρυγα του Παναμά. Η Διώρυγα του Παναμά έχει αντιμετωπίσει σοβαρές συνθήκες ξηρασίας τα τελευταία χρόνια και η Αρχή της προχωρά με σχέδια για τον μετριασμό των κλιματικών επιπτώσεων και τη διατήρηση της ροής του παγκόσμιου εμπορίου. Οι λύσεις περιλαμβάνουν τη δημιουργία ενός φράγματος για την τροφοδοσία της λίμνης Gatun, της πηγής γλυκού νερού για τις λειτουργίες της διώρυγας, και μιας χερσαίας γέφυρας, όπου θα κατασκευαστεί αγωγός για τη μεταφορά υγρών φυσικού αερίου και υγραερίου, ώστε να μπορούν να διέρχονται περισσότερα πλοία LNG και LPG. Δυστυχώς, όμως, κανένα από τα δύο έργα δεν θα είναι έτοιμο για το επόμενο Ελ Νίνιο, που αναμένεται το 2027.

Οι διελεύσεις πλοίων μεταφοράς LNG έχουν μειωθεί έως και 73%, λόγω περιορισμών από τα χαμηλά επίπεδα νερού, και δεν έχουν επιστρέψει ακόμη στα προ ξηρασίας επίπεδα. Η Διώρυγα του Παναμά εξαρτάται από το γλυκό νερό για τις λειτουργίες της, δηλαδή από τις βροχοπτώσεις. Σε μια καλή χρονιά βροχοπτώσεων, περίπου 38 πλοία διέρχονται από τις «λεκάνες» του καναλιού ημερησίως. Σοβαρές συνθήκες ξηρασίας έπληξαν την περιοχή από τα τέλη του 2022 έως το 2024, αναγκάζοντας το κανάλι να μειώσει τις διελεύσεις σε μια προσπάθεια εξοικονόμησης νερού (κάποια περίοδο το 2023 μόνο 22 πλοία διέρχονταν ημερησίως).

MARICHEM WORLDWIDE

MARIGASES SERVICES ®



Marine Chemicals & Equipment

Gases & Refrigerants

Fire, Rescue & Safety Services

www.marichem-marigases.com

Οι ΗΠΑ είναι και θα παραμείνουν ο μεγαλύτερος χρήστης του καναλιού, με τα συνολικά εμπορευματοκιβώτια εισαγωγής και εξαγωγής να αντιπροσωπεύουν περίπου το 73% της κυκλοφορίας του καναλιού, ενώ το 40% όλης της κυκλοφορίας εμπορευματοκιβωτίων των ΗΠΑ διέρχεται από το κανάλι του Παναμά κάθε χρόνο. Συνολικά διακινούνται περίπου $270 δισ. σε φορτία ετησίως. Η Αρχή της Διώρυγας ανέφερε μείωση 29% στις διελεύσεις πλοίων το έτος 2024, με τις διελεύσεις πλοίων μεταφοράς LNG μειωμένες κατά 66%. Παρότι τα επίπεδα του νερού έχουν επιστρέψει στις κανονικές συνθήκες λειτουργίας, η κυκλοφορία LNG δεν έχει επιστρέψει στα προ ξηρασίας επίπεδα, με τους μεταφορείς να συνεχίζουν να επιλέγουν τη μεγαλύτερη διαδρομή από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας.

Τον Απρίλιο, η διοίκηση της Διώρυγας ξεκίνησε τη διαδικασία κατασκευής χερσαίας γέφυρας και αυτού που περιγράφει ως «ναυαρχίδα αγωγό φυσικού αερίου» για τη μεταφορά υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) χωρίς να βασίζεται στο ίδιο το κανάλι. Ο αγωγός θα επιτρέπει τη μεταφορά υγροποιημένου αερίου πετρελαίου, αιθανίου, βουτανίου και προπανίου από την πλευρά του Ατλαντικού σε έναν τερματικό σταθμό στην πλευρά του Ειρηνικού, όπου ένα άλλο ή το ίδιο πλοίο θα φορτώνεται και θα μεταφέρει το προϊόν στην Ασία (κατά το μοντέλο του πετρελαϊκού αγωγού SUMED, Σουέζ-Μεσόγειος, μερική εκφόρτωση Ain Sukhna, επαναφόρτωση στο Sidi Keri σε VLCCs).

Ένα άλλο έργο που εγκρίθηκε είναι η κατασκευή του φράγματος Rio Indo. Το έργο του φράγματος και της σήραγγάς του θα προσθέσει συμπληρωματικό νερό στη λίμνη Gatun, η οποία τροφοδοτεί με γλυκό νερό τη Διώρυγα του Παναμά προκειμένου να λειτουργήσει. Οι παλαιότερες λεκάνες Panamax χάνουν περίπου 196.000 κ.μ. γλυκού νερού ανά διέλευση πλοίου. Οι νεότερες λεκάνες Neo-Panamax ανακτούν το 60% του νερού ανά διέλευση.

Τόσο η κατασκευή του νέου φράγματος και της σήραγγας όσο και ο διαωκεάνιος ενεργειακός αγωγός των 76 χλμ. μεταφοράς υγροποιημένων αερίων, από τις ακτές του Ατλαντικού στις ακτές του Ειρηνικού μαζί με τους αποθηκευτικούς χώρους εμπορευματοκιβώτιων και φορτίων roll-on και roll-off, τους λιμενικούς τερματικούς σταθμούς και άλλες υποδομές, είναι στρατηγικά έργα που απαιτούν χρόνο και χρηματοδότηση.

Οι διαδρομές και τα φορτία στην αγορά δεξαμενόπλοιων αργού και των προϊόντων τους δεν θα επηρεαστούν ούτε βραχυπρόθεσμα ούτε μακροπρόθεσμα. Η διώρυγα διαδραματίζει περιορισμένο ρόλο στη μεταφορά αργού πετρελαίου, ακόμα και μετά την επέκτασή της το 2016 με περίπου 21 εκατ. βαρέλια ετήσια μεταφορά προς βορρά και νότο μαζί. Τα διυλισμένα πετρελαϊκά προϊόντα, όπως η βενζίνη, το ντίζελ και η νάφθα, είναι πιο σημαντικά, αλλά και αυτά μειώθηκαν από το 2023, με πρώτο την κατά 40% μείωση των εξαγωγών βενζίνης από τις ακτές του Κόλπου μέσω διώρυγας. Η μεταφορά αργού και προϊόντων πετρελαίου κατέχει ποσοστό διέλευσης 4,6%, τα χημικά προϊόντα κατέχουν ποσοστό διέλευσης μόνο 0,6% στις λεκάνες Neopanamax.

Η διώρυγα, από την επέκτασή της το 2016, έχει μεγαλύτερη σημασία για το LNG. Το οικονομικό έτος 2020, διακινήθηκαν 46,4 εκατ. τόνοι υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG). Το έτος μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2016, πρώτο χρόνο της επέκτασης, επτά LNG πλοία διέπλευσαν τη διώρυγα, ενώ το έτος 2021 οι διελεύσεις αυξήθηκαν στα 272 πλοία! Ωστόσο, από το 2023, η κυκλοφορία LNG μειώθηκε κατά 65% από την κορύφωσή της λόγω των περιορισμών από την ξηρασία και **της στροφής των ΗΠΑ προς τις ευρωπαϊκές αγορές μετά τη σύγκρουση Ρωσίας-Ουκρανίας**, μειώνοντας τις διελεύσεις πλοίων μεταφοράς LNG σε περίπου 4,9% των διελεύσεων Neopanamax τον Απρίλιο του 2024. Η διαφοροποίηση στις διαδρομές και στα φορτία LNG δεν ήταν αποτέλεσμα μόνο των περιορισμών διέλευσης της Διώρυγας του Παναμά λόγω ξηρασίας.

Όμως, **τον πλέον σημαντικό ρόλο παίζει η Διώρυγα του Παναμά στη διακίνηση του υγραερίου LPG**. Την πρώτη χρονιά της επέκτασης, 636 πλοία LPG πέρασαν το κανάλι, με τις διελεύσεις να αυξάνονται στις 1.147 έναν χρόνο αργότερα, τον Νοέμβριο του 2017. Το οικονομικό έτος 2020 διακινήθηκαν 44,6 εκατ. τόνοι (LPG), που μειώθηκαν στους 34,85 εκατ. τόνους το 2023 λόγω της ξηρα-

Credit: Bienvenido Velasco



σίας. Το μερίδιο του καναλιού στις εξαγωγές LPG των ΗΠΑ προς την Ασία έχει σήμερα ανακάμψει σε ποσοστό άνω του 95%, από 80% το 2023-2024. Το υγραέριο (LPG), προϊόν που θα έχει ακόμα μεγαλύτερη αξία τα επόμενα 20-25 χρόνια, είναι το φορτίο που διακινείται περισσότερο μέσω της Διώρυγας του Παναμά. Η ξηρασία θα διαταράξει και θα καθυστερήσει τις διαμετακομίσεις, θα επιβάλει αναδρομολόγηση, θα αυξήσει τους χρόνους και το κόστος μεταφοράς, θα αλλάξει τις εμπορικές διαδρομές, θα περιορίσει την προσφορά πλοίων, αυξάνοντας τους ναύλους και τις διαφορές τιμών μεταξύ περιοχών. Παρά τους περιορισμούς στις διελεύσεις, η Κίνα θα παραμείνει ο μεγαλύτερος εισαγωγέας αμερικανικού LPG λόγω της ανωτέρας ποιότητας και της καταλληλότητας στον πετροχημικό τομέα της Κίνας.

Έχει περάσει ένας χρόνος από την εφαρμογή του SIRE 2.0. Ποια είναι τα πρώτα συμπεράσματα; Έχει συμβάλει στην ενίσχυση της ασφάλειας των δεξαμενόπλοιων;

Σύμφωνα με τον OCIMF, ο πρωταρχικός σκοπός του καθεστώτος SIRE 2.0 είναι η βελτίωση της ποιότητας, διερευνώντας σε βάθος τα δεδομένα θαλάσσιας διασφάλισης που συλλέγονται κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων των πλοίων, επιτρέποντας να φτάσουμε σε ολοκληρωμένα αποτελέσματα αναφοράς και σε περισσότερο ολιστική αξιολόγηση της λειτουργικής κατάστασης ενός πλοίου και της απόδοσης του πληρώματός του – αντί να χρησιμεύει ως άμεση πρωτοβουλία βελτίωσης της ασφάλειας.

Αυτό επιτυγχάνεται με μια ψηφιοποιημένη διαδικασία επιθεώρησης (βασισμένη σε tablet, ηλεκτρονική κατα-



γραφή δεδομένων) σε σύγκριση με τις προηγούμενες μορφές των ερωτηματολογίων και την ευχέρεια που αυτά παρείχαν στους επιθεωρητές. Οι ενημερωμένες φωτογραφίες, η μεταφόρτωση εγγράφων, οι πληροφορίες πριν από την επιθεώρηση (HVPQ, PIQ) βελτιώνουν την προετοιμασία και τη διαφάνεια της κατάστασης του πλοίου.

Υιοθετεί μια προσέγγιση βασισμένη στον κίνδυνο: Κάθε επιθεώρηση χρησιμοποιεί ένα Συγκεντρωμένο Ερωτηματολόγιο Επιθεώρησης Σκαφών (CVIQ), προσαρμοσμένο στον τύπο του σκάφους, στο προφίλ κινδύνου και στα δεδομένα του χειριστή αξιωματικού ή κατωτέρου πληρώματος. Από την επιθεώρηση SIRE 2.0 προκύπτουν συνεπή δεδομένα, δομημένες αναφορές, βελτιωμένη ανάλυση των τάσεων και των αρνητικών παρατηρήσεων.

Κατά τη διάρκεια του πρώτου έτους εφαρμογής του SIRE 2.0, διεξήχθησαν περίπου 24.000 επιθεωρήσεις. Τα αρχικά αποτελέσματα αυτής της εφαρμογής υποδεικνύουν τις ακόλουθες βασικές εξελίξεις:

- Αλλαγή νοοτροπίας του κλάδου: Το καθεστώς έχει οδηγήσει σε μια πολιτισμική αλλαγή στον τρόπο με τον οποίο η ψηφιοποίηση μπορεί να ενσωματωθεί αποτελεσματικά στον ναυτιλιακό τομέα, προωθώντας μεγαλύτερη διαφάνεια και συνέπεια δεδομένων.
- Αυξημένη εστίαση στον ανθρώπινο παράγοντα: Το SIRE 2.0 έχει επισημάνει με επιτυχία τη σημασία της ανθρώπινης απόδοσης, ενθαρρύνοντας τη μεγαλύτερη συμμετοχή των ναυτικών και των ενδιαφερόμενων μερών στις διαδικασίες και στις επιχειρησιακές πρακτικές επί του πλοίου. Δηλαδή λαμβάνεται υπόψη ο τρόπος με τον οποίο το πλήρωμα, οι διαδικασίες και το περιβάλλον επηρεάζουν την ασφάλεια και όχι μόνο η κατάσταση και η ηλικία του υλικού.
- Διοικητικό βάρος: Παρά τη θετική πρόθεση, η εισαγωγή πρόσθετων απαιτήσεων τεκμηρίωσης και ψηφιακής αναφοράς έχει αυξήσει τη γραφειοκρατία σε ένα ήδη απαιτητικό περιβάλλον, χωρίς ακόμη σαφή στοιχεία ότι αυτή η προσέγγιση μεταφράζεται σε μετρήσιμα κέρδη ασφάλειας.
- Οι εξατομικευμένες επιθεωρήσεις βάσει κινδύνου και η εισαγωγή του Συγκεντρωμένου Ερωτηματολογίου Επιθεώρησης Πλοίων (CVIQ) –προσαρμοσμένου για κάθε πλοίο με βάση τον τύπο, το ιστορικό και τη συμβολή του χειριστή– έχουν βελτιώσει τη συνάφεια των επιθεωρήσεων και την ποιότητα των ευρημάτων.
- Βελτιωμένη αξιολόγηση των δεδομένων επιθεώρησης και ελέγχου του πλοίου. Δηλαδή καλύτερη πληροφόρηση για την κατάσταση του πλοίου από τον έλεγχο των πρακτικών ασφάλειας, συντήρησης και λειτουργίας.
- Αξιολόγηση δεδομένων απόδοσης σε πραγματικό χρόνο καθώς και ιστορικά δεδομένα πλοίου και πληρώματος που να διασφαλίζουν την επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα. Η ψηφιακή καταγραφή και τα τυποποιημένα δεδομένα διευκολύνουν τον εντοπισμό τάσεων (π.χ., επαναλαμβανόμενες αρνητικές παρατηρήσεις σε πλοία/χειριστές) και τη συγκριτική αξιολόγηση της απόδοσης.
- Αξιολόγηση των δεδομένων συμμόρφωσης, ελέγχοντας τηρούμενα αρχεία που σχετίζονται με τη συμμόρφωση στους ναυτιλιακούς, περιβαλλοντικούς και εμπορικούς κανονισμούς.
- Μέσα από τη συνέντευξη, τη συζήτηση, τη λήψη πληροφοριών από αξιωματικούς και πλήρωμα, την αξιολόγηση του βαθμού εξοικείωσης των κινδύνων που σχετίζονται με συγκεκριμένα πλοία, διαδρομές ή επιχειρήσεις, όπως η πιθανότητα πειρατείας ή ατυχημάτων, τη λήψη προληπτικών μέτρων αποφυγής και διαχείριση.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι το SIRE

> Το SIRE 2.0 δεν είναι αυτό καθαυτό πρόγραμμα βελτίωσης της ασφάλειας ή μείωσης συμβάντων, παρότι ο σχεδιασμός του αποσκοπεί στη βελτίωση της ασφάλειας. Ενώ αναμφίβολα υποστηρίζει το ευρύτερο πλαίσιο ασφάλειας, δεν θα πρέπει να θεωρείται μια αυτόνομη ή μια «μαγική» λύση.



C&A GROUP

www.kassidiaris.gr

STAVROS KASSIDIARIS GROUP

Representatives - Authorized Distributors

rexroth A Bosch Company PNEUMATICS - HYDRAULICS	HD HYUNDAI ELECTRIC AIR CIRCUIT BRAKERS	EMERSON. MANEUVERING SYSTEMS
SCHALLER AUTOMATION OIL MIST DETECTORS	Danfoss VALVES & SWITCHES	Fuji Electric INSTRUMENTATIONS SOLUTIONS & GAS ANALYSIS
PR electronics SIGNAL CONDITIONING DEVICES	SELCO CONTROL MONITORING & PROTECTION	Johnson Controls FIRE DETECTION SYSTEMS
Daniamant Be safe at sea SALINOMETRES	SIEMENS INSTRUMENTATION & PROCESS	SMC PNEUMATIC EQUIPMENT
Circutor CO_2 EMISSIONS CONTROL	RECOM INDUSTRIALE s.r.l. FIXED GAS DETECTION SYSTEMS	Trimod Besta LEVEL SWITCHES
AQUAMETRO OIL & MARINE FLOWMETERS	ABB ELECTRICAL EQUIPMENT	JSHONFST MARINE CABLES
EMRI THE POWER OF SYNERGY AVRS	TERASAKI MONITORING & CONTROL SYSTEMS	CHIPENG 15 PPM MONITOR
IMIT IMIT CONTROL SYSTEM CLIMATE REGULATION	DYNAMIN EXPLOSION PROOF EQUIPMENT	ENCEL OXYGEN ANALYZER

members of C&A Group

C&A CONTROLS & AUTOMATION STAVROS KASSIDIARIS S.A. CONTROLS & AUTOMATION	ELECTRON S.A. RESEARCH & DEVELOPMENT IN ELECTROMECHANICAL SYSTEMS	MANTANCO S.A. INDUSTRIAL/SHIPPING AUTOMATION	C&A COOL & ACTIVE NEPA LUXURY YACHT CHARTERS	C&A CONSTRUCTION & ARCHITECTURE BUILDING SOLUTIONS



2.0 δεν είναι αυτό καθαυτό πρόγραμμα βελτίωσης της ασφάλειας ή μείωσης συμβάντων, παρότι ο σχεδιασμός του αποσκοπεί στη βελτίωση της ασφάλειας. Πρόκειται για ένα πλαίσιο διασφάλισης της ναυτιλίας που έχει σχεδιαστεί για να βελτιώσει την ποιότητα και τη συνέπεια των δεδομένων επιθεώρησης. Ενώ αναμφίβολα υποστηρίζει το ευρύτερο πλαίσιο ασφάλειας, δεν θα πρέπει να θεωρείται μια αυτόνομη ή μια «μαγική» λύση. Η συνεχής συνεργασία μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων μερών του κλάδου –διαχειριστών, ναυλωτών, επιθεωρητών και ναυτικών– είναι απαραίτητη για την επίτευξη βιώσιμων βελτιώσεων στην ασφάλεια. Εάν κάποιος κρίκος σε αυτή την αλυσίδα είναι αδύναμος, η βελτίωση θα είναι μικρότερη από την προβλεπόμενη.

Η επιθεώρηση από μόνη της είναι ένα εργαλείο. Η βελτίωση της ασφάλειας εξακολουθεί να απαιτεί τα ευρήματα των επιθεωρήσεων να οδηγούν σε αποτελεσματικές διορθωτικές ενέργειες, καλή συντήρηση, εκπαίδευση, κουλτούρα ασφαλείας, κ.λπ.

Παρόλο που ο δηλωμένος στόχος του OCIMF είναι να μετατοπίσει την κουλτούρα του κλάδου από τη «συμμόρφωση με τις επιθεωρήσεις» στη συνεχή μάθηση και βελτίωση, αυτή η φιλοδοξία δεν έχει ακόμη υλοποιηθεί πλήρως. Μέχρι στιγμής, το OCIMF δεν έχει παράσχει επίσημη ανατροφοδότηση ή ενοποιημένη ανάλυση των αποτελεσμάτων του πρώτου έτους στα ενδιαφερόμενα μέρη, περιορίζοντας την ικανότητα ποσοτικής αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας του προγράμματος.

Παρ' όλα αυτά, το SIRE 2.0 έχει συμβάλει έμμεσα στη βελτίωση της ασφάλειας μέσω:

- Μεγαλύτερης έμφασης στον ανθρώπινο παράγοντα, συμπεριλαμβανομένης της ικανότητας του πληρώματος και του βάθους της γνώσης του αντικειμένου, της αξιοπιστίας των εργασιών και των λειτουργικών συνθηκών.
- Βελτιωμένων πληροφοριών που βασίζονται σε δεδομένα που υποστηρίζουν πιο ουσιαστικές εσωτερικές αξιολογήσεις, αναλύσεις βαθύτερων αιτιών και πρωτοβουλίες συνεχούς βελτίωσης για τους διαχειριστές των πλοίων και τα τμήματα HSQE στη στεριά.

Συμπέρασμα: Το πρόγραμμα SIRE 2.0 παραμένει στα αρχικά του στάδια. Ενώ τα προκαταρκτικά αποτελέσματα είναι ενθαρρυντικά –ιδίως στους τομείς του ανθρώπινου παράγοντα και της ποιότητας των δεδομένων–, δεν υπάρχουν ακόμη μετρήσιμα στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η εφαρμογή του έχει μεταφραστεί άμεσα σε βελτιωμένες επιδόσεις ασφάλειας στην επιχειρησιακή λειτουργία του πλοίου. Η αξία του έγκειται, για την ώρα, στην παροχή ενός πιο εξελιγμένου πλαισίου διασφάλισης, που με την πάροδο του χρόνου έχει τη δυνατότητα να επηρεάσει την ασφαλέστερη επιχειρησιακή συμπεριφορά και τις πιο αποτελεσματικές πρακτικές διαχείρισης της ασφάλειας σε ολόκληρο τον κλάδο. Το πρόγραμμα αυτό καθαυτό δεν αποτελεί εγγύηση ασφάλειας – η πραγματική βελτίωση εξαρτάται από το πώς οι φορείς εκμετάλλευσης, ιδιαίτερα το στεριανό γραφείο διαχείρισης, ανταποκρίνονται στα ευρήματα, την κουλτούρα που επικρατεί στο πλοίο και από το εάν τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων μεταφράζονται σε πραγματική αλλαγή και απομάκρυνση από την παραδοσιακά συντηρητική αντιμετώπισή τους με διορθώσεις.

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

Για το 2026 προσμένουμε μια ισορροπημένη αλλά δυναμική αγορά

Η συνεχιζόμενη αναδιάταξη των ροών, οι μεγαλύτερες αποστάσεις και οι ενισχυμένες εξαγωγικές κινήσεις αναμένεται να απορροφήσουν σημαντικό μέρος της νέας προσφοράς, υποστηρίζει ο κ. Μιχαλόπουλος.



του **Ανδρέα Μιχαλόπουλου**,
CEO της Performance Shipping

Ποια είναι η εικόνα της ναυλαγοράς των product tankers σήμερα; Αναμένετε αλλαγή σκηνικού για το 2026;

Η αγορά δεξαμενόπλοιων αργού πετρελαίου, και ιδιαίτερα τα Aframax και τα Suezmax, συνεχίζει να παρουσιάζει ισχυρή επίδοση, υποστηριζόμενη από μεταβαλλόμενα εμπορικά πρότυπα, μεταβαλλόμενες εμπορικές ροές/διαδρομές, μεγαλύτερες αποστάσεις ταξιδιών και ανθεκτική ελαστική παγκόσμια ζήτηση πετρελαίου. Κοιτώντας προς το 2026, προσμένουμε μια ισορροπημένη αλλά δυναμική αγορά. Οι παραδόσεις νέων πλοίων θα αυξήσουν τη διαθέσιμη χωρητικότητα, όμως η συνεχιζόμενη αναδιάταξη των ροών, οι μεγαλύτερες αποστάσεις και οι ενισχυμένες εξαγωγικές κινήσεις αναμένεται να απορροφήσουν σημαντικό μέρος της νέας προσφοράς.

Πώς βλέπετε να επιδρούν οι πρόσφατες γεωπολιτικές εξελίξεις στη ναυλαγορά;

Οι γεωπολιτικές εντάσεις συνεχίζουν να αναδιαμορφώνουν τις παγκόσμιες ροές εμπορίου. Οι συνεχιζόμενες συγκρούσεις έχουν διαταράξει παραδοσιακές θαλάσσιες διαδρομές (trade routes), οδηγώντας τα πλοία σε μακρύτερες εναλλακτικές διαδρομές, ενώ οι δασμοί επηρεάζουν σταδιακά τη ζήτηση και μετατοπίζουν τα φορτία μεταξύ περιοχών. Παρά το αυξημένο επίπεδο μεταβλητότητας, η συνολική επίδραση μέχρι σήμερα είναι η αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές και όχι η μείωσή της.

Πώς θα επηρεάσει η ανάπτυξη νέων διυλιστηρίων ανατολικά του Σουέζ τη ναυλαγορά των product tankers;

Το τοπίο διυλίσεων μετατοπίζεται ανατολικά, ιδιαίτερα στη Μέση Ανατολή και στην Ασία. Από την πλευρά της αγοράς των δεξαμενόπλοιων, αυτό οδηγεί σε αυξημένες θαλάσσιες μεταφορές, δημιουργώντας επιπλέον εμπορικές ευκαιρίες για Aframax και Suezmax. Ταυτόχρονα, μέρος της διυλιστικής ικανότητας στη Δύση σταδιακά αποσύρεται, ενισχύοντας την αλλαγή των εμπορικών ροών. Συνολικά, αυτές οι εξελίξεις υποστηρίζουν την αύξηση των tonne-miles και μια σταθερή προοπτική ζήτησης για τους πλοιοκτήτες crude tankers.

Θεωρείτε ότι φαινόμενα όπως η ξηρασία ή η μείωση των υδάτων σε υδάτινες αρτηρίες (ποτάμια, διώρυγες κ.λπ.), αποτέλεσμα της κλιματικής αλλαγής, μακροπρόθεσμα θα μπορούσαν να διαφοροποιήσουν δρομολόγια και φορτία στην αγορά των δεξαμενόπλοιων;

Μακροπρόθεσμα, ορισμένες παραδοσιακές διαδρομές ενδέχεται να περιοριστούν ή να αλλάξουν, ενώ μπορεί να προκύψουν νέες. Σε ένα τέτοιο περιβάλλον, η ευελιξία και η ικανότητα προσαρμογής στις μεταβαλλόμενες συνθήκες παραμένουν καθοριστικής σημασίας.

Έχει περάσει ένας χρόνος από την εφαρμογή του SIRE 2.0. Ποια είναι τα πρώτα συμπεράσματα; Έχει συμβάλει στην ενίσχυση της ασφάλειας των δεξαμενόπλοιων;

Η εφαρμογή του SIRE 2.0 αποτέλεσε ένα σημαντικό βήμα για το σύστημα επιθεωρήσεων πάνω στο πλοίο. Από τη δική μας εμπειρία, το νέο πλαίσιο ενισχύει τη συνεχή βελτίωση και αυξάνει την επίγνωση θεμάτων ασφάλειας, τόσο στα πληρώματα όσο και στο προσωπικό του γραφείου, υποστηρίζοντας ακόμα περισσότερο την ήδη υψηλή επίδοση ασφάλειας στον κλάδο των δεξαμενόπλοιων. Η ενισχυμένη έμφαση στους ανθρώπινους παράγοντες μας έχει βοηθήσει να εντοπίσουμε κενά στις δεξιότητες, στην επικοινωνία και στη συνολική κουλτούρα ασφάλειας.



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

Το 2026, πιο «ήρεμη» χρονιά για τα δεξαμενόπλοια



Ο κ. Βλασσόπουλος βλέπει αλλαγές στα θεμελιώδη μεγέθη της αγοράς των δεξαμενόπλοιων το 2026, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι η ναυλαγορά θα οδηγηθεί σε ύφεση, ενώ προσθέτει ότι όσες εταιρείες είχαν προετοιμαστεί επαρκώς για το SIRE 2.0 απολαμβάνουν τα οφέλη του νέου συστήματος επιθεωρήσεων.



του **Σπύρου Ν. Βλασσόπουλου**, Managing Director της IONIC

Η ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων, κυρίως των μεγαλύτερων, υποστηρίζεται από ισχυρές εξαγωγές, μεγαλύτερες αποστάσεις πλεύσης των πλοίων και περιορισμένο τονάζ. Θεωρείτε ότι το 2026 θα αλλάξει κάποια από αυτές τις συνθήκες;

Καθώς πλησιάζει το 2026, η αγορά των μεγάλων δεξαμενόπλοιων φαίνεται να εισέρχεται σε μια πιο «ευαίσθητη» φάση, η οποία καθορίζεται περισσότερο από προσεκτικές διαπραγματεύσεις μεταξύ ανταγωνιστικών δυνάμεων. Πιστεύω πως όλοι θα συμφωνήσουν ότι ο κλάδος έχει επωφεληθεί σημαντικά από τον ασυνήθιστο συνδυασμό ισχυρών εξαγωγικών ροών, μεγάλων αποστάσεων ταξιδιών και ενός στόλου που αυξήθηκε πιο αργά συγκριτικά με τη ζήτηση. Ωστόσο, τα θεμέλια αυτής της ισχύος φαίνονται πλέον λιγότερο σταθερά.

Η προσφορά πετρελαίου, που κάποτε φαινόταν αυστηρά ελεγχόμενη, χαλαρώνει σταδιακά, καθώς ο OPEC+ μειώνει τις περικοπές στην παραγωγή και η αγορά μοιάζει να οδεύει προς πλεόνασμα. Αυτή η αλλαγή δεν προμηνύει απαραίτητα κατάρρευση της ζήτησης για τα δεξαμενόπλοια, αλλά εισάγει μια νέα απρόβλεπτη μεταβλητότητα στους όγκους εξαγωγών, που μέχρι τώρα αποτελούσαν ένα αξιόπιστο στήριγμα για τον κλάδο.

Ταυτόχρονα, η μεγάλη αύξηση των τονομιλίων, που προήλθε από την αλλαγή των διαδρομών γύρω από τα παγκόσμια σημεία συμφόρησης, λόγω των συνεχιζόμενων γεωπολιτικών εντάσεων σε όλο τον κόσμο, ενδέχεται να αρχίσει να εξασθενεί. Εάν η γεωπολιτική κατάσταση σταθεροποιηθεί και οι παραδοσιακές ναυτιλιακές διαδρομές είναι πλήρως πλεύσιμες, η μέση διάρκεια των ταξιδιών θα μπορούσε να μειωθεί, απελευθερώνοντας ελαφρώς μέρος της πίεσης που διατηρούσε την αγορά σε στενότητα. Αν και δεν αποτελεί άμεσο σοκ, αυτή η σταδιακή ομαλοποίηση θα αφαιρέσει έναν από τους πιο ισχυρούς παράγοντες που στήριζαν τους ναύλους.

Η προσφορά χωρητικότητας, αν και εξακολουθεί να είναι περιορισμένη σε σχέση με τα ιστορικά δεδομένα, μεταβάλλεται επίσης σταδιακά. Ένα μετριασμένο κύμα νέων παραδόσεων είναι προγραμματισμένο για το δεύτερο εξάμηνο του 2026. Οι ανακυκλώσεις



θα αντισταθμίσουν μέρος αυτής της αύξησης και οι κυρώσεις ενδέχεται να συνεχίσουν να κατακερματίζουν τον στόλο, αλλά η συνολική εικόνα είναι ότι η ισορροπία της προσφοράς θα καταστεί πιο εύθραυστη.

Ως εκ τούτου, πιστεύω ότι οι ανωτέρω παράμετροι υποδηλώνουν ότι το 2026 είναι απίθανο να επαναληφθούν οι εξαιρετικές συνθήκες του πρόσφατου παρελθόντος. Δεν πιστεύω ότι η αγορά οδεύει προς ύφεση, ωστόσο το 2026 φαίνεται ότι θα είναι μια πιο «ήρεμη» χρονιά. Το επόμενο έτος υπόσχεται ένα πιο ισορροπημένο περιβάλλον, στο οποίο θα εξακολουθούν να υπάρχουν ευκαιρίες, αλλά θα πρέπει να αξιοποιηθούν με μεγαλύτερη προσοχή.

Πώς οι αμερικανικές κυρώσεις στο ρωσικό πετρέλαιο επηρεάζουν τους διάφορους τύπους δεξαμενόπλοιων;

Ο βασικός στόχος των αμερικανικών κυρώσεων κατά του ρωσικού πετρελαίου ήταν και παραμένει η μείωση του αριθμού των δεξαμενόπλοιων που μπορούν να μεταφέρουν νόμιμα και με ασφάλεια ρωσικό αργό πετρέλαιο. Ωστόσο, ο αντίκτυπός τους ποικίλλει ανάλογα με την κατηγορία των πλοίων.

Τα δεξαμενόπλοια τύπου Aframax, τα οποία ιστορικά έχουν πάντα διαχειριστεί το μεγαλύτερο μέρος των εξαγωγών ρωσικού αργού πετρελαίου από τη Βαλτική και τη Μαύρη Θάλασσα, φαίνεται να έχουν πληγεί περισσότερο. Πολλά από αυτά έχουν υποστεί κυρώσεις, περιορίζοντας την προσφορά και αυξάνοντας τους ναύλους για εναλλακτικές λύσεις που συμμορφώνονται με τους κανονισμούς.

Μεγαλύτερα πλοία, όπως τα Suezmaxes και τα VLCCs, έχουν επίσης υποστεί κυρώσεις, περιορίζοντας την ικανότητα της Ρωσίας να μεταφέρει αποτελεσματικά μεγάλους όγκους πετρελαίου, ιδίως σε μακρινές διαδρομές προς την Ασία. Αυτά τα μέτρα εμποδίζουν επίσης τα VLCC του «σκιώδους στόλου», περιορίζοντας την πρόσβασή τους σε ασφάλιση και εμπορικές ευκαιρίες.

Συνολικά, οι κυρώσεις έχουν μειώσει τον αριθμό των διαθέσιμων πλοίων, έχουν αυξήσει τα κόστη μεταφοράς και έχουν περιπλέξει την εφοδιαστική αλυσίδα της Ρωσίας. Ακόμη, έχουν αυξήσει τη ζήτηση για συμμορφούμενα πλοία, ενώ έχουν επιβαρύνει τα παλαιότερα, υψηλότερου κινδύνου, δεξαμενόπλοια του «σκιώδους στόλου», που λειτουργούν κυρίως υπό τη διαχείριση εταιρειών εκτός Δύσης.

Η στρατηγική ήταν πάντα να καταστούν οι ρωσικές εξαγωγές πετρελαίου πιο δαπανηρές και λιγότερο ευέλικτες. Οι δραστηριότητες των Aframaxes φαίνεται να αντιμετωπίζουν τη μεγαλύτερη πίεση, ενώ τα Suezmaxes και τα VLCCs, αν και όλο και πιο περιορισμένα, παραμένουν κάπως πιο ανθεκτικά.

Θεωρείτε ότι φαινόμενα όπως η ξηρασία ή η μείωση των υδάτων σε υδάτινες αρτηρίες (ποτάμια, διώρυγες κ.λπ.), αποτέλεσμα της κλιματικής αλλαγής, μακροπρόθεσμα θα μπορούσαν να διαφοροποιήσουν τον χάρτη εμπορίου των δεξαμενόπλοιων;

Ναι. Οι μακροχρόνιες ξηρασίες και η πτώση της στάθμης των υδάτων, που προκαλούνται από την κλιματική αλλαγή, έχουν ήδη αλλάξει και ενδέχεται να συνεχίσουν να αλλάζουν τις παγκόσμιες εμπορικές διαδρομές των δεξαμενόπλοιων.

Οι μακροχρόνιες ξηρασίες και η πτώση της στάθμης των υδάτων, που προκαλούνται από την κλιματική αλλαγή, έχουν ήδη αλλάξει και ενδέχεται να συνεχίσουν να αλλάζουν τις παγκόσμιες εμπορικές διαδρομές των δεξαμενόπλοιων.

Η Διώρυγα του Παναμά, που ως γνωστόν είναι ευαίσθητη στην κλιματική αλλαγή, έχει ήδη αντιμετωπίσει περικοπές στις διελεύσεις πλοίων κατά τη διάρκεια περιόδων ξηρασίας και η μελλοντική έλλειψη νερού ενδέχεται να καταστήσει τα όρια βυθίσματος περισσότερο μόνιμα. Πιστεύω ότι η Διώρυγα του Σουέζ, αν και λιγότερο ευαίσθητη, θα μπορούσε επίσης να αντιμετωπίσει προβλήματα βύθισης εάν η υδρολογία της περιοχής επιδεινωθεί. Οι εσωτερικές πλωτές οδοί, όπως ο Αμαζόνιος, ο Ρήνος, ο Δούναβης και ο Μισισιπής, είναι επίσης όλο και πιο επιρρεπείς σε διαταραχές λόγω χαμηλής στάθμης νερού, επηρεάζοντας τις κινήσεις των φορτηγίδων και αλλάζοντας το πότε και πώς φορτώνουν τα δεξαμενόπλοια στα λιμάνια.

Ως αποτέλεσμα, περισσότερα φορτία ενδέχεται να ανακατευθυνθούν σε μακρύτερες θαλάσσιες διαδρομές (π.χ. μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας ή του Ακρωτηρίου Χορν), αυξάνοντας τη ζήτηση σε τονομίλια. Οι εμπορικές ροές ενδέχεται να μετατοπιστούν προς κόμβους βαθέων υδάτων και παράκτιες υποδομές, ενώ η διανομή στην ενδοχώρα θα γίνει λιγότερο αξιόπιστη. Τα δεξαμενόπλοια τύπου Aframax, Suezmax και τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς πετρελαϊκών προϊόντων θα υποστούν τις μεγαλύτερες αλλαγές από την επιμήκυνση των διαδρομών, ενώ οι ποτάμιες φορτηγίδες θα επηρεαστούν πιο άμεσα.

Βεβαίως, η έλλειψη νερού λόγω της κλιματικής αλλαγής δεν θα ανατρέψει την αγορά των δεξαμενόπλοιων από τη μια μέρα στην άλλη, αλλά είναι πιθανό να καταστήσει σταδιακά πιο συνηθισμένες τις θαλάσσιες διαδρομές μεγαλύτερων αποστάσεων και να μειώσει την εξάρτηση από τα ευαίσθητα στο κλίμα κανάλια και ποτάμια.

Έχει περάσει ένας χρόνος από την εφαρμογή του SIRE 2.0. Ποια είναι τα πρώτα συμπεράσματα; Έχει συμβάλει στην ενίσχυση της ασφάλειας των δεξαμενόπλοιων;

Όταν το SIRE 2.0 εισήχθη, πριν από περισσότερο από έναν χρόνο, προκάλεσε κύμα ανησυχίας σε ολόκληρο τον κλάδο. Είναι κατανοητό, διότι κανείς δεν ήξερε τι να περιμένει από μια τόσο ολοκληρωτική αναθεώρηση του συστήματος επιθεώρησης, και αυτή η αβεβαιότητα προκάλεσε πραγματική ανησυχία στους ιδιοκτήτες, στους διαχειριστές, στους ναυλωτές και ειδικά στους ναυτικούς. Σε κανέναν δεν αρέσουν οι αλλαγές. Η μετάβαση σε ένα μοντέλο βασισμένο στον κίνδυνο, με έντονη έμφαση στον ανθρώπινο παράγοντα, έμοιαζε με ένα βήμα σε αχαρτογράφητα νερά. Ωστόσο, πάντα πίστευα ότι όποιες αλλαγές και αν επρόκειτο να συμβούν, θα ίσχυαν εξίσου για όλους στον κλάδο, προσφέροντας τουλάχιστον κάποια συλλογική διαβεβαίωση.

Ομολογουμένως, έναν χρόνο μετά, τα αποτελέσματα είναι πολύ καλύτερα από ό,τι περίμεναν οι περισσότεροι αρχικά. Αν και το νέο σύστημα είναι αναμφισβήτητα πιο λεπτομερές και παράγει περισσότερες παρατηρήσεις, η μετάβαση ήταν διαχειρίσιμη και οι αρχικές ανησυχίες για τεράστιες αναταραχές δεν επιβεβαιώθηκαν. Ο κλάδος προσαρμόστηκε γρηγορότερα από το αναμενόμενο και πολλοί διαχειριστές θεωρούν πλέον την πρόσθετη επιτήρηση ευκαιρία και όχι βάρος.

Αυτό που απέδειξε το πρώτο έτος της εφαρμογής του SIRE 2.0 είναι ότι η σύνεση και η σωστή προετοιμασία κάνουν τη διαφορά. Εταιρείες όπως η IONIC, που επένδυσαν νωρίς στην κατανόηση του νέου πλαισίου και στην ενημέρωση των εσωτερικών διαδικασιών τους, αντιμετώπισαν την αλλαγή με σχετική ευκολία. Βέβαια, πάνω απ' όλα, ο πιο σημαντικός παράγοντας ήταν η στενή συνεργασία με τους ναυτικούς μας. Η υποστήριξη των πληρωμάτων, η παροχή σαφών οδηγιών και στοχευμένης εκπαίδευσης ήταν ουσιαστικής σημασίας – και θα παραμείνει ο πιο αποτελεσματικός τρόπος για να προχωρήσουμε μπροστά.

Το SIRE 2.0 τελικά ενισχύει την παραδοχή ότι η ασφάλεια των δεξαμενόπλοιων δεν αφορά μόνο τον εξοπλισμό ή τα checklists, αλλά και τους ανθρώπους. Και με την ορθή προετοιμασία, τη στενή συνεργασία με τα πληρώματα και τις προσπάθειες διαρκούς βελτίωσης, ο κλάδος ήδη βλέπει τα οφέλη αυτού του νέου, πιο σύγχρονου καθεστώτος επιθεώρησης.


VANOS
Your trusted partner.
A legacy of reliability, innovation and maritime excellence since 1929.

Μακροπρόθεσμα η κλιματική αλλαγή μπορεί να διαφοροποιήσει τον χάρτη εμπορίου

Ο κ. Perantzakis επισημαίνει ότι δεξαμενόπλοια που δεν υπόκεινται σε κυρώσεις ενδέχεται να επωφεληθούν περισσότερο στη διεθνή αγορά, με την πίεση να είναι κυρίως στα μεσαίας χωρητικότητας πλοία.



του **Georges-Paul Perantzakis**,
Τεχνικού Διευθυντή
της Dynacom Tankers Management

Η ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων, κυρίως των μεγαλύτερων, υποστηρίζεται από ισχυρές εξαγωγές, μεγαλύτερες αποστάσεις πλεύσης των πλοίων και περιορισμένο τονάζ. Θεωρείτε ότι το 2026 θα αλλάξει κάποια από αυτές τις συνθήκες;

Υπάρχει πιθανότητα το 2026 να αλλάξουν κάποιες από τις συνθήκες που στηρίζουν σήμερα την αγορά δεξαμενόπλοιων. Οι όγκοι εξαγωγών και οι παγκόσμιες ροές πετρελαίου δείχνουν τάσεις που μπορούν να αυξήσουν τη ζήτηση για μεταφορά, ενώ ταυτόχρονα η προσφορά τονάζ δείχνει σημάδια μικρής αύξησης.

Το αν τα ναύλα θα παραμείνουν ισχυρά το 2026 εξαρτάται από το ποιο εκ των παραπάνω θα υπερισχύσει. Οι πιο κρίσιμοι παράγοντες που θα επηρεάσουν το σημείο ισορροπίας και τελικώς θα το καθορίσουν είναι η πραγματική εξέλιξη της παγκόσμιας παραγωγής και αποθεμάτων, η γεωπολιτική ασφάλεια των διαδρομών, και κυρίως της Ερυθράς Θάλασσας, ο ρυθμός παραδόσεων νέων πλοίων και, τέλος, η συμπεριφορά του «σκιώδους στόλου».

Πώς οι αμερικανικές κυρώσεις στο ρωσικό πετρέλαιο επηρεάζουν τους διάφορους τύπους δεξαμενόπλοιων;

Στην πραγματικότητα, με τις κυρώσεις διαμορφώνεται μια ανακατανομή της χωρητικότητας. Η πίεση είναι κυρίως στους μεσαίας χωρητικότητας τύπους δεξαμενόπλοιων, αφού υπάρχει ζήτηση για Aframax και Suezmax πλοία από το ρωσικό εμπόριο, μια παράλληλη αγορά που λειτουργεί με διαφορετικό κόστος, δημιουργώντας στρεβλώσεις. Πλοία αυτών των τύπων που δεν υπόκεινται σε κυρώσεις γίνονται πολύ πιο πολύτιμα και μπορεί να επωφεληθούν περισσότερο στη διεθνή αγορά.

Θεωρείτε ότι φαινόμενα όπως η ξηρασία ή η μείωση των υδάτων σε υδάτινες αρτηρίες (ποτάμια, διώρυγες κ.λπ.), αποτέλεσμα της κλιματικής αλλαγής, μακροπρόθεσμα θα μπορούσαν να διαφοροποιήσουν τον χάρτη εμπορίου των δεξαμενόπλοιων;

Μακροπρόθεσμα, η κλιματική αλλαγή, και συγκεκριμένα φαινόμενα όπως η ξηρασία, η μείωση της στάθμης των υδά-

των σε ποταμούς και διώρυγες καθώς επίσης και τα ακραία καιρικά φαινόμενα, μπορεί να διαφοροποιήσουν τον χάρτη εμπορίου των δεξαμενόπλοιων, σχεδόν σε όλα τα μεγέθη πλοίων, και μάλιστα με τρόπο που επηρεάζει τόσο το εμπόριο όσο και τις διαδρομές.

Η μεταβλητότητα σε νερά διωρύγων και ποταμών οδηγεί σε μακροχρόνιες αλλαγές εμπορικών διαδρομών, οπότε η αξιοπιστία των διαδρομών γίνεται πιο σημαντική από την απόσταση. Κατά συνέπεια, τα ton-miles πιθανότατα θα αυξηθούν σε παγκόσμιο επίπεδο, ενισχύοντας εν μέρει τη ναυλαγορά.

Οι τύποι πλοίων που θα επωφεληθούν θα είναι κυρίως πλοία μεγάλης χωρητικότητας για το εκάστοτε είδος φορτίου, όπως τα VLCCs και τα Suezmaxes και τα LR2/LR1s για προϊόντα πετρελαίου που χρειάζεται να μεταφερθούν σε μεγάλες αποστάσεις. Με αυτή τη λογική, τα ακραία καιρικά φαινόμενα μπορούν σταδιακά να αναδιαμορφώσουν τον ενεργειακό χάρτη και, συνεπώς, να διαφοροποιήσουν τον χάρτη εμπορίου των δεξαμενόπλοιων.

Έχει περάσει ένας χρόνος από την εφαρμογή του SIRE 2.0. Ποια είναι τα πρώτα συμπεράσματα; Έχει συμβάλει στην ενίσχυση της ασφάλειας των δεξαμενόπλοιων;

Ναι, υπάρχουν σαφή σημάδια ότι το SIRE 2.0 συμβάλλει στην ενίσχυση της ασφάλειας. Έχουμε καλύτερα δεδομένα, πιο στοχευμένες επιθεωρήσεις, αυξημένη ψηφιοποίηση και έμφαση στον ανθρώπινο παράγοντα.

Η επιτυχία μακροπρόθεσμα θα εξαρτηθεί σημαντικά από το πόσο καλά θα εκπαιδευτούν οι επιθεωρητές, από το πόσο γρήγορα οι διαχειριστές πλοίων και τα πληρώματα θα «αφομοιώσουν» τις αλλαγές στις διαδικασίες, από τη δυνατότητα αξιοποίησης των δεδομένων των επιθεωρήσεων για συνεχή μάθηση και βελτίωση και, τέλος, από το πόσο αποτελεσματικά θα προσαρμοστούν τα συστήματα διαχείρισης ποιότητας (SMS), ώστε να ανταποκρίνονται στις νέες απαιτήσεις και στα ευρήματα που αναδύονται από τις επιθεωρήσεις.

Οι πιο κρίσιμοι παράγοντες που θα επηρεάσουν το σημείο ισορροπίας και τελικώς θα το καθορίσουν είναι η πραγματική εξέλιξη της παγκόσμιας παραγωγής και αποθεμάτων, η γεωπολιτική ασφάλεια των διαδρομών, και κυρίως της Ερυθράς θάλασσας, ο ρυθμός παραδόσεων νέων πλοίων και, τέλος, η συμπεριφορά του «σκιώδους στόλου».

MOXA



CYBERSECURITY FOR SHIPPING IS MANDATORY



CMA MARINE•INDUSTRY•ENERGY

Official Distributors
Greece & Cyprus

Τα crude tankers, το μεγαλύτερο success story του 2025

Στο τέλος του πρώτου μισού της δεκαετίας, οι περισσότερες ναυτιλιακές αγορές εξακολουθούν να διατηρούν τη θετική δυναμική που απολάμβαναν μετά το 2021, παρά το γεγονός ότι φέτος έπρεπε να πλοηγηθούν σε ένα όλο και πιο περίπλοκο περιβάλλον, μετά την αλλαγή της κυβέρνησης στις ΗΠΑ και τις συνακόλουθες επιπλοκές που αυτή επέφερε στο διεθνές εμπόριο με την επιβολή δασμών. Μεταξύ αυτών, τα δεξαμενόπλοια αποτελούν το μεγαλύτερο success story το 2025, αν και το εντυπωσιακό αυτό momentum αφορά κατά βάση τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού πετρελαίου (crude tankers).



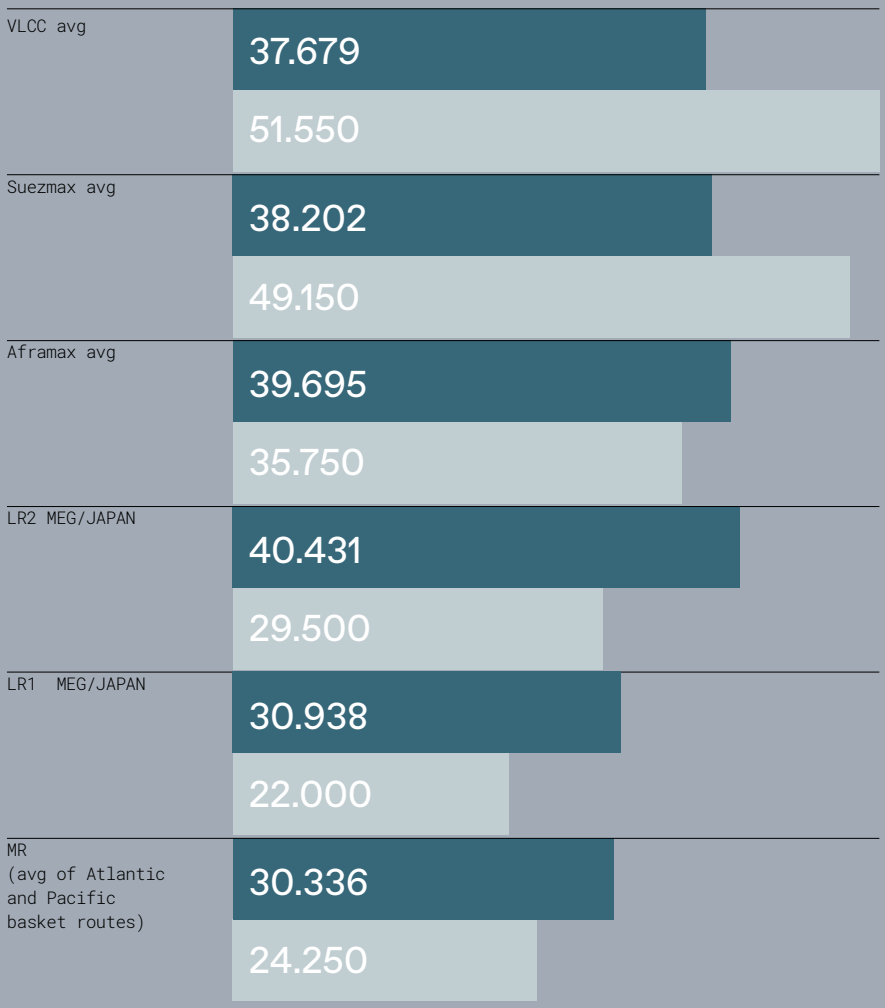
της **Εύας Τζίμα**,
Head of Research & Valuations,
Cass Technava Maritime

Το πρώτο εξάμηνο του 2025, τόσο τα clean όσο και τα crude tankers κατέγραψαν χαμηλότερες επιδόσεις σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του 2024, αν και παρέμειναν πάνω από τον μέσο όρο της τελευταίας δεκαετίας, με τα συνολικά αποθέματα να θέτουν ένα ανώτατο όριο στη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών, παρά τη βελτίωση της ζήτησης πετρελαίου τόσο στις χώρες του ΟΟΣΑ όσο και στις χώρες εκτός ΟΟΣΑ.

Ωστόσο, καθώς προχωρούσε το έτος, οι χαμηλότερες τιμές του πετρελαίου και οι αυξανόμενες γεωπολιτικές αναταραχές άνοιξαν τον δρόμο για ένα πιο σταθερό δεύτερο εξάμηνο. Στο μέτωπο των αγορών πετρελαίου, διάφοροι παράγοντες συνέβαλαν στη διαμόρφωση πιο ελκυστικών τιμών. Αν και η παραγωγή πετρελαίου στις ΗΠΑ αυξανόταν σταθερά και κατά τη διάρκεια της θητείας της προηγούμενης κυβέρνησης, η επανεκλογή του Προέδρου Τραμπ εδραίωσε την προτίμηση της χώρας προς τα ορυκτά καύσιμα, οδηγώντας σε νέα ρεκόρ μηνιαίας παραγωγής. Πέραν της πλήρους αναβίωσης της στρατηγικής «drill, baby, drill» από τις ΗΠΑ, η παγκόσμια παραγωγή πετρελαίου έλαβε επιπλέον ώθηση μετά την απόφαση των παραγωγών του OPEC+ να αρχίσουν σταδιακά να αυξάνουν την παραγωγή τον Απρίλιο, μετά από πέντε χρόνια περιορισμένης παραγωγής για τη στήριξη των τιμών.

Τέλος, η συντονισμένη προσπάθεια για την εφαρμογή της εκεχειρίας στη Γάζα, που συμφωνήθηκε τον Οκτώβριο, μείωσε το επιπλέον κόστος λόγω του γεωπολιτικού κινδύνου που έφεραν οι τιμές του πετρελαίου εκείνη τη στιγμή. Με την υποχώρηση των ανησυχιών για κλιμάκωση της σύγκρουσης που θα επηρέαζε αρνητικά τις ροές πετρελαίου από τη Μέση Ανατολή, οι τιμές αναφοράς του πετρελαίου κινήθηκαν ακόμα χαμηλότερα. Ενδεικτικά, το Brent τελούσε υπό διαπραγμάτευση στα $61/βαρέλι στην αρχή του τέταρτου τριμήνου, από $70/βαρέλι τον Σεπτέμβριο, σημειώνοντας μείωση 23% σε σύγκριση με τα υψηλά επίπεδα του Ιουνίου.

Ενώ οι ειρηνευτικές συνομιλίες προχωρούσαν στη Γάζα, οι προσπάθειες που καταβλήθηκαν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους για την επίτευξη ειρηνευτικής συμφωνίας μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας συνέχισαν να αποτυγχάνουν. Προκειμένου να ασκήσουν μεγαλύτερη πίεση στον Πρόεδρο Πούτιν, οι ΗΠΑ, η ΕΕ και το Ηνωμένο Βασίλειο άρχισαν να εντείνουν τις κυρώσεις κατά της Ρωσίας στο δεύτερο εξάμηνο του έτους. Μετά τις τελευταίες



Γράφημα 1
Ναύλοι ($) / ημέρα
* Πηγή: Baltic Exchange

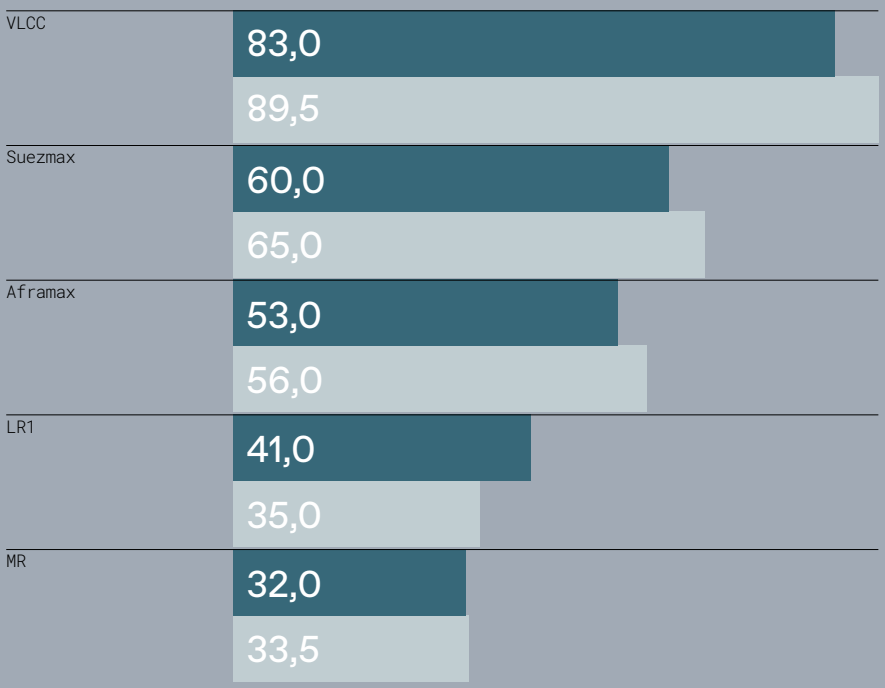
Μέσος όρος 2024
Μέσος όρος 2025
(έως 30 Νοεμβρίου)

προσθήκες, το 16% του στόλου δεξαμενόπλοιων >33.000 dwt (από μικρότερα πλοία MR και άνω) είχε συμπεριληφθεί στις λίστες πλοίων υπό κυρώσεις τον Οκτώβριο, με τα μεγαλύτερα πλοία να καταγράφουν τα υψηλότερα ποσοστά επιβαλλόμενων κυρώσεων σε σχέση με τους αντίστοιχους ενεργούς στόλους τους. Ενδεικτικά, στο 18% του στόλου VLCCs, στο 17% του στόλου Suezmaxes και στο 26,4% του στόλου Aframaxes έχουν επιβληθεί κυρώσεις κατά τη στιγμή της σύνταξης του παρόντος.

Σε μια ιδανική συγκυρία για την κερδοφορία των δεξαμενόπλοιων, η μείωση της διαθεσιμότητας πλοίων με «καθαρό» ιστορικό συναλλαγών συνέπεσε με το περιβάλλον χαμηλότερων τιμών πετρελαίου στο δεύτερο εξάμηνο, ενώ οι κυρώσεις που επιβλήθηκαν στη Rosneft και στη Lukoil τον Οκτώβριο άσκησαν περαιτέρω πίεση στην Κίνα και στην Ινδία, τους μεγαλύτερους εισαγωγείς ρωσικού πετρελαίου, να επιστρέψουν εν μέρει στις προμήθειες από τη Μέση Ανατολή. Στην περίπτωση της Κίνας, η επιστροφή στα φορτία από τη Μέση Ανατολή έδωσε μια άλλη σημαντική ώθηση στην κερδοφορία των δεξαμενόπλοιων. Αυτό οφείλεται τόσο στο γεγονός ότι η Κίνα είχε ήδη αρχίσει να αυξάνει στρατηγικά αποθέματα και, ως εκ τούτου, να επιδεικνύει επιταχυνόμενη ζήτηση για εισαγωγές, όσο και στην αναπόφευκτη αύξηση της ζήτησης σε τονομίλια, καθώς το ρωσικό λιμάνι Kozmino, από όπου προέρχονταν οι περισσότερες ρωσικές θαλάσσιες εισαγωγές, είναι σημαντικά πιο κοντά στην Κίνα σε σύγκριση με τα λιμάνια της Μέσης Ανατολής.

Η θετική επίδραση από τη μετατόπιση των κινεζικών εισαγωγών φαίνεται να έχει μέχρι στιγμής υπερκαλύψει την αρνητική επίδραση που είχε η μετατόπιση της Ινδίας από τις ρωσικές προμήθειες προς τις προμήθειες της Μέσης Ανατολής. Επιπλέον, σύμφωνα με πληροφορίες, η Indian Oil Corporation, η μεγαλύτερη κρατική εταιρεία διύλισης της χώρας, έχει ξαναρχίσει να αγοράζει ρωσικό αργό πετρέλαιο που συμμορφώνεται με τις κυρώσεις για παράδοση τον Δεκέμβριο, δείχνοντας τη σαφή πρόθεση της χώρας να διατηρήσει τις εισαγωγές της από τον μεγαλύτερο προμηθευτή πετρελαίου της και, κατά συνέπεια, υπονοώντας μια μελλοντική επιστροφή σε αυτά τα φορτία μεγαλύτερων αποστάσεων με τον προηγούμενο ρυθμό.

Με την κερδοφορία να διατηρείται σε πολύ εντυπωσιακά επίπεδα, δεν αποτελεί έκπληξη το γεγονός ότι οι τιμές των μεταχειρισμένων πλοίων έχουν σημειώσει μεγάλη άνοδο, ενώ, αξιοσημείωτα, το ενδιαφέρον για σύγχρονα eco πλοία και νεότευκτα πλοία υψηλής έντασης κεφαλαίου έχει επίσης αυξηθεί κατακόρυφα σε αυτή την τελευταία άνοδο της κερδοφορίας των δεξαμενόπλοιων. Η τάση αυτή αποτελεί απόδειξη της πίστης που δείχνουν επί του παρόντος αρκετοί ιδιοκτήτες δεξαμενόπλοιων για τη διατήρηση του θετικού momentum. Ενδεικτικό της ζήτησης για νεότευκτα πλοία μετά το καλοκαίρι είναι το γεγονός ότι ο αριθμός των συμβολαίων που επιβεβαιώθηκαν τον Σεπτέμβριο και τον Οκτώβριο για καθένα από τα segments VLCC και Suezmax υπερβαίνει τους αντίστοιχους αριθμούς κατά τη διάρκεια της τετράμηνης περιόδου Μαΐου-Αυγούστου.



Γράφημα 2
Οι τιμές των δεξαμενόπλοιων 10 ετών (σε εκατ. δολάρια)
* Πηγή: Cass Technava

Ιαν. '25 Νοέμβρ. '25

VLCC
18,20%

Suezmax
17,10%

Aframax
26,40%

LR1
14,40%

MR
9,60%

Γράφημα 3
Η αναλογία των πλοίων υπό κυρώσεις προς τον αντίστοιχο συνολικό στόλο
* Πηγή: Official sanction lists

Μελλοντικά, το αποτέλεσμα μιας ειρηνευτικής συμφωνίας μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας και η επακόλουθη άρση των κυρώσεων, εάν/όταν επιτευχθεί τέτοια συμφωνία, είναι ένας παράγοντας στον οποίο επικεντρώνονται επί του παρόντος οι πλοιοκτήτες, καθώς θα μπορούσε να σημαίνει την αφαίρεση αρκετών δεξαμενόπλοιων από τις υφιστάμενες λίστες κυρώσεων, επιτρέποντάς τους τελικά να επαναλάβουν τις κανονικές εμπορικές τους δραστηριότητες.

Ωστόσο, δεδομένου του τιμωρητικού χαρακτήρα των κυρώσεων, φαίνεται αρκετά απίθανο ότι η τελική άρση των κυρώσεων θα είναι μια γρήγορη διαδικασία. Μάλιστα, δεδομένου ότι το 10% του στόλου των δεξαμενόπλοιων υπόκειται σε κυρώσεις και είναι άνω των 20 ετών, αυτά τα πλοία θα καταλήξουν πιθανότατα στις μονάδες ανακύκλωσης, αντισταθμίζοντας σε μεγάλο βαθμό τυχόν αρνητικές επιπτώσεις στην κερδοφορία που θα επιφέρουν η πιθανή άρση των κυρώσεων και οι παραδόσεις νεότευκτων πλοίων τα επόμενα δύο χρόνια.

Επιπλέον, σε αντίθεση με τις πιο απαισιόδοξες εκτιμήσεις που επικρατούσαν νωρίτερα, η ζήτηση για πετρέλαιο αναμένεται πλέον να παραμείνει ισχυρή τα επόμενα χρόνια. Στην τελευταία έκθεση για τη ζήτηση πετρελαίου που δημοσίευσε στα μέσα Νοεμβρίου, ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας αναθεώρησε προς τα πάνω την εκτίμησή του για το 2025 και, το πιο σημαντικό, επανέφερε το «Σενάριο Τρέχουσας Πολιτικής» (CPS), σύμφωνα με το οποίο η ζήτηση πετρελαίου θα συνεχίσει να αυξάνεται μέχρι το 2050, φτάνοντας τα 113 εκατ. βαρέλια την ημέρα, δηλαδή αύξηση 13% σε σχέση με το 2024. Η αναβίωση του CPS, το οποίο ο Οργανισμός χρησιμοποίησε για τελευταία φορά το 2019, αποτελεί στροφή 180 μοιρών σε σχέση με τα σταθερά επίπεδα που υποδείκνυε η πρόβλεψή του για το 2024, σύμφωνα με την οποία η ζήτηση για πετρέλαιο θα κορυφωνόταν το 2029, δηλαδή πάνω από δύο δεκαετίες νωρίτερα σε σύγκριση με την εκτίμηση του OPEC. Το πρόσφατο αυτό σενάριο θεωρείται ευρέως πιο ρεαλιστικό, όχι μόνο επειδή γεφυρώνει το χάσμα μεταξύ των δύο απόψεων (τελικά, ο OPEC έχει κάθε λόγο να υποστηρίζει ένα σενάριο μακροπρόθεσμης ζήτησης για πετρέλαιο), αλλά και λόγω του γεγονότος ότι λαμβάνει υπόψη σημαντικές πολιτικές που ήδη υποστηρίζουν τη ζήτηση πετρελαίου, όπως ο νόμος «One Big Beautiful Bill Act» του Προέδρου Τραμπ, ο οποίος θεσπίστηκε για να ενισχύσει την εγχώρια παραγωγή ορυκτών καυσίμων.

Παρόλο που είναι αδύνατο να προσδιοριστεί με ακρίβεια πότε θα κορυφωθεί η ζήτηση πετρελαίου, η δυναμική της έχει σταθεροποιηθεί, καθώς η παγκόσμια παραγωγή αυξάνεται, βοηθώντας το ορυκτό καύσιμο να παραμείνει μια φθηνή ενεργειακή επιλογή για τις οικονομίες που θα έχουν εξαντληθεί από τον πληθωρισμό μετά το 2021 και θα προσπαθούν να πλοηγηθούν σε έναν λαβύρινθο δασμών και άλλων επίμονων γεωπολιτικών αναταραχών.

Η στάση του Τραμπ σχετικά με το πετρέλαιο και τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, η επιρροή της οποίας στον υπόλοιπο κόσμο έχει αρχίσει να γίνεται όλο και πιο εμφανής, σίγουρα δεν θα ανατραπεί πριν από το 2029, όταν ο επόμενος πρόεδρος θα αναλάβει τα καθήκοντά του στις ΗΠΑ, ενώ, ακόμα και αν το χρίσμα λάβει ο υποψήφιος των Δημοκρατικών, θα είναι δύσκολο να θυσιαστούν τα οικονομικά οφέλη της αυξανόμενης παραγωγής πετρελαίου (και τα ποσοστά αποδοχής που συνδέονται με αυτήν), όπως αποδεικνύεται από το παράδειγμα της κυβέρνησης Μπάιντεν, η οποία επέτρεψε τη συνεχή αύξηση της παραγωγής σε επίπεδα-ρεκόρ.

TMS CARDIFF GAS LTD
TMS TANKERS LTD

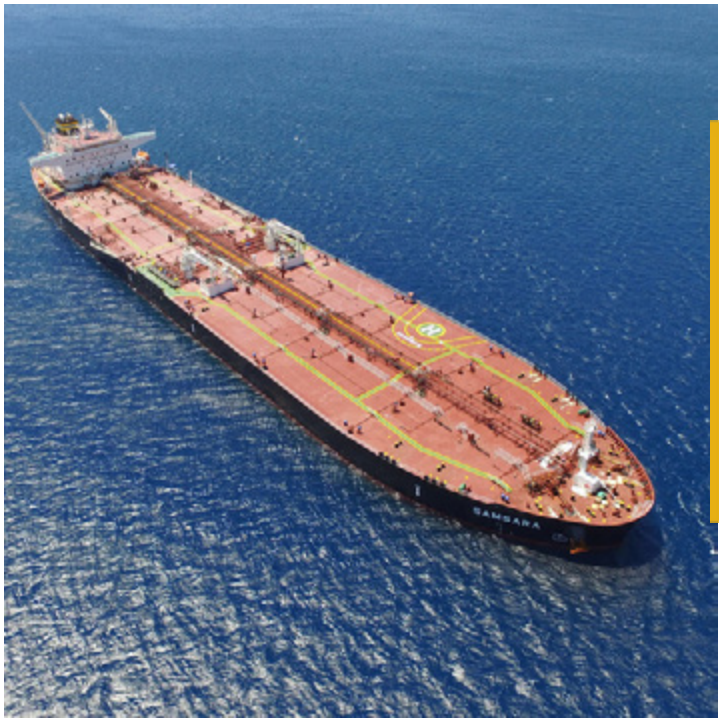


Teamwork Means Success

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



Ανασκόπηση της wet ναυλαγοράς 2025: Μεταβολές, τάσεις και νέες δυναμικές στο θαλάσσιο εμπόριο πετρελαίου

Βασισμένη στη διερεύνηση της Allied QuantumSea Research, η παρούσα ανάλυση αποτυπώνει τις καθοριστικές εξελίξεις που διαμόρφωσαν τη ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων και το θαλάσσιο εμπόριο πετρελαίου για το έτος 2025.
Η χρονιά χαρακτηρίστηκε από σημαντικές μετατοπίσεις στις εμπορικές ροές, διαφοροποιήσεις στη διαθεσιμότητα χωρητικότητας δεξαμενόπλοιων και μια εύθραυστη ισορροπία στην παγκόσμια παραγωγή και κατανάλωση αργού πετρελαίου.
Τα ευρήματα της ανάλυσής μας φωτίζουν τις δυνάμεις που καθόρισαν την απόδοση ναυλαγοράς των επιμέρους κατηγοριών πλοίων, την αναδιαμόρφωση κρίσιμων διαδρομών και τις νέες ισορροπίες που αναδύθηκαν ως αποτέλεσμα γεωπολιτικών και μακροοικονομικών παραγόντων.



του **Παύλου Φακίνου**,
Freight Market Analyst,
Allied QuantumSea Research

Ναυλαγορά αργού πετρελαίου: Μετατοπίσεις και αναδυόμενες τάσεις VLCCs

Φέτος η ναυλαγορά των VLCCs έχει ήδη καταγράψει και συνεχίζει να διατηρεί σαφώς ισχυρότερη απόδοση σε σχέση με τις υπόλοιπες κατηγορίες δεξαμενόπλοιων μεταφοράς αργού πετρελαίου. Με τη σταδιακή κάμψη των ρωσικών ροών, που παραδοσιακά μεταφέρονταν με μεσαίου μεγέθους πλοία, και την άνοδο των φορτίων από ΗΠΑ και Αραβικό Κόλπο, η ζήτηση διαφαίνεται να μετατοπίζεται ολοένα και περισσότερο προς τα VLCCs. Επιπλέον, η μειωμένη προσφορά πλοίων στη Μέση Ανατολή σε συνδυασμό με τη σταθερή ροή φορτίων από τον Κόλπο των ΗΠΑ και τη Βραζιλία κράτησαν τα ναύλα σε αυξημένα επίπεδα στις βασικές διαδρομές προς την Ασία. Η Δυτική Αφρική παρουσιάζει ανάκαμψη μετά από μια πιο υποτονική αρχή του έτους, καθώς η περιορισμένη διαθέσιμη χωρητικότητα βελτίωσε αισθητά τη διαπραγματευτική δυνατότητα των πλοιοκτητών.

Στον Ειρηνικό, η ενισχυμένη δραστηριότητα σε φορτώσεις Μέσης Ανατολής και η περιορισμένη λίστα διαθέσιμων πλοίων δεν άφησαν ουσιαστικά περιθώριο στους ναυλωτές για διαπραγμάτευση. Μια πλήρης ομαλοποίηση στην Ερυθρά Θάλασσα θα μπορούσε να επαναφέρει σημαντικούς όγκους αργού πετρελαίου μέσω της Διώρυγας του Σουέζ προς την Ευρώπη. Αυτό περιορίζει μέρος της άμεσης ευρωπαϊκής ζήτησης για VLCCs και ανοίγει περισσότερο χώρο για Suezmaxes στις σχετικές ροές.

Suezmax

Στο μέγεθος Suezmax, η ναυλαγορά διαφαίνεται να κλείνει το έτος με σαφή θετικό τόνο. Η δραστηριότητα στη Δυτική Αφρική παρέμεινε αυξημένη, με σταθερή ροή φορτίων προς Ευρώπη και Ασία, ενώ ανατολικά του Σουέζ η ζήτηση διατήρησε τη διαθέσιμη λίστα πλοίων περιορισμένη. Η ενισχυμένη ροή από τη Μεσόγειο προς την Άπω Ανατολή λειτούργησε ως βασικός πυλώνας στήριξης, ιδιαίτερα σε περιόδους όπου οι ροές αργού πετρελαίου μέσω Σουέζ απορροφούσαν σημαντικό μέρος της διαθέσιμης χωρητικότητας.

Παράλληλα, ο αγωγός CPC συνέχισε να τροφοδοτεί την αγορά με σταθερό όγκο φορτίων, δημιουργώντας επιπλέον ενίσχυση της ζήτησης για τη Μεσόγειο και τη Βόρεια Ευρώπη. Στον Ειρηνικό, η περιορισμένη διαθεσιμότητα στόλου προς απασχόληση στο μέγεθος VLCC σε ορισμένες περιοχές φόρτωσης επέτρεψε στα Suezmaxes να καλύψουν περισσότερα φορτία, βελτιώνοντας την απασχόληση και προσφέροντας επιπλέον στήριξη στα επίπεδα των ναύλων.

Aframax

Στη ναυλαγορά Aframax, η ισχυρή ζήτηση στον Κόλπο των ΗΠΑ, τόσο για ενδο-αμερικανικές όσο και για διατλαντικές διαδρομές, σε συνδυασμό με τη σταθερή δραστηριότητα στη Μεσόγειο, βελτίωσε σημαντικά τα ποσοστά απασχόλησης του στόλου. Η Δυτική Αφρική πρόσθεσε επιπλέον όγκο, λειτουργώντας ως σημαντικός συμπληρωματικός πυλώνας στήριξης για την περιοχή του Ατλαντικού.

Στον Ειρηνικό, οι ροές Ινδονησίας-Αυστραλίας παρέμειναν σταθερές, προσφέροντας μια σταθερή βάση απασχόλησης για το μέγεθος. Μια πλήρης ομαλοποίηση στην Ερυθρά Θάλασσα θα μπορούσε να μεταφέρει μέρος της ζήτησης σε Suezmaxes και VLCCs, ασκώντας δυνητικά μοχλό πίεσης στο επίπεδο απασχόλησης των πλοίων Aframax. Ωστόσο, η περιορισμένη διαθέσιμη χωρητικότητα, σε συνδυασμό με τα συχνά και βραχύτερα ταξίδια που κρατούν τα πλοία σε συνεχή απασχόληση, ενίσχυσαν την ανθεκτικότητα της αγοράς και επέτρεψαν στους πλοιοκτήτες να διατηρήσουν ικανοποιητικά επίπεδα ναύλων.





Ναυλαγορά προϊόντων πετρελαίου: Σταδιακή ενίσχυση

Η αγορά των LRs συνεχίζει τη χρονιά με ισχυρή δυναμική, με τη Μέση Ανατολή να λειτουργεί ως βασικός μοχλός ζήτησης και σημείο εκκίνησης για μεγάλες ροές πετρελαϊκών προϊόντων. Στον Ατλαντικό, οι διαδρομές Μεσογείου-Άπω Ανατολής και Βόρειας Ευρώπης-Δυτικής Αφρικής διατηρούν υψηλή κινητικότητα, ενώ οι παρακάμψεις μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας κρατούν τα τονοχιλιόμετρα σε αυξημένα επίπεδα, καθώς η αβεβαιότητα στη Διώρυγα του Σουέζ συνεχίζει να επηρεάζει τον σχεδιασμό των ροών. Με αυτά τα δεδομένα, ιδιαίτερα για το μέγεθος LR2, η απόδοση της ναυλαγοράς διαφαίνεται ότι θα συνεχίσει να ενδυναμώνεται από τη σταθερή ζήτηση στην Ασία και τη διεύρυνση των ροών καθαρών πετρελαϊκών προϊόντων. Στην κατηγορία MR, η αγορά διατηρεί σταθερή και υγιή εικόνα. Στον Ατλαντικό, η αυξημένη ζήτηση προς τη Βόρεια Ευρώπη διαφαίνεται να στηρίζει τα επίπεδα των ναύλων, ενώ στον Ειρηνικό οι ροές προς την Άπω Ανατολή παραμένουν αρκετά έντονες, ώστε να απορροφούν τη σταδιακή άνοδο της διαθέσιμης χωρητικότητας.

Διαμόρφωση παγκόσμιου στόλου: Ελεγχόμενη ανανέωση

Σύμφωνα με την πρόσφατη τριμηνιαία ανάλυση της ερευνητικής ομάδας της Allied QuantumSea Research, η ανάπτυξη του στόλου δεξαμενόπλοιων το 2025 εξελίχθηκε με ήπιο ρυθμό, με σταθερές παραδόσεις νεότευκτων και περιορισμένες διαλύσεις. Έως τον Οκτώβριο, ο παγκόσμιος στόλος άνω των 25.000 dwt αριθμούσε 6.103 πλοία, ενώ το βιβλίο παραγγελιών των 944 μονάδων αντιστοιχούσε περίπου στο 15% της υφιστάμενης χωρητικότητας, υποδηλώνοντας ελεγχόμενη μελλοντική επέκταση. Στην κατηγορία μεγέθους VLCC, ο αριθμός παρέμεινε σχετικά σταθερός, στα 884 πλοία, καθώς οι παραδόσεις νεότευκτων αντισταθμίστηκαν από διαλύσεις. Το βιβλίο παραγγελιών των 121 πλοίων, κατανεμημένο έως το 2027, υποδηλώνει σταδιακή ενίσχυση της χωρητικότητας χωρίς αιφνίδιες μεταβολές στην προσφορά.

Ο στόλος των Suezmaxes ανήλθε σε 700 πλοία, με 20 νέες προσθήκες και 128 υπό ναυπήγηση. Το βιβλίο παραγγελιών δείχνει σταθερή ανανέωση στόλου, κυρίως μέσω αντικατάστασης παλαιότερων μονάδων, περιορίζοντας τον κίνδυνο υπερβάλλουσας χωρητικότητας.

Η μεγαλύτερη καθαρή αύξηση στόλου σημειώθηκε στα Aframaxes και στα LR2s, τα οποία έφτασαν τα 1.191 πλοία μετά από ενίσχυση 35 μονάδων. Με βιβλίο παραγγελιών 197 πλοίων, η κατηγορία εμφανίζει τη μεγαλύτερη δραστηριότητα, λειτουργώντας ως βασικός άξονας ανανέωσης του στόλου, χωρίς όμως να δημιουργεί πιέσεις στην ισορροπία προσφοράς-ζήτησης.

Συνολικά, το περιορισμένο βιβλίο παραγγελιών και τα χαμηλά επίπεδα διαλύσεων συγκρατούν τον ρυθμό αύξησης της διαθέσιμης χωρητικότητας μέσα στο 2025. Από το 2026 και μετά, η κατανομή των παγκόσμιων ροών αργού πετρελαίου και η πρόοδος των νέων ναυπηγήσεων αναμένεται να καθορίσουν τον ρυθμό εισόδου νέας χωρητικότητας, με τις μεγάλες κατηγορίες να παραμένουν πιο ευαίσθητες σε αλλαγές της ζήτησης.



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.

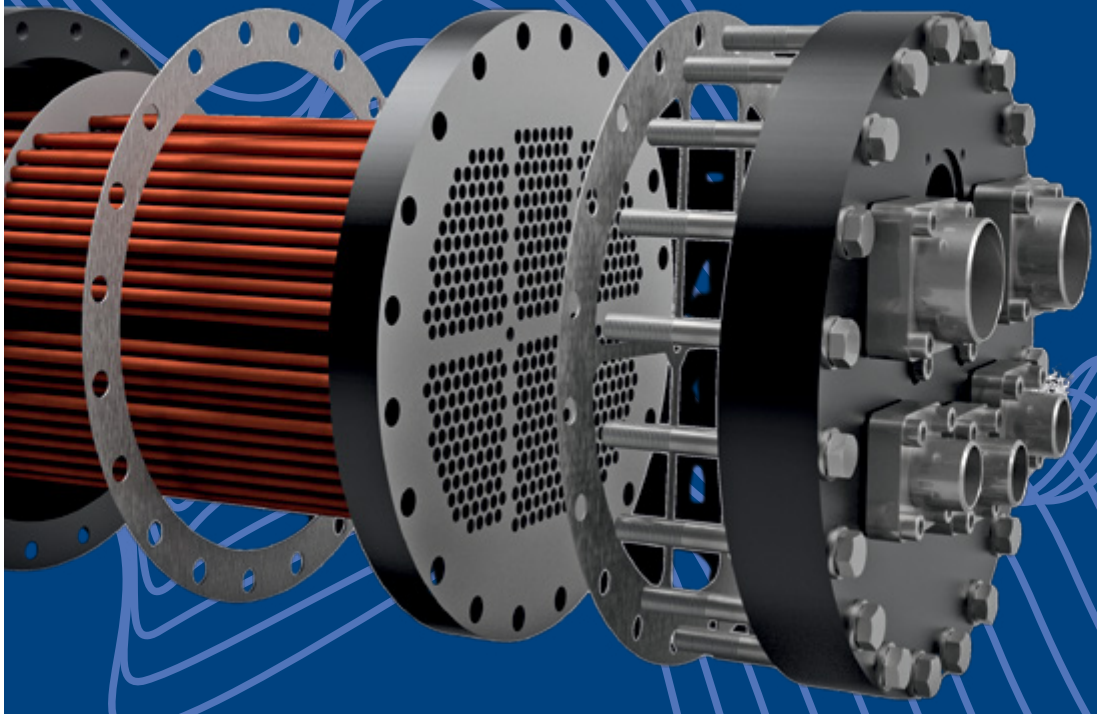
11, POSEIDONOS AVENUE,
ELLINIKO GR - 167 77 ATHENS
TEL +30 210 8910111 (switchboard)
FAX +30 210 8980351 - 8983612
E-MAIL: operations@ensh.com

FARAD
HEAT EXCHANGERS

Excellence in Marine Heat Exchangers since 1979

A world leader in heat exchanging technology solutions

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



CERTIFIED ISO 9001
CERTIFIED ISO 14001
CERTIFIED ISO 45001
DNV·GL MARITIME MANUFACTURER
ABS TYPE APPROVED PRODUCT
NATO OTAN
NCAGE Code: G1873
Technical Achievement Award at the Lloyd's List Greek Shipping Awards
2018

A cross-sectoral approach

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



Top-notch services

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

Passivation service

We provide enhanced corrosion resistance and prevent selective leaching for copper

Ultrasonic cleaning

We eliminate stubborn residues for optimal heat exchanger performance

Reconditioning repair

We ensure maintenance through design analysis and operating conditions

Research & optimisation

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



News to share

A milestone agreement

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

www.farad.gr

Ο παγκόσμιος στόλος των δεξαμενόπλοιων στο μικροσκόπιο

του Μιχάλη Ψάλλη

Το 2025 φτάνει στο τέλος του, σηματοδοτώντας το πέρας μίας από τις πλέον πολυτάραχες και τρικυμιώδεις χρονιές για το θαλάσσιο εμπόριο. Γεωπολιτικοί τριγμοί, εμπορικοί πόλεμοι, ακόμα και το ίδιο το θεσμικό πλαίσιο της ναυτιλίας μεταξύ άλλων παραγόντων, δοκίμαζαν ανελλιπώς την ανθεκτικότητα των ναυτιλιακών αγορών καθ' όλη τη διάρκεια της φετινής χρονιάς. Οι εν λόγω παράγοντες δοκιμάζουν τα αντανακλαστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που καλούνται να λάβουν αποφάσεις σε ένα νεφελώδες τοπίο.

Οι διαχειρίστριες εταιρείες δεξαμενόπλοιων, ελληνικών και μη συμφερόντων, των οποίων η λειτουργία είναι εκ φύσεως σύνθετη, δεν αποτελούν εξαίρεση. Με αφορμή το αφιέρωμα των *Ναυτικών Χρονικών* στην αγορά των δεξαμενόπλοιων, το παρόν άρθρο εστιάζει στα δεδομένα για τη σύνθεση του παγκόσμιου στόλου των tankers κατά το 2025.

Η κατανομή ανά τύπο δεξαμενόπλοιου

Σύμφωνα με δεδομένα της ναυλομεσιτικής Allied στις αρχές Νοεμβρίου, ο παγκόσμιος στόλος δεξαμενόπλοιων απαρτίζεται από συνολικά 6.103 tankers. Η μεταφορική ικανότητα, κατά προσέγγιση, αγγίζει σε χωρητικότητα τα 673,3 εκατ. dwt. Εξ αυτών, τα 2.879 πλοία εμπίπτουν στην κατηγορία των MRs, τα 449 στην κατηγορία των Panamaxes/LR1s, 1.191 ανήκουν στην κατηγορία των Aframaxes/LR2s, 700 στην κατηγορία των Suezmaxes, 884 στην κατηγορία των VLCCs.

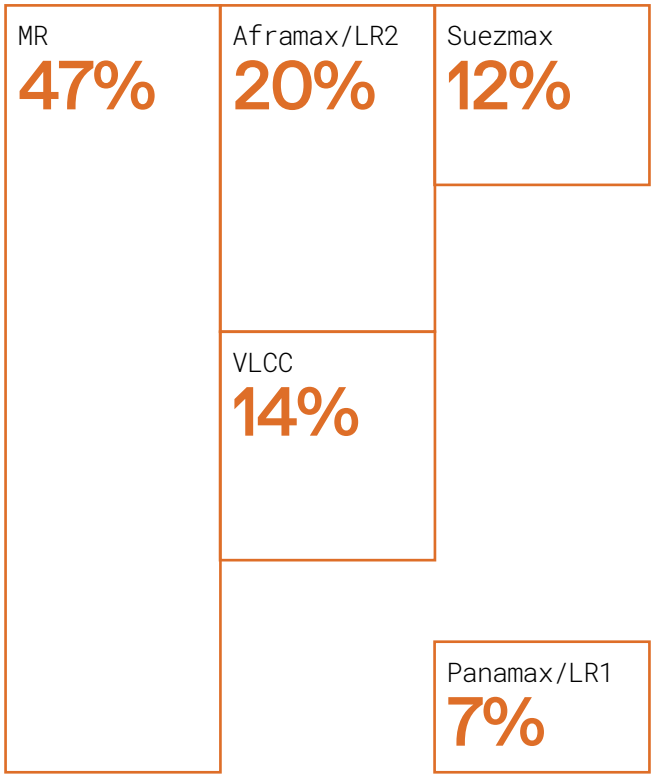
Τα small tankers δεν περιλαμβάνονται στα παραπάνω δεδομένα, λόγω του ότι η χωρητικότητά τους είναι κάτω των 25.000 dwt έκαστο. Τα εν λόγω tankers, με έναν στόλο απαρτιζόμενο από 9.819 πλοία, συγκεντρώνουν αθροιστικά την αξιοσημείωτη χωρητικότητα των 53,85 εκατ. dwt.

Οι φετινές προσθήκες

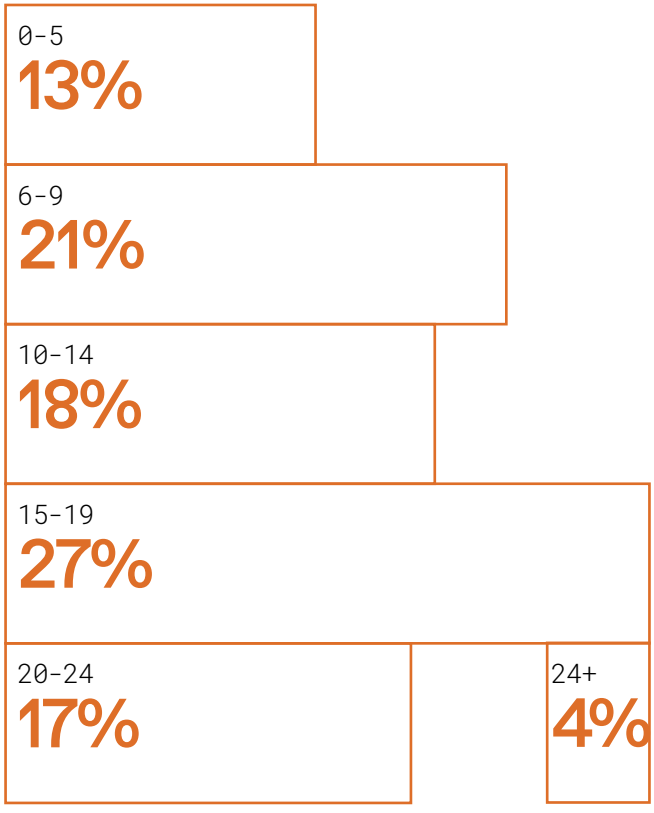
Κατά την έναρξη της φετινής χρονιάς, ο στόλος των δεξαμενόπλοιων, σύμφωνα με δεδομένα της Allied, αποτελούνταν από 5.982 tankers, αθροιστικής χωρητικότητας 661,1 εκατ. dwt. Συνεπώς, η «καθαρή» αύξηση του στόλου των δεξαμενόπλοιων, δηλαδή μετά και τις ανακυκλώσεις, έχει διαμορφωθεί σε 121 και κατά περίπου 1,6% σε όρους χωρητικότητας εντός του διαστήματος Ιανουαρίου-Οκτωβρίου 2025. Κατά βάση, την επέκταση του στόλου οδήγησαν οι παραδόσεις tankers μεγέθους MR και Aframax/LR2, με 80 και 47 πλοία αντιστοίχως. Επίσης προστέθηκαν στον παγκόσμιο στόλο έξι Panamaxes, 22 Suezmaxes και τέσσερα VLCCs.

Με 86 παραδόσεις clean tankers έναντι 73 dirty, αναδεικνύεται μια ελαφριά προτίμηση των πλοιοκτητών ευρύτερα για δεξαμενόπλοια μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου, γεγονός που αντανακλά την αυξημένη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές αυτού του είδους.

Γράφημα 1 – Κατανομή του στόλου δεξαμενόπλοιων ανά τύπο
Πηγή: Allied Shipbroking



Γράφημα 2 – Η κατανομή του στόλου των δεξαμενόπλοιων ανά ηλικιακή ομάδα
Πηγή: Allied Shipbroking



Η αγορά των ανακυκλώσεων

Αξίζει επίσης να γίνει αναφορά και στις «απομακρύνσεις» από την αγορά κατά το διάστημα Ιανουαρίου-Οκτωβρίου μέσω των ανακυκλώσεων.

Βάσει της Allied, πρόκειται για μια εξαιρετικά νωχελική δραστηριότητα για το εν λόγω διάστημα του 2025, εφόσον μόνο 34 δεξαμενόπλοια (δεδομένα μέχρι αρχές Νοεμβρίου), χωρητικότητας 2 εκατ. dwt, οδηγήθηκαν σε μονάδες ανακύκλωσης. Σημαντικό μέρος των ανακυκλώσεων αφορούσε δεξαμενόπλοια μεγέθους Panamax.

Σημειωτέον ότι η μέση ηλικία των tankers που οδηγήθηκαν προς ανακύκλωση ξεπερνά αυτήν των 24 ετών. Το γεγονός αυτό αναδεικνύει την προτίμηση των διαχειριστών να συντηρούν τον στόλο τους ανεξαρτήτως ηλικίας, καθώς η ναυλαγορά, και ιδίως των dirty tankers, επιτρέπει ακόμα και σε γηραιότερα πλοία να ναυλώνονται υπό ευνοϊκούς όρους.

Ενδεικτικά, κατά τον μήνα Νοέμβριο, ο δείκτης BDTI ξεπέρασε τις 1.450 μονάδες, ενώ έως και τότε ο μέσος όρος του δείκτη για το 2025 βρισκόταν πάνω από τις 1.000 μονάδες, βάσει δεδομένων της Xclusiv. Μάλιστα, την 21η Νοεμβρίου, σύμφωνα με την MB Shipbrokers, οι ναύλοι των VLCCs στη spot αγορά κυμαίνονταν πάνω ακόμα και από τα $115.000. Την ίδια στιγμή, οι spot ναύλοι των Suezmaxes και των Aframaxes ξεπερνούσαν τα $82.000 και $57.000 αντιστοίχως.

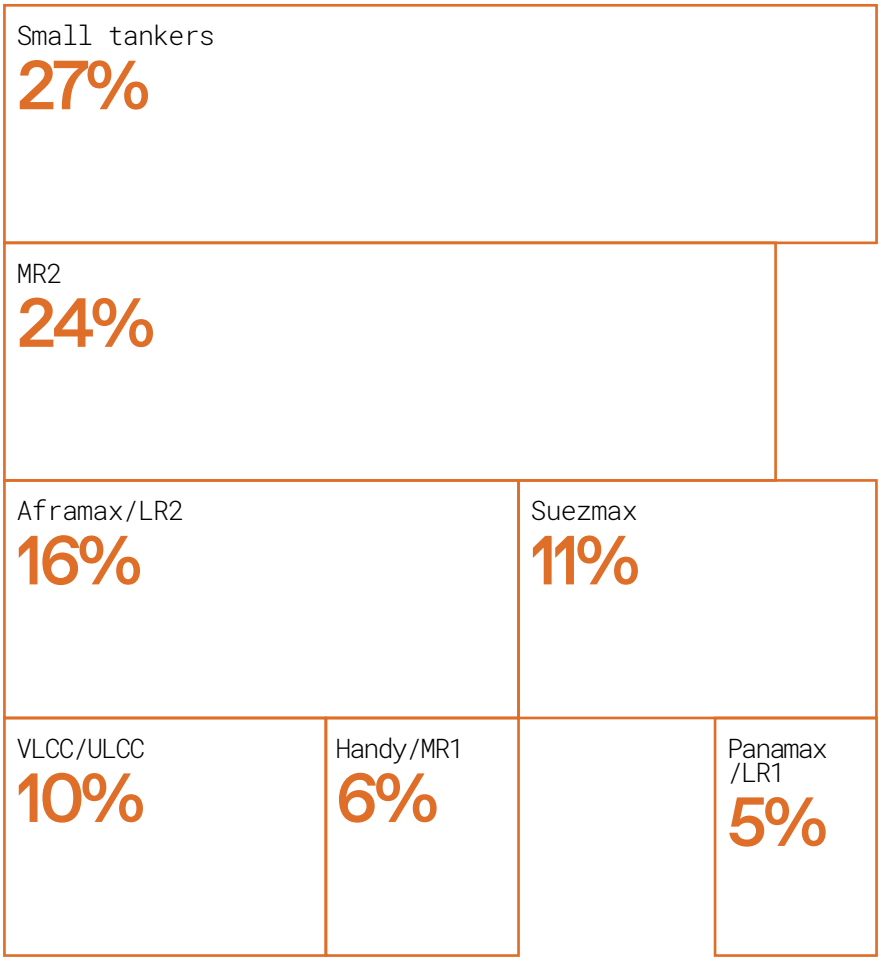
Το ηλικιακό προφίλ

Μια τάση γήρανσης πλήττει τον παγκόσμιο στόλο των δεξαμενόπλοιων, καθώς, με την ολοκλήρωση του τρίτου τριμήνου, η μέση ηλικία του στόλου φτάνει τα 12,7 έτη, υπογραμμίζει η Allied. Από την άλλη, με βάση δεδομένα της ναυλομεσιτικής Xclusiv, η μέση ηλικία του στόλου ξεπερνά ακόμα και αυτή των 13,9 ετών.

Παράλληλα, σύμφωνα με την Allied, 65 εκατ. dwt, ήτοι το 10% του στόλου –σε όρους dwt– ανήκει στην ηλικιακή κατηγορία των 20+ ετών. Μάλιστα, από τα 2.879 MR tankers, την πολυπληθέστερη κατηγορία δεξαμενόπλοιων, τα 1.444, δηλαδή περίπου τα μισά πλοία του στόλου τους, τόσο σε αριθμό όσο και σε χωρητικότητα, αγγίζουν ή ξεπερνούν ηλικιακά τα 15 έτη. Εξίσου αρκετά είναι και τα Aframaxes/LR2s που εντάσσονται στην ίδια ηλικιακή κατηγορία. Συγκεκριμένα, 582 πλοία τα οποία αντιστοιχούν σχεδόν στο 48,9% του στόλου των Aframaxes/LR2s σε αριθμό, ή αλλιώς το 48,1% σε όρους χωρητικότητας, ανήκουν στην ηλικιακή κατηγορία των 15+ χρόνων.

Επίσης αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι, από τα 449 Panamaxes/LR1s, μόλις τα εννέα δεν ξεπερνούν σε ηλικία τα 5 έτη, ενώ σχεδόν το ένα τέταρτο του στόλου τους σε όρους χωρητικότητας, δηλαδή 24,26%, αγγίζει ή ξεπερνά σε ηλικία τα 20 έτη.

Τα δεδομένα για την ηλικιακή κατανομή του συνόλου του στόλου έχουν ως εξής: 784 πλοία από το σύνολο των 6.103 δεξαμενόπλοιων είναι κάτω των 5 ετών. Την ίδια στιγμή, η ηλικία 1.267 δεξαμενόπλοιων κυμαίνεται από 5 έως 9 έτη, 1.085 tankers εντάσσονται στην ηλικιακή ομάδα των 10 έως 14 ετών, 1.674 ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα των 15 έως 19 ετών, 1.026 σε αυτή των 20 έως 24 ετών και, τέλος, 267 δεξαμενόπλοια ξεπερνούν σε ηλικία τα 24 έτη.



Γράφημα 3 – Κατανομή του orderbook ανά κατηγορία δεξαμενόπλοιου
Πηγή: Xclusiv

Την ισορροπία στο ηλικιακό προφίλ του στόλου των tankers φέρνουν οι μεγαλύτερες υποκατηγορίες δεξαμενόπλοιων, Suezmaxes και VLCCs. Σε όρους χωρητικότητας, περίπου το 38,87% του στόλου των VLCCs δεν ξεπερνά σε ηλικία τα 10 έτη, ενώ μόλις το 17,5% αγγίζει ή ξεπερνά τα 20 έτη. Αντίστοιχα, για τα Suezmaxes, το ποσοστό της χωρητικότητας του στόλου που δεν ξεπερνά σε ηλικία τα 10 έτη διαμορφώνεται στο 39,55%.

Ανασκόπηση στο orderbook και στη δευτερογενή αγορά

Βάσει έκθεσης της ναυλομεσιτικής Xclusiv για τον περασμένο Οκτώβριο, το orderbook των ναυπηγείων αριθμεί συνολικά 1.203 δεξαμενόπλοια χωρητικότητας άνω των 10.000 dwt. Η αθροιστική χωρητικότητα αυτών των δεξαμενόπλοιων αγγίζει τα 108,21 εκατ. dwt και αντιστοιχεί περίπου στο 15% της χωρητικότητας του υπάρχοντος στόλου tankers.

Πιο αναλυτικά, στις εν λόγω παραγγελίες για νεότευκτα δεξαμενόπλοια περιλαμβάνονται 74 Handy/MR1s, 289 MR2s, 66 Panamaxes, 190 Aframaxes/LR2s, 135 Suezmaxes και 120 VLCCs/ULCCs. Επιπλέον στο orderbook περιλαμβάνονται 329 μικρά δεξαμενόπλοια, τα οποία, εάν δεν ληφθούν υπόψη, τότε μπορεί κανείς να διαπιστώσει ότι το χαρτοφυλάκιο των επενδυτών νεότευκτων είναι ισορροπημένο μεταξύ dirty και clean tankers. Κατ' ακρίβειαν, οι επενδύσεις είναι κατανεμημένες σε 429 clean tankers (MRs, Panamaxes), έναντι 445 dirty tankers (Aframaxes/LR2s, Suezmaxes, VLCCs/ULCCs).

Από τα παραπάνω δεξαμενόπλοια, τα 588 πιθανώς να έχουν παραδοθεί μέχρι και το πέρας του 2026, ενώ τα υπόλοιπα θα καθελκυστούν από το 2027 και έπειτα.

Η συμμετοχή των Ελλήνων πλοιοκτητών στις παραγγελίες νεότευκτων δεξαμενόπλοιων είναι καθοριστική. Από το σύνολο των υπό παραγγελία δεξαμενόπλοιων, σύμφωνα με την Xclusiv, σχεδόν ένα στα τέσσερα, ήτοι 24%, θα καταλήξει σε «ελληνικά χέρια». Αναλυτικότερα, στις παραγγελίες ελληνικού «αρώματος» συγκαταλέγονται 86 Suezmaxes, 63 Aframaxes/LR2s, 32 Panamaxes, 64 MRs, 19 μικρά δεξαμενόπλοια και 21 VLCCs/ULCCs. Με βάση αυτά τα δεδομένα, διαφαίνεται μια ελαφριά προτίμηση από την πλευρά των Ελλήνων πλοιοκτητών για επενδύσεις στα μεγαλύτερα μεγέθη δεξαμενόπλοιων.

Όσον αφορά τις τιμές των νεότευκτων δεξαμενόπλοιων, την τελευταία πενταετία ακολουθούν μια ανοδική τάση σε όλες τις κατηγορίες. Όμως, το 2025 αυτή η τάση διαφαίνεται ότι τελματώνει, καθώς εν συγκρίσει με το 2024 υπήρξαν μόνο αμελητέες αυξομειώσεις στις τιμές των tankers. Εξαίρεση αποτελούν τα νεότευκτα VLCCs, των οποίων η μέση τιμή τον περασμένο Νοέμβριο κυμάνθηκε στα $126,6 εκατ. έναντι $129,4 εκατ. το 2024, σημειώνοντας πτώση της τάξεως του 2,16%. Παράλληλα, η μέση τιμή για ένα Suezmax διαμορφώθηκε στα $87,6 εκατ., για ένα Aframax στα $73,3 εκατ., για ένα Panamax στα $60,3 εκατ. και για ένα MR στα $50,3 εκατ.

Η μέση τιμή των παραπάνω δεξαμενόπλοιων στη δευτερογενή αγορά –για μεταχειρισμένα πενταετίας– ανήλθε στα $115 εκατ. για ένα VLCC, $76,1 εκατ. για ένα Suezmax, $62,6 εκατ. για ένα Aframax και $41,3 εκατ. για ένα MR.

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



Η επόμενη μέρα για τη ναυλαγορά

Με την εκπνοή του 2025, το πρόσημο είναι αναμφισβήτητα θετικό για τη ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων. Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές πετρελαίου βρίσκεται στα ύψη, ανεξάρτητα από τις αυξανόμενες πιέσεις για τη μετάβαση σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Είναι χαρακτηριστικό ότι, σύμφωνα με δεδομένα του Διεθνούς Οργανισμού Ενέργειας (International Energy Association, IEA), η ζήτηση για πετρέλαιο θα παραμείνει ανθεκτική σε βάθος 25ετίας, ενώ έως το 2050 η κατανάλωση πετρελαίου ενδέχεται να φτάσει τα 113 εκατ. βαρέλια σε ημερήσια βάση. Ως απότοκο, αναδύονται ευκαιρίες για το εμπόριο πετρελαίου στο εγγύς μέλλον και κατ' επέκταση για τη μεταφορά του ορυκτού καυσίμου μέσω θαλάσσης, δεδομένου ότι η ανθρωπότητα δεν έχει βρει –ακόμη– άξιο αντικαταστάτη για την κάλυψη των ενεργειακών της αναγκών.

Σήμερα, οι μεταφορές αργού διά θαλάσσης βρίσκονται σε τέτοια επίπεδα, που η έλλειψη επιπλέον δεξαμενόπλοιων για τη μεταφορά του δημιουργεί ευνοϊκές συνθήκες στη ναυλαγορά, ιδίως για τα Suezmaxes και τα VLCCs. Πιο συγκεκριμένα, το τελευταίο διάστημα ο συνολικός όγκος αργού πετρελαίου που μεταφέρεται διά θαλάσσης έχει ξεπεράσει τα 1,4 δισ. βαρέλια, θέτοντας ιστορικό ρεκόρ.

Μάλιστα, όσο η «δίψα» της Ασίας για εισαγωγές αργού παραμένει ακόρεστη, τα τονομίλια που τα δεξαμενόπλοια θα καλούνται να καλύψουν θα παραμείνουν σε υψηλά επίπεδα, ασκώντας πίεση στην προσφορά χωρητικότητας. Βέβαια, ο IEA εκτίμησε επίσης ότι η μέση ετήσια αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης πετρελαίου μεταξύ 2024 και 2035 θα είναι το πολύ 0,7% ετησίως.

Παράλληλα, οι προσπάθειες των δυτικών χωρών να περιορίσουν τα έσοδα της Ρωσίας ενδέχεται να οδηγήσουν ακούσια στην έλλειψη προσφοράς, που οδηγεί στην αύξηση των ναύλων των δεξαμενόπλοιων, σύμφωνα με τη Veson Nautical. Και αυτό διότι τα πλοία που μετακινούνται στον «σκιώδη στόλο» ουσιαστικά εξέρχονται από τη νόμιμη αγορά, μειώνοντας το διαθέσιμο τονάζ. Ο ρυθμός με τον οποίο τα πλοία μεταβαίνουν σε υπηρεσίες που σχετίζονται με τις κυρώσεις έχει, σε πολλές περιπτώσεις, υπερβεί τον ρυθμό παράδοσης των νεότευκτων πλοίων στον στόλο. Κατά συνέπεια, δημιουργείται έλλειμμα προσφοράς, που συνεχίζει να υποστηρίζει τους υψηλούς ναύλους, αναφέρει η Veson Nautical.

Σε γενικές γραμμές, το 2025 ανέδειξε τη σημασία των γεωπολιτικών εντάσεων για την πορεία της ναυλαγοράς, οι οποίες δεν αφήνουν «περιθώριο» για σαφή συμπεράσματα αλλά και εκτιμήσεις. Άλλωστε, όπως πολλάκις έχει διατυπωθεί από εκπροσώπους του κλάδου, η αβεβαιότητα είναι το μόνο «σίγουρο» στη ναυτιλία.

Το πώς θα διαμορφωθούν τα θεμελιώδη μεγέθη της αγοράς το 2026 παραμένει αβέβαιο. Πάντως, το 2025 θα αφήσει μια καλή «προίκα».

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



HELMEPA

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Ρεκόρ μελών, συνέργειες και εξωστρέφεια, η παρακαταθήκη για το νέο ΔΣ

Σε μια εποχή όπου η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αποτελεί πιο επιτακτική ανάγκη από ποτέ, η HELMEPA συνεχίζει να αποδεικνύει ότι η συλλογική δέσμευση και η συνεργασία μπορούν να μεταμορφώσουν τη σχέση της ελληνικής κοινωνίας με τη θάλασσα. Με 43 χρόνια αδιάκοπης δράσης και προσφοράς, η HELMEPA παραμένει ένας ζωντανός οργανισμός που εμπνέει, εκπαιδεύει και κινητοποιεί χιλιάδες ανθρώπους σε όλη τη χώρα – και πέρα από αυτή.



Η επόμενη μέρα

Υπό αυτό το πρίσμα, το γεγονός ότι η 47η Τακτική Γενική Συνέλευση της HELMEPA έλαβε χώρα –την Πέμπτη 13 Νοεμβρίου 2025 στη Στέγη Ωνάση– με πανηγυρική συμμετοχή και απαρτία που ξεπέρασε το ιστορικό όριο των 2.392 εξουσιοδοτημένων ψήφων αποδεικνύει ότι το ενδιαφέρον της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος παραμένει αμείωτο.

Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε η Πρόεδρος, κ. Σεμίραμις Παληού, το ιστορικό ρεκόρ των 376 εταιρειών-μελών είναι μια επιβεβαίωση ότι η ναυτιλιακή κοινότητα νοιάζεται, δεσμεύεται και φροντίζει για την υγεία των θαλασσών. «Σαράντα τρία χρόνια μετά τη δημιουργία της HELMEPA από τον Γιώργο Λιβανό και μια ομάδα οραματιστών, το έργο μας παραμένει ζωντανό, επίκαιρο και αποτελεσματικό».

Τα λόγια της κ. Παληού κατά την 47η Τακτική Γενική Συνέλευση αποτυπώνουν τη διαρκή αυτή δέσμευση: «Κάθε χρόνο σπάμε τα ρεκόρ της προηγούμενης χρονιάς στη συμμετοχή, στις δράσεις, στην εμβέλεια, στην απήχηση και στον αντίκτυπο».

Απολογισμός δράσεων

Η κ. Παληού, στον απολογισμό της για τα πεπραγμένα της HELMEPA το 2024, στάθηκε στις δράσεις και στις συνέργειες με κοινωνικό αποτύπωμα. Αναλυτικότερα, σε ό,τι αφορά τους καθαρισμούς, «πετύχαμε νέο ρεκόρ συμμετοχής, υλοποιώντας 316 καθαρισμούς σε όλη την Ελλάδα με περισσότερους από 15.000 εθελοντές, καλύπτοντας 77 χλμ. ακτογραμμής. Ένα συλλογικό αποτέλεσμα που δεν θα ήταν εφικτό χωρίς



Κατά τη διάρκεια της 47ης Τακτικής Γενικής Συνέλευσης, η HELMEPA τίμησε την οικογένεια Κωνσταντακόπουλου με ένα ειδικό αφιέρωμα στην Παιδική HELMEPA, στη μνήμη του αείμνηστου Καπετάν Βασίλη Κωνσταντακόπουλου.

τη συμμετοχή 400 φορέων, εταιρειών-μελών, σχολείων, δήμων και οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών». Την ίδια στιγμή, ωρίμασε και εδραιώθηκε ο νέος θεσμός «Υιοθετήστε μια Παραλία», με 18 παραλίες να έχουν υιοθετηθεί από τα μέλη και από σχολεία και να παρακολουθούνται συστηματικά, μεταξύ αυτών και η παραλία του πρώην ΠΙΚΠΑ στη Βούλα. «Είμαστε πραγματικά περήφανοι όχι μόνο γιατί καθαρίζουμε την παραλία, αλλά και γιατί διασφαλίζουμε τη δυνατότητα σε παιδιά με αναπηρίες να έχουν πρόσβαση και να απολαμβάνουν τη θάλασσα», τόνισε η κ. Παληού.

Άξιες αναφοράς είναι επίσης οι 208 ώρες επιμόρφωσης μέσω της πρωτοβουλίας «HELMEPA Academy» για περισσότερους από 3.200 ναυτικούς και στελέχη γραφείων από 25 χώρες με 67 εισηγητές. Με στρατηγική στροφή προς την εξωστρέφεια, ο αντίκτυπος του έργου της HELMEPA αποτυπώθηκε και σε διεθνές επίπεδο. «Χαρακτηριστικό παράδειγμα, η μεγαλύτερή μας αποστολή στην Αμερικανική Ακτοφυλακή στην Ουάσιγκτον, όπου είχαμε συνάντηση με την ηγεσία και έναν ουσιαστικό ανοικτό διάλογο, με στόχο την καλύτερη προετοιμασία για αποτελεσματικότερες επιθεωρήσεις στα αμερικανικά ύδατα. Η επόμενη επίσκεψη έχει ήδη προγραμματιστεί για τον Μάρτιο του 2026».

Σε επίπεδο συνεργασιών, η κ. Παληού στάθηκε σε αυτές με τον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος και τα Κοινωφελή Ιδρύματα «Μαρία Τσάκος» και «Ιωάννης Λάτσης». Ενδεικτικά, μέσα από το Blue Horizons, σε συνεργασία με τον Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος, νέοι έρχονται σε επαφή με τη θάλασσα και τη ναυτιλία, τόνισε. Αντίστοιχα, μέσα από τη συνεργασία με το Ίδρυμα Στέλιος Χατζηιωάννου στο πρόγραμμα Ocean Aware, «ενισχύουμε τον ωκεάνιο γραμματισμό στα σχολεία και στις τοπικές κοινότητες», ενώ το Chios Climate Chance σε συνεργασία με τα Κοινωφελή Ιδρύματα «Μαρία Τσάκος» και «Ιωάννης Λάτσης» εκπαίδευσε ως κλιματικούς πρεσβευτές πάνω από 8.000 Χιώτες.

«Κοινός παρονομαστής δεν είναι απλώς η επιτυχία των δράσεων, αλλά ο ανθρώπινος αντίκτυπος. Δεκάδες χιλιάδες νέοι, παιδιά, επαγγελματίες και πολίτες ενημερώνονται, ευαισθητοποιούνται, συμμετέχουν και διαμορφώνουν μια νέα σχέση με τη θάλασσα.

»Κάθε αυθόρμητο "μπράβο, συνεχίστε, το έργο σας έχει νόημα" που μας λένε συχνά είτε από το πλοίο είτε μέσα από μια σχολική αίθουσα είτε σε μια πλατεία, μας δίνει δύναμη να συνεχίσουμε με περισσότερη φόρα. Και θα συνεχίσουμε με φόρα, ειδικά τώρα που έχουμε οραματιστεί και έναν χώρο ανοικτό σε όλους, το "HELMEPA Home", όπου όλοι θα συνδέονται με τη θάλασσα. Ένα δώρο της HELMEPA στην κοινωνία, παρακαταθήκη στις επόμενες γενιές», κατέληξε η κ. Παληού.

Η Γενική Διευθύντρια της HELMEPA, κ. Όλγα Σταυροπούλου, παρουσίασε τα αποτελέσματα της τριετούς θητείας του απερχόμενου Διοικητικού Συμβουλίου, κατά την οποία καταγράφηκε ρεκόρ συμμετοχής, με πληθώρα νέων προγραμμάτων και outreach που άγγιξε τα 18 εκατ. ανθρώπους σε όλη την Ευρώπη. «Ήταν μια εντυπωσιακή θητεία. Η χημεία και η συνεργατικότητα είναι best practice. Δεν νομίζω να σηκώσαμε το τηλέφωνο προκειμένου να ζητήσουμε μια κατεύθυνση και όλοι, ανεξαιρέτως, από το Διοικητικό Συμβούλιο να μη βοήθησαν να υλοποιήσουμε τον στόχο μας».

Ο Αντιπρόεδρος, κ. Γεώργιος Καραγεωργίου, και η κ. Ειρήνη Νταϊφά (Γενική Γραμματέας 2022-2025) αναφέρθηκαν στο εντυπωσιακό, ποιοτικό και υψηλής απήχησης έργο που έχει παραχθεί την τελευταία πενταετία, σημειώνοντας ότι, με βάση τη μακρόχρονη συμμετοχή τους στη HELMEPA, δεν έχει καταγραφεί ιστορικά αντίστοιχος όγκος και ποιότητα δράσεων.

Οικονομική υγεία

Ο κ. Αριστείδης Πίττας, απερχόμενος Ταμίας της HELMEPA, εμφανώς συγκινημένος, καθώς, μετά από δεκατρία χρόνια αδιάλειπτης παρουσίας στην Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, αποφάσισε να μην είναι υποψήφιος στις αρχαιρεσίες που ακολούθησαν, εστίασε στα οικονομικά στοιχεία του 2024, τα οποία καταδεικνύουν μια σταθερή, υγιή και ανοδική πορεία, παρά τη σημαντική διεύρυνση του έργου. Όπως χαρακτηριστικά επισήμανε, τα τελευταία πέντε χρόνια που υπήρξε ταμίας, καταγράφηκε αύξηση κατά 50% σε όλα τα οικονομικά μεγέθη.



onassis.org

FROM **SHIPPING** TO **PUBLIC BENEFIT**

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

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



Ο κ. Αριστείδης Πίττας, απερχόμενος Ταμίας της HELMEPA, κατά τη διάρκεια της 47ης Τακτικής Γενικής Συνέλευσης. Ο κ. Πίττας αναφέρθηκε στον οικονομικό απολογισμό του 2024.

Για το 2024, η HELMEPA είχε έσοδα 1,5 εκατ. ευρώ, με τα 1,1 εκατ. ευρώ να προέρχονται από συνδρομές. Τα κέρδη της διαμορφώθηκαν σε 76.000 ευρώ, ενώ πλέον το αποθεματικό αγγίζει τα 3 εκατ. ευρώ περίπου, από 2 εκατ. που ήταν πέντε χρόνια πριν. Όπως υπογράμμισε ο κ. Πίττας, η αύξηση του αποθεματικού δίνει τη δυνατότητα στη HELMEPA να πραγματοποιεί τις δράσεις της ακόμα και χωρίς δωρεές και χορηγίες.
Για το 2025, που σχεδόν έχει ολοκληρωθεί, τα οικονομικά μεγέθη συνεχίζουν να αυξάνονται και καταγράφεται ένα πλεόνασμα γύρω στα 200.000-250.000 ευρώ, σημείωσε.

Ένα μικρό δείγμα ευγνωμοσύνης στην οικογένεια Κωνσταντακόπουλου

Η HELMEPA τίμησε την οικογένεια Κωνσταντακόπουλου με ένα ειδικό αφιέρωμα στην Παιδική HELMEPA, στη μνήμη του αείμνηστου Καπετάν Βασίλη Κωνσταντακόπουλου, ο οποίος υπήρξε ένας από τους πιο σταθερούς και μεγάλους συμμάχους του προγράμματος. Μάλιστα, προβλήθηκε βίντεο αφιερωμένο στη διαχρονική υποστήριξη της οικογένειας, μέσω του Ιδρύματος Καπετάν Βασίλη & Κάρμεν Κωνσταντακόπουλου και της εταιρείας-μέλους Costamare, που επί δεκαετίες στηρίζουν το πρόγραμμα. Από την ίδρυσή της, το 1993, η Παιδική HELMEPA έχει εμπνεύσει περισσότερα από 650.000 παιδιά μέσα από 65.000 και πλέον περιβαλλοντικές δράσεις σε όλη τη χώρα, καλλιεργώντας γνώση, αξίες και υπευθυνότητα για την προστασία της θάλασσας. Η Πρόεδρος, κ. Σεμίραμις Παληού, απένειμε στον κ. Αχιλλέα Κωνσταντακόπουλο τιμητική πλακέτα με έργο ζωγραφικής του 2ου Νηπιαγωγείου Χώρας Μεσσηνίας, καθώς και το έργο τέχνης Aegean Cross του εικαστικού Micha Cattaui ως αναμνηστικό δώρο.
Η Πρόεδρος, μιλώντας με συγκινητικά λόγια για τον εμπνευστή της Παιδικής HELMEPA, καπτ. Βασίλη Κωνσταντακόπουλο, είπε: «Η Παιδική HELMEPA είναι σήμερα πιο δυνατή από ποτέ και συνεχίζει να ανήκει στα παιδιά όπως ακριβώς θα την είχε οραματιστεί ο καπτ. Βασίλης Κωνσταντακόπουλος, ο οποίος για εμάς παραμένει η πυξίδα και η έμπνευσή μας».
Ο κ. Κωνσταντακόπουλος σχολίασε στην ομιλία του: «Η Παιδική HELMEPA είχε πάντοτε ξεχωριστή θέση στην καρδιά του πατέρα μας. Πίστευε βαθιά ότι η ουσιαστική προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος ξεκινά από τη γνώση, την ευαισθητοποίηση και την αγάπη που καλλιεργείται από μικρή ηλικία. Από το 1993 έως σήμερα, το πρόγραμμα αυτό συνεχίζει να εμπνέει χιλιάδες παιδιά και εκπαιδευτικούς σε όλη την Ελλάδα, κρατώντας ζωντανό το όραμά του και μεταδίδοντας το μήνυμα της ευθύνης απέναντι στη φύση στις επόμενες γενιές. Είναι πραγματικά συγκινητικό να βλέπουμε πως αυτό το όραμα εξακολουθεί να ανθίζει χάρη στην αφοσίωση και τη συνέπεια όλων όσοι υπηρετούν τη HELMEPA όλα αυτά τα χρόνια».
Με την ολοκλήρωση της Γενικής Συνέλευσης και την εκλογική διαδικασία, ακολούθησε η συνεδρίαση συγκρότησης σε σώμα, στην οποία η κ. Παληού έλαβε εκ νέου «ψήφο εμπιστοσύνης». Συγκεκριμένα, το νέο Διοικητικό Συμβούλιο της HELMEPA έχει ως εξής:

Πρόεδρος: Σεμίραμις Παληού
Α΄ Αντιπρόεδρος: Γεώργιος Καραγεωργίου
Β΄ Αντιπρόεδρος: Μαρία Χατζηωάννου
Γενικός Γραμματέας: Ιωάννης Ξυλάς
Ταμίας: Κάλλη Λιβανού
Αναπληρωτής Ταμίας: Χάρης Αντωνίου
Ειδική Γραμματέας: Μιλένα Παππά

Μέλη:
Σπύρος Νικόλας Αποστολόπουλος
Ανδρέας Γιακουμέλος
Μιχαήλ Δαλακούρας
Γεώργιος Καλλιάνης
Φραγκίσκος Κανελλάκης
Ιωάννα Μαρτίνου
Αθανάσιος Μπέης
Ειρήνη Νταϊφά
Χρήστος Ντεγιάννης
Ειρήνη Πίττα
Ελένη Πολυχρονοπούλου

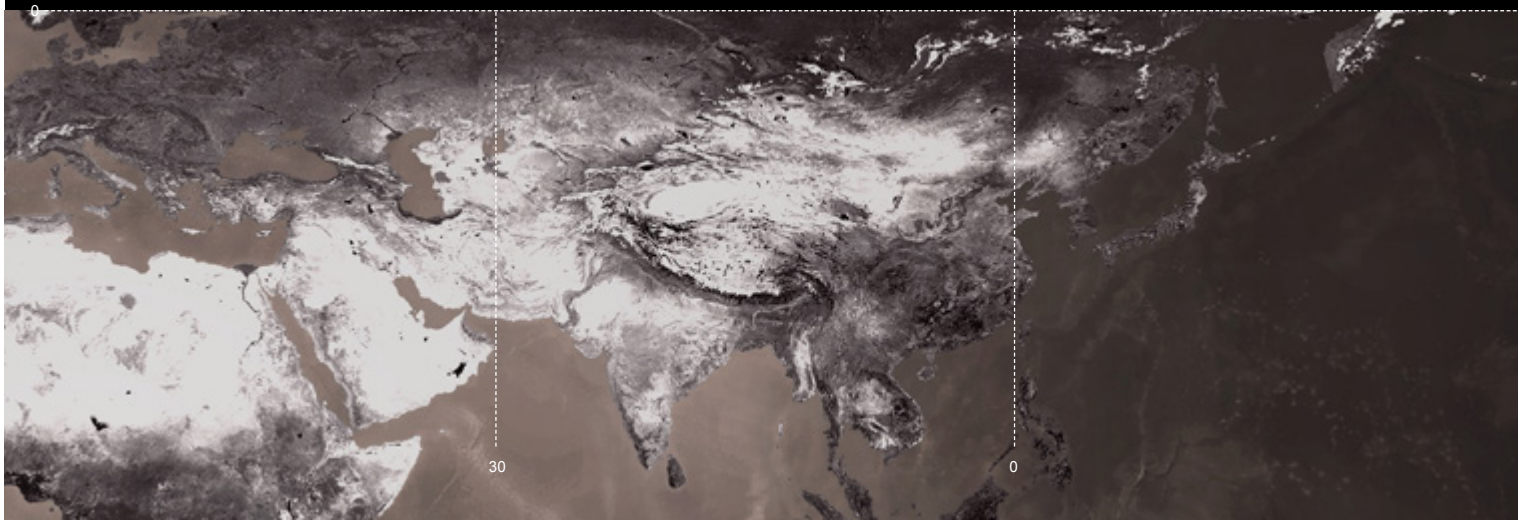
Στο νέο Διοικητικό Συμβούλιο μετέχει αυτοδικαίως, βάσει καταστατικού, ο Γενικός Γραμματέας της ΠΝΟ, κ. Εμμανουήλ Τσικαλάκης.
Οι επιλαχόντες του νέου Διοικητικού Συμβουλίου είναι οι: Κωνσταντίνος Αντωνιάδης, Αλέξανδρος Γλύκας, Παναγιώτης Ζαχαριάδης, Δημήτριος Ματθαίου, Άννα Καλαθάκη, Λέανδρος Κοντογούρης και Χρυσάνθη Στεφάνου.
Η νέα Ελεγκτική Επιτροπή συγκροτείται από τους: Σίμο Βαριά, Κωνσταντίνο Καραβασίλη, Μαρίνα Παπαϊωάννου. Αναπληρωματικά μέλη: Εμμανουήλ Νικολαΐδης και Παυλίνα Πρωταίου.



COSTAMARE INC.

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

CMRE
LISTED
NYSE



Simandou: Από τα σκάνδαλα στην εκκίνηση του πιο φιλόδοξου project της Αφρικής

Με τρεις δεκαετίες καθυστερήσεων, ένα πολυαναμενόμενο έργο έρχεται να αλλάξει τα δεδομένα για τις θαλάσσιες μεταφορές σιδηρομεταλλεύματος.

του Γιάννη Θεοδωρόπουλου

Μία από τις σημαντικότερες εξελίξεις τον περασμένο μήνα για τη ναυλαγορά των dry αποτέλεσε η έναρξη της λειτουργίας του Simandou project στη Γουινέα.



Το Simandou είναι μια οροσειρά στα νοτιοανατολικά της Γουινέας. Ο λόγος που τα βλέμματα της μεταλλευτικής βιομηχανίας κατά κύριο λόγο και εν συνεχεία της ναυτιλίας ήταν στραμμένα στο Simandou εδράζεται στο γεγονός ότι διαθέτει τα μεγαλύτερα αναξιοποίητα αποθέματα σιδηρομεταλλεύματος στον κόσμο ύψους 2,4 δισ. τόνων.

Το πολυαναμενόμενο project πέρασε από σαράντα κύματα πριν τελικά, στα μέσα Νοεμβρίου, επισημοποιηθεί η έναρξή του. Μετά από σχεδόν τρεις δεκαετίες καθυστερήσεων, πολιτικών σκανδάλων και εταιρικών διαμαχών, το έργο έρχεται να αλλάξει τον χάρτη των διά θαλάσσης μεταφορών και να δώσει νέα πνοή στη ναυλαγορά, κυρίως των Capesizes.

Με την αξία του να υπολογίζεται στα $23 δισ., αποτελεί το μεγαλύτερο μεταλλευτικό venture που έχει υλοποιηθεί ποτέ στην Αφρική και θα μπορούσε να καταστήσει τη Γουινέα τον δεύτερο μεγαλύτερο εξαγωγέα ορυκτών και μετάλλων της ηπείρου σε αξία, μετά τη Νότια Αφρική. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, η παραγωγική του ικανότητα ανέρχεται στους 120 εκατ. τόνους ετησίως.

Πολιτικές αναταράξεις

Για ποιους λόγους το έργο καθυστέρησε τρεις δεκαετίες, παρά το γεγονός ότι η συμμετοχή της Rio Tinto «κλείδωσε» το μακρινό 1997;

Η πολιτική αστάθεια στο εσωτερικό της αφρικανικής χώρας έβαζε συχνά φρένο στην ανάπτυξη του έργου. Από το 1997, η Γουινέα γνώρισε αλλεπάλληλες αλλαγές καθεστώτος και στρατιωτικά πραξικοπήματα. Οποιαδήποτε νέα κυβέρνηση επανεξέταζε τις υπάρχουσες συμβάσεις άλλαζε τους όρους συμμετοχής του κράτους στο έργο, ζητούσε αναδιαπραγμάτευση φορολογικών ή επενδυτικών πλαισίων και επιβράδυνε ή «πάγωνε» διαδικασίες αδειοδότησης.

Ενδεικτικά, η στρατιωτική χούντα, η οποία είχε αναλάβει τη διακυβέρνηση στη Γουινέα το 2022, αποφάσισε την πλήρη αναστολή της λειτουργίας του project, καθώς, σύμφωνα με τον τότε προσωρινό Πρόεδρο Mamady Doumbouya, δεν ήταν σαφές το πώς το εν λόγω project διασφάλιζε τα εθνικά συμφέροντα.

Ωστόσο, έναν χρόνο μετά, η Γουινέα ανακοίνωσε τη συνέχιση των εργασιών για την ανάπτυξη του έργου, μετά τις συνομιλίες υψηλής κλίμακας αποστολής

της κυβέρνησης της Γουινέας με κινεζικές αρχές και επενδυτές της χώρας. Σε αυτές συμμετείχαν οι China Development Bank, Export-Import Bank of China και Industrial and Commercial Bank of China.

Κατηγορίες για δωροδοκία και μακροχρόνιες δικαστικές διαμάχες

Η αφρικανική χώρα των 15 εκατ. κατοίκων στο διάστημα των τριών αυτών δεκαετιών είχε να αντιμετωπίσει, πέραν της πολιτικής αστάθειας, και τον παράγοντα «Rio Tinto». Στα χρόνια αυτά, η Rio Tinto άλλαξε έξι διευθύνοντες συμβούλους, απώλεσε τη μισή άδεια, έδωσε μακρόχρονες δικαστικές διαμάχες με διάφορους εταιρικούς αντιπάλους, διευθέτησε κατηγορίες διαφθοράς με τις αμερικανικές αρχές και προσπάθησε ακόμα και να εγκαταλείψει εντελώς το έργο.

Αναλυτικότερα, το 2008, διάταγμα του τότε δικτάτορα της Γουινέας Lansana Conté αφαίρεσε από τη Rio Tinto το ήμισυ της παραχώρησης, μεταβιβάζοντάς τη στην BSG Resources του Ισραηλινού μεγιστάνα Beny Steinmetz, η οποία αργότερα πούλησε μέρος του μεριδίου της στη βραζιλιάνικη Vale έναντι $2,5 δισ. Η συμφωνία ακυρώθηκε εν μέσω κατηγοριών για δωροδοκία, διεθνών αγωγών και καταδίκης του Steinmetz από ελβετικό δικαστήριο.

Το 2023, η Rio Tinto συμφώνησε να καταβάλει πρόστιμο ύψους $15 εκατ., χωρίς να παραδεχτεί ή να αρνηθεί τις κατηγορίες της Αμερικανικής Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς (SEC) σχετικά με ορισμένες συμβατικές πληρωμές που πραγματοποιήθηκαν σε πρώην σύμβουλο το 2011. Η Αμερικανική Επιτροπή Κεφαλαιαγοράς ισχυρίστηκε ότι, τον Ιούλιο του 2011, η Rio προσέλαβε έναν Γάλλο τραπεζίτη και στενό φίλο ενός πρώην ανώτερου κυβερνητικού αξιωματούχου



Για την Κίνα, η Αφρική συνιστά πυλώνα της παγκόσμιας στρατηγικής της για εξασφάλιση πρώτων υλών και σε αυτό το πλαίσιο το Simandou από πολύ νωρίς μπήκε στα ραντάρ του «Κόκκινου Δράκου». Μάλιστα, η ασιατική χώρα μόνο τυχαία δεν έχει ρίξει το βάρος στο έργο, καθώς εδώ και πολλά χρόνια αναζητεί να διαφοροποιήσει τις προμήθειες σιδηρομεταλλεύματος από τη Βραζιλία και την Αυστραλία.

της Γουινέας ως σύμβουλο προκειμένου να βοηθήσει την εταιρεία να διατηρήσει τα δικαιώματα εξόρυξης στο project. Ο σύμβουλος άρχισε να εργάζεται για λογαριασμό της Rio Tinto χωρίς γραπτή συμφωνία που να ορίζει το εύρος των υπηρεσιών του. Τελικά, τα δικαιώματα εξόρυξης διατηρήθηκαν και ο Γάλλος σύμβουλος έλαβε $10,5 εκατ. για τις υπηρεσίες του, τις οποίες ο αυστραλιανός κολοσσός δεν επαλήθευσε ποτέ. Η έρευνα της SEC αποκάλυψε ότι ο σύμβουλος, ενεργώντας ως αντιπρόσωπος της Rio Tinto, προσπάθησε να καταβάλει τουλάχιστον $822.000 σε έναν αξιωματούχο της κυβέρνησης της Γουινέας, στο πλαίσιο των προσπαθειών του να βοηθήσει τη μεταλλευτική εταιρεία να διατηρήσει τα δικαιώματα εξόρυξης.

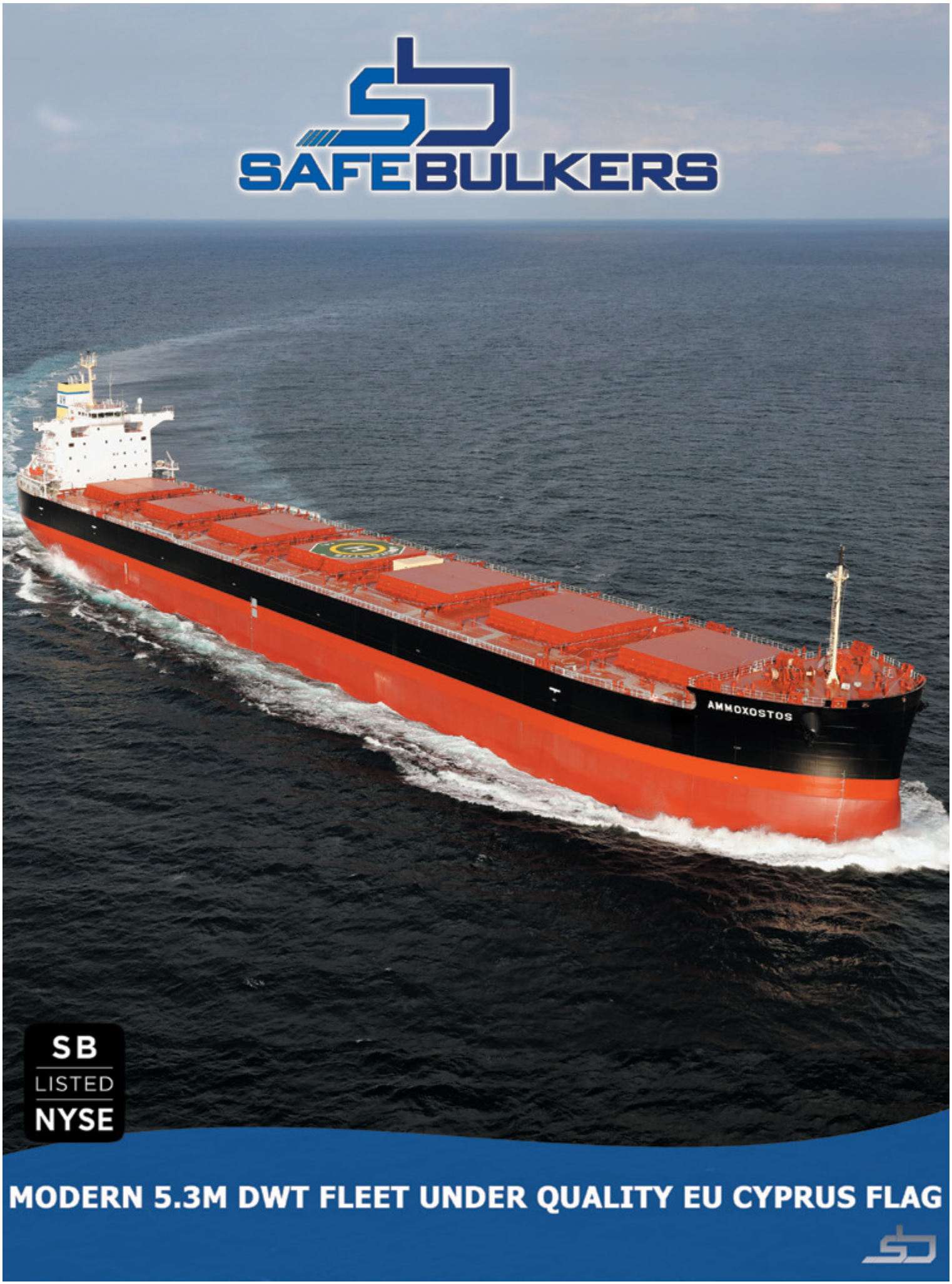
Τα παραπάνω είχαν ως αποτέλεσμα οι μεγάλες παγκόσμιες εταιρείες εξόρυξης να γυρίζουν την πλάτη στο πολλά υποσχόμενο έργο, μέχρι που μπήκαν στο παιχνίδι οι Κινέζοι.

Στα ραντάρ του Πεκίνου και το «παιχνίδι διαφοροποίησης»

Για την Κίνα, η Αφρική συνιστά πυλώνα της παγκόσμιας στρατηγικής της για εξασφάλιση πρώτων υλών και σε αυτό το πλαίσιο το Simandou από πολύ νωρίς μπήκε στα ραντάρ του «Κόκκινου Δράκου».

Για να κατανοήσει κανείς το ειδικό βάρος που δίνει το Πεκίνο στην αξιοποίηση των πόρων από το Simandou, αξίζει να αναλυθεί η μετοχική του σύνθεση. Κατ' αρχάς το Simandou χωρίζεται σε τέσσερα πεδία. Τα block 3 και 4 αναπτύσσονται από την κοινοπραξία Simfer, την οποία απαρτίζουν οι Rio Tinto, η Chalco Iron Ore Holdings και η κυβέρνηση της Γουινέας. Τα block 2 και 3 διαχειρίζεται η Winning Consortium Simandou (WCS), που περιλαμβάνει τη Winning International Group με έδρα τη Σιγκαπούρη, τη Weiqiao Aluminum της China Hongqiao Group και τη United Mining Suppliers. Εν κατακλείδι, το 75% του project ελέγχουν κινεζικές εταιρείες, ενώ το 25% η Rio Tinto, συνιστώντας τη μόνη «δυτική εκπροσώπηση» στο έργο. Τα κινεζικά κεφάλαια είναι καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη παράλληλων υποδομών. Κινέζοι επενδυτές χρηματοδοτούν και κατασκευάζουν επίσης τις κρίσιμες υποδομές που απαιτούνται για τη μεταφορά του σιδηρομεταλλεύματος στις διεθνείς αγορές, συμπεριλαμβανομένου ενός σιδηροδρόμου μήκους 600 χλμ. που συνδέει το ορυχείο με ένα νεόκτιστο λιμάνι βαθέων υδάτων στην πλευρά του Ατλαντικού.

Η Κίνα μόνο τυχαία δεν έχει ρίξει το βάρος στο έργο, καθώς εδώ και πολλά χρόνια αναζητεί να διαφοροποιήσει τις προμήθειες σιδηρομεταλλεύματος από τη Βραζιλία και την Αυστραλία. Αποτελεί, εξάλλου, μακράν του δεύτερου, τον μεγαλύτερο εισαγωγέα iron ore του κόσμου, καθώς το 70% των παγκόσμιων εξαγωγών κατευθύνονται προς την ασιατική χώρα. Μάλιστα, η στρατηγική αυτή διαφοροποίησης εντάθηκε κατά την περίοδο της πανδημίας, όταν οι κλιμακούμενες διενέξεις Κίνας-Αυστραλίας επίσπευσαν τα κινεζικά σχέδια ανάπτυξης του Simandou project. Υπενθυμίζεται ότι, διπλωματικά, Πεκίνο και Καμπέρα είχαν διακόψει κάθε δίαυλο επικοινωνίας, απόρροια των κατηγοριών της Αυστραλίας ότι η Κίνα απέκρυπτε σημαντικές πληροφορίες για την προέλευση και τη μεταδοτικότητα του κορονοϊού. Συμπερασματικά, θα μπορούσαμε να πούμε ότι το Πεκίνο, μέσω της συμμετοχής στο Simandou, αναπτύσσει μια σημαντικής κλίμακας εφοδιαστική αλυσίδα, μειώνοντας παράλληλα την εξάρτησή του από την Αυστραλία, την


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



ίδια ώρα που ενισχύει την οικονομική και γεωπολιτική του επιρροή στην Αφρική.

Αγώνας δρόμου για να σπάσει την «κατάρα των πόρων»

Το έργο θα μπορούσε να αποτελέσει την αιχμή του δόρατος για την οικονομική μεταμόρφωση της Γουινέας. Οι εξορυκτικές δραστηριότητες συνεισφέρουν σήμερα περίπου το 2,2% του ΑΕΠ της χώρας, αλλά το έργο από μόνο του θα μπορούσε να αυξήσει αυτό το ποσοστό στο 3,4% του ΑΕΠ κατά τη διάρκεια της δεκαετίας 2030-2039, με τα έσοδα του κράτους να φτάνουν ενδεχομένως το $1 δισ. ετησίως.

Πέρα από τα δημοσιονομικά οφέλη, το Simandou αναμένεται να δημιουργήσει δεκάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας, να επεκτείνει τις υποδομές και να διαφοροποιήσει το χαρτοφυλάκιο εξαγωγών ορυκτών της Γουινέας πέρα από τον βωξίτη και τον χρυσό.

Η κυβέρνηση της Γουινέας σχεδιάζει να χρησιμοποιήσει το Simandou ως καταλύτη για ευρύτερη ανάπτυξη και όχι μόνο ως πηγή εσόδων από την εξόρυξη. «Ο στόχος δεν είναι να πάρουμε τα χρήματα και να τα ξοδέψουμε, αλλά να επενδύσουμε ένα μεγάλο μέρος τους στην ανάπτυξη άλλων τομέων της οικονομίας μας», δήλωσε ο Djiba Diakité, επικεφαλής της κυβερνητικής Στρατηγικής Επιτροπής Simandou, στο Bloomberg.

Οι αξιωματούχοι οραματίζονται ότι το σιδηρομετάλλευμα θα τροφοδοτήσει την ανάπτυξη, όπως έκαναν τα ορυκτά καύσιμα για τη Σαουδική Αραβία και τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, αποφεύγοντας παράλληλα την «κατάρα των πόρων» που έχει επηρεάσει άλλες αφρικανικές χώρες.

Παρά τα όσα θετικά αναλύθηκαν, το έργο ενέχει κινδύνους. Περιβαλλοντολόγοι προειδοποιούν ότι η εξόρυξη θα μπορούσε να απειλήσει μία από τις περιοχές με τη μεγαλύτερη βιοποικιλότητα στην Αφρική, ενώ παρατηρητές προειδοποιούν ότι, χωρίς ισχυρή διακυβέρνηση, μεγάλο μέρος των εσόδων θα μπορούσε να καταλήξει στο εξωτερικό, παρά τις δεσμεύσεις του Κονακρί για στήριξη των υποδομών, της εκπαίδευσης και της υγειονομικής περίθαλψης μέσω των εσόδων.

Νέα πνοή για τα Capesizes

Το Simandou έρχεται να αλλάξει τα δεδομένα για τη ναυλαγορά των Capesizes, λαμβάνοντας υπόψη την αναδιάταξη των ροών iron ore που θα επέλθει λόγω της ύπαρξης ενός προμηθευτή υψηλής ποιότητας από την πλευρά του Ατλαντικού. Η Κίνα αναμφίβολα θα στραφεί προς το σιδηρομετάλλευμα της Γουινέας, αυξάνοντας τα τονομίλια. Ειδικότερα, η απόσταση μεταξύ Κίνας-Γουινέας είναι μεγαλύτερη κατά 7.700 ναυτικά μίλια απ' ό,τι η αντίστοιχη Κίνας-Αυστραλίας, κάτι το οποίο μεταφράζεται σε απασχόληση bulkers μεγαλύτερης διάρκειας. Ένα πλοίο, για να ολοκληρώσει το ταξίδι του από τη Γουινέα στην Κίνα, χρειάζεται επιπλέον 50 ημέρες απ' ό,τι για να ολοκληρώσει το αντίστοιχο Αυστραλία-Κίνα. Συνεπώς, μια διαφαινόμενη τέτοια αλλαγή στο trade pattern θα ωφελήσει τα Capesizes.

Στις σελίδες που ακολουθούν, ο κ. Γιάννης Κορωνιάς, Head of Dry Bulk, Costamare Shipping Company S.A., προχωρά σε μια ενδελεχή ανάλυση των επιπτώσεων του έργου στη ναυλαγορά των bulk carriers.



ARGO

EASTERN MEDITERRANEAN MARITIME LIMITED

ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΛΑΜΠΡΑΚΗ 69, ΓΛΥΦΑΔΑ, 166 75 ΑΘΗΝΑ
TEL: 0030 210 9699700, FAX: 0030 210 9604430/1 • TELEX: 210489 EAST GR
E-mail: email@eastmed.gr

Simandou: το πολυαναμενόμενο project της Γουινέας και ο νέος κύκλος των Capesizes

Πώς το mega project σιδηρομεταλλεύματος της Γουινέας αναδιαμορφώνει τις εμπορικές ροές και τα θεμελιώδη μεγέθη της αγοράς των Capesizes.

Η έναρξη των εξαγωγών από το Simandou στη Γουινέα αποτελεί μία από τις σημαντικότερες εξελίξεις στην αγορά σιδηρομεταλλεύματος –και κατ' επέκταση στον τομέα των dry– τα τελευταία είκοσι χρόνια.



του **Γιάννη Κορωνιά**,
Head of Dry Bulk – Costamare Shipping Company S.A.

Το έργο, που αναπτύχθηκε από κοινού από τις Rio Tinto-Chinalco και Winning Consortium Simandou, αντιπροσωπεύει επένδυση άνω των $20 δισ. και ένα έργο υποδομής μεγάλης κλίμακας: περισσότερα από 600 χλμ. νέων σιδηροδρομικών γραμμών, σχεδόν 300 γέφυρες, δεκάδες σήραγγες και ένας ειδικά κατασκευασμένος τερματικός σταθμός, σχεδιασμένος για να εξυπηρετεί πλοία τύπου Capesize. Η πρώτη δοκιμαστική αποστολή είναι ήδη γεγονός, με το πλοίο «Winning Youth», χωρητικότητας 203.000 dwt, να φορτώνει το εναρκτήριο φορτίο. Το έργο είναι εντυπωσιακό από κάθε άποψη και δεν είναι τυχαίο ότι κύκλοι της αγοράς το χαρακτηρίζουν ήδη διακριτικά ως «Pilbara killer» – όρος που παραπέμπει άμεσα στον ανταγωνισμό με τους μεγάλους Αυστραλούς παραγωγούς της περιοχής Pilbara.

Το κοίτασμα Simandou, με περιεκτικότητα σε σίδηρο 65-68%, παράγει σιδηρομετάλλευμα υψηλής ποιότητας σε μια εποχή που οι χαλυβουργίες σε όλο τον κόσμο απαιτούν πρώτες ύλες υψηλότερης ποιότητας για τη μείωση των εκπομπών και τη βελτίωση της απόδοσης των κλιβάνων. Σε πλήρη παραγωγή, οι εξαγωγές αναμένεται να ξεπεράσουν ενδεχομένως τους 100 εκατ. τόνους ετησίως. Παρότι αυτός ο όγκος παραμένει σχετικά μικρός σε σύγκριση με την παραγωγή της Αυστραλίας, ο εμπορικός αντίκτυπος θα είναι δυσανάλογα μεγάλος. Τα επόμενα δύο χρόνια, καθώς το project θα εξελίσσεται, ο στόχος είναι το Simandou να υποστηρίζει έως και μία αναχώρηση Capesize την ημέρα, εξέλιξη που θα αναδιαμορφώσει σημαντικά τα παγκόσμια πρότυπα εμπορίου σιδηρομεταλλεύματος.

Όπως επισημαίνει η Arrow Research σε μία από τις πρόσφατες εκθέσεις της, η ευρύτερη εικόνα της προσφοράς είναι εξίσου σημαντική. Η ανάλυσή της υπο-

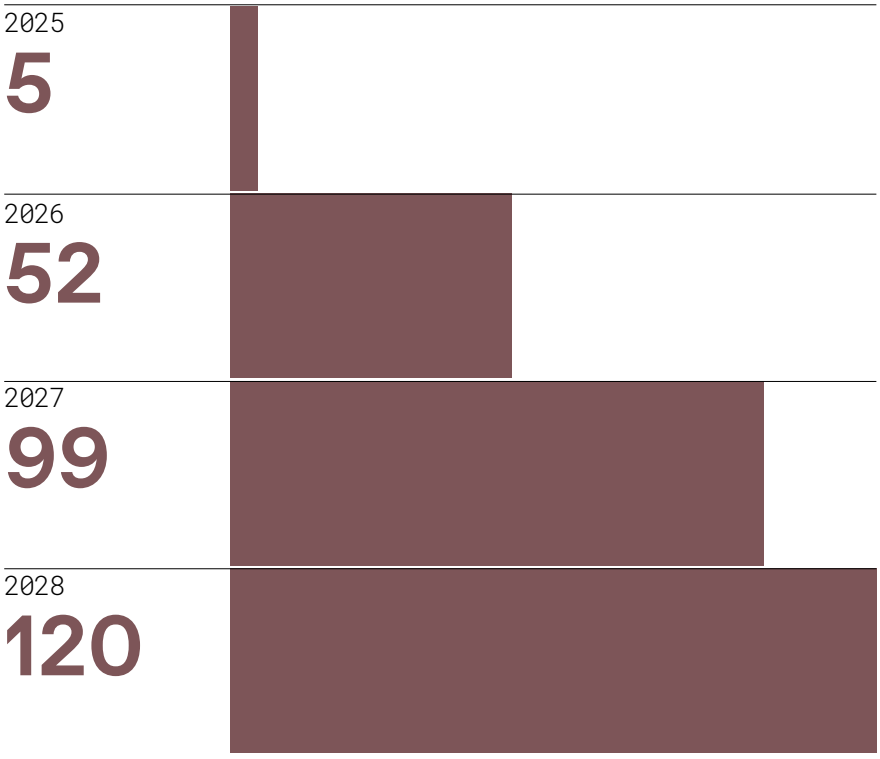
δηλώνει ότι, έως το 2028, το Simandou, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη της Vale, θα μπορούσε να φέρει στην αγορά σχεδόν 120 εκατ. τόνους επιπλέον σιδηρομεταλλεύματος, που θα μεταφέρεται διά θαλάσσης. Αν ληφθεί επίσης υπόψη η επέκταση της ArcelorMittal στο Buchanan και οι μικρότερες αυξήσεις από την Αυστραλία, οι συνολικές προσθήκες θα μπορούσαν να φτάσουν τα 140-150 εκατ. τόνους τα επόμενα δύο με τρία χρόνια. Μέρος αυτού θα αντικαταστήσει αναπόφευκτα την υψηλού κόστους παραγωγή στην Κίνα, στην Ινδία ή στη Σιέρα Λεόνε, αλλά, ακόμα και μετά από αυτή την προσαρμογή, η καθαρή αύξηση των long-haul φορτίων στον Ατλαντικό παραμένει σημαντική.

Ωστόσο, όσον αφορά τη ναυτιλία, ο αντίκτυπος δεν προέρχεται μόνο από τους επιπλέον όγκους σιδηρομεταλλεύματος, αλλά και από τα παραγόμενα τονομίλια. Οι μεταφορές σιδηρομεταλλεύματος από το Simandou στην Κίνα καλύπτουν περίπου 11.300 ναυτικά μίλια –σχεδόν τρεις φορές την απόσταση Δυτικής Αυστραλίας-Κίνας– και είναι σε γενικές γραμμές συγκρίσιμες σε όρους τονομιλίων με το εμπόριο σιδηρομεταλλεύματος Βραζιλίας-Κίνας, το οποίο έχει από καιρό σταθεροποιήσει τη ζήτηση Capesizes παγκοσμίως.

Όπως υπογραμμίζει ο Mikkel Nordberg της Veson, εάν η Κίνα αντικαταστήσει περίπου 120 εκατ. τόνους ετήσιων εισαγωγών από την Αυστραλία με όγκους από τη Γουινέα, αυτή η αλλαγή θα συνεπάγεται αύξηση περίπου 10% στα τονομίλια σιδηρομεταλλεύματος, που μεταφράζεται σε αύξηση περίπου 3,5% στη συνολική ζήτηση τονομιλίων χύδην ξηρού φορτίου. Αυτή η προσαρμογή θα πραγματοποιηθεί πιθανώς σταδιακά από το τέταρτο τρίμηνο του 2025 έως το δεύτερο τρίμηνο του 2028, που ισοδυναμεί με ετήσια αύξηση περίπου 1,4% ανά έτος. Σε ένα τέτοιο σενάριο, τα Capesizes θα είναι ο αδιαφιλονίκητος νικητής αυτής της αναδιάρθρωσης.

Πέραν των τονομιλίων, οι εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος από τη Δυτική Αφρική θα φέρουν στο φως τις λειτουργικές ανεπάρκειες της εφοδιαστικής αλυσίδας που είναι χαρακτηριστικές της περιοχής. Στην πρώτη φάση του έργου, οι φορτώσεις θα πραγματοποιούνται off-shore και με τη

Οι αναμενόμενες αθροιστικές αυξήσεις της προσφοράς σιδηρομεταλλεύματος από Vale και Simandou (σε εκατ. τόνους)
Πηγές: Macquarie, Vale



B2SEA
MEDIA RELATIONS



B2B Marketing can be complex

But all challenges can be great opportunities when teaming up with the right partners

b2sea.gr



Η πορεία των αξιών των Capesizes ηλικίας 15 ετών (σε εκατ. δολάρια – Δεδομένα έως τις αρχές Νοεμβρίου)
Πηγή: Allied QuantumSea

χρήση φορτηγίδων 30.000-35.000 dwt, κάτι το οποίο αναμένεται να αυξήσει τους χρόνους αναμονής και να μειώσει την αποτελεσματική παραγωγικότητα του στόλου. Αυτές οι καθυστερήσεις –που είναι συνηθισμένες σε πολλές λιμενικές δραστηριότητες της Αφρικής– θα επιμηκύνουν, φυσικά, τη διάρκεια των ταξιδιών και θα περιορίσουν περαιτέρω τη διαθέσιμη προσφορά Capesizes.

Ακόμη, θα πρέπει να τονιστεί ότι ο κύκλος εξαγωγών της Δυτικής Αφρικής κινείται σε αντίθετη κατεύθυνση από αυτόν της Βραζιλίας: Όταν οι έντονες βροχοπτώσεις επιβραδύνουν τις φορτώσεις στη Βραζιλία, οι συνθήκες στη Δυτική Αφρική τείνουν να βελτιώνονται. Αυτή η «αντίθετη εποχικότητα» θα μπορούσε να συμβάλει στην εξομάλυνση της καμπύλης κερδών των Capesizes και στη μείωση της απότομης μεταβλητότητας του πρώτου τριμήνου που έχει βιώσει ιστορικά η αγορά.

Στο μέτωπο της προσφοράς, τα θεμελιώδη μεγέθη της παραμένουν γενικά ευνοϊκά. Σύμφωνα με την Allied QuantumSea, το orderbook των Capesizes ανέρχεται σε ένα υγιές 9,3% του στόλου, ενώ το 7,1% των πλοίων είναι άνω των 20 ετών, γεγονός που υποδηλώνει έναν σημαντικό αριθμό υποψήφιων για ανακύκλωση πλοίων. Με τα νεότευκτα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων να συνεχίζουν να κυριαρχούν στα ναυπηγεία, μια σημαντική αύξηση των παραγγελιών για bulk carriers φαίνεται απίθανη. Οι τιμές έχουν ήδη προσαρμοστεί σε αυτό το πλαίσιο: οι τιμές των νεότευκτων πλοίων Capesize εκτιμώνται επί του παρόντος από την Allied σε περίπου $71,5 εκατ., ενώ ένα Capesize ηλικίας 15 ετών αποτιμάται στα $28 εκατ. – επίπεδα που παρατηρήθηκαν για τελευταία φορά κατά τη διάρκεια των ισχυρότερων σημείων των τελευταίων 15 ετών.

Μεγάλο μέρος της αισιοδοξίας αντανακλάται ήδη στην αγορά. Οι ναύλοι στη spot αγορά των Capesizes κυμαίνονται γύρω στα $27.000/ημέρα (μέσα Νοεμβρίου), ενώ για τα συμβόλαια 12-24 μηνών εκτιμώνται γύρω στα $23.000/ημέρα, ανάλογα με τις προδιαγραφές του πλοίου. Κατά συνέπεια, μέρος της αναμενόμενης ενδυνάμωσης –που εν μέρει οφείλεται στο Simandou και στην ευρύτερη αύξηση της προσφοράς σιδηρομεταλλεύματος– έχει ήδη ενσωματωθεί τόσο στις προθεσμιακές αγορές ναύλων όσο και στις αξίες των πλοίων.

Εν κατακλείδι, τα fundamentals για τα Capesizes φαίνονται ιδιαίτερα ευνοϊκά για τα επόμενα χρόνια. Ωστόσο, αν η ναυτιλία μάς έχει διδάξει κάτι, αυτό είναι ότι οι αγορές σπάνια κινούνται σε ευθεία γραμμή. Η αγορά των Capesizes παραμένει μία από τις πιο απρόβλεπτες στο παγκόσμιο εμπόριο, με τους ναύλους στη spot αγορά να παρουσιάζουν ιστορικά ετήσια μεταβλητότητα άνω του 120%. Έτσι, ενώ όλα τα σημάδια δείχνουν έναν δυνητικά πολύ κερδοφόρο κύκλο, θα είναι ενδιαφέρον να δούμε αν –και πώς– η αγορά θα βρει για άλλη μια φορά τρόπο να μας εκπλήξει.

Αναφορές

Arrow Shipbroking Group – Research Division
https://arrowship.com/divisions/research/

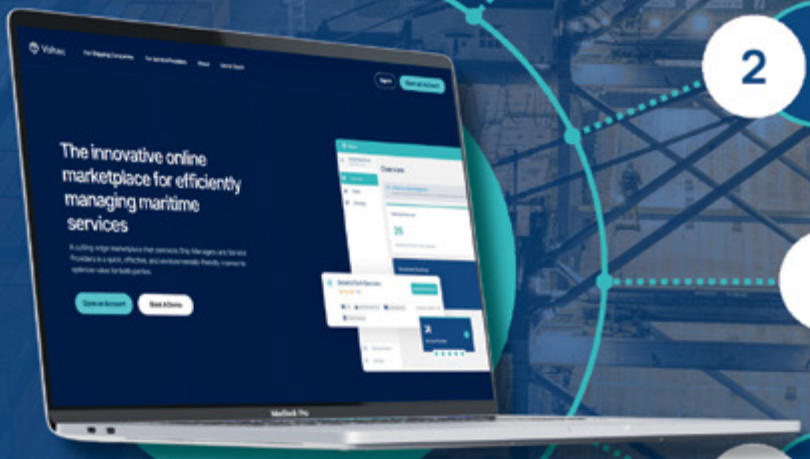
Allied QuantumSea – Market Data & Analytics
https://www.allied-shipbroking.gr/quantumsea

Veson/Oceanbolt – "When Global Warming Cools Down, Dry Bulk Heats Up"
https://veson.com/resources/when-global-warming-cools-down-dry-bulk-heats-up/

Rio Tinto – Simandou Project Overview
https://www.riotinto.com/en/operations/projects/simandou

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

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

Επιθεωρήσεις πλοίων: Οι νέες προκλήσεις



Η Isalos.net, σε συνεργασία με το Ίδρυμα Ευγενίδου, διοργάνωσαν την Τρίτη 18 Νοεμβρίου 2025, στο Αμφιθέατρο του Ιδρύματος Ευγενίδου, την εκδήλωση «Αλλάζοντας Πορεία: Νέες Προκλήσεις στις Επιθεωρήσεις Πλοίων».

Αφορμή για την εκδήλωση αποτέλεσε η παρουσίαση της νέας εκπαιδευτικής έκδοσης του Ιδρύματος Ευγενίδου με τίτλο *Επιθεωρήσεις Πλοίων*, των συγγραφέων Αναστασίου Καρτσιμαδάκη και Νικολάου Τσεκούρα, που εκδόθηκε το 2024. Η εν λόγω εκπαιδευτική έκδοση δημιουργήθηκε με σκοπό να εισαγάγει τον αναγνώστη στην ευρεία θεματική των επιθεωρήσεων πλοίων, με συγκεκριμένη στόχευση την επιμόρφωση των φερέλπιδων Αξιωματικών ΕΝ ειδικότητας Πλοιάρχων όσον αφορά τις απαραίτητες γνώσεις, απαιτήσεις αλλά και προκλήσεις που σχετίζονται με τις επιθεωρήσεις εμπορικών πλοίων.

Η εκδήλωση περιλάμβανε εισαγωγικές τοποθετήσεις από τους συγγραφείς του βιβλίου, θέτοντας τη βάση για τη συζήτηση στρογγυλής τραπέζης που ακολούθησε και αναδεικνύοντας τους βασικούς άξονες και τα κεφάλαια της εκπαιδευτικής έκδοσης.

Στη θεματική συζήτηση συμμετείχαν (αλφαβητικά) οι:

- κ. Δημήτριος Αλεξόπουλος, Managing Director, Orpheus Marine Transport Corporation
- κ. Δημήτριος Αρσενόπουλος, Διευθυντής Σχολής Πλοιάρχων, ΑΕΝ Ασπροπύργου
- Υποναύαρχος ΛΣ Ευστράτιος Δρακούλης, Διευθυντής Κλάδου Γ΄ Ελέγχου Πλοίων, ΥΝΑΝΠ
- κ. Διονύσης Πέππας, Director, HSQE Marine Vetting, Pantheon Tankers Management
- Πλοίαρχος ΛΣ Κωνσταντίνος Σαβιολίδης, Διευθυντής, Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών, ΥΝΑΝΠ και μέλος της Επιτροπής Εκδόσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου
- κ. Γιώργος Τεριακίδης, Regional Manager, Southeast Europe, Maritime, DNV
- Δρ Ηλιάνα Χριστοδούλου-Βαρότση, Senior Legal Consultant & Lead Industry Trainer, WISTA Hellas Member

Στις επόμενες σελίδες, τα *Ναυτικά Χρονικά* παρουσιάζουν αποσπάσματα από τις τοποθετήσεις των συμμετεχόντων στο πάνελ.



Credit: Ασπασία Κεφαλληνού

Οι επιθεωρήσεις πρέπει να είναι λογικές και αντικειμενικές



του **Δημήτρη Αλεξόπουλου**,
Managing Director της Orpheus Marine Transport Corporation

Οι επιθεωρήσεις του νηογνώμονα είναι εξαιρετικά σημαντικές και αφορούν την πιστοποίηση των πλοίων. Ενώ τα πρότυπα των νηογνωμόνων είναι σταθερά, παρατηρείται διαφοροποίηση σε ορισμένες περιοχές ή κράτη. Πώς αντιμετωπίζετε αυτή τη διαφοροποίηση;

Οι επιθεωρήσεις πιστοποιούν την αξιοπλοΐα του πλοίου και την ασφαλή λειτουργία με γνώμονα την προστασία του πληρώματος και του περιβάλλοντος. Ενώ οι κανόνες είναι ενιαίοι σε επίπεδο ΙΜΟ, υπάρχουν διαφοροποιήσεις και στην ερμηνεία και στην αυστηρότητα της εφαρμογής. Ακόμη, διακρίνει κανείς και διαφοροποιήσεις μεταξύ περιοχών και μεταξύ των φορέων που πραγματοποιούν τις επιθεωρήσεις. Μας έχει συμβεί πολλές φορές ένας νηογνώμονας να έχει ολοκληρώσει μια επιθεώρηση χωρίς καμία παρατήρηση και το port state control να έχει αντιρρήσεις. Μας έχει επίσης τύχει να έχει ναυπηγηθεί πλοίο με τη σύμφωνη γνώμη του νηογνώμονα και το port state control να προβαίνει σε διαφορετική ερμηνεία κάποιου κανονισμού. Οι επιθεωρήσεις πρέπει να είναι λογικές και αντικειμενικές και να μην έχουμε διαφορετική αντιμετώπιση σε διαφορετικά λιμάνια, διότι δημιουργούνται προβλήματα.

Από την πλευρά μας, ως γραφείο, μπορούμε να προετοιμαστούμε πολύ καλά για τις επιθεωρήσεις που θα ακολουθήσουν και να διατηρούμε πολύ καλή επικοινωνία με τους φορείς των επιθεωρήσεων. Επίσης, υπάρχουν βάσεις δεδομένων που μας επιτρέπουν να γνωρίζουμε τις πιο συνήθεις παρατηρήσεις ανά περιοχή. Βέβαια, αν προκύψει θέμα με το port state control, εκεί ο διάλογος είναι δύσκολος.

Τι συνεπάγεται για μια διαχειρίστρια εταιρεία η κράτηση ενός πλοίου της;

Δεν υπάρχει ένα συγκεκριμένο μοτίβο για την κράτηση ενός πλοίου. Εν μέρει εξαρτάται και από την κρίση του εκάστοτε επιθεωρητή. Μπορεί ένας επιθεωρητής σε μια χώρα να θεωρήσει ότι συντρέχουν λόγοι κράτησης του πλοίου και κάποιος άλλος σε άλλη χώρα να ανάψει το πράσινο φως σε ό,τι αφορά τον απόπλου του πλοίου. Επίσης η κράτηση, ακόμα και για μία ώρα, μένει στο αρχείο του πλοίου και επιδρά στη φήμη της διαχειρίστριας εταιρείας, επηρεάζοντας και τα υπόλοιπα πλοία του στόλου, αλλά και τη σημαία και τον νηογνώμονα.

Σε ό,τι αφορά το appeal, είναι μεν εφικτό σε όλες τις χώρες, ωστόσο σε ορισμένες οι πιθανότητες να δικαιωθείς είναι μηδαμινές και συνήθως οι σημαίες προτρέπουν να μην προβούμε σε τέτοια κίνηση.

Σήμερα, οι επιτυχημένες επιθεωρήσεις αποτελούν απόδειξη ότι οι εταιρείες λειτουργούν στον μέγιστο βαθμό ασφαλείας για το πλήρωμα, το πλοίο, το φορτίο και το περιβάλλον. Οι απαιτήσεις όμως είναι πολλές και ο χρόνος διεξαγωγής περιορισμένος, ειδικά στα λιμάνια. Πώς διαχειρίζεστε τον φόρτο των επιθεωρήσεων στο λιμάνι συγχρόνως με τον φόρτο διαχείρισης φορτίου, προκειμένου να διασφαλιστεί μια επιτυχημένη επιθεώρηση;

Οι επιθεωρήσεις μάς βοηθούν να γίνουμε καλύτεροι. Μας βοηθούν να βρούμε έστω και μικρά προβλήματα στη λειτουργία μας ή στον εξοπλισμό του πλοίου.

Αναφορικά με την ερώτησή σας, είναι καλό να έχουμε προβλέψει και να έχουμε φροντίσει ώστε όλες οι επιθεωρήσεις να μη συμβούν ταυτόχρονα. Απαιτείται επίσης διαρκής εκπαίδευση και καλός συντονισμός από τον πλοίαρχο όσον αφορά την κατανομή των ρόλων μεταξύ των μελών του πληρώματος. Ακόμη, συμβάλλει θετικά η παρουσία στελέχους από το γραφείο (π.χ. DPA) κατά τη διάρκεια μιας επιθεώρησης. Αυτό που πρέπει να πετύχει κάθε διαχειρίστρια εταιρεία, και μέσα από τη διαρκή εκπαίδευση, είναι η επιθεώρηση να θεωρηθεί διαδικασία ρουτίνας. Να αναπτύξει μια κουλτούρα διαρκούς ετοιμότητας, ότι δηλαδή ανά πάσα στιγμή στο πλοίο μπορεί να λάβει χώρα μια επιθεώρηση και να είναι επιτυχημένη. Με αυτόν τον τρόπο επιτρέπεται η διεξαγωγή επιθεωρήσεων επί του πλοίου οποιαδήποτε χρονική στιγμή αυτές ζητηθούν.

Απαιτείται ιδιαίτερη εκπαίδευση του προσωπικού ώστε να ανταποκρίνεται στα νέα πρότυπα επιθεωρήσεων της RightShip; Παρατηρήθηκε αύξηση στον αριθμό των παρατηρήσεων; Εσείς πώς διαχειρίζεστε τα νέα αυτά πρότυπα;

Επειδή η RightShip συνιστά έναν ανεξάρτητο φορέα, χαρακτηρίζεται από μια ιδιομορφία και δεν έχει τη δυνατότητα να επιβάλει ποινές. Η RightShip έχει ένα safety score, επιθεωρεί και αναλόγως βαθμολογεί. Το πρόβλημα είναι ότι πλέον οι ναυλωτές έχουν αποφασίσει να μη ναυλώνουν πλοία με λιγότερα από τρία αστέρια (βαθμός αξιολόγησης Safety) στις εν λόγω επιθεωρήσεις. Εμπορικά, κάτι τέτοιο είναι καταστροφικό. Οι επιθεωρήσεις της RightShip συνδέονται με την ανταγωνιστικότητα του πλοίου και της εταιρείας.

Οποιαδήποτε παρατήρηση έχει αντίκτυπο στην εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου



του **Διονύση Πέππα**,
Director, HSQE Marine Vetting
της Pantheon Tankers Management

Ποιος ο ρόλος των δοκίμων, ειδικά αυτών στο δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι, κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων;

Ο νέος τύπος επιθεωρήσεων από τις εταιρείες ενέργειας, το SIRE 2.0, δίνει ιδιαίτερη έμφαση στον ανθρώπινο παράγοντα και σε όλα τα μέλη του πληρώματος, συμπεριλαμβανομένων των δοκίμων. Άρα, και οι δόκιμοι δυνητικά θα πρέπει να μπορούν να δώσουν απαντήσεις, αν όχι για την καθημερινή τους εργασία, τουλάχιστον για τη χρήση των σωστικών διατάξεων και για τα καθήκοντά τους σε καταστάσεις ανάγκης. Εκτός από αυτό, όμως, προσπαθούμε όλα τα μέλη του πληρώματος να εκπαιδευτούν σε έναν τρόπο σκέψης και αντίληψης, ώστε να χρησιμοποιούν την καθημερινή τους εργασία προκειμένου να κάνουν οι ίδιοι τις επιθεωρήσεις τους. Υπάρχει ένα concept στη ναυτιλία εδώ και χρόνια, σύμφωνα με το οποίο εκπαιδεύουμε όλους τους ανθρώπους πάνω στο πλοίο προκειμένου να διορθώνουν και να βελτιώνουν πράγματα που πηγαίνουν λάθος, τα λεγόμενα weak signals. Ακριβώς σε αυτό το σημείο χρειαζόμαστε τη φρέσκια ματιά των δοκίμων, καθώς ενδέχεται να παρατηρήσουν κάτι που να μην πέσει στην αντίληψη των έμπειρων αξιωματικών/μελών του πληρώματος. Αντίθετα, μια φρέσκια ματιά μπορεί να το επισημάνει.

Σήμερα, οι επιτυχημένες επιθεωρήσεις αποτελούν απόδειξη ότι οι εταιρείες λειτουργούν στον μέγιστο βαθμό ασφαλείας για το πλήρωμα, το πλοίο, το φορτίο και το περιβάλλον. Οι απαιτήσεις όμως είναι πολλές και ο χρόνος διεξαγωγής περιορισμένος, ειδικά στα λιμάνια. Πώς διαχειρίζεστε τον φόρτο των επιθεωρήσεων στο λιμάνι συγχρόνως με τον φόρτο διαχείρισης φορτίου, προκειμένου να διασφαλιστεί μια επιτυχημένη επιθεώρηση;

Το θέμα είναι ότι πολλές φορές είναι απαραίτητο να συμπίπτουν χρονικά ορισμένες επιθεωρήσεις. Για παράδειγμα, οι επιθεωρήσεις από τις ενεργειακές εταιρείες πρέπει να γίνονται κατά τη διάρκεια της εκφόρτωσης. Οπότε, σε αυτή την περίπτωση, είναι αναπόφευκτο να συμπέσουν χρονικά διαφορετικές επιθεωρήσεις. Σε άλλες περιπτώσεις είναι απαραίτητο ορισμένα συστήματα του πλοίου να βρίσκονται σε λειτουργία κατά τη διεξαγωγή της επιθεώρησης. Παράλληλα, ενώ έχουμε τη δυνατότητα να προγραμματίσουμε διάφορες επιθεωρήσεις, οι επιθεωρήσεις από την πλευρά της λιμενικής αρχής δεν γίνεται να διεξαχθούν προγραμματισμένα, με εξαίρεση τις ΗΠΑ.

Ακόμα και έτσι, όμως, αναδύεται η ανάγκη ιεράρχησης των επιθεωρήσεων, διότι ένας πλοίαρχος δεν μπορεί να συνομιλεί με πολλές αρχές ταυτοχρόνως. Εν τέλει, η προτεραιότητα δίνεται στις επιθεωρήσεις port state control, καθώς, λόγω της βαρύτητας των επιπτώσεών τους, θεωρούνται πιο σημαντικές.

Ποιες είναι οι εμπορικές επιπτώσεις ακόμα και μιας παρατήρησης κατά τη διάρκεια επιθεώρησης;

Οποιαδήποτε παρατήρηση, όσο απλή και αν είναι, είτε σε επιθεώρηση κράτους λιμένα είτε vetting είτε νηογνώμονα, έχει αντίκτυπο στην εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου. Οποιοσδήποτε ναυλωτής θέλει όλες οι παρατηρήσεις από όλων των τύπων τις επιθεωρήσεις να είναι κλειστές, πριν προχωρήσει στη ναύλωση. Οπότε ο χρόνος που αφήνεται στην πλοιοκτήτρια εταιρεία να αντιμετωπίσει τις παρατηρήσεις είναι θεωρητικός και μόνο, γιατί στην πραγματικότητα πρέπει να διευθετήσουμε όλες τις παρατηρήσεις άμεσα.

Απαιτείται ιδιαίτερη εκπαίδευση του προσωπικού ώστε να ανταποκρίνεται στα νέα πρότυπα επιθεωρήσεων υπό το SIRE 2.0; Παρατηρείται αύξηση στον αριθμό των παρατηρήσεων; Πώς διαχειρίζεστε τα νέα αυτά πρότυπα;

Οι επιθεωρήσεις στο πλαίσιο του SIRE 2.0 εστιάζουν σε τρεις τομείς. Αρχικά, στο πλοίο αυτό καθαυτό και στα επιμέρους μηχανήματα – το κατά παράδοση αντικείμενο των επιθεωρήσεων. Έπειτα, στις διάφορες διαδικασίες που εκτελούνται πάνω στο πλοίο και στο κατά πόσο εφαρμόζονται οι βέλτιστες πρακτικές της βιομηχανίας στην υλοποίησή τους. Τέλος, δίνεται έμφαση στον ανθρώπινο παράγοντα. Η εκπαίδευση του προσωπικού δηλαδή είναι καίριας σημασίας

ώστε, πρώτον, να γνωρίζουν τα βασικά καθήκοντά τους επί του πλοίου και δεύτερον να γνωρίζουν τις διαδικασίες που αφορούν την καθημερινή τους εργασία. Επειδή λοιπόν οι ερωτήσεις κάθε επιθεώρησης δημιουργούνται για το συγκεκριμένο πλοίο και για τη συγκεκριμένη επιθεώρηση, είναι σε αριθμό πολύ λιγότερες σε σχέση με παλαιότερα και αρκετά πιο εύκολες. Εδώ και έναν χρόνο που εφαρμόζεται το SIRE 2.0, αρχικά ο αριθμός των παρατηρήσεων ανά επιθεώρηση ήταν υψηλός, αλλά πλέον έχει υποχωρήσει. Περίπου οι μισές από αυτές σχετίζονται με τον ανθρώπινο παράγοντα. Αυτό όμως δεν αποτελεί για εμάς κάτι καινούργιο. Από το 1996, όταν αρχίσαμε τα ISM audits, πραγματοποιούσαμε audit plans, όπου όλα τα μέλη του πληρώματος περνούσαν από συνέντευξη, όπως ακριβώς και σήμερα.

Ποια είναι τα χαρακτηριστικά των αξιωματικών που ενδέχεται να σας προϊδεάσουν ότι το πλοίο δεν θα έχει παρατηρήσεις;

Η αυτοπεποίθηση των αξιωματικών. Το πόσο «ναυτικοί» είναι. Αυτό που λέμε στους αξιωματικούς αλλά και στα νεότερα μέλη του πληρώματος είναι ότι, ως εταιρεία, ποτέ δεν θα αναζητήσουμε ευθύνες σε περίπτωση που δεν απαντήσουν μια ερώτηση. Τους ζητάμε όμως να έχουν αυτοπεποίθηση και με αυτή να εξηγούν στους επιθεωρητές τα καθήκοντά τους. Πρέπει οι Έλληνες αξιωματικοί να έχουν κατά νου ότι είναι οι καλύτεροι στον κόσμο.

Ένας επιθεωρητής δεν γίνεται καλύτερος στην εργασία του καταγράφοντας περισσότερες παρατηρήσεις ή και κρατήσεις πλοίων



του **Υποναυάρχου ΛΣ Ευστράτιου Δρακούλη**, Διευθυντή Κλάδου Γ΄ Ελέγχου Πλοίων, ΥΝΑΝΠ

Οι επιθεωρήσεις του νηογνώμονα είναι εξαιρετικά σημαντικές και αφορούν την πιστοποίηση των πλοίων. Ενώ τα πρότυπα των νηογνωμόνων είναι σταθερά, παρατηρείται διαφοροποίηση σε ορισμένες περιοχές ή κράτη. Πώς αντιμετωπίζετε αυτή τη διαφοροποίηση;

Οι νηογνώμονες είναι αναγνωρισμένοι οργανισμοί, οι οποίοι εξουσιοδοτούνται από τις σημαίες. Στο πλαίσιο αυτής της εξουσιοδότησης, παρέχεται το δικαίωμα έκδοσης, για λογαριασμό της σημαίας, κυβερνητικών πιστοποιητικών και όχι μόνο. Κατά την κυβερνητική πιστοποίηση των πλοίων τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων (SOLAS, MARPOL), αυτά οφείλουν να συμμορφώνονται με τις ελάχιστες απαιτήσεις με βάση τις διεθνείς συμβάσεις.

Ωστόσο, η κάθε σημαία έχει επιπρόσθετες απαιτήσεις, πάνω από τα ελάχιστα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων. Επιπλέον, οι ίδιες συμβάσεις σε πολλά σημεία αφήνουν την ερμηνεία προβλέψεων στην εκάστοτε Αρχή της σημαίας για το πώς θα τα υιοθετήσει και θα τα εφαρμόσει σε πλοία που φέρουν τη σημαία της. Για παράδειγμα, στις διεθνείς συμβάσεις σε πολλά σημεία υφίσταται η διατύπωση «to the satisfaction of the Administration», γεγονός που αφήνει στη διακριτική ευχέρεια της κάθε Σημαίας-Αρχής να το υιοθετήσει και να το εφαρμόσει με τρόπο που την ικανοποιεί. Έτσι ερμηνεύονται, κατά κάποιον τρόπο, ορισμένες διαφοροποιήσεις που παρατηρούνται. Η αντιμετώπισή τους δύναται να επιτευχθεί μέσω της Αρχής της σημαίας που φέρει το εκάστοτε πλοίο, δηλαδή ο νηογνώμονας, ως φορέας κυβερνητικής πιστοποίησης του πλοίου, έρχεται σε επικοινωνία με τα τοπικά γραφεία των σημαιών.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, ίσως ήσσονος σημασίας ρόλο μπορεί να παίξει και η επαγγελματική εμπειρία και η κρίση του κάθε επιθεωρητή για το πώς θα αντιμετωπίσει την κάθε διάταξη στο πλαίσιο της κυβερνητικής πιστοποίησης ενός πλοίου.

Τι θα συμβεί, με βάση τις υφιστάμενες διαδικασίες, στην περίπτωση που ένα πλοίο δεχτεί παρατήρηση ή ακόμα και κράτηση έπειτα από μια επιθεώρηση;

Όταν υφίσταται μια παρατήρηση ή έλλειψη, τότε θεωρείται ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με συγκεκριμένη διάταξη της νομοθεσίας. Για την κάθε μη συμμόρφωση, σύμφωνα με τις γενικές αρχές των διαδικασιών των επιθεωρήσεων αλλά και του Paris MoU, θα πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα από πλευράς του πλοίου ώστε αυτή να αποκατασταθεί προ του απόπλου του. Ωστόσο, πολλές φορές, επειδή μια παρατήρηση μπορεί να είναι ήσσονος σημασίας, ο επιθεωρητής έχει το

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

Εάν ο επιθεωρητής κρίνει ότι μια παρατήρηση αποτελεί σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια του εκτελούμενου πλου, για το πλοίο, το φορτίο, τους επιβαίνοντες και το περιβάλλον, τότε επιβάλλει το μέτρο της κράτησης. Το μέτρο της κράτησης είναι ανεξάρτητο από τον χρόνο που θα παραμείνει το πλοίο με απαγόρευση απόπλου σε ένα λιμάνι.

δικαίωμα να τη θέσει με αναληφθείσα ενέργεια αποκατάστασης προ του απόπλου ώστε με την ευθύνη του πλοιάρχου και με τον Κωδικό Αριθμό 17 να αποκατασταθεί ή και να καταχωρίσει σχετική προθεσμία προς αποκατάσταση εντός δύο εβδομάδων με τον κωδικό αριθμό 16 ή ακόμα και να τη θέσει για αποκατάσταση στον επόμενο λιμένα με κωδικό αριθμό 15.

Είναι σημαντικό να επισημανθεί ότι, εάν ο επιθεωρητής κρίνει ότι μια παρατήρηση αποτελεί σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια του εκτελούμενου πλου, για το πλοίο, το φορτίο, το πλήρωμα, τους επιβαίνοντες και το περιβάλλον, τότε επιβάλλει το μέτρο της κράτησης. Το μέτρο της κράτησης είναι ανεξάρτητο από τον χρόνο που θα παραμείνει το πλοίο με απαγόρευση απόπλου σε ένα λιμάνι. Για παράδειγμα, ένα πλοίο μπορεί να μείνει για λίγες ώρες στο λιμάνι ή μπορεί να μείνει και για μία εβδομάδα. Η αποκατάσταση όμως αίρεται μόνο όταν εξαλειφθεί ο κίνδυνος και ο επιθεωρητής βεβαιωθεί ότι το πλοίο μπορεί να συνεχίσει τους πλόες του με ασφάλεια. Επίσης, εάν ο επιθεωρητής διαπιστώσει ότι μια παρατήρηση είναι τόσο σημαντική ώστε ο ίδιος να θέλει να επιστρέψει στο πλοίο για να διακριβώσει ότι έχει αποκατασταθεί, αυτό αποτελεί λόγο για να επιβληθεί το μέτρο της απαγόρευσης απόπλου. Το μέτρο της απαγόρευσης απόπλου μπορεί να επιβληθεί όχι μόνο με μία ή περισσότερες σημαντικές παρατηρήσεις, αλλά και με περισσότερες ήσσονος σημασίας, αφού ο επιθεωρητής θεωρεί ότι η ασφάλεια ενός πλοίου είναι υποβαθμισμένη (substandard) λόγω του μεγάλου αριθμού των ελλείψεων και ότι οι διαδικασίες του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης ISM δεν λειτουργούν ικανοποιητικά.

Κατά της κράτησης, που αποτελεί ένα δυσμενές μέτρο, μπορεί να προσφύγει η εταιρεία ή η σημαία ή ο νηογνώμονας που παρακολουθεί το πλοίο, με τη διαδικασία του national appeal σε εθνικό επίπεδο, εκεί δηλαδή όπου έγινε η κράτηση, είτε η σημαία ή ο νηογνώμονας στη Γραμματεία του μνημονίου συνεννόησης των Παρισίων (Review Panel του Paris MoU) με την υποχρέωση να εξεταστεί εντός 30 ημερών. Η υποβολή του appeal μπορεί να γίνει εντός 120 ημερών από την ημερομηνία άρσης της κράτησης και η απόφαση δεν είναι δεσμευτική για το κράτος λιμένα που επέβαλε το μέτρο της κράτησης. Δεσμευτική απόφαση είναι μόνο αυτή του national appeal. Για να πάει μια υπόθεση στο review panel, προαπαιτείται να έχει προϋπάρξει μια επικοινωνία, σύμφωνα με τις διαδικασίες, με το τοπικό γραφείο επιθεώρησης που επέβαλε το μέτρο της απαγόρευσης για επανεξέτασή του (reconsider) και, εφόσον δεν ικανοποιηθεί, μετά να οδηγηθεί στη Γραμματεία του Paris MoU.

Σήμερα, οι επιτυχημένες επιθεωρήσεις αποτελούν απόδειξη ότι οι εταιρείες λειτουργούν στον μέγιστο βαθμό ασφαλείας για το πλήρωμα, το πλοίο, το φορτίο και το περιβάλλον. Οι απαιτήσεις όμως είναι πολλές και ο χρόνος διεξαγωγής περιορισμένος, ειδικά στα λιμάνια. Πώς μπορούν οι εταιρείες να διαχειριστούν τον φόρτο των επιθεωρήσεων στο λιμάνι συγχρόνως με τον φόρτο διαχείρισης φορτίου, προκειμένου να διασφαλιστεί μια επιτυχημένη επιθεώρηση;

Ειδικά για τις επιθεωρήσεις κράτους λιμένα, βάσει των διαδικασιών, πράγματι είναι έκτακτες και μη ανακοινώσιμες. Έχουν δειγματοληπτικό χαρακτήρα και σκοπός δεν είναι η παροχή πιστοποίησης, αλλά ο έλεγχος σχετικά με το κατά πόσο ένα πλοίο διαθέτει ήδη τα απαραίτητα πιστοποιητικά και συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις που προκύπτουν για την κατηγορία του. Ωστόσο, κατά την άποψή μου, για τις επιθεωρήσεις θα πρέπει να προγραμματίζεται η διεξαγωγή τους ει δυνατόν σε χρόνο με τον κατάπλου ενός πλοίου στον λιμένα ώστε, εφόσον υπάρχει παραμονή του, να υπάρχει η δυνατότητα αποκατάστασης τυχόν παρατηρήσεων εντός του χρόνου παραμονής του πλοίου στο λιμάνι.

Ένας επιθεωρητής δεν γίνεται καλύτερος στην εργασία του καταγράφοντας περισσότερες παρατηρήσεις ή και κρατήσεις πλοίων. Η ουσία του ρόλου του είναι να διακριβώσει ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της νομοθεσίας και ότι, κατά τον χρόνο διεξαγωγής της επιθεώρησης, είναι ασφαλές για την εκτέλεση του σκοπούμενου πλου.

Πότε η απόδοση του κράτους σημαίας επηρεάζεται από τις επιθεωρήσεις και ποιες είναι οι συνέπειες;

Ένας από τους κύριους δείκτες που επηρεάζει την απόδοση του κράτους σημαίας είναι η επίδοση των πλοίων που φέρουν τη σημαία του στις επιθεωρήσεις που έχουν διεξαχθεί στο πλαίσιο των επιθεωρήσεων κράτους λιμένα (port state control). Τα αποτελέσματα δηλαδή των επιθεωρήσεων κράτους λιμένα στις περιοχικές συμφωνίες παίζουν σημαντικό ρόλο για τη διατήρηση υψηλών επιπέδων απόδοσης των σημαιών. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι μια κράτηση σε ένα πλοίο, εκτός από αυτό, επηρεάζει τόσο την απόδοση της σημαίας όσο και του νηογνώμονα, αλλά και τη διαχειρίστρια εταιρεία του πλοίου. Η ελληνική σημαία, παρουσιάζοντας υψηλό δείκτη επιδόσεων, βρίσκεται στη Λευκή Λίστα των Σημαιών.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ

A General Group of Companies
Accelleron Industries
Adelfia Navigation S.A.
AE Nomikos Shipping Investments Ltd.
Aegean Airlines
Aegean Sea Lines
Aeolos Management S.A.
Aikaterini Laskaridis Foundation
Alassia NewShips Management Inc.
Alba Graduate Business School
Almi Marine Management S.A.
Alpha Bulkers Shipmanagement Inc.
Alpha Gas S.A.
American Bureau of Shipping (ABS)
American P&I Club (The American Club)
Andriaki Shipping Co. Ltd.
Angelicoussis Shipping Group
- Maran Dry Management Inc.
- Maran Gas Maritime Inc.
- Maran Tankers Management Inc.

Anglo-Eastern Ship Management (Hellas)
Arcadia Shipmanagement Co. Ltd.
Astra Tankers Management Inc
Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.
Bernhard Schulte Shipmanagement (Hellas)
Blue Planet Shipping Ltd.
Blue Star Ferries
Britannia P&I Club
Bureau Veritas
Capital Containers Ship Management Corp.
Capital Gas Ship Management Corp.
Capital Ship Management Corp.
Carras Hellas S.A.
Centrofin Management Inc.
Chandris (Hellas) Inc.
Charterwell Maritime S.A.
Chartworld Shipping Corporation
Columbia Shipmanagement Greece Ltd.
Costamare Shipping Co. S.A.
Cyan Blue Shipping
D. Koronakis S.A.
D.K. Fotinakis Ltd.
Danaos Shipping Co. Ltd.
Diana Shipping Services S.A.
DNV
Dorian LPG
DYNAMARINe
Eastern Mediterranean Maritime Ltd.
ELIAMEP
Embassy and General Consulate of Panama in Greece
ENESEL Group
Ergomatic S.A.
Eugenides Foundation
Eurodry Ltd.
European Product Carriers Ltd.
Euroseas Ltd.
Everllence Greece
Fafalios Shipping S.A.
Fleet Management Limited
Franman
GasLog LNG Services Ltd.
Genimar Shipping & Trading S.A.
Hellenic Hull Management (HMA) Limited
Hellenic Seaways
HELMC - ICS Greek Branch
HELMEPA
Ideagen
Iolcos Hellenic Maritime Enterprises
Ionic Shipping (Mgt) Inc.
IRI / The Marshall Islands Registry
Katradis Group of Companies
Kongsberg
Kyklades Maritime Corporation
Lalizas
Laskaridis Maritime
Latsco Marine Management Inc.
Lloyd's Register
Marichem Marigases Worldwide Services
Marine Tours
Maritime Cyprus
Minerva Marine Inc.
Moore Greece
Mylaki Shipping Agency Ltd.
NCSR Demokritos
Neda Maritime Agency Co. Ltd.
Neptune Lines
Nereus Shipping S.A.
NorthStandard
Oceanking S.A.
Olympic Shipping & Management S.A.
Orpheus Marine Transport Corp.
Pantheon Tankers Management Ltd.
Polembros Bulkers
Polembros Shipping
Poseidon Supply
Posidonia Exhibitions S.A.
Product Shipping & Trading S.A.
Queensway Navigation Co. Ltd
Real Time Graduates
RINA Hellas
S. Livanos Hellas S.A. / Sun Enterprises
Seahawk Gas
Sealink Navigation Ltd.
Seanergy
Seaven Dry Management Inc.
Seaven Tanker Management Inc.
Technomar Shipping Inc.
The London P&I Club
Thenamaris
TMS Cardiff Gas Ltd.
TMS Dry Ltd.
TMS Tankers Ltd.
Tototheo Global
Tsakos Conbulk Services (TCB) Ltd.
Tsakos Shipping & Trading S.A.
UK P&I Club
United Overseas Management (Hellas) Ltd.
University of Piraeus / Dpt. of Maritime Studies
V Group Limited
VANOS S.A.
Velos Tankers Ltd.
W Marine Inc.
Wartsila
WISTA Hellas

124 εταιρείες, φορείς & οργανισμοί υποστήριξαν το 2025 τις πρωτοβουλίες μας για τη συνέχιση της ελληνικής ναυτοσύνης.

isalos.net

Κομβικός ο ρόλος των μελλοντικών αξιωματικών για την επιτυχία μιας επιθεώρησης



του **Πλοιάρχου ΛΣ Κωνσταντίνου Σαβιολίδη**, Διευθυντή, Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών, ΥΝΑΝΠ και μέλους της Επιτροπής Εκδόσεων του Ιδρύματος Ευγενίδου

Ποιος ο ρόλος των δοκίμων, ειδικά αυτών στο δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι, κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων;

Οι δόκιμοι, στο δεύτερο εκπαιδευτικό τους ταξίδι και αφού έχουν ολοκληρώσει τη θεωρητική εκπαίδευσή τους, έρχονται ένα βήμα πιο κοντά στο να αναλάβουν καθήκοντα υπεύθυνου αξιωματικού γέφυρας ή μηχανής. Προφανώς εκεί θέλουμε έναν πιο ενεργό ρόλο του δοκίμου, αλλά όχι σε σημείο να αναλάβει εξ ολοκλήρου κάποιες αρμοδιότητες που δεν του αναλογούν. Πρωταρχικός στόχος είναι να εκπαιδευτούν σε συνθήκες τέτοιες ώστε να βελτιώσουν την αντίληψή τους, την υπευθυνότητά τους και να μπορέσουν να αντεπεξέλθουν στις μελλοντικές επιθεωρήσεις, είτε από ένα κράτος λιμένα είτε από έναν νηογνώμονα είτε από έναν oil major.

Είναι κομβικός ο ρόλος των μελλοντικών αξιωματικών, καθώς στο αποτέλεσμα μιας επιθεώρησης θα κριθεί η όλη πορεία του πλοίου με τις όποιες έννομες συνέπειες. Ως εκ τούτου, οι δόκιμοι πρέπει να βρίσκονται υπό την επίβλεψη των έμπειρων αξιωματικών. Δεν είναι εύκολο για τους αξιωματικούς, με την έννοια ότι, κατά τη στρεσογόνο κατάσταση να αντεπεξέλθουν στις απαιτήσεις της επιθεώρησης, πρέπει να έχουν και την ικανότητα να μπορέσουν να μεταλαμπαδεύσουν στους νέους τις εμπειρίες και τις γνώσεις που έχουν αποκομίσει κατά τη διάρκεια τέτοιων διαδικασιών. Τώρα θέλουμε να επενδύσουμε παραπάνω στη νέα γενιά, έχοντας το θεωρητικό υπόβαθρο για τις επιθεωρήσεις πλοίων και με την επαγγελματική καθοδήγηση των άξιων στελεχών που βρίσκονται στα πλοία.

Ποιος ο ρόλος της εκπαίδευσης για την επιτυχή έκβαση μιας επιθεώρησης;

Η νομοθεσία αλλάζει συνεχώς, διότι αλλάζει η τεχνολογία. Και πρέπει όλο αυτό το τεχνολογικό πλαίσιο να το έχουμε θεσμοθετημένο, που σημαίνει ότι τόσο αυτοί που θα κληθούν να το εφαρμόσουν όσο και αυτοί που θα κληθούν να το ελέγξουν θα πρέπει να είναι εκπαιδευμένοι. Δεν εκπαιδεύονται μόνο αυτοί που είναι πάνω στα πλοία. Εκπαιδεύονται και αυτοί που εργάζονται στις εταιρείες και παρακολουθούν τα πλοία, ακόμα και οι ίδιοι οι επιθεωρητές, οι οποίοι θα κληθούν να εναρμονιστούν με τα νέα πρότυπα που έχουν θεσμοθετηθεί σε επίπεδο διεθνών κανονισμών προκειμένου να μπορέσουν να ασκήσουν ομοιόμορφα τα καθήκοντά τους.

Άρα, η συμβουλή μου προς τους δόκιμους/νέους αξιωματικούς είναι να εκπαιδεύονται διαρκώς ώστε να επιτελέσουν σωστά το λειτούργημά τους και εν τέλει να συμβάλουν ουσιαστικά στην αδιάλειπτη ροή του παγκόσμιου εμπορίου.

Οι δόκιμοι πρέπει να είναι παρόντες κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων



του **Δημήτρη Αρσενόπουλου**, Διευθυντή Σχολής Πλοιάρχων της ΑΕΝ Ασπροπύργου

Ποιος ο ρόλος των δοκίμων, ειδικά αυτών στο δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι, κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων;

Ήμουν ανέκαθεν υπέρ της άποψης ότι οι δόκιμοι πρέπει να είναι παντού. Συνεπώς, θεωρώ ότι πρέπει να είναι παρόντες και κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων, να μαθαίνουν στο πλευρό των έμπειρων αξιωματικών και να χρησιμοποιούν αργότερα προς όφελός τους αυτά τα βιώματα. Αρχικά θα έχουν τον ρόλο του παρατηρητή, ωστόσο όσο προχωράει η εκπαίδευσή τους θα πρέπει να μπορούν να διαμορφώσουν άποψη και τελικά να μπορούν να πραγματοποιούν τις επιθεωρήσεις σε συνεργασία με τους έμπειρους αξιωματικούς.

Τα πληρώματα δεν πρέπει να «φοβούνται» τον επιθεωρητή της κλάσης



του **Γιώργου Τεριακίδη**,
Regional Manager, Southeast Europe, Maritime του DNV

Εάν σε μια επιθεώρηση εντοπιστεί απόκλιση από τα πρότυπα του νηογνώμονα και επηρεάζεται η αξιοπλοΐα του πλοίου, ποια είναι η διαδικασία για να την ανακτήσει;

Προκειμένου να πραγματοποιηθεί επιθεώρηση νηογνώμονα σε ένα πλοίο, θα πρέπει η διαχειρίστρια εταιρεία να καλέσει τον εκάστοτε νηογνώμονα να ανέβει πάνω στο πλοίο. Δηλαδή, η διαχειρίστρια εταιρεία έχει την ευθύνη να καλέσει τον νηογνώμονα για μια επιθεώρηση, όταν είναι έτοιμη και γνωρίζει ότι το πλοίο της ικανοποιεί όλους τους διεθνείς κανονισμούς.

Από την άλλη πλευρά, αρμοδιότητα του νηογνώμονα είναι να επιβεβαιώσει την ετοιμότητα του πλοίου και να εκδώσει τα απαραίτητα πιστοποιητικά. Εάν ο επιθεωρητής νηογνώμονα εντοπίσει κάτι που δεν είναι σύννομο, τότε η εταιρεία πρέπει να φροντίσει να επανέλθει το πλοίο στην πρότερη κατάστασή του.

Απόκλιση σε σχέση με τα πρότυπα του νηογνώμονα, που επηρεάζει την αξιοπλοΐα του πλοίου, μπορεί να είναι οτιδήποτε δεν συμμορφώνεται με τους διεθνείς κανονισμούς και έχει αντίκτυπο ασφάλεια. Ανάλογα με την περίπτωση, ο επιθεωρητής θα ορίσει ποιες κινήσεις πρέπει να γίνουν προκειμένου το πλοίο να είναι ξανά σε θέση να ταξιδέψει. Δεν υπάρχει άσπρο ή μαύρο. Υπάρχουν πολλοί παίκτες που επηρεάζουν το πρόγραμμα του πλοίου και δεν είναι απλό να πεις μόνο «φτιάξ' το». Ο επιθεωρητής όμως γνωρίζει ποιο είναι το πλαίσιο στο οποίο πρέπει να κινηθεί η διαχειρίστρια εταιρεία και η συμβουλή μου είναι ότι τα πληρώματα δεν πρέπει να «φοβούνται» τον επιθεωρητή της κλάσης. Είναι ο άνθρωπος με τον οποίο μπορούν να συζητήσουν και, σε πολλές περιπτώσεις, να λύσουν και απορίες τους.

Σε ορισμένες περιπτώσεις ενδέχεται να προκύψουν ευθύνες του νηογνώμονα από την επιθεώρηση port state control. Πώς το διαχειρίζεται αυτό ο νηογνώμονας;

Εάν κατά την επιθεώρηση port state control εντοπιστεί κάποια απόκλιση από τα πρότυπα των διεθνών κανονισμών, η οποία διέφυγε από τον επιθεωρητή, με αποτέλεσμα να εκδώσει πιστοποιητικό εσφαλμένα, τότε πράγματι έχει ευθύνη ο νηογνώμονας. Και γι' αυτό, σε κάποιες περιπτώσεις που γίνεται κράτηση πλοίου, στις παρατηρήσεις του port state αναφέρεται ότι η συγκεκριμένη παρατήρηση είναι άμεσα συνδεδεμένη με τον αναγνωρισμένο οργανισμό. Να σημειωθεί επιπλέον ότι ένα πιστοποιητικό συνιστά απόδειξη για την παροχή μιας υπηρεσίας. Στην περίπτωση των επιθεωρήσεων, το πιστοποιητικό αποδεικνύει ότι ελέγχθηκαν συγκεκριμένα στοιχεία του πλοίου.

Ποια είναι τα προσόντα και οι δεξιότητες που χρειάζεται κανείς ώστε να απασχοληθεί ως επιθεωρητής σε έναν νηογνώμονα; Ποιο είναι το σύνηθες ηλικιακό/εργασιακό προφίλ, αλλά και οι δεξιότητες που θεωρούνται σημαντικότερες;

Κατά κανόνα, ένας νηογνώμονας αναζητά για απασχόληση πτυχιούχους που έχουν ολοκληρώσει τις σπουδές τους σε μια σχολή ναυπηγικής. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις επιθεωρητών οι οποίοι προέρχονται από το πλοίο. Όσον αφορά τις δεξιότητες, ο κάθε νηογνώμονας, ανάλογα με τις ανάγκες που έχει στις διαφορετικές περιοχές του κόσμου, ενδεχομένως να προσλαμβάνει άτομα με διαφορετικό ηλικιακό προφίλ κάθε φορά. Δηλαδή, σε κάποιες περιπτώσεις, μπορεί ο νηογνώμονας να προτιμάει ένα άτομο το οποίο στο παρελθόν είχε ρόλο μηχανικού πάνω στο πλοίο, διότι σε συγκεκριμένες επιθεωρήσεις και σε συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή θα του είναι πιο χρήσιμος. Ανάμεσα στις σημαντικότερες δεξιότητες που επιθυμεί ένας νηογνώμονας –και όχι μόνο– να διαθέτει το εργατικό δυναμικό του είναι η συνεργασία, η δυνατότητα επίλυσης προβλημάτων και, πάνω απ' όλα, η διάθεση για δουλειά.

Ποια είναι τα χαρακτηριστικά των αξιωματικών που ενδέχεται να σας προϊδεάσουν ότι το πλοίο δεν θα έχει παρατηρήσεις;

Από προσωπική πείρα ως πρώην επιθεωρητής, μπορώ να σας πω ότι η βεβαιότητα στις απαντήσεις των αξιωματικών είναι δείγμα ότι γνωρίζουν καλά τη δουλειά τους και την κατάσταση του πλοίου. Οι αξιωματικοί και τα μέλη του πληρώματος πρέπει να έχουν κατά νου ότι το πλοίο είναι το «βασίλειό» τους και ότι οι επιθεωρητές είναι απλώς «επισκέπτες».

Βλέπετε οι εξ αποστάσεως επιθεωρήσεις να εξελίσσονται σε συνήθη πρακτική και ποιες είναι οι προκλήσεις μιας τέτοιας εξέλιξης;

Οι εξ αποστάσεως επιθεωρήσεις έχουν καθιερωθεί. Η πρόκληση ωστόσο είναι ότι δεν μπορούν να εφαρμοστούν για όλους τους τύπους επιθεωρήσεων, παρά τις πολλές δοκιμές που έχουμε κάνει. Τεχνικά γίνονται, αλλά δεν το επιλέγουμε, διότι σε ορισμένες επιθεωρήσεις η ανθρώπινη επαφή είναι σημαντική. Για παράδειγμα, στις ετήσιες, στις πενταετείς και στις intermediate επιθεωρήσεις, οι επιθεωρητές δίνουν έμφαση στην απόδοση του ανθρώπινου παράγοντα, στην εξειδίκευση και στην αντίδρασή του σε δύσκολες καταστάσεις.

Νομικές πτυχές των επιθεωρήσεων πλοίων



της **Δρος Ηλιάνας Χριστοδούλου-Βαρότση**, Senior Legal Consultant & Lead Industry Trainer, WISTA Hellas Member

Θα θέλαμε να μας περιγράψετε τι συμβαίνει από νομικής πλευράς όταν ένα πλοίο δεχτεί παρατηρήσεις ή ακόμα και κράτηση έπειτα από κάποια επιθεώρηση.

Όπως ορθά αναφέρουν οι συγγραφείς Καρτσιμαδάκης και Τσεκούρας στο βιβλίο *Επιθεωρήσεις Πλοίων,* «οι επιθεωρήσεις port state control αποτελούν μια δικλίδα ασφαλείας της ποιότητας των επιθεωρήσεων που διενεργούνται από την Αρχή του κράτους σημαίας και τους εξουσιοδοτημένους οργανισμούς στο πλαίσιο της πιστοποίησης των πλοίων».

Η δική μου οπτική γωνία στο θέμα προέρχεται κυρίως μέσα από την ανατροφοδότηση την οποία λαμβάνω κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης και της επιμόρφωσης των επαγγελματιών της ναυτιλίας, όπως και μέσω νομοτεχνικού έργου. Οι παρατηρήσεις (observations) δεν είναι σπάνιες και επιφέρουν την ανάγκη αποκατάστασης των ελλείψεων καθώς επίσης και της ανάληψης ορισμένων ενεργειών στο πλαίσιο της συμβατικής σχέσης με τους ναυλωτές. Οι κρατήσεις (detentions) διαταράσσουν τη ροή των εργασιών του πλοίου και της εταιρείας, όμως από την εμπειρία μου θα έλεγα ότι οι εταιρείες δεν τείνουν να επιλέγουν στρατηγικά να έρθουν σε νομική αντιπαράθεση με τις αρχές του κράτους λιμένα και επικεντρώνονται στην άμεση αποκατάσταση των ελλείψεων.

Σε ό,τι αφορά τις κρατήσεις, το νομικό πλαίσιο στην Ευρωπαϊκή Ένωση απορρέει από την Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, η οποία μεταφέρθηκε στις εθνικές έννομες τάξεις των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Οδηγία τροποποιήθηκε έξι φορές μέχρι σήμερα. Στην Ελλάδα, η Οδηγία 2009/16/ΕΚ μεταφέρθηκε μέσω του ΠΔ 16/2011 (Α΄ 36), όπως έχει τροποποιηθεί. Καθώς ασχολούμαι και με την κυπριακή νομοθεσία, θα αναφερθώ πληροφοριακά στον νόμο 95(Ι)/2011, όπως ισχύει μετά την τροποποίησή του. Συνοπτικά, οι εναρμονιστικές νομοθεσίες προβλέπουν το δικαίωμα καταγγελίας και το δικαίωμα προσφυγής στην αρμόδια αρχή (π.χ. Υπουργός). Είναι αξιοσημείωτο ότι η προσφυγή δεν αναστέλλει την κράτηση του πλοίου. Ανάλογα με την εφαρμοστέα νομοθεσία, μπορεί να προβλέπονται διοικητικά πρόστιμα, ποινικά αδικήματα ή/και πειθαρχικές ευθύνες. Σε κάθε περίπτωση, σύμφωνα με την Οδηγία, οι κυρώσεις οι οποίες θεσπίζονται από τα κράτη-μέλη οφείλουν να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές (άρθρο 34). Παράλληλα με τις εν λόγω διαδικασίες που διεξάγονται σε εθνικό επίπεδο, υπάρχει η διαδικασία η οποία προβλέπεται σε επίπεδο περιφερειακών μνημονίων συνεννόησης (MoUs). Στη διαδικασία αυτή (detention review panel procedure), που είναι μη δεσμευτική, εμπλέκεται το κράτος σημαίας ή ο νηογνώμονας, οι οποίοι έχουν το δικαίωμα εναλλακτικά να ζητήσουν από την αρχή του κράτους λιμένα να επανεξετάσει την κράτηση. Η ιστοσελίδα του Μνημονίου των Παρισίων (Paris MoU) παρέχει πληροφορίες σχετικά με την εν λόγω διαδικασία.

Πόσο σημαντικά είναι τα αποτελέσματα μιας επιθεώρησης κατά τη διεκπεραίωση νομικών απαιτήσεων; Για τα claims, λόγου χάρη.

Τα πορίσματα των επιθεωρήσεων αποτελούν μια πρώτη αντικειμενική βάση τεκμηρίωσης, η οποία μπορεί να είναι χρήσιμη κατά τον καθορισμό ευθυνών, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης της αξιοπλοΐας του πλοίου (seaworthiness) που τείνει να είναι στο επίκεντρο των cargo claims.

Κατά τα λοιπά, πρόκειται για μια σύνθετη ερώτηση, η οποία μπορεί να απαντηθεί μέσα από τέσσερις κατευθύνσεις για σκοπούς περαιτέρω διερεύνησης. Η πρώτη από αυτές αφορά στο είδος της επιθεώρησης. Η δεύτερη κατεύθυνση αφορά στα claims στα οποία αναφερόμαστε. Ο τρίτος άξονας της ερώτησης αφορά στο εφαρμοστέο δίκαιο, ενώ η τέταρτη κατεύθυνση αναφέρεται στην προσβασιμότητα των πορισμάτων των επιθεωρήσεων. Στις μέρες μας, βέβαια, υπάρχουν βάσεις δεδομένων οι οποίες είναι δημοσίως προσβάσιμες και παρουσιάζουν ενδιαφέρον, μεταξύ άλλων, για τους έχοντες συμφέροντα επί του φορτίου και τους ασφαλιστές.

Ως προς την υποχρέωση κοινοποίησης των ευρημάτων των επιθεωρήσεων στους ναυλωτές, αυτό το ζήτημα αποτελεί θέμα συμβατικής ρύθμισης.

Ποια η συνεισφορά των ευρημάτων των επιθεωρήσεων στο πλαίσιο των περιφερειακών μνημονίων συνεννόησης (regional MoUs) σε επίπεδο ελέγχου του κράτους λιμένα στην ασφάλεια, στην προστασία του περιβάλλοντος και στην προστασία των ναυτικών;

Η συνεισφορά των ευρημάτων των επιθεωρήσεων στο πλαίσιο των περιφερειακών μνημονίων συνεννόησης (regional MoUs) σε επίπεδο ελέγχου του κράτους λιμένα στην ασφάλεια, στην προστασία του περιβάλλοντος και στην προστασία των ναυτικών είναι πολυδιάστατη και συμβάλλει έμμεσα, μέσω της διάχυσης ζωτικών πληροφοριών, στην κανονιστική συμμόρφωση.

Τα εν λόγω ευρήματα είναι πολύτιμα τόσο από την άποψη της παροχής πληροφοριών σχετικά με τις τάσεις που επικρατούν (π.χ. τα πεδία στα οποία παρατηρούνται υψηλότερα ποσοστά κρατήσεων πλοίων) όσο και από την άποψη παροχής στοιχείων για σκοπούς επιβολής (enforcement).

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του Μνημονίου των Παρισίων για το έτος 2024, που εκδόθηκε τον Ιούλιο του 2025, διεξήχθησαν περισσότερες από 16.500 επιθεωρήσεις πλοίων, οι οποίες κατέληξαν σε 665 κρατήσεις και 15 απαγορεύσεις (bannings). Το Κεφάλαιο II της διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) και ειδικότερα τα υποκεφάλαια II-1 σχετικά με τις κατασκευές, τμηματοποίηση και σταθερότητα κ.λπ. και II-2 για την πυρασφάλεια, την ανίχνευση πυρκαγιάς και την κατάσβεση πυρκαγιάς σημείωσαν αντίστοιχα 11,3% και 17,2% των ελλείψεων, ενώ ο Τίτλος 4 της διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (MLC) σχετικά με την προστασία της υγείας, την ιατρική περίθαλψη, την πρόνοια και την κοινωνική ασφάλιση σημείωσε 10,4% των ελλείψεων. Τα ποσοστά αυτά είναι υψηλά εάν συγκριθούν με αυτά που απορρέουν από τις ελλείψεις που σχετίζονται με τα παραρτήματα της διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL), τα οποία κυμαίνονται από 0,2% έως 3,3%.

Στο πλαίσιο αυτό, η κανονιστική συμμόρφωση μπορεί να ενισχυθεί σημαντικά μέσα από τη συγκριτική μελέτη των σχετικών ευρημάτων όλων των περιφερειακών μνημονίων συνεννόησης, όπως και του μηχανισμού ελέγχου του κράτους λιμένα στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής.

> Οι κρατήσεις (detentions) διαταράσσουν τη ροή των εργασιών του πλοίου και της εταιρείας, όμως από την εμπειρία μου θα έλεγα ότι οι εταιρείες δεν τείνουν να επιλέγουν στρατηγικά να έρθουν σε νομική αντιπαράθεση με τις αρχές του κράτους λιμένα και επικεντρώνονται στην άμεση αποκατάσταση των ελλείψεων.





Ο καθ. Ιωάννης Γκόλιας, Διοικητής του Ιδρύματος Ευγενίδου.

Ο συγγραφέας της νέας εκπαιδευτικής έκδοσης του Ιδρύματος Ευγενίδου με τίτλο *Επιθεωρήσεις Πλοίων*, κ. Αναστάσιος Καρτσιμαδάκης, Group Vetting & Inspections Manager, Tsakos Group of Companies.





Ο Ειδικός Επιστημονικός Σύμβουλος της έκδοσης Αντιναύαρχος ΛΣ (Τ) ε.α. Αλέξανδρος Ρεντούμης.

Ο συγγραφέας της νέας εκπαιδευτικής έκδοσης του Ιδρύματος Ευγενίδου με τίτλο *Επιθεωρήσεις Πλοίων*, κ. Νικόλαος Τσεκούρας, Deputy DPA, Quality & Regulatory Compliance Officer, Tsakos Shipping and Trading S.A.





Οφείλουμε να εμπνεύσουμε τη νέα γενιά

Σε μια εποχή κατά την οποία οι ναυτότοποι της χώρας δοκιμάζονται από τη δημογραφική συρρίκνωση και υπολείπονται επαγγελματικών διεξόδων, οι πρωτοβουλίες για την εξοικείωση των νέων με τα επαγγέλματα της θάλασσας αποκτούν ακόμα μεγαλύτερη σημασία.
Στη συνέντευξη που ακολουθεί, ο κ. Κοκκίνης, με λόγο βαθιά βιωματικό, αναλύει γιατί η αναζωογόνηση της ναυτοσύνης σήμερα δεν συνιστά απλώς ζήτημα επαγγελματικού προσανατολισμού, αλλά ταυτότητας και κοινωνικής συνοχής.
Στο επίκεντρο της συζήτησης βρίσκεται το «ALVEI», το ιστορικό ιστιοφόρο που έδεσε πρόσφατα στην Κοιλάδα (Ερμιονίδας) και το οποίο η Πρωτεύς μετατρέπει σε πλατφόρμα εκπαιδευτικής εμπειρίας για νέους σε όλη την Ανατολική Μεσόγειο. Ένα σκάφος που, όπως λέει ο ίδιος, δημιουργεί «δέος, έμπνευση, ταυτότητα και σύνδεση» στους συμμετέχοντες.
Η συνέντευξη φωτίζει μια διαφορετική οπτική για τη ναυτική εκπαίδευση, η οποία μπορεί να λειτουργήσει ως μέσο καλλιέργειας χαρακτήρα, ομαδικότητας και διάδοσης μιας θαλασσινής παράδοσης που κινδυνεύει να χαθεί.

Συνέντευξη του **Δημήτρη Κοκκίνη**, Πλοιάρχου ΕΝ και Εκτελεστικού Διευθυντή και συνιδρυτή της Πρωτεύς Κοινωνική Καινοτομία και Ανάπτυξη ΑΜΚΕ,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Η Άνδρος αποτελεί ένα νησί με σπουδαία ναυτική κληρονομιά, που όμως τα τελευταία χρόνια αδυνατεί να εμπνεύσει νέους και νέες να ασχοληθούν με τα επαγγέλματα της θάλασσας. Πώς μπορούν σήμερα σημαντικοί ναυτότοποι της χώρας μας να αποτελέσουν πυξίδα για την απασχόληση των νέων και, εν γένει, για τη ναυτοσύνη των Ελλήνων;

Η ερώτηση αυτή ανοίγει ένα μεγάλο θέμα, πέραν της προσέλκυσης νέων προς τα επαγγέλματα της θάλασσας. Όντως, η Άνδρος, όπως και πολλοί άλλοι ναυτότοποι με σημαντική ναυτική κληρονομιά, αλλά και γενικότερα η ελληνική περιφέρεια, αντιμετωπίζουν παρόμοια θέματα. Το βασικό θέμα από όπου πηγάζουν όλα τα υπόλοιπα είναι το δημογραφικό/πληθυσμιακό, που κατ' επέκταση επηρεάζει την οικονομική δραστηριότητα, την κοινωνική ζωή, τις κρατικά χρηματοδοτούμενες υποδομές, τις τοπικές διοικήσεις και γενικότερα την κοινωνική δομή και συνοχή.

Η Άνδρος δεν είναι πια ένα πλούσιο νησί, αλλά ένα νησί με πλούσια οικονομική ιστορία. Αυτή δημιουργήθηκε από την ενασχόληση του τοπικού πληθυσμού με τη θάλασσα και από το καινοτόμο πνεύμα εφοπλιστών από το νησί, που υιοθέτησαν αρκετά γρήγορα την ατμοκίνηση για την πρόωση των πλοίων τους έναντι των ιστίων. Με αυτή την οικονομική δραστηριότητα και ανάπτυξη, οι επιχειρηματίες της θάλασσας άντλησαν ανθρώπινους πόρους από το νησί, από τους οποίους εξαρτήθηκε η επιτυχία αυτής. Για να τους διατηρήσουν, αλλά και για να συνεχίσουν να αντλούν περισσότερους, προέβησαν σε κοινωφελή έργα και παροχές αντίστοιχων της τωρινής Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης. Αυτή η αλυσίδα δράσεων δημιούργησε την κοινωνική κουλτούρα της Άνδρου, που έχει βαθιές επιρροές από την κοινωνία του πλοίου, που φτάνει μέχρι τώρα.

Η ναυτιλιακή δραστηριότητα στην Άνδρο και οι επιτυχημένες επιχειρηματικά οικογένειες σε αυτήν άρχισαν να φεύγουν με το οικονομικό κραχ του 1929. Με την αστυφιλία μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, ακολούθησαν σιγά σιγά και οικογένειες ναυτικών προς μεγαλύτερα αστικά κέντρα και στο εξωτερικό. Μετά τη ναυτιλιακή κρίση των αρχών της δεκαετίας του 1980 και τη μαζική υιοθέτηση ξένων πληρωμάτων στην ελληνική ναυτιλία, έσπασε η σχέση ανταλλαγής πόρων μεταξύ των επιχειρηματιών και του τοπικού πληθυσμού και η κοινωφελής προσφορά προς το νησί μετατράπηκε από το αντίστοιχο της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης σε φιλανθρωπία, δηλαδή από αναπτυξιακή προσφορά σε συντήρηση, άρα και από δυναμική και στρατηγική σε παθητική.

Ο πληθυσμός της Άνδρου δεν έχει σταματήσει να φθίνει και η έλλειψη οικονομικής δραστηριότητας, πέραν της βραχύβιας εποχιακής τουριστικής δραστηριότητας, δεν βοηθάει σε αυτό. Οι νέοι άνθρωποι, κατ' αρχάς για να μείνουν στο νησί και κατά δεύτερον για να αποφασίσουν να παραμείνουν στα επαγγέλματα της θάλασσας και να συνεχίσουν αυτή την παράδοση αιώνων του έθνους μας, πρέπει να εμπνευστούν! Εκεί πάσχουμε. Το να ζεις κοντά στη φύση είναι κάτι που όλο και περισσότεροι το επιθυμούμε, αλλά πρέπει να νιώθουμε καλά και με την απασχόλησή μας, η οποία θα δίνει σε εμάς και στον κοινωνικό μας περίγυρο οικονομικά βιώσιμη διαβίωση.

Αν θέλουμε να διατηρήσουμε τους ναυτότοπούς μας ως βιώσιμους ναυτότοπους που θα συνεχίσουν να παράγουν ναυτοσύνη, πρέπει να αναδείξουμε τη ναυτική ιστορία του τόπου μέσω τοπικών μουσείων, βιωματικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων, αναβάθμισης της ναυτικής μας παιδείας και εκπαίδευσης σε υψηλού ποιοτικού επιπέδου, της ενθάρρυνσης της επιστροφής ναυτιλιακής δραστηριότητας στους ναυτότοπους (όπως βλέπουμε στη Χίο και στην Κάλυμνο) και άλλων παρεμφερών οικονομικών δραστηριοτήτων. Γενικότερα, μέσω τοπικού στρατηγικού σχεδιασμού αναγεννητικής ανάπτυξης, αξιοποιώντας τις κλίσεις και τις ιστορικές δραστηριότητες του κάθε τόπου και προσαρμόζοντας παράλληλα το τοπικό τουριστικό προϊόν.

Ποιοι λόγοι σάς οδήγησαν να ασχοληθείτε με τη ναυτική εκπαίδευση;

Είχα την ευτυχία να πρωτομπαρκάρω το 1996 (15 χρονών), αντί καλοκαιρινών διακοπών, σε ένα βαπόρι γενικού φορτίου SD-14, το «Εμπρός» του 1978 της Empros Lines, που έκανε το δρομολόγιο Ανατολική Μεσόγειος-Βόρεια Ευρώπη.



Σε έναν παράλληλο βίο, και ο συνεργάτης μου και συνιδρυτής της Πρωτεύς, Μιχάλης Παπάλης, που γνωριστήκαμε ως συμφοιτητές στις ΗΠΑ, πρωτομπαρκάρισε το 1995 (16 χρονών) σε ένα πετρελαιοφόρο βαπόρι Τ-2 του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, το «Ενάλιος Πρωτεύς» της Ermis Maritime Corporation, που πραγματοποιούσε το δρομολόγιο Ασπρόπυργος-Θεσσαλονίκη.

Συγκυριακά, αυτό είναι σημαντικό, γιατί ήταν πριν από την εισαγωγή του ISM (1998) και πριν από την εισαγωγή του ISPS (μετά τις επιθέσεις στη Νέα Υόρκη το 2001) και όλους τους άλλους κανονισμούς μέχρι τώρα, άρα γνώρισα βιωματικά την εξέλιξη σημαντικών σταθμών που επηρέασαν τη ναυτική εργασία και ζωή, πέραν των οργανωτικών εξελίξεων στα ναυτιλιακά γραφεία. Έτσι, βαπτίστηκα στη θάλασσα σε μια περίοδο που η ναυτική ζωή διατηρούσε ακόμη τον ρομαντισμό της. Λόγω αυτού και της οικογενειακής ναυτικής παράδοσης και ενασχόλησης, αποφάσισα ότι θα ήθελα (και είχα τη δυνατότητα) να σπουδάσω στο υψηλότερο επίπεδο που θεωρούσα, στο αντικείμενο που αγάπησα.

Σπούδασα στο State University of New York Maritime College, όπου ικανοποίησα τις προϋποθέσεις απόκτησης διπλώματος ανθυποπλοιάρχου του USCG, και μετά μπήκα στη διαδικασία αναγνώρισης και έκδοσης του διπλώματος από το ελληνικό κράτος, κάτι που επτεύχθη μετά από μια χρονοβόρα διαδικασία. Κατόπιν, συνέχισα την αναβάθμιση των διπλωμάτων μου μέχρι και του πλοιάρχου στις ελληνικές ναυτικές εκπαιδευτικές δομές.

Όλη αυτή η διαδικασία μού έδωσε τη δυνατότητα να βιώσω τη ναυτική εκπαίδευση δύο χωρών με πολύ διαφορετική προσέγγιση. Από τη μια, οι ΗΠΑ είχαν πιο στρατηγική προσέγγιση με ακριβές υποδομές, συμπεριλαμβανομένων εκπαιδευτικών πλοίων, επικεντρωμένη στην ποιότητα της τεχνογνωσίας, και από την άλλη η Ελλάδα, που είχε πιο εμπορική προσέγγιση, με κατεύθυνση προς την εξυπηρέτηση των στελεχιακών αναγκών της ναυτιλιακής μας βιομηχανίας. Είναι σαν τον ανταγωνισμό μεταξύ της ανθεκτικότητας (resilience) και της αποδοτικότητας (efficiency), και η επιτυχία βρίσκεται στην εύρεση της χρυσής τομής μεταξύ των δύο.

Στην Ελλάδα, με την απομάκρυνση από το πεδίο, δηλαδή το πλοίο, στο οποίο συντελείται η παραγωγή του ναυτικού έργου, και την επικέντρωση στο εμπορικό και χρηματοοικονομικό σκέλος της ναυτιλιακής μας βιομηχανίας, νιώθω ότι χάνουμε αυτή τη χρυσή τομή που είχαμε και προσπαθούμε να πάμε όλο και περισσότερο προς την αποδοτικότητα, θυσιάζοντας την ανθεκτικότητά μας. Αυτό βάζει τη σημαντική πλουτοπαραγωγική μας πηγή, τη ναυτιλιακή μας βιομηχανία, σε μεγάλο ρίσκο. Η δουλειά μας είναι μια σειρά από κρίσεις, που διακόπτονται από σύντομες περιόδους μεγάλης επιτυχίας. Κάνουμε μια επικίνδυνη δουλειά, που κινεί την παγκόσμια οικονομία. Πρέπει να ξέρουμε τη βάση της, για να μπορούμε να τη διατηρούμε όσο πιο ασφαλή για τους ανθρώπους που θυσιάζουν τον εαυτό τους μακριά από το σπίτι τους. Η βάση και το θεμέλιο όλου αυτού του οικοδομήματος είναι η ναυτική μας παιδεία και εκπαίδευση, και αν πρέπει να επενδύσουμε σοβαρά σε κάτι που θα δώσει λύση σε όλα τα υπόλοιπα θέματα, είναι αυτό.

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 «ALVEI» έχει μια μοναδική ιστορική διαδρομή – από αλιευτικό ρέγκας το 1920 στη Σκωτία σε ναρκαλιευτικό του Βρετανικού Πολεμικού Ναυτικού στον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Ποια είναι για εσάς η σημασία της αξιοποίησης του τόσο ιστορικού σκάφους σε εκπαιδευτικά προγράμματα νέων και τι πιστεύετε ότι προσθέτει στη μαθησιακή εμπειρία σε σχέση με ένα σύγχρονο εκπαιδευτικό πλοίο; Αντιλαμβάνονται σήμερα οι νέοι τη σημασία της ναυτικής ιστορίας/παράδοσης;

Το «ALVEI», ως πλατφόρμα ναυτικής εκπαίδευσης και καλλιέργειας χαρακτήρα, με την ιστορική του διαδρομή, την ιστιοφορία και τις διαστάσεις του, είναι το ιδανικό. Η ιστορική του διαδρομή ικανοποιεί τη σύνδεση με το παρελθόν, όπως ανέφερα παραπάνω, δημιουργώντας στους συμμετέχοντες δέος, έμπνευση, ταυτότητα και σύνδεση με όλους όσοι έβαλαν ψυχή στο σκάφος και με τα μέρη που επισκέφτηκε. Η ενασχόληση με αντικείμενα, συσσωματώσεις, οργανισμούς, ακόμα και εταιρείες που έχουν βαθιές ρίζες, δίνει δύναμη και αίσθηση ευθύνης και καθήκοντος στο να διατηρηθούν, να εξελιχθούν και να συνεχίζουν να δημιουργούν αξία, ώστε να μπορέσουν να παραδοθούν και να συνεχίσουν με τους επόμενους. Ως πρώτο μάθημα, είναι πολύ σημαντικό, γιατί υποτάσσει τον εγωισμό και καλλιεργεί μακροπρόθεσμο όραμα, το οποίο χρειαζόμαστε, και ως έθνος και ως ναυτιλιακή βιομηχανία.

Η σωστή διαδοχή και η παράδοση της τεχνογνωσίας στις επόμενες γενιές είναι κρίσιμα στοιχεία ναυτοσύνης, όπως η παράδοση της βάρδιας για την ασφαλή συνέχεια του ταξιδιού. Η ιστιοφορία του είναι πλούσια, με πολλά και πολλαπλών χρήσεων πανιά, και είναι ιδανική για εκπαίδευση, χειρισμό αλλά και απασχόληση αρκετών συμμετεχόντων για την καλλιέργεια –πέραν των τεχνικών γνώσεων– ομαδικότητας, συνεργασίας και ηγεσίας. Οι διαστάσεις και η χωρητικότητά του δημιουργούν συνθήκες πολύ κοντινής διαβίωσης, που καλλιεργούν σεβασμό μεταξύ των συμμετεχόντων, διαχείριση διαπροσωπικών σχέσεων, ιεραρχική δομή, διαχείριση περιορισμένων πόρων και πολυεπίπεδη προσωπική ανάπτυξη.

Παράλληλα, στον γεωγραφικό χώρο όπου θα δραστηριοποιηθεί (Ανατολική Μεσόγειο) έχει τη δυνατότητα να επισκεφτεί μικρά και απομονωμένα λιμάνια, σε νησιά και παράκτιες περιοχές, όλον τον χρόνο, δίνοντας τη δυνατότητα σε τοπικούς πληθυσμούς να γνωρίσουν τη θάλασσα ως συμμετέχοντες και να βγουν από την απομόνωσή τους με τον μοναδικό τρόπο που το επιτυγχάνει ένα πλοίο όταν καταφθάνει σε έναν τόπο, με τη ζωντάνια που φέρνει. Όπως καταλαβαίνετε, η ναυτοσύνη είναι μια λέξη που περιλαμβάνει όλα τα παραπάνω.

Δεν είναι συγκρίσιμο ένα πλοίο παραδοσιακής ιστιοναυτικής εκπαίδευσης, σαν το «ALVEI», με ένα σύγχρονο εκπαιδευτικό πλοίο· είναι συμπληρωματικά. Ένα πλοίο σαν το «ALVEI» είναι η βάση πάνω στην οποία μπορεί να χτιστεί μια σύγχρονη κατευθυνόμενη ναυτική εκπαίδευση σε ένα σύγχρονο εκπαιδευτικό πλοίο. Το «ALVEI» είναι η αλφαβήτα, είναι καλλιέργεια της ναυτοσύνης –με ό,τι αυτό συμπεριλαμβάνει–, πάνω στην οποία χτίζεις τις νέες τεχνολογίες και απαιτήσεις της σύγχρονης ναυτιλιακής βιομηχανίας. Αυτό δεν είναι μόνο για τους μελλοντικούς ναυτικούς, αλλά και για τα μελλοντικά στελέχη των επιχειρήσεων, διατηρώντας το συγκριτικό πλεονέκτημα με γερά θεμέλια, που είναι η κατανόηση του πλοίου και της ζωής σε αυτό, δηλαδή η παραγωγή του ναυτικού έργου, μειώνοντας το επικοινωνιακό κενό που υπάρχει τώρα μεταξύ του γραφείου και του πλοίου.

Για να καταλάβουν οι νέοι τη σημασία της ναυτικής ιστορίας και παράδοσης, πρέπει να τη ζήσουν βιωματικά. Μέχρι τώρα οι ευκαιρίες και οι δυνατότητες για κάτι τέτοιο είναι περιορισμένες στην Ελλάδα. Εγώ είχα την ευκαιρία να ταξιδέψω σε ένα πλοίο στα δεκαπέντε μου. Αυτή η ευκαιρία δεν είναι διαθέσιμη γενικά· το ταξίδι με το «ALVEI» σού τη δίνει. Σου βάζει το μικρόβιο και τον σπόρο της θάλασσας, κι αν υπάρχει γόνιμο έδαφος, μεγαλώνει και δημιουργεί θαλασσάνθρωπους που θέλουν αυτόν τον τρόπο ζωής. Ως εκ τούτου, αυξάνεται η διατήρηση στελεχών στο ναυτικό επάγγελμα και γίνεται πιο αποδοτική η επένδυση σε αυτούς. Αλλά και αυτοί που δεν θα επιλέξουν το ναυτικό επάγγελμα και τη ναυτιλιακή βιομηχανία θα πάρουν μοναδικά μαθήματα ζωής, που μόνο η θάλασσα, σαν γυαλόχαρτο της ψυχής, μπορεί να δώσει.

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.



Από αριστερά: Ο Capt. Mikhail Yushkov (Ρωσία), πλοίαρχος του «ALVEI» για την παράδοση, ο Capt. Geoff Jones (ΗΠΑ), προηγούμενος ιδιοκτήτης και καπετάνιος από το Mystic Nautical Heritage Society, και ο Δημήτριος Κοκκίνης.

Πώς βλέπετε την Ελλάδα σε σχέση με την κοινωνική καινοτομία στον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης; Τέτοιες πρωτοβουλίες βρίσκουν σήμερα αποδέκτες στη χώρα μας; Υπάρχουν παραδείγματα καλών πρακτικών από το εξωτερικό που σας εμπνέουν;

Νιώθω ότι στην Ελλάδα είμαστε πίσω στην κοινωνική καινοτομία σε σχέση με θέματα που αφορούν και άπτονται της ναυτιλιακής βιομηχανίας, όπως είναι η ναυτική εκπαίδευση. Υπάρχουν σημαντικές επενδύσεις κεφαλαίων από ευπατρίδες ιδιώτες, ιδρύματα και από το κράτος, αλλά, κρίνοντας από τα αποτελέσματα, νιώθω ότι πάσχουν από αναγεννητικό στρατηγικό σχεδιασμό και μακροπρόθεσμο όραμα.

Την ιστιοναυτική εκπαίδευση σε μεγάλα ιστιοφόρα την έχουμε ξεχάσει στην Ελλάδα, δεν την κατανοούμε. Το εκπαιδευτικό ιστιοφόρο «Ευγένιος Ευγενίδης» σταμάτησε να κάνει τέτοια ταξίδια πολλά χρόνια πριν παροπλιστεί. Το Πολεμικό Ναυτικό, μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και την απώλεια του τελευταίου εκπαιδευτικού ιστιοφόρου «Άρης», δεν ενέταξε ξανά αυτού του είδους την εκπαίδευση στο πρόγραμμά του, και έτσι αυτά τα σκάφη έμειναν σε πίνακες, γκραβούρες, τάματα, γραμματόσημα και κέρματα. Έχουν έρθει άλλα δύο τέτοια ιστιοφόρα σε ελληνικά χέρια, αλλά δεν έχουν καταφέρει να ενεργοποιηθούν για τον εκπαιδευτικό τους σκοπό ακόμη. Αυτά τα σκάφη είναι ένα υβρίδιο μεταξύ ιστιοπλοϊκού και εμπορικού πλοίου. Χρησιμοποιούν τον άνεμο για πρόωση, άρα χρειάζονται γνώσεις ιστιοπλοΐας, όμως η διοίκηση και η κοινωνική τους δομή είναι όπως ενός εμπορικού πλοίου. Ανάλογη είναι και η κουλτούρα των αξιωματικών και του πληρώματος αυτών, που ακόμη δεν την έχουμε στην Ελλάδα και στοχεύουμε να την καλλιεργήσουμε σε συνεργασία με πληρώματα και εκπαιδευτικά ιδρύματα του εξωτερικού.

Προσωπικά, έμαθα την ύπαρξή τους και την αξία τους μετά την ίδρυση της Πρωτεύς. Κατά την αναζήτηση πλοίων ώστε να στείλουμε μαθητές λυκείου να ζήσουν την εμπειρία που έζησα στα δεκαπέντε μου, ένας φίλος και συμφοιτητής από την Τουρκία, ο Ozgur Cubuk, μου είπε ότι εκείνος, σε ηλικία δεκαεπτά ετών, είχε πάει σε ένα ρωσικό εκπαιδευτικό ιστιοφόρο, το «Sedov». Μου είπε επίσης για τους διεθνείς αγώνες μεγάλων ιστιοφόρων που γίνονται τα καλοκαίρια στη βόρεια Ευρώπη. Έτσι, δημιουργήθηκε το πιλοτικό πρόγραμμα υποτροφιών ιστιοναυτικής εκπαίδευσης «ΕΙΔΟΘΕΑ», που έτρεξε σε συνεργασία με δύο νορβηγικά ιστιοφόρα, το «Sorlandet» και το «Christian Radich», από το 2014 έως το 2016, στο οποίο συμμετείχαν δεκατέσσερα αγόρια και κορίτσια, ηλικίας 15-17 χρονών, κυρίως από τις Κυκλάδες, με φανταστικά αποτελέσματα.

Τα παραπάνω μας ενθάρρυναν να στοχεύσουμε στην απόκτηση ενός τέτοιου σκάφους για την περιοχή μας. Είμαστε ακόμη σε επαφή με τη μεγάλη πλειοψηφία όλων των υποτρόφων και είναι κοντά μας μέχρι και τώρα, που παραλάβαμε το «ALVEI». Συγκεκριμένα, η Λέα Στάλμαν (ΕΙΔΟΘΕΑ 2015) από την Άνδρο, η οποία είναι η μόνη ναυτικός από την Ελλάδα που εργάζεται ως πλήρωμα σε μεγάλα ιστιοφόρα και τώρα σπουδάζει στη Δανία για να γίνει αξιωματικός, επιθεώρησε το «ALVEI» στο Άμστερνταμ πριν συμφω-

νήσουμε στην απόκτησή του. Επίσης, ο Νίκος Γαρύφαλλος (ΕΙΔΟΘΕΑ 2014), φούρναρης στο επάγγελμα, επίσης από την Άνδρο, επιβιβάστηκε στο «ALVEI» στη Λισαβόνα, εντάχθηκε στο δεκατετραμελές πλήρωμά του από δώδεκα διαφορετικές χώρες και ταξίδεψε μέχρι την παράδοσή του στην Κοιλάδα Ερμιονίδας. Δεν παραλείπονται όλα τα υπόλοιπα παιδιά, τώρα νεαροί ενήλικες, που είναι έτοιμοι να βοηθήσουν στην ενεργοποίηση του «ALVEI».

Όπως βλέπετε, οι καλές πρακτικές με τις οποίες ήρθαμε σε επαφή από το εξωτερικό δεν ενέπνευσαν μόνο εμένα, αλλά και όλους τους συμμετέχοντες του πιλοτικού προγράμματος, γεγονός που συνιστά απόδειξη της αξίας του.

Ποιο είναι το επόμενο βήμα για την Πρωτεύς; Σκέφτεστε επέκταση των δράσεών σας ή νέες μορφές εκπαιδευτικών προγραμμάτων;

Η Πρωτεύς παρουσιάζει μεγάλη δραστηριοποίηση από το 2009 που ξεκίνησε. Αρχικός σκοπός της ήταν να προσελκύσει περισσότερους νέους από την Άνδρο στο ναυτικό επάγγελμα, αλλά η επαφή μας με τα μεγάλα εκπαιδευτικά ιστιοφόρα και το πρόγραμμα «ΕΙΔΟΘΕΑ» διεύρυνε πολύ τους ορίζοντές μας. Είδαμε ότι, αν κάποιος επιλέξει το ναυτικό επάγγελμα μετά από αυτή την εμπειρία, είναι μια θετική εξέλιξη, αλλά πολύ περισσότερο διαπιστώσαμε ότι αυτή η επαφή με τη θάλασσα καλλιεργεί χαρακτήρα και ενδυναμώνει τους νέους, κάνοντάς τους καλύτερους ανθρώπους και πολίτες, το οποίο είναι πιο σημαντικό. Γι' αυτόν τον λόγο, προτεραιότητα πλέον συνιστά η ανάπτυξη σωστών ανθρώπων και πολιτών, αν γίνουν ναυτικοί – είναι κάτι που δουλεύεται αυτόματα.

Αυτή η συνειδητοποίηση διεύρυνε τον σκοπό της Πρωτεύς, που πλέον είναι η περιφερειακή αναγεννητική ανάπτυξη, χρησιμοποιώντας την Άνδρο ως δοκιμαστικό πεδίο για ανάπτυξη πρακτικών που μπορούν να εξαχθούν και σε άλλα μέρη. Με αυτό επεκταθήκαμε και στην υποστήριξη μεγάλων κινηματογραφικών παραγωγών ως συντονιστές ναυτικών γυρισμάτων, με τελευταία ταινία την *Οδύσσεια* του Κρίστοφερ Νόλαν στην Πύλο Μεσσηνίας.

Βασικός πυλώνας και στόχος ήταν πάντα η απόκτηση ενός εκπαιδευτικού ιστιοφόρου και η επιχειρησιακή αξιοποίησή του ως πλατφόρμας πολλαπλών δράσεων. Η κύρια περιοχή δράσης θα είναι όλες οι χώρες της Ανατολικής Μεσογείου, ενώνοντας λαούς από διαφορετικούς πολιτισμούς και καλλιεργώντας σχέσεις αγάπης και συνεργασίας μεταξύ τους, μέσω της θάλασσας και της καλλιέργειας των αξιών της ναυτοσύνης. Άρα, αυτή τη στιγμή είμαστε επικεντρωμένοι στην επισκευή και στην αναβάθμιση του «ALVEI» με υψηλές προδιαγραφές ασφαλείας και διαβίωσης, χωρίς να χάσει τον χαρακτήρα του, καθώς και στην επιχειρησιακή ενεργοποίησή του. Όλα αυτά επιθυμούμε να τα κάνουμε με τη συνεργασία όσο το δυνατόν περισσότερων ανθρώπων και φορέων, ώστε να χτιστεί μια υποστηρικτική κοινότητα γύρω του, που θα συνδεθεί μαζί του για τη νέα αποστολή του.

Κλείνοντας θα ήθελα να ευχαριστήσω και με αυτή την ευκαιρία το Swedish Club (P&I), που έβαλε την κρίσιμη τελική πινελιά για την παράδοση του «ALVEI» στην Ελλάδα.



Φωτογραφία με τους υποτρόφους του προγράμματος «ΕΙΔΟΘΕΑ» στο ταξίδι με το ιστιοφόρο «Sorlandet» το καλοκαίρι του 2015.

Σομαλική πειρατεία και Ερυθρά Θάλασσα

Νέα εποχή αστάθειας ή ευκαιρία για επαναπροσδιορισμό της ναυτιλιακής ασφάλειας;

Οι πρόσφατες πειρατικές επιθέσεις στα ανοικτά της σομαλικής ακτής και η ανακοίνωση παύσης των επιθέσεων των Χούθι στην Ερυθρά θάλασσα επιβεβαιώνουν ότι ο θαλάσσιος άξονας από το Κέρας της Αφρικής έως τη Διώρυγα του Σουέζ παραμένει ένα από τα πιο κρίσιμα και ασταθή εμπορικά περάσματα. Από τη μία πλευρά, η επανεμφάνιση της σομαλικής πειρατείας δοκιμάζει εκ νέου την ανθεκτικότητα του διεθνούς πλαισίου ασφαλείας. Από την άλλη, η σταδιακή αποκλιμάκωση στην Ερυθρά θάλασσα δημιουργεί προσδοκίες επαναφοράς της «κανονικότητας» στις ροές μέσω Σουέζ. Το καίριο ερώτημα είναι αν βρισκόμαστε μπροστά σε έναν νέο κύκλο αστάθειας ή σε μια ευκαιρία για μια πιο ώριμη αρχιτεκτονική θαλάσσιας ασφάλειας.



του **Άγγελου Λαζαρίδη**,
Chief Commercial Officer (CCO)
του Diaplous Group

Η πιθανότητα επανεμφάνισης της σομαλικής πειρατείας

Η σομαλική πειρατεία κυριάρχησε στην ατζέντα της διεθνούς ναυτιλίας την περίοδο 2008 έως 2012, με περιστατικά δεκάδων πλοίων υπό κράτηση και εκτεταμένες απαγωγές πληρωμάτων. Η συνδυασμένη παρουσία ναυτικών δυνάμεων, η συστηματική εφαρμογή βέλτιστων πρακτικών προστασίας –με κύρια την επιβίβαση ένοπλων ομάδων στα εμπορικά πλοία κατά τη διέλευσή τους από την περιοχή– και η σταδιακή ενίσχυση των θεσμών στη Σομαλία οδήγησαν σε αξιοσημείωτη σταδιακή ύφεση των περιστατικών μετά το 2013. Όλες οι παραπάνω ενέργειες είχαν ως αποτέλεσμα η περιοχή να αντιμετωπίζεται για χρόνια ως παράδειγμα επιτυχημένης αντιμετώπισης μιας θαλάσσιας απειλής.

Το σκηνικό άρχισε να αλλάζει από τα τέλη του 2023. Η κατάληψη του φορτηγού πλοίου «Ruen» τον Δεκέμβριο του 2023 και η πολύμηνη ομηρία του πληρώματος –μολονότι έληξε επιτυχώς με επιχείρηση του ινδικού ναυτικού την άνοιξη του 2024– υπενθύμισε ότι τα δίκτυα πειρατείας δεν εξαφανίστηκαν. Ακολούθησαν νέα περιστατικά, όπως η κατάληψη του «MV Abdullah» και άλλες επιθέσεις σε μεγάλη απόσταση από τις σομαλικές ακτές (έως και σχεδόν 600 ναυτικά μίλια), γεγονός που αποδεικνύει τόσο την ύπαρξη και την αξιοποίηση μητρικών σκαφών (motherships) όσο και τη διατήρηση οργανωμένων και επιχειρησιακά ικανών ομάδων.

Οι εξελίξεις του φθινοπώρου του 2025 ενισχύουν την ανησυχία. Η επιτυχημένη κατάληψη του δεξαμενόπλοιου «Hellas Aphrodite» έξω από τις σομαλικές ακτές, όπου χρησιμοποιήθηκε βαρύς οπλισμός και ύποπτο μητρικό σκάφος, αποτέλεσε το πρώτο επιτυχές ρεσάλτο σε μεγάλο εμπορικό πλοίο μετά από πολλούς μήνες. Προηγήθηκαν ανεπιτυχείς προσπάθειες επιβίβασης, όπως αυτή κατά του χημικού δεξαμενόπλοιου «Stolt Sagaland», οι οποίες έδειξαν ότι οργανωμένες ομάδες δοκίμαζαν συστηματικά την αντίδραση τόσο των εμπορικών πλοίων όσο και των ναυτικών δυνάμεων.

Οι δομικοί παράγοντες που τροφοδότησαν την πειρατεία την προηγούμενη δεκαετία παραμένουν σε μεγάλο βαθμό παρόντες. Η εκτεταμένη παράνομη και άναρχη αλιεία στην ΑΟΖ της Σομαλίας, η φτώχεια και η έλλειψη εναλλακτικών πηγών εισοδήματος για τις παράκτιες κοινότητες, η περιορισμένη κρατική παρουσία και η δράση ένοπλων οργανώσεων δημιουργούν ευνοϊκό περιβάλλον για εγκληματικά δίκτυα. Επιπλέον, η απορρόφηση μέρους της διεθνούς προσοχής και της ναυτικής ισχύος στην Ερυθρά Θάλασσα και στον Περσικό Κόλπο τα τελευταία χρόνια πιθανόν να άφησε περισσότερα κενά επιτήρησης στον δυτικό Ινδικό Ωκεανό.

Υπάρχουν όμως σημαντικές διαφορές σε σχέση με το 2011. Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι σαφώς πιο ώριμη ως προς την εφαρμογή των οδηγιών BMP MS 2025, τη χρήση ασφαλών ταχυτήτων, την οχύρωση του πλοίου και την αξιοποίηση ιδιωτικών υπηρεσιών ασφαλείας και διαχείρισης απειλών. Η παρουσία ναυτικών δυνάμεων μπορεί να έχει μειωθεί σε σχέση με την κορύφωση της κρίσης, παραμένει όμως ουσιαστική, ενώ η διεθνής κοινότητα διαθέτει πιο εξελιγμένα μέσα επιτήρησης, από δορυφορικά συστήματα μέχρι συνδυασμό δεδομένων AIS και άλλων αισθητήρων.

Ρεαλιστικά, η πιθανότητα πλήρους επιστροφής της σομαλικής πειρατείας σε επίπεδα αντίστοιχα με εκείνα της περιόδου 2010 έως 2012 θεωρείται περιορισμένη όσο διατηρούνται η πολιτική βούληση και οι απαραίτητοι πόροι για αποτροπή. Το πιο πιθανό σενάριο είναι η διατήρηση ενός επίμονου, μεσαίας έντασης κινδύνου, με κατά τόπους εξάρσεις όπου οι συνθήκες το επιτρέπουν. Για τους πλοιοκτήτες και τους ναυλωτές, αυτό σημαίνει ότι η χαλάρωση των διαδικασιών αναφοράς και των μέτρων αυτοπροστασίας θα αποτελούσε σοβαρό στρατηγικό λάθος.

Οι επιπτώσεις της παύσης των επιθέσεων των Χούθι στην Ερυθρά Θάλασσα

Από τα τέλη του 2023, οι επιθέσεις των Χούθι σε εμπορικά πλοία στην Ερυθρά Θάλασσα και στον Κόλπο του Άντεν δημιούργησαν μια πρωτοφανή κρίση για τις θαλάσσιες εμπορικές ροές μεταξύ Ευρώπης και Ασίας. Σε λιγότερο από δύο χρόνια καταγράφηκαν δεκάδες επιθέσεις με πυραύλους, drones τόσο αέρος όσο και θαλάσσια, και ταχύπλοα, με αποτέλεσμα τη βύθιση ή την καταστροφή πλοίων, θανάτους ναυτικών και σοβαρές υλικές ζημιές. Η αντίδραση της ναυτιλιακής βιομηχανίας ήταν μαζική ανακατεύθυνση δρομολογίων μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδος, με αυξημένες αποστάσεις, χρόνους ταξιδιού και κατανάλωσης καυσίμων.



Credit: EPA/Daniel Irungu

Η εκεχειρία στη Γάζα και η επακόλουθη ανακοίνωση των Χούθι ότι παύουν τις επιθέσεις σε εμπορικά πλοία και αίρουν την αυτοανακηρυχθείσα «ναυτική πολιορκία» σε ισραηλινά και συνδεδεμένα με το Ισραήλ συμφέροντα δημιουργούν ένα σημαντικό παράθυρο σταθεροποίησης. Από τα μέσα Οκτωβρίου του 2025 δεν έχουν καταγραφεί νέες επιθέσεις, ενώ αναλύσεις κάνουν λόγο για δυνατότητα επιστροφής σε πιο ομαλές ροές μέσω Ερυθράς και Σουέζ. Οι πρώτες ενδείξεις αύξησης των πλοίων που επιλέγουν ξανά τον παραδοσιακό διάπλου επιβεβαιώνουν αυτή την τάση.

Παρά τα θετικά αυτά σημάδια, το νέο περιβάλλον απέχει από το να χαρακτηριστεί πλήρως ασφαλές. Οι δηλώσεις των Χούθι είναι αιρετικές, καθώς συν-

Ρεαλιστικά, η πιθανότητα πλήρους επιστροφής της σομαλικής πειρατείας σε επίπεδα αντίστοιχα με εκείνα της περιόδου 2010 έως 2012 θεωρείται περιορισμένη όσο διατηρούνται η πολιτική βούληση και οι απαραίτητοι πόροι για αποτροπή. Το πιο πιθανό σενάριο είναι η διατήρηση ενός επίμονου, μεσαίας έντασης κινδύνου, με κατά τόπους εξάρσεις όπου οι συνθήκες το επιτρέπουν.

δέουν την παύση των επιθέσεων με τη διατήρηση της εκεχειρίας στη Γάζα, ενώ η οργάνωση έχει αποδείξει ότι διαθέτει τόσο τη θέληση όσο και την επιχειρησιακή ικανότητα να πλήξει στόχους σε μεγάλη απόσταση. Παράλληλα, η πολιτικοστρατιωτική πραγματικότητα στην Υεμένη παραμένει ρευστή και κάθε αναζωπύρωση των συγκρούσεων θα μπορούσε να επαναφέρει γρήγορα τον κίνδυνο.

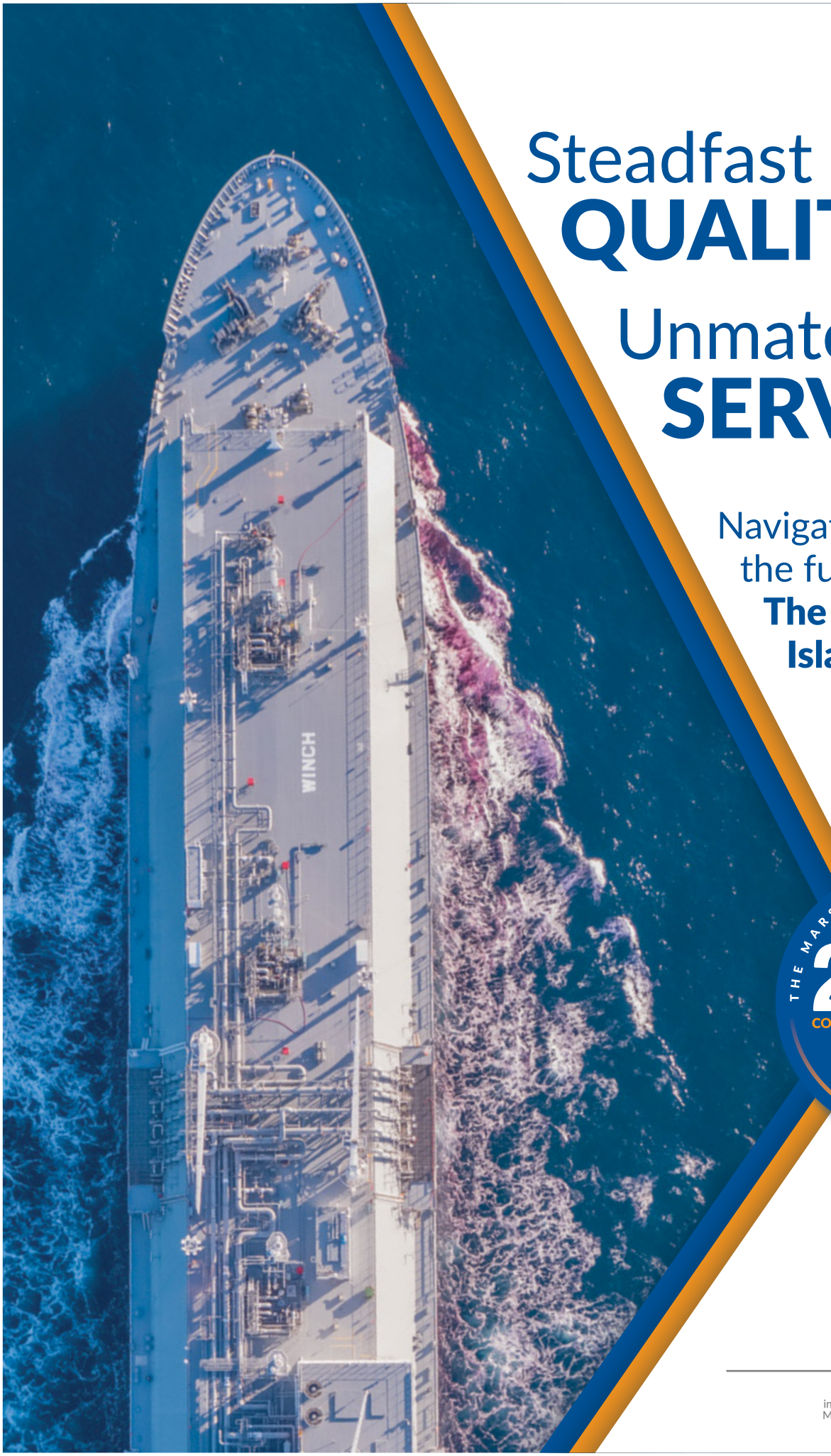
Η σχεδόν διετής αναδιάταξη των θαλάσσιων διαδρομών σημαίνει ότι η «επάνοδος» στην Ερυθρά Θάλασσα δεν θα είναι αυτόματη. Πολλοί πλοιοκτήτες και ναυλωτές θα προτιμήσουν μια περίοδο επιφυλακτικής αναμονής, αξιολογώντας την εξέλιξη της κατάστασης, τις κινήσεις των ναυτικών δυνάμεων και τη στάση των ασφαλιστικών αγορών. Σε γεωπολιτικό επίπεδο, η παρουσία πολυεθνών ναυτικών δυνάμεων στην περιοχή δύσκολα θα μειωθεί άμεσα, καθώς αποτελεί βασικό παράγοντα αποτροπής και καθησυχασμού της αγοράς.

Για τη διεθνή ναυτιλία, η σταδιακή επαναφορά της Διώρυγας του Σουέζ ως προτιμώμενου διαδρόμου συνεπάγεται μείωση χρόνων ταξιδιού, κόστους καυσίμων και αβεβαιότητας στις αλυσίδες εφοδιασμού. Αυτό μπορεί να συμβάλει στον περιορισμό των πληθωριστικών πιέσεων που προκαλούν οι μεγαλύτερες αποστάσεις μέσω Νοτίου Αφρικής, αλλά και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας λιμένων που εξαρτώνται από τη ροή μέσω Σουέζ. Την ίδια στιγμή, η εξομάλυνση ενδέχεται να πιέσει προς τα κάτω τις τιμές ορισμένων ναύλων που είχαν εκτοξευτεί, επηρεάζοντας τα περιθώρια κερδοφορίας συγκεκριμένων γραμμών.

Συμπεράσματα

Οι εξελίξεις από τον δυτικό Ινδικό Ωκεανό έως την Ερυθρά Θάλασσα αναδεικνύουν μια βασική σταθερά της ναυτιλιακής ασφάλειας, την ταυτόχρονη συνύπαρξη παλαιών και νέων απειλών. Η προσωρινή παύση των επιθέσεων των Χούθι μπορεί να μειώνει προσωρινά τον άμεσο κίνδυνο για τα πλοία που διαπλέουν την Ερυθρά Θάλασσα, χωρίς όμως να εξαλείφει τη στρατηγική αβεβαιότητα. Η επανεμφάνιση της σομαλικής πειρατείας, έστω και με πιο περιορισμένη κλίμακα συγκριτικά με το παρελθόν, υπενθυμίζει ότι εγκληματικά και υβριδικά δίκτυα εκμεταλλεύονται γρήγορα κάθε κενό επιτήρησης και κάθε μετατόπιση της διεθνούς προσοχής. Για την ελληνική ναυτιλία, μία από τις μεγαλύτερες παγκοσμίως, η προσεκτική παρακολούθηση των εξελίξεων και η ενεργός συμμετοχή στη διαμόρφωση διεθνών προτύπων θαλάσσιας ασφάλειας αποτελούν στρατηγική προτεραιότητα. Η επένδυση σε τεχνολογία παρακολούθησης, η συνεχής εκπαίδευση πληρωμάτων, η ενσωμάτωση των κατευθύνσεων του BMP MS 2025 στις καθημερινές λειτουργίες και η στενή συνεργασία με διεθνείς και περιφερειακούς φορείς είναι κρίσιμες και απαραίτητες προϋποθέσεις για τη μείωση του κινδύνου.

Το πραγματικό δίλημμα δεν είναι αν η πειρατεία επιστρέφει ή αν οι επιθέσεις των Χούθι τελείωσαν, αλλά αν η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα θα αξιοποιήσει αυτή τη μεταβατική συγκυρία για να ενισχύσει μια πιο ανθεκτική, πολυεπίπεδη αρχιτεκτονική θαλάσσιας ασφάλειας, ώστε να αντιμετωπίσει και μια πληθώρα υβριδικών απειλών, όπως είναι οι θαλάσσιες νάρκες, η κατάληψη πλοίων με σκοπό να χρησιμοποιηθούν ως όπλα κατά κρίσιμων ενεργειακών και λιμενικών εγκαταστάσεων, κ.λπ. Μια αρχιτεκτονική που δεν θα αντιδρά μόνο εκ των υστέρων σε κρίσεις, αλλά θα επενδύει προληπτικά στην κατανόηση των αιτιών, στη διαχείριση των κινδύνων και στη θωράκιση των θαλάσσιων εμπορικών δρόμων που στηρίζουν την παγκόσμια οικονομία.



Steadfast **QUALITY**

Unmatched **SERVICE**

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

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

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

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

Pilot Ladders

Η σημασία της συμμόρφωσης με τους κανονισμούς και της επιλογής αξιόπιστου κατασκευαστή



Γνωρίζατε ότι το 14% των μέσων επιβίβασης πιλότων που επιθεωρήθηκαν το 2025 δεν συμμορφώνονταν με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφαλείας;



του **Τάσου Μανάλογλου**,
R&D Manager, LALIZAS

Σύμφωνα με πρόσφατα ευρήματα της IMPA, οι σκάλες πιλότων αποτελούν μία από τις βασικές αιτίες μη συμμόρφωσης. Ένα από τα κύρια ζητήματα για τις ναυτιλιακές εταιρείες κατά την προμήθεια σκαλών πιλότου είναι να διασφαλίσουν ότι ο κατασκευαστής συμμορφώνεται πλήρως με τις απαιτήσεις SOLAS/MED και το πρότυπο ISO 799-1:2019. Η τήρηση των συγκεκριμένων κανονισμών είναι κρίσιμος παράγοντας και συχνά είναι το πρώτο σημείο ελέγχου από τους επιθεωρητές κράτους λιμένα ή τους έμπειρους πιλότους.

Συμμόρφωση με Διεθνή Πρότυπα

Η επαλήθευση των πιστοποιητικών και των διαδικασιών ποιότητας για εξοπλισμό που θεωρείται κρίσιμος για την ασφάλεια, όπως οι εν λόγω σκάλες, αποτελεί βασική προϋπόθεση για μια υπεύθυνη διαδικασία procuring. Με γνώμονα αυτό, η LALIZAS διασφαλίζει ότι οι σκάλες της πληρούν τα υψηλότερα πρότυπα ασφαλείας και συμμόρφωσης με τους κανονισμούς.

Οι σκάλες μας διαθέτουν Πιστοποιητικό Ενότητας Β από τον Bureau Veritas Marine & Offshore (BV). Παράλληλα, η παραγωγική μας μονάδα συμμορφώνεται πλήρως με το πρότυπο διαχείρισης ποιότητας ISO 9001, βεβαιώνοντας πως οι σκάλες που κατασκευάζουμε πληρούν όλες τις απαιτήσεις των κανονισμών της SOLAS και της Ευρωπαϊκής Οδηγίας σχετικά με τον Ναυτιλιακό Εξοπλισμό (MED) 2014/90/EU.

Το Πιστοποιητικό Διασφάλισης Παραγωγικής Διαδικασίας Module D, το οποίο εκδίδεται από τον DNV σύμφωνα με



την Ευρωπαϊκή Οδηγία σχετικά με τον Ναυτιλιακό Εξοπλισμό, επιβεβαιώνει ότι εφαρμόζεται ετήσιο πρόγραμμα επιθεωρήσεων, διασφαλίζοντας ότι η παραγωγή συμμορφώνεται πάντα με τον εγκεκριμένο τύπο και διατηρεί σταθερά πρότυπα ποιότητας. Το σημαντικότερο έγγραφο που παραδίδεται στους πελάτες είναι η Δήλωση Συμμόρφωσης (DoC), η οποία δηλώνει επίσημα ότι ο εξοπλισμός πληροί τις υποχρεωτικές απαιτήσεις της ΕΕ για χρήση σε πλοία με ευρωπαϊκή σημαία. Κάθε σκάλα φέρει μοναδικό σειριακό αριθμό και κατασκευάζεται αποκλειστικά βάσει των απαιτήσεων του τελικού χρήστη, εξασφαλίζοντας μέγιστη ποιότητα, μεγαλύτερη διάρκεια ζωής και πλήρη συμβατότητα με τις ανάγκες του πλοίου.

Πριν από τη διάθεση κάθε σκάλας στην αγορά, εφαρμόζονται αυστηρά όλες οι δοκιμές και οι επιθεωρήσεις που απαιτούνται από το πρότυπο ISO 799-1:2019 για την καθεμία. Τα αποτελέσματα των δοκιμών καταγράφονται και διατηρούνται ξεχωριστά για κάθε σκάλα. Επιπλέον, κατόπιν αιτήματος, παρέχεται και Βεβαίωση Επιτρεπόμενου Φορτίου (Load Test Declaration). Οι αγοραστές λαμβάνουν επίσης το Πιστοποιητικό Ενότητας Β, το Πιστοποιητικό Διασφάλισης Παραγωγικής Διαδικασίας (MED D) και τη Δήλωση Συμμόρφωσης (DoC).

Παράγοντες που επηρεάζουν την ανθεκτικότητα και τη διάρκεια ζωής των σκαλών

Η ποιότητα των πρώτων υλών και η συνολική παραγωγική διαδικασία αποτελούν καθοριστικούς παράγοντες για την ανθεκτικότητα και τη μακροχρόνια απόδοση του εξοπλισμού. Επιπρόσθετα, το θαλάσσιο περιβάλλον παρουσιάζει σημαντικές προκλήσεις, λόγω των ιδιαίτερα απαιτητικών συνθηκών του.

Σημειώνεται ότι οι σκάλες πιλότου έχουν διάρκεια ισχύος 30 μηνών από την ημερομηνία παραγωγής τους. Μετά το πέρας αυτού του διαστήματος, απαιτείται επανέλεγχος από εξουσιοδοτημένο service station, ώστε να επιβεβαιωθεί ότι εξακολουθούν να είναι ασφαλείς και ότι συμμορφώνονται με τους κανονισμούς. Η διαδικασία αυτή, ωστόσο, απαιτεί χρόνο και οικονομική δαπάνη, με αποτέλεσμα πολλοί πελάτες να επιλέγουν την αντικατάσταση της σκάλας αντί της επαναπιστοποίησης.

Οι αγοραστές οφείλουν να δίνουν απόλυτη προτεραιότητα στα πρότυπα ασφάλειας και στις πιστοποιήσεις, με σκοπό την πλήρη συμμόρφωση με τους κανονισμούς IMO, SOLAS και ISO, ώστε να αποφύγουν νομικούς, οικονομικούς και λειτουργικούς κινδύνους. Είναι σημαντικό να αξιολογείται η αξιοπιστία του προμηθευτή, για να διασφαλιστεί ότι παρέχει προϊόντα υψηλής ποιότητας και υποστήριξη μετά την πώληση. Ανάλογης σημασίας είναι και οι χρόνοι παράδοσης και η συνέπεια των αποστολών, που αποτελούν βασικούς παράγοντες για την αποφυγή καθυστερήσεων στις λειτουργίες του πλοίου.

Ο ορίζοντας



Credit: Ναυτικά Χρονικά

Αναστολή επιθέσεων των Χούθι: Επανεκκίνηση της διαδρομής της Ερυθράς;

Η ανακοίνωση της μαχητικής ομάδας (militant group) των Χούθι για αναστολή των θαλάσσιων επιθέσεων στην Ερυθρά Θάλασσα δημιουργεί νέες προοπτικές στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, προσφέροντας ανακούφιση μετά από δύο χρόνια επιθέσεων, όμως οι ειδικοί προειδοποιούν ότι η ταχεία επιστροφή στην κανονικότητα παραμένει κάθε άλλο παρά βέβαιη.

Η αναστολή, που ανακοινώθηκε μέσω επίσημης επιστολής προς τη στρατιωτική πτέρυγα της Χαμάς από τον νεοδιορισμένο αρχηγό του Επιτελείου των Χούθι, Γιούσεφ Χασάν Αλ-Μαντάνι, σηματοδοτεί μια σημαντική αλλαγή μετά την εύθραυστη ειρηνευτική συμφωνία μεταξύ Ισραήλ και Χαμάς τον Οκτώβριο.

Η κίνηση αυτή δείχνει ότι η ομάδα που υποστηρίζεται από το Ιράν θέλει να τερματίσει επίσημα τον ναυτικό αποκλεισμό των ισραηλινών λιμένων, ενώ οι επιθέσεις εναντίον πλοίων που προηγουμένως είχαν στοχοποιηθεί για υποτιθέμενους δεσμούς με το Ισραήλ έχουν πλέον σταματήσει. Μέχρι στιγμής ωστόσο, πέραν της επιστολής, η ομάδα δεν έχει προσφέρει καμία επίσημη εγγύηση για την αναστολή.

Οι διεθνείς αναλυτές τονίζουν ότι, παρά τα τεράστια οφέλη μιας μεγάλης κλίμακας επιστροφής στην Ερυθρά Θάλασσα για τη βιομηχανία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, οι λεπτομέρειες είναι ασαφείς και οι μεταφορείς δεν μπορούν να βασίσουν την ασφάλεια των πληρωμάτων, των πλοίων και του φορτίου στα λόγια της πολιτοφυλακής των Χούθι. Οι μεταφορείς χρειάζονται πολύ μεγαλύτερη εγγύηση και, ίσως το πιο σημαντικό, το ίδιο και οι ασφαλιστικές εταιρείες.

Οι εκτροπές γύρω από το Ακρωτήριο της Καλής Ελπίδας συνεχίζουν να απορροφούν περίπου 2 εκατ. TEUs παγκόσμιας χωρητικότητας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ενώ εκτιμάται ότι η κρίση έχει μειώσει την παγκόσμια χωρητικότητα μεταφοράς κατά 8%. Μια μεγάλης κλίμακας επιστροφή στην Ερυθρά Θάλασσα θα πλημμύριζε την αγορά με χωρητικότητα, επιδεινώνοντας το πρόβλημα της κρυφής πλεονάζουσας χωρητικότητας του τομέα και οδηγώντας σε χαμηλότερα ποσοστά μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

του καπτ. Γιώργου Γεωργούλη

από τη γέφυρα



Οι ειδικοί στη ναυτιλιακή ασφάλεια προτρέπουν τους μεταφορείς να προχωρήσουν με εξαιρετική προσοχή. Από τις 11 Νοεμβρίου, ο κίνδυνος επιθέσεων των Χούθι κατά της ναυτιλίας στην Ερυθρά Θάλασσα και στον Κόλπο του Άντεν και στην ευρύτερη περιοχή είναι σημαντικά χαμηλότερος, ωστόσο, παρά τη δηλωμένη παύση, οι Χούθι διατηρούν την ικανότητα να διεξάγουν επιθέσεις με πυραύλους, μη επανδρωμένα αεροσκάφη και USV κατά εμπορικών πλοίων.

Η υπό όρους αναστολή εμπεριέχει ένα ακόμα επίπεδο αβεβαιότητας. Στην επιστολή του, ο Αλ-Μαντάνι ξεκαθάρισε ότι οι επιθέσεις θα μπορούσαν να συνεχιστούν εάν το Ισραήλ επαναλάβει την επιθετικότητα κατά της Γάζας. Χαρακτηριστικά τονίζει: «Παρακολουθούμε στενά τις εξελίξεις και δηλώνουμε ότι, εάν ο εχθρός [Ισραήλ] επαναλάβει την επιθετικότητά του κατά της Γάζας, θα επιστρέψουμε στις στρατιωτικές μας επιθέσεις βαθιά μέσα στη σιωνιστική οντότητα και θα επαναφέρουμε την απαγόρευση της ισραηλινής ναυσιπλοΐας στην Ερυθρά και στην Αραβική Θάλασσα».

Από την έναρξη των επιθέσεων, μετά το ξέσπασμα της σύγκρουσης Ισραήλ-Χαμάς τον Οκτώβριο του 2023, οι Χούθι έχουν στοχεύσει περισσότερα από 100 εμπορικά πλοία που διέσχιζαν την Ερυθρά Θάλασσα, βυθίζοντας τέσσερα εξ αυτών, καταλαμβάνοντας ένα άλλο και σκοτώνοντας τουλάχιστον οκτώ ναυτικούς.

Η Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ έχει αναφέρει ενθαρρυντικά σημάδια ανάκαμψης, με τον Οκτώβριο να σηματοδοτεί το υψηλότερο μηνιαίο ποσοστό επιστροφής πλοίων από την έναρξη της κρίσης, με 229 πλοία να επιστρέφουν στην πλωτή οδό μόνο κατά τη διάρκεια του Οκτωβρίου. Η CMA CGM ηγήθηκε της προσπάθειας επιστροφής στη διαδρομή μεταξύ των μεγάλων ποντοπόρων μεταφορέων, με το γιγαντιαίο

πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «CMA CGM Benjamin Franklin» –μεταφορικής ικανότητας 17.859 εμπορευματοκιβωτίων– να ολοκληρώνει πρόσφατα την πρώτη του διέλευση μέσω της Διώρυγας του Σουέζ και του πορθμού Bab el-Mandeb, καθιστώντας το μεγαλύτερο πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που διέρχεται από τη διαδρομή από την έναρξη του αποκλεισμού.

Ωστόσο, παραμένουν σημαντικά εμπόδια. Το υψηλό κόστος θαλάσσιας ασφάλισης εξακολουθεί να αποτελεί σημαντικό εμπόδιο και έναν σημαντικό λόγο για την καθυστέρηση πολλών μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών στην επανέναρξη των ταξιδιών μέσω της Διώρυγας του Σουέζ. Επίσης, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η αγορά κατευθύνεται σε ζημιογόνες περιοχές και οι ναύλοι μεταφοράς αναμένεται να μειωθούν έως και 25% παγκοσμίως το 2026, ακόμα και χωρίς καμία αλλαγή στην κατάσταση στην Ερυθρά Θάλασσα.

Οι μεταφορείς πρέπει να θεωρούν την αναστολή προσωρινό μέτρο και να είναι φειδωλοί, ιδίως για πλοία που συνδέονται με το Ισραήλ, τους συμμάχους του ή τα υποτιθέμενα δυτικά συμφέροντα. Η αποκατάσταση της χρήσης της διώρυγας πρέπει να είναι σταδιακή και όχι μαζική, γιατί, σε περίπτωση που η αναστολή επιθέσεων αρθεί για διάφορους λόγους, η Ερυθρά θα είναι γεμάτη από εύκολους στόχους (sitting ducks) στις ορέξεις των Χούθι.

Η νέα εποχή για την πειρατεία στη Σομαλία απαιτεί νέα μέτρα

Περίπου 560 ναυτικά μίλια ανοικτά της Σομαλίας, πειρατές επιβιβάστηκαν στο ελληνικών συμφερόντων δεξαμενόπλοιο «Hellas Aphrodite», με σημαία Μάλτας, το τελευταίο σε μια σειρά περιστατικών πειρατείας που αναφέρθηκαν στην περιοχή το τελευταίο διάστημα. Τα 24 μέλη του πληρώματος βρίσκονται στο ενδεικνυόμενο καταφύγιο του πλοίου (Citadel), σύμφωνα με το εγχειρίδιο ασφαλείας.

Το πλοίο των 50.000 dwt ταξίδευε από τη Σίκα της Ινδίας προς το Ντέρμπαν της Νότιας Αφρικής, όταν δέχτηκε επίθεση, περί τα 549 ναυτικά μίλια ανατολικά-νοτιοανατολικά του Χόμπιο της Σομαλίας – πολύ έξω από τη συμβατική περιοχή υψηλού κινδύνου.

Η Επιχείρηση ATALANTA κατέγραψε δεκάδες περιστατικά στη λεκάνη της Σομαλίας και στον Κόλπο του Άντεν το 2024, συμπεριλαμβανομένων τεσσάρων επιθέσεων σε εμπορικά πλοία και δύο αξιοσημείωτων πειρατειών: το «MV Ruen», που καταλήφθηκε στα μέσα Δεκεμβρίου του 2023 και κρατήθηκε για τρεις μήνες πριν διασωθεί από το ινδικό Ναυτικό, και το «MV Abdullah», το οποίο καταλήφθηκε τον Μάρτιο του 2024 και απελευθερώθηκε έναν μήνα αργότερα.

Το Κέντρο Επιχειρήσεων United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO), με έδρα το Ηνωμένο Βασίλειο, περιέγραψε το περιστατικό ως παράνομη επιβίβαση (illegal boarding), που έλαβε χώρα περίπου 700 μίλια ανοικτά της Σομαλίας. Ο πλοίαρχος του πλοίου ανέφερε ότι προσεγγίστηκε από ένα μικρό σκάφος στην πρύμνη του. Το μικρό σκάφος πυροβόλησε κατά του πλοίου με μικρά όπλα και RPG προς το πλοίο, ζητώντας την κράτηση (ακινητοποίηση) του πλοίου. Μη εξουσιοδοτημένο προσωπικό από το μικρό σκάφος επιβιβάστηκε στο πλοίο στη θέση 0205N 05710E.

Η Επιχείρηση Atalanta της EUNAVFOR επιβεβαίωσε ότι ένα μέσο βρισκόταν κοντά στην περιοχή όπου σημειώθηκε το περιστατικό και πλησίαζε σε απόσταση, έτοιμο να λάβει τα κατάλληλα μέτρα για να ανταποκριθεί στο περιστατικό. Το πλησιέστερο πολεμικό πλοίο ήταν μια ισπανική φρεγάτα από την Επιχείρηση Atalanta, σε απόσταση περίπου τριάντα ωρών από το σημείο.

Τελικά, το περιστατικό κατεγράφη ως «πειρατεία» που έλαβε χώρα 710 ναυτικά μίλια ανοικτά του Μογκαντίσου, στη Σομαλία. Σύμφωνα με πληροφορίες, η πειρατική ομάδα δράσης δραστηριοποιείτο επί οκτώ ημέρες πριν, έχοντας επιχειρήσει δύο επιθέσεις στο «Stolt Aphrodite» στις 3 Νοεμβρίου και στο «Intertuna Tres», ένα αλιευτικό σκάφος, στις 2 Νοεμβρίου.

Λίγες ημέρες πριν από αυτό το περιστατικό, στις 3 Νοεμβρίου, το χημικό δεξαμενόπλοιο «MV Stolt Sagaland» απέκρουσε με επιτυχία μια πειρατική επίθεση περίπου 330 ναυτικά μίλια ανατολικά του Μογκαντίσου, όταν ένοπλοι άνδρες ασφαλείας έριξαν προειδοποιητικά πυρά σε τέσσερα μη εξουσιοδοτημένα άτομα που προσπαθούσαν να επιβιβαστούν από ένα μικρό σκάφος. Ένα μητρικό πλοίο βρισκόταν περίπου πέντε ναυτικά μίλια από το δεξαμενόπλοιο κατά τη διάρκεια αυτού του περιστατικού.

Η EUNAVFOR ATALANTA εκτίμησε ότι ένα ιρανικό ιστιοφόρο χρησιμοποιήθηκε ως μητρικό πλοίο για την επίθεση στο «Stolt Sagaland». Το ιστιοφόρο πιστεύεται ότι ονομάζεται «Issamohamadi» και δεν μετέδιδε σήμα στο AIS. Οι ναυτιλιακές αρχές είχαν συμβουλεύσει τα πλοία να αποφεύγουν ακτίνα 100 ναυτικών μιλίων από το σημείο της επίθεσης, όπου


Transparency, Ethics and
Excellent Service
PANAMA
MARITIME AUTHORITY
PRO MUNDI BENEFICIO
General Consulate of Panama
in Greece
1-3 Filellinon & Akti Miaouli 185 36 Piraeus Greece
+30 210 4286 441
info@panamaconsulate.gr
www.panamaconsulate.gr



Credit: EPA/Daniel Irungu

θεωρείται ενεργή μια ομάδα πειρατών. Αυτές οι τελευταίες επιθέσεις ακολουθούν ένα ευρύτερο μοτίβο αναζωπύρωσης της πειρατείας, που ξεκίνησε τον Νοέμβριο του 2023, με μια σειρά από απαγωγές ιστιοφόρων, οι οποίες συνέπεσαν με επιθέσεις των Χούθι στην περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας. Οι ειδικοί στη ναυτική ασφάλεια σημειώνουν ότι οι πειρατές συνήθως χρησιμοποιούν ιστιοφόρα που έχουν απαγάγει ως «μητρικά πλοία» για να εξαπολύσουν επιθέσεις εκατοντάδες μίλια ανοικτά του Ινδικού Ωκεανού. Η Επιχείρηση ATALANTA κατέγραψε δεκάδες περιστατικά στη λεκάνη της Σομαλίας και στον Κόλπο του Άντεν το 2024, συμπεριλαμβανομένων τεσσάρων επιθέσεων σε εμπορικά πλοία και δύο αξιοσημείωτων πειρατειών: το «MV Ruen», που καταλήφθηκε στα μέσα Δεκεμβρίου του 2023 και κρατήθηκε για τρεις μήνες πριν διασωθεί από το ινδικό Ναυτικό, και το «MV Abdullah», το οποίο καταλήφθηκε τον Μάρτιο του 2024 και απελευθερώθηκε έναν μήνα αργότερα, σύμφωνα με πληροφορίες μετά από μια μεγάλη πληρωμή λύτρων. Τον Ιανουάριο του 2025 έλαβε χώρα η πειρατεία ενός κινεζικού αλιευτικού σκάφους στα ανοικτά των βορειοανατολικών ακτών Puntland της Σομαλίας.

Τελικά, οι ευρωπαϊκές ναυτικές δυνάμεις απελευθέρωσαν το υπό σημαία Μάλτας δεξαμενόπλοιο «Hellas Aphrodite», μετά από μια δραματική πειρατεία 30 ωρών, περίπου 560 ναυτικά μίλια ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, σηματοδοτώντας την τελευταία επιτυχημένη διάσωση σε μια περιοχή που βιώνει απότομη αναζωπύρωση της πειρατείας. Τα 24 μέλη του πληρώματος εξήλθαν σώα και αβλαβή από το καταφύγιο του πλοίου, όπου είχαν καταφύγει σύμφωνα με τη διαδικασία ασφαλείας.

Το περιστατικό του «Hellas Aphrodite» σηματοδοτεί νέες εξελίξεις σε ό,τι αφορά την πειρατεία στην περιοχή της Σομαλίας. Το παραπάνω περιστατικό σημειώθηκε πολύ έξω από τα όρια της περιοχής υψηλού κινδύνου, όπου η παρακολούθηση των πλοίων, πόσω μάλλον η επέμβαση από τις δυνάμεις ασφαλείας που περιπολούν, δεν δύναται να είναι άμεση λόγω της μεγάλης ακτίνας δράσης των πειρατικών «μητρικών πλοίων».

Τα περισσότερα πλοία σε αυτές τις αποστάσεις δεν έχουν ένοπλους φρουρούς, με αποτέλεσμα να είναι ευάλωτα στις επιθέσεις με όπλα. Απαιτείται πλέον εφ' όλης της ύλης επανεξέταση των μέτρων αντιμετώπισης της πειρατείας στην περιοχή και αυξημένα μέτρα επαγρύπνησης από τα πλοία που πλέουν στην περιοχή (αναβάθμιση του βαθμού επαγρύπνησης) σε μεγαλύτερο εύρος απόστασης από τις ακτές.

Δείκτης Ευημερίας των Ναυτικών: Αποτελέσματα τρίτου τριμήνου του 2025

Ο Δείκτης για την Ευτυχία των Ναυτικών (Seafarers Happiness Index – SHI) από τον φορέα «The Mission to Seafarers» του τρίτου τριμήνου του 2025 δείχνει σημαντική μείωση στην ευημερία των ναυτικών, δημιουργώντας σοβαρές ανησυχίες για την επιδείνωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης στη θάλασσα, μετά τη σημαντική βελτίωση που παρατηρήθηκε στις αρχές της χρονιάς.

Το μέσο επίπεδο ευτυχίας μεταξύ των ναυτικών μειώθηκε στο 7,05 στα 10 το τρίτο τρίμηνο του 2025, σημειώνοντας πτώση από το 7,54 που είχε καταγραφεί το προηγούμενο τρίμηνο. Αυτά τα αποτελέσματα σηματοδοτούν μια εκτεταμένη πτώση σε σχεδόν κάθε δραστηριότητα της ζωής στη θάλασσα, με μόνο την ψηφιακή συνδεσιμότητα να παρουσιάζει βελτίωση, και φυσικά μια αντιστροφή της θετικής δυναμικής που παρατηρήθηκε στα μέσα του 2025. Τα δεδομένα δείχνουν επιδείνωση σε βασικούς τομείς, όπως οι μισθοί, η υγεία, η εκπαίδευση, η ποιότητα των τροφίμων και η διαχείριση του φόρτου εργασίας.

Στον τομέα της επαγγελματικής ανάπτυξης, τα αποτελέσματα κατέγραψαν την πιο απότομη πτώση, υποδεικνύοντας την αυξανόμενη δυσαρέσκεια στην εκπαίδευση που παρέχεται στους ναυτικούς επικεντρωμένη στη συμμόρφωση στο θεσμικό πλαίσιο και στις απαιτήσεις των ναυλωτών, η οποία τελικά αντικαθιστά την πραγματική εκπαίδευση και τη μεταφορά δεξιοτήτων. Οι μισθοί, η υγεία, η άσκηση και η διαχείριση του φόρτου εργασίας μειώθηκαν επίσης απότομα κατά την άποψη των ναυτικών, ενώ η ποιότητα των τροφίμων και οι εγκαταστάσεις πρόνοιας στην ξηρά μειώθηκαν λόγω των πιέσεων του κόστους και της περιορισμένης πρόσβασης (shore leave).

Οι σχέσεις μεταξύ των μελών του πληρώματος, ιστορικά ο πιο ανθεκτικός και με την υψηλότερη βαθμολογία τομέας, επίσης αποδυναμώθηκε, υποδηλώνοντας ότι οι σωρευτικές πιέσεις της ναυτικής εργα-


Ship Classification
& Statutory Services
EU MRV & IMO DCS
Verifications
CE for Small Craft
ISO Certifications
E-Learning
ISO & Marine Courses
LIBEROGROUP
libero-group.org
Focus on Safety.
Aim for Compliance.



σίας επηρεάζουν πλέον ακόμα και τους ισχυρότερους δεσμούς επί του πλοίου.

Ο μόνος θετικός δείκτης ήταν μια μικρή αλλά καλοδεχούμενη αύξηση στην ψηφιακή συνδεσιμότητα. Οι ναυτικοί πάντα ανέφεραν ότι η αξιόπιστη πρόσβαση στο διαδίκτυο παραμένει απαραίτητη για τη διατήρηση των οικογενειακών σχέσεων και την υποστήριξη της ψυχικής υγείας. Ωστόσο, πολλοί ερωτηθέντες σημείωσαν σημαντικές ανισότητες μεταξύ των πλοίων, με ορισμένα πληρώματα να απολαμβάνουν υψηλής προσβασιμότητας, ενώ άλλα εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν υψηλό κόστος και περιορισμένα δεδομένα στη συνδεσιμότητα.

Οι ναυτικοί αναφέρουν ότι τα επίπεδα στελέχωσης είναι πολύ χαμηλά, οι διοικητικές εργασίες έχουν αυξηθεί δραστικά και η διαχείριση της κόπωσης παραμένει ένα σημαντικό άλυτο ζήτημα. Πολλοί ερωτηθέντες περιέγραψαν ότι αισθάνονται πως ξεπερνούν τα όρια, με τις συνεχείς παραβιάσεις των ωρών ανάπαυσης να είναι πλέον συνηθισμένες. Επίσης πολλοί ναυτικοί αναφέρουν ότι οι ευκαιρίες για έξοδο στην ξηρά συνεχίζουν να μειώνονται λόγω μικρότερων παραμονών στα λιμάνια, περιοριστικών κανονισμών και απαγορευτικού κόστους της μεταφοράς των ναυτικών στην ξηρά.

Οι οικονομικές πιέσεις επίσης επηρεάζουν. Οι ναυτικοί περιέγραψαν στάσιμους μισθούς που δεν αντικατοπτρίζουν τις αυξανόμενες ευθύνες και τον πληθωρισμό, ενώ στην ξηρά οι εφοδιασμοί με τρόφιμα μειώνονται σε ποιότητα λόγω των αυξανόμενων τιμών των τροφίμων. Τα σχόλια για το φαγητό του τύπου «είναι πολύ αλλά όχι νόστιμο» αποτύπωναν την απογοήτευση των πληρωμάτων που αναζητούν ποιότητα σε μία από τις λίγες απολαύσεις που είναι διαθέσιμες στη θάλασσα. Εν τω μεταξύ, η απότομη πτώση στις βαθμολογίες υγείας και άσκησης υποδηλώνει ότι οι λειτουρ-



γικές απαιτήσεις αφήνουν λίγο χρόνο για ξεκούραση ή σωματική δραστηριότητα, με πολλούς να αναφέρουν χρόνια κόπωση και αυξανόμενο άγχος.

Παρά τα παραπάνω αρνητικά αποτελέσματα, ο δείκτης κατέγραψε επίσης τη διαρκή ανθεκτικότητα όσων εργάζονται στη θάλασσα. Πολλοί ερωτηθέντες εξέφρασαν υπερηφάνεια για το επάγγελμά τους και ευγνωμοσύνη για τις ισχυρές σχέσεις μεταξύ των συναδέλφων τους. Παρ' όλα αυτά, η συνολική εικόνα παραμένει ανησυχητική. Το εύρος της μείωσης σε σχεδόν όλους τους τομείς της ευημερίας υποδηλώνει ότι οι λειτουργικές και οικονομικές πιέσεις υπερισχύουν των κερδών που επιτεύχθηκαν νωρίτερα φέτος σε ό,τι αφορά την ευημερία των ναυτικών.

Τέλος, οι ναυτικοί λένε ότι οι αυξανόμενες λειτουργικές πιέσεις, τα αυξανόμενα διοικητικά βάρη και οι μειωμένες συνθέσεις λόγω έλλειψης πληρωμάτων έχουν σοβαρό αντίκτυπο στην ευημερία τους σε όλο τον κόσμο. Αυτό είναι ένα ζήτημα που πρέπει να αντιμετωπίσει ολόκληρος ο κλάδος με ενσυναίσθηση, υποστήριξη και υπεράσπιση των ναυτικών. Χωρίς ουσιαστική δράση σε θεσμικό επίπεδο, ο ναυτιλιακός τομέας κινδυνεύει να εμβαθύνει την κρίση στην πρόσληψη και στη διατήρηση των πληρωμάτων, με σοβαρές συνέπειες για την ασφάλεια, τη βιωσιμότητα και τη σταθερότητα του παγκόσμιου εμπορίου.

Κυριαρχία της Κίνας στο Βορειοανατολικό Πέρασμα και στην εξερεύνηση του βυθού της Αρκτικής

Το κινεζικών συμφερόντων πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων «Istanbul Bridge» έφτασε στον μεγαλύτερο τερματικό σταθμό του Ηνωμένου Βασιλείου, το Felixstowe. Το πλοίο μεγέθους Panamax ολοκλήρωσε το ταξίδι των 7.500 ναυτικών μιλίων από την Κίνα μέσω της Αρκτικής Βόρειας Θαλάσσιας Διαδρομής σε μόλις 20 ημέρες. Ένα τέτοιο ταξίδι μέσω της Διώρυγας του Σουέζ έχει μήκος 11.000 ναυτικά μίλια και διαρκεί συνήθως 40-50 ημέρες.

Η Sealegend, η εταιρεία που διαχειρίζεται το πλοίο, αποκαλεί τη νέα υπηρεσία «China-Europe Arctic Express». Η εταιρεία έθεσε τα θεμέλια για τη διαδρομή με την απόκτηση του πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων Ice-1 ice-class πέρυσι.

Η διαχειρίστρια εταιρεία τόνισε τις μειωμένες εκπομπές για τα πλοία λόγω του μικρότερου αρκτικού ταξιδιού. Ωστόσο, οι περιβαλλοντικοί αναλυτές προειδοποιούν για τον αντίκτυπο των εκπομπών στην Αρκτική, ειδικά εάν τα πλοία χρησιμοποιούν βαρύ μαζούτ, με αποτέλεσμα εκπομπές μαύρου άνθρακα. Δεν είναι σαφές τι είδους καύσιμο χρησιμοποιούσε το «Istanbul Bridge» κατά τη διάρκεια της διέλευσής του και αν ήταν σε πλήρη συμμόρφωση με τον Πολικό Κώδικα του IMO.

Το ταξίδι του παραπάνω πλοίου στην Αρκτική στοχεύει να ξεπεράσει τη φθινοπωρινή ζήτηση προς τους ευρωπαϊκούς τερματικούς σταθμούς όταν φτάνουν πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων παραδίδοντας ασιατικά αγαθά για την εορταστική περίοδο των Χριστουγέννων. Φορτωμένο με έως και 4.843 εμπορευματοκιβώτια (TEU), το πλοίο μεταφοράς

Η Βόρεια Θαλάσσια Διαδρομή της Ρωσίας σημείωσε νέο ρεκόρ δραστηριότητας πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αυτό το καλοκαίρι, με περισσότερες από είκοσι διελεύσεις.

εμπορευματοκιβωτίων αναχώρησε από το Ningbo-Zhoushan στις 22 Σεπτεμβρίου. Διέσχισε τη Βόρεια Θαλάσσια Οδό της Ρωσίας σε μόλις πέντε ημέρες με μέση ταχύτητα 17 κόμβων. Στα τέλη της καλοκαιρινής περιόδου, πολύ λίγος θαλάσσιος πάγος απομένει κατά μήκος της κύριας αρκτικής ναυτιλιακής λωρίδας. Το πλοίο δεν έλαβε συνοδεία παγοθραυστικού και έπλευσε ανεξάρτητα σε όλο το μήκος της διαδρομής.

Μετά την προσέγγιση στο λιμάνι του Felixstowe της Βρετανίας, το πλοίο συνέχισε τη γραμμή του προς το Ρότερνταμ, το Αμβούργο και το Γκντανσκ. Η Βόρεια Θαλάσσια Διαδρομή της Ρωσίας σημείωσε νέο ρεκόρ δραστηριότητας πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αυτό το καλοκαίρι, με περισσότερες από είκοσι διελεύσεις.

Η πρώτη πλήρης διέλευση ενός πλοίου μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων έγινε μόλις πριν από επτά χρόνια, τον Αύγουστο του 2018, όταν η Maersk έστειλε το «Venta Maersk» κατηγορίας feeder από το Βλαδιβοστόκ στην Αγία Πετρούπολη, με στάση στο Μπρεμερχάφεν. Έκτοτε, οι δυτικοί διαχειριστές έχουν σε μεγάλο βαθμό αποσυρθεί από τη διαδρομή για περιβαλλοντικούς και γεωπολιτικούς λόγους, παραχωρώντας τα αρκτικά νερά σε Κινέζους διαχειριστές.

Η διαδρομή παραμένει πολύ εξειδικευμένη – το 2024 σημειώθηκαν περίπου 100 διελεύσεις πλοίων σε σύγκριση με 13.000 για τη Διώρυγα του Σουέζ.

Η NewNew Shipping, μια άλλη κινεζική εταιρεία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, έχει πέντε πλοία που δραστηριοποιούνται στην περιοχή το καλοκαίρι, με στόχο να ξεπεράσει το περσινό ρεκόρ των 13 πλοίων στην Αρκτική.

Η χρήση του Βόρειου Περάσματος όμως δεν είναι η μόνη δραστηριότητα της Κίνας στην Αρκτική. Σύμφωνα με το Υπουργείο Φυσικών Πόρων της Κίνας, ολοκληρώθηκαν στην Αρκτική 43 επιτυχημένες επανδρωμένες καταδύσεις με υποβρύχιο κατά τη διάρκεια της αποστολής της στην Αρκτική το 2025.

Το επίτευγμα αυτό την καθιστά τη μόνη χώρα ικανή να διεξάγει επανδρωμένες επιχειρήσεις βαθιάς κατάδυσης σε πυκνά καλυμμένα με πάγο ύδατα της Αρκτικής. Οι αποστολές εξερεύνησαν σχηματισμούς του βυθού και θαλάσσια οικοσυστήματα κάτω από πυκνό καλοκαιρινό πάγο, επεκτείνοντας την επιστημονική εμβέλεια της Κίνας στα βορειότερα σημεία της Αρκτικής.

Οι καταδύσεις σε μεγάλο βάθος πραγματοποιήθηκαν από δύο υποβρύχια, τα «Fendouzhe» και «Jiaolong», τα οποία μετέφεραν τα ερευνητικά πλοία κατηγορίας πάγου «Tan Suo San Hao» και «Shen Hai Yi Hao». Συνολικά, η Κίνα έστειλε πέντε ερευνητικά πλοία, συμπεριλαμβανομένου ενός παγοθραυστικού, στην Αρκτική το περασμένο καλοκαίρι. Τα δύο υποβρύχια μπορούν να φτάσουν σε βάθη τουλάχιστον 7.000 μ., με το «Fendouzhe» να ξεπερνά τα 10.000 μ.

Οι καταδύσεις πραγματοποιήθηκαν στη Θάλασσα Μποφόρ και στον κεντρικό Αρκτικό Ωκεανό κατά μήκος της κορυφογραμμής Gakkel. Το Gakkel είναι μια μεσοωκεάνια κορυφογραμμή σε μια περιοχή αμφισβητούμενων διεκδικήσεων υφαλοκρηπίδας μεταξύ παράκτιων κρατών της Αρκτικής, κυρίως της Ρωσίας, της Δανίας/Γροιλανδίας και της Νορβηγίας.

Το επίτευγμα υπογραμμίζει την αυξανόμενη παρουσία της Κίνας στην πολική έρευνα, σε μια περιοχή όπου είναι κυρίαρχη η Ρωσία και τα δυτικά κράτη, ενώ παράλληλα με τη χρήση του περάσματος δείχνει την τάση για εμπορική κυριαρχία στην περιοχή, εκμεταλλευόμενη τις σημερινές γεωπολιτικές εξελίξεις.

The Bahamas Maritime Authority | 30 YEARS | 1995-2025

Celebrating 30 Years of Maritime Excellence

1995 - 2025

Delivering trusted, world-class registration services with an unwavering commitment to quality, safety and environmental sustainability.



bahamasmaritime.com

Nassau | New York | London | Piraeus | Hong Kong | Tokyo | Seoul

Vessel Registration | Seafarers and Manning | Maritime Affairs | Inspections & Surveys | Yacht Registration | Investigations

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

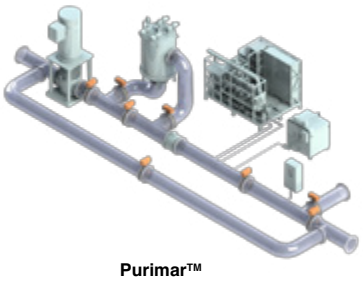
Comparison of Existing model Purimar™ of Ballast Water Treatment System, with the new Eco-Purimar™ (without electrolysis unit, TRO unit, chemicals, sensors' calibration, and flow meters except one unit)

Space-saving design

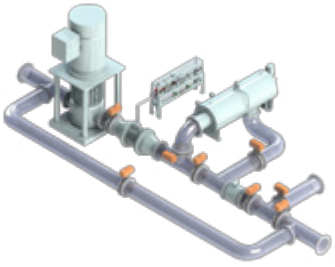
Anti-corrosion & Coating protection

Non-toxic byproducts

Cost saving



Purimar™

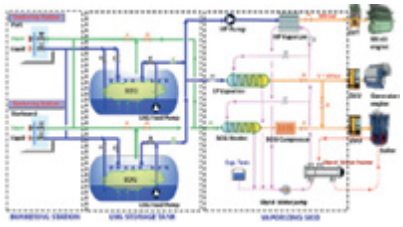


Eco-Purimar™

Portfolio

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



New SSAS Master X Integrated Automation System

· Automatic or manual theme switching anytime
· Customizable layouts across multiple screens
· Tab management and up to four split views for multitasking
· Visual flow-based interface for better clarity and usability



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

Contact: Walter, Chungsong Lee,
Overseas Sales Manager, Sales Team
Email: cs.lee@snsys.nett
Tel: +82-51-715-2943 I Fax: +82-31-229-1269
Website: www.dcsi.gr

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

REMONTOWA
SHIPREPAIR YARD

MEMBER OF
REMONTOWA
HOLDING S.A.



SHIP REPAIRS
SHIP CONVERSIONS
OFFSHORE PROJECTS

Η τεχνητή νοημοσύνη στη ναυτιλία

Από τη θεωρία στην πρακτική εφαρμογή

Η ναυτιλία βρίσκεται σήμερα σε κρίσιμο σταυροδρόμι: οι απαιτήσεις για ασφάλεια, αποδοτικότητα, βιωσιμότητα και κανονιστική συμμόρφωση αυξάνονται με ρυθμό ταχύτερο από ποτέ, ενώ το επιχειρησιακό περιβάλλον γίνεται ολοένα και πιο σύνθετο. Μέσα σε αυτές τις συνθήκες, η υιοθέτηση τεχνολογιών τεχνητής νοημοσύνης (AI) δεν αποτελεί απλώς μια επιλογή καινοτομίας, αλλά στρατηγική ανάγκη – με σημαντικές ευκαιρίες, αλλά και προκλήσεις.



του **Αλέξανδρου Δανούση**,
DPA / MHSQE Manager –
Seanergy Shipmanagement Corp.

Η τεχνητή νοημοσύνη έχει πλέον ξεπεράσει το στάδιο του θεωρητικού ενθουσιασμού. Στη Seanergy αποτελεί εργαλείο καθημερινής εργασίας, επιτρέποντάς μας να λαμβάνουμε τεκμηριωμένες αποφάσεις, να βελτιώνουμε το efficiency μας και την ασφάλεια, καθώς και να ενισχύουμε την ενεργειακή αποδοτικότητα του στόλου μας. Αυτό όμως που αξίζει να τονιστεί είναι πως η επιτυχής εφαρμογή των AI solutions δεν εξαρτάται μόνο από την τεχνολογία, αλλά κυρίως από τον άνθρωπο και τον τρόπο που τη χρησιμοποιεί.

Ενδεικτικά, το ψηφιακό οικοσύστημα AI που έχουμε αναπτύξει και εξελίσσεται συνεχώς στην εταιρεία μας περιλαμβάνει:

- **Έξυπνο οικοσύστημα ενεργειακής αποδοτικότητας**
  Ένα σύστημα που συνδυάζει χειροκίνητες αναφορές με δεδομένα υψηλής συχνότητας, επιτρέπει αυτόματη επικύρωση μετρήσεων και παρέχει στις ομάδες μας ουσιαστική υποστήριξη στη λήψη επιχειρησιακών αποφάσεων. Η συνεισφορά αυτής της τεχνολογίας αναγνωρίστηκε με το Χρυσό Βραβείο Technology Leader 2025 στα ESG Shipping Awards International.
- **Predictive απόδοση στόλου**
  Με προηγμένα αναλυτικά εργαλεία αξιολογούμε συνεχώς KPIs, CII, FuelEU, ETS, καθώς και την απόδοση πλεύσης, scrubbers, καυσίμων και ταξιδιών. Η AI μάς βοηθά να εντοπίζουμε αποκλίσεις πριν εξελιχθούν σε προβλήματα.
- **Ασφαλέστερη πλοήγηση μέσω AI Vision (Orca AI)**
  Το σύστημα AI vision εντοπίζει στόχους σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας, μειώνει το ανθρώπινο λάθος και επιτρέπει την παρακολούθηση κινδύνων σε πραγματικό χρόνο, τόσο από το πλοίο όσο και από το γραφείο. Παράλληλα λειτουργεί ως εκπαιδευτικό εργαλείο για τα πληρώματα.
- **Έξυπνο technical troubleshooting (ASK Chief)**
  Η πιο πρόσφατη και πολλά υποσχόμενη εφαρμογή είναι το ASK Chief, ένα AI εργαλείο που υποστηρίζει άμεσα τον Α΄ Μηχανικό και τον Αρχιμηχανικό. Με ένα κλικ παρέχεται πρόσβαση σε τεχνικές οδηγίες, «διαβάζοντας» τα manuals των μηχανημάτων, service letters, circulars και προηγούμενα περιστατικά που περιέχουν και την ανθρώπινη εμπειρία. Το αποτέλεσμα είναι σημαντική εξοικονόμηση χρόνου και ταχύτερη, τεκμηριωμένη λήψη αποφάσεων σε κρίσιμες στιγμές.

Οι μελλοντικές κατευθύνσεις περιλαμβάνουν βαθύτερη ενοποίηση δεδομένων, χρήση AI στη διαχείριση καταστάσεων σε πραγματικό χρόνο, καθώς και στοχοθετημένη εκπαίδευση και αξιολόγηση πληρωμάτων.

Τι μας είπαν οι ναυτικοί – Η φωνή της πρώτης γραμμής

Στην προσπάθειά μας να αφουγκραστούμε τις σκέψεις και τις πιθανές ανησυχίες των ναυτικών μας σχετικά με τη χρήση της τεχνητής νοημοσύνης, διεξαγάγαμε μια σύντομη έρευνα στον στόλο μας, με μεγάλη συμμετοχή. Τα αποτελέσματα ανέδειξαν μια θεμελιώδη αλήθεια: η τεχνολογική εξέλιξη αποκτά πραγματική αξία μόνο όταν προσφέρει ουσιαστική υποστήριξη σε όσους βρίσκονται στην πρώτη γραμμή των καθημερινών εργασιών.

Οι ναυτικοί μας εντοπίζουν σημαντικά περιθώρια βελτίωσης μέσω του AI σε:

- Λειτουργίες πλοήγησης
- Τεχνική συντήρηση
- Διαχείριση στόλου

Σε αυτούς τους τομείς συμφωνούμε και συνεχίζουμε την αναζήτησή μας για λύσεις που θα ενισχύσουν την αποδοτικότητα και την ασφάλεια. Ταυτόχρονα όμως ανησυχούμε σχετικά με την αξιοπιστία των δεδομένων, την υπερβολική αυτοματοποίηση σε κρίσιμες αποφάσεις, τον κίνδυνο υποβάθμισης ειδικοτήτων, καθώς και θέματα κυβερνοασφάλειας.

Η πάγια θέση μας είναι ότι: «Η τεχνητή νοημοσύνη πρέπει να παραμείνει εργαλείο υποστήριξης και όχι αντικατάστασης του ανθρώπινου παράγοντα».

Το μέλλον της ναυτιλίας: Δεδομένα και εμπειρία

Η ψηφιακή μετάβαση στη ναυτιλία δεν είναι επιλογή, αλλά αναγκαιότητα. Το πώς θα εφαρμοστεί, όμως, αποτελεί επιλογή. Πιστεύω ακράδαντα ότι η επιτυχία θα ανήκει σε εταιρείες που θα καταφέρουν να συνδυάσουν τη χρήση της τεχνητής νοημοσύνης με την ανθρώπινη εμπειρία – όχι να αντικαταστήσουν το ένα με το άλλο.

Η τεχνητή νοημοσύνη δεν είναι μαγική λύση. Είναι ένα ισχυρό εργαλείο που, όταν χρησιμοποιείται σωστά, αυξάνει την ασφάλεια, μειώνει την πολυπλοκότητα της εργασίας και επιτρέπει ταχύτερες και καλύτερες αποφάσεις. Η πρόκληση δεν είναι τεχνική. Είναι κυρίως οργανωσιακή και πολιτισμική: να χτίσουμε εμπιστοσύνη, να ενισχύσουμε την ψηφιακή ετοιμότητα και να εξασφαλίσουμε ότι κάθε τεχνολογικό βήμα υπηρετεί τελικά τον άνθρωπο της ναυτιλίας.

Στη Seanergy, αυτός είναι ο δρόμος που έχουμε επιλέξει – ένας δρόμος όπου η τεχνολογία υποστηρίζει την ασφάλεια, την αποδοτικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη, με τον άνθρωπο πάντα στο επίκεντρο.



Nereus Shipping S.A.
«Arctic Star»

Έτος ναυπήγησης
2025

Τύπος πλοίου
Oil Tanker

Ναυπηγείο
HD Hyundai Vietnam Shipbuilding Co., Ltd

Μήκος
242,78 μ.

Νηογνώμονας
ABS

Πλάτος
42,40 μ.

DWT
115.000 MT

Σημαία
Ελληνική

Με το τέταρτο και τελευταίο κατά σειρά από τα αδελφά πλοία τύπου LR2 ενισχύθηκε ο στόλος της Nereus Shipping S.A. Το «Arctic Star», χωρητικότητας 115.000 MT, κατασκευάστηκε στο ναυπηγείο Vinashin Vietnam από τη Hyundai Mipo Dockyard, με υψηλές προδιαγραφές, ώστε να πληροί τις απαιτήσεις των γνωστών πετρελαϊκών εταιρειών και τερματικών σταθμών.
Το εν λόγω πλοίο, το οποίο παραδόθηκε στην εταιρεία την 1η Οκτωβρίου 2025, συμμορφώνεται με όλες τις τελευταίες περιβαλλοντικές απαιτήσεις και διαθέτει καινοτομίες τελευταίας τεχνολογίας.
Το πλοίο φέρει την ελληνική σημαία, όπως άλλωστε και ολόκληρος ο στόλος της εταιρείας.




ARCTIC STAR

Lavinia Group

«MV Pafsanias», «MT Saronic Wind»

«MV Pafsanias»

Έτος ναυπήγησης
2025

Μήκος
229 μ.

IMO No.
1047768

Πλάτος
32 μ.

Ναυπηγείο
Cosco Shipping Heavy Industry (Yangzhou) Co. Ltd.

Σημαία
Λιβερία

Η Lavinia Group ανακοίνωσε πρόσφατα την επιτυχή παράδοση του νεότευκτου bulk carrier «MV Pafsanias», χωρητικότητας 82.500 dwt, και του νεότευκτου MR2 Chemical/Product Tanker «MT Saronic Wind».

Το πλοίο «MV Pafsanias» ναυπηγήθηκε στα ναυπηγεία Cosco Shipping Heavy Industry (Yangzhou) Co. Ltd. και το «MT Saronic Wind» στα ναυπηγεία Zhoushan Changhong International.

Τα νέα πλοία έχουν σχεδιαστεί με γνώμονα την ενεργειακή αποδοτικότητα και τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος, αντικατοπτρίζοντας τη δέσμευση της εταιρείας για βιώσιμη ανάπτυξη στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Πρόκειται για τα πρώτα δύο πλοία του νέου προγράμματος νεότευκτων της εταιρείας, το οποίο αντιπροσωπεύει όχι μόνο την ανανέωση του στόλου της, αλλά κυρίως τη δέσμευσή της για ένα πιο πράσινο, πιο έξυπνο και πιο αποδοτικό μέλλον για τη διεθνή ναυτιλία.

Όλα τα πλοία θα είναι εξοπλισμένα από τη ναυπήγησή τους με συστήματα



«MT Saronic Wind»

Έτος ναυπήγησης	Μήκος
2025	183 μ.
IMO No.	**Πλάτος**
1055985	32 μ.
Ναυπηγείο	**Σημαία**
Zhoushan Changhong International	Λιβερίας

συλλογής υψίσυχνων δεδομένων (High Frequency Shipborne Data Collection Systems), ελληνικής σχεδίασης και κατασκευής. Μέσω του δορυφορικού συστήματος των πλοίων, αυτά τα δεδομένα, που γεννιούνται στη θάλασσα, θα μεταφέρονται τηλεμετρικά σε σχεδόν πραγματικό χρόνο στα γραφεία της εταιρείας ως δομές πληροφοριών μεγάλων διαστάσεων, όπου θα αναλύονται τροφοδοτώντας και τα μοντέλα Τεχνητής Νοημοσύνης (Narrow Maritime AI models) που ήδη διαθέτει, συγκροτεί και δοκιμάζει η εταιρεία.



Ειδικότερα αναφέρεται ότι το σύνολο των δοκιμών θαλάσσης και δοκιμών αποδοχής όλων των newbuilding πλοίων θα γίνει με την παραμετροποίηση των εν λόγω υψίσυχνων δεδομένων παράλληλα και σε αντιδιαστολή με τις κλασικές συμβασιοποιημένες μεθόδους των αντίστοιχων ναυπηγείων. Γεγονός που υλοποιήθηκε ήδη με επιτυχία στα νεο-παραληφθέντα «MV Pafsanias» και «MT Saronic Wind», σε συνεργασία με τις Κλάσεις των πλοίων και τα «πατρικά» τους ναυπηγεία.

Το νέο πρόγραμμα ναυπηγήσεων του ομίλου Lavinia Group περιλαμβάνει:

- Cosco Shipping Heavy Industry (Yangzhou) Co. Ltd.: Τρία Kamsarmax (82.000 dwt) bulk carriers
- C.M.I. Qingdao Shipyard: Τέσσερα Kamsarmax (82.000 dwt) bulk carriers
- Jiangsu New Hantong Ship Heavy Industry: Ένα Kamsarmax (82.000 dwt) bulk carrier
- Zhoushan Changhong International Shipyard: Τρία MR2 Chemical/Product Tankers (50.000 dwt)



Επιμέλεια: Θεανώ Κρασσά

Τεχνολογία & ναυπηγική

Ο νέος δίχρονος κινητήρας αμμωνίας της Everllence

Σε μια διήμερη εκδήλωση στην Κοπεγχάγη, με πάνω από 300 συμμετέχοντες που εκπροσώπησαν όλους τους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η Everllence παρουσίασε τον νέο της κινητήρα διπλού καυσίμου ME-LGIA (Liquid Gas Injection Ammonia).

Η νέα γενιά δίχρονων κινητήρων αμμωνίας ME-LGIA της Everllence αποτελεί ένα τεχνολογικό άλμα για τη ναυτική πρόωση, συνδυάζοντας την αρχή Diesel με εξελιγμένη τεχνολογία έγχυσης υγρών αερίων και ένα ολοκληρωμένο σύστημα ασφάλειας προσαρμοσμένο στις απαιτήσεις της αμμωνίας ως καυσίμου. Η μηχανή επεκτείνει τη χρήση της σε ένα καύσιμο μηδενικών εκπομπών με υψηλό περιβαλλοντικό αποτύπωμα θετικού προσήμου.

Οι ιδιαίτερες φυσικές και χημικές ιδιότητες της αμμωνίας οδήγησαν την Everllence στην ανάπτυξη πρόσθετων δικλίδων ασφαλείας: συστήματα συγκράτησης καυσίμου, πολλαπλούς αισθητήρες ανίχνευσης, βελτιστοποιημένο σύστημα εξαερισμού και διπλοτοιχωματικές σωληνώσεις. Ταυτόχρονα περιορίζουν τον κίνδυνο διαρροών και εξασφαλίζουν ασφαλή λειτουργία ακόμα και σε απαιτητικές συνθήκες.

Η τεχνολογία έχει ήδη εισέλθει σε φάση ωρίμανσης, με τον πρώτο ME-LGIA να προγραμματίζεται για παράδοση το πρώτο τρίμηνο του 2026 και με δοκιμαστική λειτουργία από τα τέλη του 2025. Πιλοτικά προγράμματα βρίσκονται σε εξέλιξη σε μεγάλα projects, όπως πολύ μεγάλους μεταφορείς αμμωνίας, οχηματαγωγά υψηλής χωρητικότητας και ένα bulk carrier στην Ιαπωνία, όπου οι δοκιμές διεξάγονται στο testbed της MITSUI E&S. Η ανάπτυξη της τεχνολογίας στηρίζεται σε περισσότερες από 150.000 ώρες εργασίας και πάνω από 800 δοκιμές σε Δανία και Ιαπωνία, με τη στενή συμμετοχή αρχών και ταξινομητών ώστε να διασφαλιστεί πλήρης συμβατότητα με τα πρότυπα ασφαλείας και τις απαιτήσεις της αγοράς. Η τελική σχεδίαση θα διαμορφωθεί με βάση την εμπειρία των πιλοτικών εφαρμογών, καθιερώνοντας ένα νέο σημείο αναφοράς για τους εμπορικούς κινητήρες που αξιοποιούν καύσιμα μηδενικών εκπομπών.

Στο τεχνολογικό υπόβαθρο της νέας μηχανής εντάσσεται και η ψηφιακή της διασύνδεση. Ο ME-LGIA έχει σχεδιαστεί ώστε να λειτουργεί ως ψηφιακά ολοκληρωμένη μονάδα, με συνεχή και ασφαλή μεταφορά δεδομένων από το πλοίο προς τα επίγεια κέντρα παρακολούθησης της Everllence. Η δυνατότητα ανάλυσης δεδομένων σε πραγματικό χρόνο επιτρέπει τη βελτιστοποίηση της απόδοσης, την πρόληψη τεχνικών προβλημάτων πριν αυτά εξελιχθούν, τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και τη συνολική ενίσχυση της ενεργειακής αποδοτικότητας σε πραγματικές συνθήκες πλου.



Τα πρώτα υπεράκτια αυτόνομα πλοία των HAE με την υπογραφή της ADNOC

Η τεχνολογία τηλεχειρισμού και τεχνητής νοημοσύνης κάνει ένα αποφασιστικό άλμα στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, καθώς η ADNOC Logistics & Services (ADNOC L&S) παρουσιάζει τα πρώτα πλήρως αυτόνομα υπεράκτια πλοία της χώρας. Τα νέα 60 μέτρων Remotely Operated Landing Craft Vessels, ανεπτυγμένα σε συνεργασία με τη γαλλική SeaOwl, ενσωματώνουν προηγμένα συστήματα AI, δορυφορικά δίκτυα και υβριδική διαχείριση ενέργειας, επιτρέποντας πλήρη τηλεχειρισμό από το Remote-Control Center της ADNOC L&S στο Mussafah. Η απουσία χώρων διαμονής και υποστήριξης πληρώματος μειώνει το βάρος του πλοίου, αυξάνει την ενεργειακή απόδοση και επιτρέπει την αδιάλειπτη λειτουργία.

Με την τεχνητή νοημοσύνη να αναλαμβάνει τον έξυπνο σχεδιασμό διαδρομών, τα αυτόνομα πλοία υπόσχονται έως και 30% μείωση στις εκπομπές CO_2 σε σύγκριση με τα συμβατικά πλοία. Ο συνδυασμός αυτοματοποιημένων λειτουργιών, βελτιστοποιημένης κατανάλωσης καυσίμου και υβριδικού συστήματος ενέργειας ενισχύει σημαντικά την περιβαλλοντική απόδοση, στηρίζοντας τους εθνικούς στόχους Net-Zero των HAE. Την τεχνολογική καινοτομία υπογραμμίζει και η δυνατότητα αυτόνομης ασφαλούς πλεύσης στην περίπτωση απώλειας επικοινωνίας. Το σύστημα onboard AI εξασφαλίζει συνεχείς και σταθερές επιχειρήσεις μέχρι την αποκατάσταση της σύνδεσης, ενισχύοντας την αξιοπιστία των υπεράκτιων ενεργειακών και υποστηρικτικών υπηρεσιών.

Credit: Everllence



Τα δύο πρωτότυπα αυτόνομα πλοία θα ξεκινήσουν να κατασκευάζονται μέχρι το τέλος του 2025, με παράδοση το τέταρτο τρίμηνο του 2026. Θα ακολουθήσουν θαλάσσιες δοκιμές και διαδικασίες επικύρωσης στα ύδατα των HAE, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ασφαλής και αποτελεσματική ενσωμάτωσή τους στις επιχειρήσεις.

Η πρώτη ολοκληρωμένη εφαρμογή CCS στη θάλασσα με την υπογραφή της Wärtsilä

Η τεχνολογία δέσμευσης και αποθήκευσης άνθρακα (CCS) της Wärtsilä περνά από τη θεωρία στην πράξη, με την πρώτη πλήρους κλίμακας εγκατάστασή της στη θάλασσα. Στο πλοίο «Clipper Eris» της Solvang ASA αποδείχθηκε ότι η δέσμευση εκπομπών CO_2 εν πλω είναι τεχνικά εφικτή και επιχειρησιακά βιώσιμη.

Η εγκατάσταση στο «Clipper Eris» αποτελεί την πρώτη ολοκληρωμένη εφαρμογή CCS στη θάλασσα, όπου το σύστημα δεσμεύει τις εκπομπές από όλες τις πηγές καυσαερίων του πλοίου. Το έργο βασίστηκε σε πολυετή έρευνα και ανάπτυξη, που ξεκίνησαν το 2019, με δοκιμές στο ερευνητικό κέντρο της Wärtsilä στο Moss της Νορβηγίας, όπου η εταιρεία λειτουργεί μονάδα δέσμευσης 10 τόνων CO_2 ημερησίως από ναυτικό κινητήρα της. Η τεχνολογία έχει ήδη πιστοποιηθεί μετά από χιλιάδες ώρες λειτουργίας και βελτιστοποίησης σε πραγματικές συνθήκες ναυσιπλοΐας.

Το σύστημα Wärtsilä Carbon Capture Solution σχεδιάστηκε ειδικά για ναυτικές εφαρμογές, διαφοροποιούμενο ουσιαστικά από τις βιομηχανικές εκδόσεις ξηράς. Η μονάδα είναι συμπαγής, ανθεκτική στις δονήσεις και στη συνεχή κίνηση και προσαρμόζεται σε μεταβαλλόμενα φορτία μηχανής. Ενσωματώνεται στα υπάρχοντα συστήματα εξαγωγής καυσαερίων, ενώ η λειτουργία της έχει βελτιστοποιηθεί ώστε να είναι απλή και ασφαλής για το πλήρωμα. Το CCS της Wärtsilä έχει τη δυνατότητα επεξεργασίας έως 50 τόνων CO_2 ημερησίως, το οποίο στη συνέχεια υγροποιείται και αποθηκεύεται προσωρινά εντός του πλοίου για περαιτέρω μεταφορά ή επεξεργασία στην ξηρά.

Σε οικονομικούς όρους, η εταιρεία εκτιμά το κόστος δέσμευσης CO_2 μεταξύ 50 και 70 ευρώ ανά τόνο, συμπεριλαμβανομένων των κεφαλαιουχικών και λειτουργικών δαπανών.

Η αιολική υποβοήθηση (WAPS), κινητήριος μοχλός της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων

Η απόδοση της αιολικής υποβοήθησης πρόωσης (Wind-Assisted Propulsion Systems – WAPS) βελτιώνεται ακόμα περισσότερο. Η φινλανδική Bluetech, ειδικευμένη στη ναυπηγική ενεργειακής απόδοσης, παρουσίασε ένα βελτιστοποιημένο σχέδιο δεξαμενόπλοιου, αποτέλεσμα συνεργασίας με την International Seaways (INSW) και τη Norsepower. Το καινοτόμο πλοίο «SeaWasp» ενσωματώνει εξαρχής δύο περιστροφικά ιστία ύψους 35 μ.

Προσομοιώσεις κατέδειξαν εξοικονόμηση ισχύος έως 876 kW στη γραμμή Σαν Φρανσίσκο-Νότια Κορέα, ισοδύναμη με 597 τόνους καυσίμου ανά έτος. Από αυτά, οι καθαρά σχεδιαστικές παρεμβάσεις της Bluetech στο κύτος και στα υδροδυναμικά στοιχεία συνεισέφεραν 104 kW ή 71,5 τόνους, επιτυγχάνοντας βελτίωση συνολικής απόδοσης κατά 13,5% σε ορισμένες συνθήκες. Η Norsepower συνέβαλε καθοριστικά στη διαμόρφωση των ροτόρων, ενώ η Bluetech ανασχεδίασε το υπάρχον μοντέλο BT50, ώστε να επιτυγχάνεται μέγιστη ώθηση και σταθερότητα με ελάχιστο κόστος εγκατάστασης και συντήρησης.

Για να εξασφαλιστεί αξιοπιστία, η μελέτη εξέτασε ακόμα και σενάρια χαμηλού ανέμου. Στη διαδρομή Νότια Κορέα-Σιγκαπούρη, το «SeaWasp» παρουσίασε 275 kW ή 185,9 τόνους καυσίμου ετησίως εξοικονόμηση σε σχέση με ένα συμβατικό BT50, επιβεβαιώνοντας ότι το πλοίο παραμένει αποδοτικό ακόμα και χωρίς ευνοϊκούς ανέμους.

Κάτω από την ίσαλο γραμμή, η Bluetech ανέπτυξε το νέο σύστημα πτερυγίων blueSURF, του οποίου η υπολογιστική ρευστοδυναμική ανάλυση έδειξε ότι μειώνει αισθητά την απαιτούμενη ισχύ πρόωσης. Πάνω από το κατάστρωμα, το aero deck και οι ημίκλειστοι σταθμοί πρόσδεσης μειώνουν την αεροδυναμική αντίσταση, επιτρέποντας καλύτερη ροή αέρα γύρω από τους ρότορες και βελτιστοποίηση της ώθησης.

Η έρευνα αξιολόγησε διάφορες επιλογές διαμόρφωσης των WAPS, όπως τέσσερις ρότορες 24 μ. αντί για δύο 35 μ. Τελικά, η διάταξη με τους δύο μεγαλύτερους ρότορες αποδείχθηκε πιο αποδοτική και οικονομικά βιώσιμη, προσφέροντας υψηλότερο δυναμικό εξοικονόμησης και χαμηλότερο κόστος ανά μονάδα ώσης.

Ο πρώτος STS ανεφοδιασμός LNG για containership στην Ιταλία

Η τεχνολογία ship-to-ship ανεφοδιασμού με υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) επιτρέπει τη μεταφορά καυσίμου απευθείας από δεξαμενόπλοιο σε πλοίο-παραλήπτη, χωρίς την ανάγκη μόνιμων υποδομών στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Χρησιμοποιεί cryogenic σωληνώσεις υψηλής πίεσης, συστήματα αντλιών και συντονισμένες διαδικασίες ασφαλείας, που διασφαλίζουν τη μεταφορά του LNG σε θερμοκρασίες περίπου -160°C. Ταυτόχρονα ελαχιστοποιεί πιθανές απώλειες και εκπομπές μεθανίου. Αυτή η πρακτική, που μέχρι πρόσφατα εφαρμοζόταν κυρίως στη Βόρεια Ευρώπη, επεκτείνεται πλέον και στη Μεσόγειο.

Στις 5 Νοεμβρίου 2025, η Edison και η CMA CGM πραγματοποίησαν, στο λιμάνι της Τεργέστης, την πρώτη στην Ιταλία επιχείρηση ανεφοδιασμού containership με LNG από πλοίο σε πλοίο. Το δεξαμενόπλοιο «Ravenna Knutsen» του ομίλου Edison ανεφοδίασε επιτυχώς το «CMA CGM Salamanque», ένα υπερσύγχρονο πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων διπλού καυσίμου που δραστηριοποιείται στη Μεσόγειο.

Το «Ravenna Knutsen», σε υπηρεσία για την Edison από το 2021, διαθέτει χωρητικότητα 30.000 κ.μ. LNG. Είναι ικανό να εξυπηρετεί διαφορετικού τύπου πλοία και εγκαταστάσεις, επιτρέποντας πολλαπλές διαμορφώσεις ανεφοδιασμού με πλήρη συμμόρφωση στις διεθνείς προδιαγραφές ασφαλείας. Το πλοίο ενσωματώνει συστήματα μέτρησης μάζας, θερμικής διαχείρισης και ταχείας αποσύνδεσης (Emergency Release Systems), τα οποία καθιστούν δυνατή τη λειτουργία χωρίς διαρροές και με απόλυτη περιβαλλοντική ασφάλεια.

Η επιχείρηση στην Τεργέστη, που πραγματοποιήθηκε με τη στενή συνεργασία του λιμεναρχείου και των αρμόδιων αρχών της Αδριατικής, θέτει τις βάσεις για την ανάπτυξη ενός πλήρως λειτουργικού δικτύου LNG bunkering στα ιταλικά λιμάνια.

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

Ενέργεια &

Οι τελευταίες εξελίξεις στο ενεργειακό μέτωπο

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος



Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΜΠΕΛΤΕΣ

Συμφωνία για τη μεταφορά αμερικανικού LNG από Ελλάδα σε Ουκρανία

Υπεγράφη στις 16 Νοεμβρίου η δήλωση προθέσεων μεταξύ της ΔΕΠΑ Εμπορίας και της Naftogaz για την προμήθεια αμερικανικού LNG στην Ουκρανία ήδη από τον Δεκέμβριο του 2025 μέχρι τον Μάρτιο του 2026, η οποία, όπως σημειώνεται, αποτελεί κρίσιμη συνεισφορά στην περιφερειακή και ευρωπαϊκή ενεργειακή ασφάλεια και ανθεκτικότητα, ενώ στηρίζει την Ουκρανία εν μέσω ενός δύσκολου χειμώνα. Οι κρίσιμες ενεργειακές υποδομές της Ελλάδας διασφαλίζουν σταθερές ροές φυσικού αερίου κατά μήκος του Κάθετου Διαδρόμου, αναφέρουν κυβερνητικές πηγές.

Η υπογραφή της συμφωνίας έγινε παρουσία του Κυριάκου Μητσοτάκη, του Βολοντίμιρ Ζελένσκι και της Κίμπερλι Γκίλφοϊλ. Κατά την υποδοχή του κ. Ζελένσκι, ο κ. Μητσοτάκης δήλωσε: «Η Ουκρανία μπορεί να βασίζεται στη σταθερή στήριξη της Ελλάδας. Είμαστε έτοιμοι να στηρίξουμε τη χώρα σας και τον λαό σας με κάθε τρόπο. Θα υπογράψουμε σημαντικές συμφωνίες σε ό,τι αφορά την προμήθεια της Ουκρανίας με φυσικό αέριο από την Ελλάδα. Ουσιαστικά ενεργοποιούμε τον κάθετο διάδρομο και προσπαθούμε να διασφαλίσουμε ότι το αέριο θα φτάσει στη χώρα σας τον δύσκολο αυτό χειμώνα».

Ο κ. Ζελένσκι ευχαρίστησε την ελληνική πλευρά, υπενθυμίζοντας την κρίσιμη

φυσικοί πόροι

συγκυρία, καθώς η Ουκρανία αναμένεται να έχει έναν δύσκολο χειμώνα. «Είναι πολύ σημαντική αυτή η στήριξή σας, αυτόν τον δύσκολο χειμώνα που έρχεται, με καθημερινές επιθέσεις κατά αμάχων», είπε.

Ο Πρωθυπουργός τόνισε τον ρόλο της χώρας μας στην ευρωπαϊκή και περιφερειακή ενεργειακή ασφάλεια και στην ενεργειακή θωράκιση της Ουκρανίας, ο οποίος έχει αναβαθμιστεί μετά τις πρόσφατες συμφωνίες που υπεγράφησαν στην Αθήνα για την προμήθεια και τη μεταφορά αμερικανικού LNG μέσω του Κάθετου Διαδρόμου, αλλά και από τη σημερινή συμφωνία που υπεγράφη ανάμεσα στη ΔΕΠΑ και τη Naftogaz.

Η Ουκρανία θα εισάγει φυσικό αέριο από την Ελλάδα, που θα βοηθήσει να καλυφθούν οι χειμερινές ανάγκες της, ανέφερε σε ανάρτηση στα μέσα κοινωνική δικτύωσης ο Πρόεδρος της Ουκρανίας Βολοντίμιρ Ζελένσκι, δεσμευόμενος να εξασφαλίσει σχεδόν 2 δισ. ευρώ για να αντισταθμίσει τις απώλειες που υπέστη από τις ρωσικές επιθέσεις στην εγχώρια παραγωγή.

Στο ζενίθ η ζήτηση για ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές

Η ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές γνωρίζει σε παγκόσμια κλίμακα αύξηση της ζήτησης υψηλότερη από αυτήν από ορυκτά καύσιμα, παρά την αλλαγή της πολιτικής των ΗΠΑ, αναφέρει σε έκθεση την οποία έδωσε στη δημοσιότητα πρόσφατα ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας (ΔΟΕ), σύμφωνα με το διάμεσο σενάριο του οποίου η ζήτηση πετρελαίου δεν αποκλείεται να έχει «σταθεροποιηθεί περί το 2030».

Οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, με βασικό κινητήρα τα φωτοβολταϊκά πλαίσια, σημειώνουν «αύξηση ταχύτερη από οποιαδήποτε άλλη μείζονα πηγή ενέργειας, βάσει όλων των σεναρίων» που εξετάστηκαν από τον ΔΟΕ στην ετήσια έκθεσή του για τις παγκόσμιες ενεργειακές προοπτικές (WEO 2025).

Στην έκθεση αυτή, που γενικά αναμένεται και παρακολουθείται στενά από όσους λαμβάνουν αποφάσεις, ο ΔΟΕ παρουσιάζει τρία σενάρια για το μέλλον της ενέργειας στον κόσμο: το πρώτο βασίζεται στις τρέχουσες πολιτικές των χωρών, το δεύτερο συμπεριλαμβάνει μέτρα που θεωρητικά θα πρέπει να ληφθούν αν ο κόσμος θέλει να επιτύχει κλιματική ουδετερότητα, το τρίτο είναι διάμεσο, λαμβάνοντας υπόψη μόνο μέτρα που έχουν αναγγελθεί ήδη από κυβερνήσεις. Κατ' αυτό το τρίτο σενάριο, οι ΗΠΑ, όπου η κυβέρνηση Τραμπ έχει ανακοινώσει δραστικές αλλαγές πολιτικής, θα έχουν το 2035 δυναμικότητα από ανανεώσιμες πηγές κατά 35% χαμηλότερες σε σύγκριση με τις προβλέψεις της έκθεσης του 2024. Μολαταύτα, «σε παγκόσμιο επίπεδο, οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας θα συνεχίσουν την ταχεία επέκτασή τους».

Η Κίνα θα παραμείνει η μεγαλύτερη αγορά –και η μεγαλύτερη κατασκευάστρια εξοπλισμού– του τομέα και θα προχωρήσει το 45 έως 60% των εγκαταστάσεων τα επόμενα δέκα χρόνια.

Όσον αφορά τα μερίδια, τα σενάρια έχουν μεγάλες διαφορές. Στο διάμεσο σενάριο, η ζήτηση για άνθρακα θα φτάσει στην κορύφωση και το πετρέλαιο θα σταθεροποιηθεί «περί το 2030». Αντίθετα, το αέριο θα συνεχίσει να γνωρίζει αύξηση τα χρόνια του 2030, αντίθετα με όσα αναμένονταν σε προηγούμενες προβλέψεις – και σε αυτή την περίπτωση εξαιτίας της νέας πολιτικής των ΗΠΑ, αλλά και λόγω των χαμηλότερων τιμών.

Κατά το πιο συντηρητικό σενάριο, που βασίζεται αυστηρά στις εφαρμοζόμενες πολιτικές, η ζήτηση για άνθρακα θα αρχίσει να υποχωρεί πριν από το τέλος αυτής της δεκαετίας, όμως η ζήτηση για πετρέλαιο και αέριο θα συνεχίσει να αυξάνεται έως το 2050.

Η μεγαλύτερη εγκατάσταση αποθήκευσης ενέργειας με μπαταρίες διά χειρός Adani

Η κατασκευή του μεγαλύτερου συστήματος αποθήκευσης ενέργειας με μπαταρίες (Battery Energy Storage System – BESS) πλέον εντάσσεται στα πλάνα του Ινδού επιχειρηματία Gautam Adani. Σύμφωνα με το Forbes, η κατασκευή του εν λόγω συστήματος θα λάβει χώρα στην περιοχή Khavda, στα δυτικά της Ινδίας.

Πρόκειται για ένα επίδοξο έργο, το οποίο περιλαμβάνει την εγκατάσταση 700 μονάδων (μπαταριών), με συνολική αποθηκευτική δυναμικότητα 3,5 GWh. Η διεκπεραίωσή του βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη και, βάσει δεδομένων του Forbes, το έργο θα έχει ολοκληρωθεί έως τον Μάρτιο του 2026. Προς το παρόν, η Adani Group δεν έχει γνωστοποιήσει το ακριβές ποσό της επένδυσής της για την κατασκευή του εν λόγω συστήματος.

Κατόπιν ολοκλήρωσης των εργασιών στην Khavda, η εταιρεία σκοπεύει να κατασκευάσει έναν επιπλέον σταθμό BESS, αποθηκευτικής δυναμικότητας 15 GWh, έως και τον Μάρτιο του 2027. Απώτερο στόχο της Adani Group συνιστά η επέκταση της αποθηκευτικής δυναμικότητας έως και κατά 50 GWh σε βάθος πενταετίας. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η

Η μεγαλύτερη παγκοσμίως παράκτια τουρμπίνα αιολικής ενέργειας ισχύος 26 MW τέθηκε σε λειτουργία για τη σύνδεσή της με το ενεργειακό δίκτυο στην πόλη Ντονγκγίνγκ της Κίνας.

εταιρεία θα υποβοηθήσει τους περιβαλλοντικούς στόχους της Ινδίας στο πλαίσιο της αποανθρακοποίησης.

Το σύστημα BESS θα αποτελεί προσάρτημα του πάρκου αιολικής και ηλιακής ενέργειας έκτασης 538 τ.χλμ. –επίσης διά χειρός Adani–, στην ίδια περιοχή. Το εν λόγω πάρκο σήμερα παράγει 7,1 GW, με στόχο να φτάσει τα 30 GW έως το 2029.

ΗΠΑ: Υπέρογκες επενδύσεις για τον κλάδο της πυρηνικής ενέργειας

Την πυρηνική ενέργεια προσδιόρισε ως την αιχμή του δόρατος για την αξιοποίηση των επενδυτικών κεφαλαίων ύψους $750 δισ. από τη Νότια Κορέα και την Ιαπωνία ο Υπουργός Εμπορίου των ΗΠΑ, Χάουαρντ Λούτνικ. Σε υπουργικό συμβούλιο στον Λευκό Οίκο, ανακοινώθηκε ότι η κατασκευή νέων μονάδων θα αποτελέσει τον πρώτο σταθμό υλοποίησης της επενδυτικής δέσμευσης των δύο ασιατικών κρατών, ευθυγραμμιζόμενη με τον εθνικό στόχο αύξησης της πυρηνικής ισχύος από τα 97 GW στα 400 GW έως το 2050.

Όπως υπογραμμίζει το BusinessKorea, η εξέλιξη αυτή δημιουργεί τεράστιες ευκαιρίες για την κορεατική βιομηχανία, η οποία κατοχυρώνει «δικαιώματα προτεραιότητας» βάσει διμερών συμφωνιών. Καθώς η αμερικανική εφοδιαστική αλυσίδα έχει ατονήσει μετά από δεκαετίες αδράνειας, η Westinghouse αναμένεται να ηγηθεί στον σχεδιασμό, βασιζόμενη όμως στην κατασκευαστική ισχύ παικτών, όπως η Doosan Enerbility, για τον κύριο εξοπλισμό. Η τελευταία ήδη τροφοδοτεί τα projects μικρών πυρηνικών αντιδραστήρων των TerraPower και NuScale.

Στον κατασκευαστικό κλάδο, όμιλοι όπως οι Hyundai E&C, Daewoo E&C και Samsung C&T φαντάζουν ως τα φαβορί έναντι του ευρωπαϊκού ανταγωνισμού, έχοντας ως παρακαταθήκη την επιτυχία του έργου Barakah στα ΗΑΕ. Παράλληλα, η εκρηκτική ζήτηση ενέργειας λόγω της τεχνητής Νοημοσύνης (AI) ευνοεί άμεσα τους προμηθευτές, όπως η HD Hyundai Electric, που έχουν ήδη ενισχύσει την παραγωγή τους στις ΗΠΑ.

Στο κινεζικό δίκτυο η μεγαλύτερη στον κόσμο παράκτια τουρμπίνα αιολικής ενέργειας

Μια παράκτια τουρμπίνα αιολικής ενέργειας ισχύος 26 MW τέθηκε σε λειτουργία για τη σύνδεσή της με το ενεργειακό δίκτυο στην πόλη Ντονγκγίνγκ, που βρίσκεται στην επαρχία Σαντόνγκ στα ανατολικά της Κίνας. Πρόκειται για τη μεγαλύτερη τουρμπίνα παγκοσμίως στο είδος της, σύμφωνα με την Dongfang Electric Wind Power Co., Ltd., που την ανέπτυξε. Η αναφερόμενη τουρμπίνα έχει παραχθεί εξ ολοκλήρου στην Κίνα, ενώ έχει την πρώτη θέση παγκοσμίως στην ικανότητα παραγωγής ενέργειας, αλλά και στη διάμετρο του ρότορα που διαθέτει, ξεπερνώντας τα 310 μ., δήλωσε ο Γιανγκ Σενλίν, Αντιπρόεδρος του ινστιτούτου της ίδιας εταιρείας για την έρευνα και τον σχεδιασμό στον τομέα της αιολικής ενέργειας. Το ύψος των ακτινωτών πτερύγων της φτάνει τα 185 μ., ενώ η σάρωση της περιφέρειας κυκλικής κίνησης της τουρμπίνας ισοδυναμεί με αυτή που καλύπτουν 10,5 τυπικά γήπεδα ποδοσφαίρου, σύμφωνα με τον κ. Γιανγκ Σενλίν.

Mega συμφωνία Equinor και Shell στη Βόρεια Θάλασσα

Η Equinor και η Shell ολοκλήρωσαν συμφωνία για την ενοποίηση των υπεράκτιων δραστηριοτήτων πετρελαίου και φυσικού αερίου στο Ηνωμένο Βασίλειο, συστήνοντας μια νέα εταιρεία.

Η Adura, όπως ονομάζεται, θα είναι ο μεγαλύτερος ανεξάρτητος παραγωγός υδρογονανθράκων στη Βόρεια Θάλασσα του Ηνωμένου Βασιλείου.

«Είναι σπάνιο προνόμιο να συμμετέχεις στο πρώτο κεφάλαιο μιας εταιρείας. Η δέσμευση για την ασφάλεια, η πίστη στο μέλλον της Βόρειας Θάλασσας και η συνδυασμένη εμπειρογνωμοσύνη των Equinor και Shell αποτελούν τα θεμέλια της νέας εταιρείας μας. Ανυπομονώ να ξεκινήσω τη συνεργασία μου με αυτή την εξαιρετική ομάδα», τόνισε ο CEO της Adura, Neil McCulloch.



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

Bahamas Maritime Authority (BMA)

Η αναγνώριση από το Propeller Club Πειραιά

Η Bahamas Maritime Authority (BMA) τιμήθηκε για τη συνεχή υποστήριξή της προς το Propeller Club Πειραιά κατά τη διάρκεια του Ετήσιου Δείπνου προς τιμήν των Δωρητών του Club, που πραγματοποιήθηκε πρόσφατα στο Grand Hyatt Athens.

Η εκδήλωση συγκέντρωσε περισσότερους από 250 καλεσμένους, δωρητές, μέλη και φίλους του Club, για να γιορτάσουν τη συνεργασία και τη συμβολή τους στη ναυτιλιακή κοινότητα.

Κατά τη διάρκεια της βραδιάς, ο Χρήστος Τιμαγένης, Γενικός Γραμματέας, και ο Κωστής Φραγκούλης, Πρόεδρος του Propeller Club Πειραιά και νεοεκλεγμένος Πρόεδρος του International Propeller Club, έκαναν αναφορές στην ανάπτυξη, στην παγκόσμια αναγνώριση και στην αυξανόμενη κοινωνική επίδραση του οργανισμού.

Εκπροσωπώντας την BMA, ο Regional Director for East Med, Black Sea and Middle East, Δημήτρης Τσιφτσής, παρέλαβε μια ειδική πλακέτα ως σύμβολο της εκτίμησης του Club για τη συνεχή υποστήριξη και την πολύτιμη συμβολή της στην αποστολή του Οργανισμού.

Η BMA υπερήφανα υποστηρίζει οργανισμούς όπως το Propeller Club, οι οποίοι συνεχίζουν να προωθούν τη συνεργασία, την επαγγελματική ανάπτυξη και την κοινότητα στον παγκόσμιο ναυτιλιακό κλάδο.



Ο κ. Δημήτρης Τσιφτσής παραλαμβάνει τιμητική πλακέτα για τη διαρκή υποστήριξη της BMA στο Propeller Club Πειραιά.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

NAFTIKA CHRONIKA

Ναυτιλιακές ειδήσεις 24/7



www.naftikachronika.gr

@naftikachronika



Ξηρά φορτία

ΑΝΘΡΑΚΑΣ

Πονοκέφαλος στην Αυστραλία από το οριστικό τέλος του άνθρακα στη Νότια Κορέα

Καμπανάκι κινδύνου σήμανε για την αυστραλιανή κυβέρνηση η πρόσφατη απόφαση της Νότιας Κορέας να κλείσει όλα τα θερμοηλεκτρικά εργοστάσια άνθρακα έως το 2040. Έτσι, η Καμπέρα καλείται να προετοιμαστεί για μείωση των εξαγωγών θερμικού άνθρακα, αφού ένας από τους κύριους διεθνείς πελάτες της δεσμεύτηκε στην COP30 στη Βραζιλία ότι θα ενταχθεί στην «Powering Past Coal Alliance», μια ομάδα περίπου 60 χωρών και 120 κυβερνήσεων, επιχειρήσεων και οργανισμών με στόχο την εξάλειψη της χρήσης των ορυκτών καυσίμων.

Ο Υπουργός Κλίματος, Ενέργειας και Περιβάλλοντος της Νότιας Κορέας, Kim Sung-hwan, δήλωσε ότι αυτή η κίνηση αποδεικνύει τη δέσμευση της χώρας να «επιταχύνει τη μετάβαση σε μια δίκαιη και καθαρή ενέργεια».

Η ασιατική χώρα διαθέτει τον έβδομο μεγαλύτερο στόλο σταθμών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας με τη χρήση άνθρακα στον κόσμο και είναι ο τέταρτος μεγαλύτερος εισαγωγέας θερμικού άνθρακα στον κόσμο, μετά την Κίνα, την



Ινδία και την Ιαπωνία, με μερίδιο περίπου 8% στο παγκόσμιο εμπόριο. Ο άνθρακας συμβάλλει περίπου στο 30% της ηλεκτρικής της ενέργειας.

«Η μετάβαση από τον άνθρακα στην καθαρή ενέργεια δεν είναι μόνο απαραίτητη για το κλίμα. Θα βοηθήσει επίσης τόσο τη Δημοκρατία της Κορέας όσο και όλες τις άλλες χώρες να αυξήσουν την ενεργειακή τους ασφάλεια, να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεών τους και να δημιουργήσουν χιλιάδες θέσεις εργασίας», δήλωσε ο Kim Sung-hwan.

Με τη συμμετοχή της στην «Powering Past Coal Alliance», η Νότια Κορέα δεσμεύεται να κλείσει 62 ανθρακωρυχεία, σαράντα εκ των οποίων έχουν ήδη επιβεβαιώσει τις ημερομηνίες κλεισίματος. Η εταιρεία ανάλυσης Kpler εκτιμά ότι η Αυστραλία θα πουλήσει φέτος θερμικό άνθρακα αξίας περίπου 2,3 δισ. δολαρίων Αυστραλίας (1,5 δισ. δολάρια ΗΠΑ) στη Νότια Κορέα.

Ο James Bowen, Διευθυντής της συμβουλευτικής εταιρείας ReMap Research, δήλωσε ότι η απόφαση της Νότιας Κορέας θα στείλει ένα ισχυρό μήνυμα σε ολόκληρη την περιοχή Ασίας-Ειρηνικού. «Για την Αυστραλία, η συνέχιση της εξάρτησης από τις εξαγωγές ορυκτών καυσίμων μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα αποτελεί επικίνδυνη στρατηγική», ανέφερε.

Σε κίνδυνο τα σχέδια της Ινδονησίας για περιορισμό του άνθρακα

Το σχέδιο της Ινδονησίας να αποσύρει 6,7 GW ισχύος από τους σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας με καύση άνθρακα έως το 2030 για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής κινδυνεύει να αποτύχει λόγω της καθυστέρησης στην εκταμίευση των κονδυλίων από χώρες-συμμάχους.

Μια συμμαχία δέκα χωρών, η Just Energy Transition Partnership, δεσμεύτηκε το 2022 να συγκεντρώσει $20 δισ. μέσα σε τρία έως πέντε χρόνια για την απεξάρτηση της Ινδονησίας από τον άνθρακα, σε μια κίνηση που περιγράφηκε ως «η μεγαλύτερη μεμονωμένη χρηματοδοτική συναλλαγή για το κλίμα». Στις δέκα δωρήτριες χώρες περιλαμβάνονταν οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Ευρωπαϊκή Ένωση, η Ιαπωνία και άλλες. Οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν αποσυρθεί από τότε.

«Δεν έχουμε δει καμία δέσμευση από κανέναν για τη χρηματοδότηση της απεξάρτησης από τον άνθρακα», δήλωσε ο Paul Butarbutar, επικεφαλής της Γραμματείας του JETP Ινδονησίας, στο περιθώριο της COP30 στη Βραζιλία.

«Εάν δεν υπάρχει κανείς που να είναι πραγματικά πρόθυμος να χρηματοδοτήσει τη σταδιακή κατάργηση του άνθρακα, τότε θα πρέπει να σκεφτούμε αν η κίνηση είναι πραγματικά η καλύτερη επιλογή», δήλωσε ο Paul Butarbutar.

Το πρόβλημα στην Ινδονησία, τον έβδομο μεγαλύτερο παραγωγό ηλεκτρικής ενέργειας από άνθρακα στον κόσμο και τη μεγαλύτερη οικονομία της Νοτιοανατολικής Ασίας, υπογραμμίζει τις ευρύτερες ανησυχίες των αναπτυσσόμενων χωρών σχετικά με τη διεθνή χρηματοδότηση για το κλίμα, η οποία έχει αργήσει να υλοποιηθεί.



ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ – ΧΑΛΥΒΑΣ

Πτωτική η πορεία για την παγκόσμια παραγωγή χάλυβα

Η παγκόσμια παραγωγή ακατέργαστου χάλυβα σημείωσε κάμψη για δεύτερο συνεχόμενο μήνα τον Οκτώβριο, οδηγούμενη εκ νέου από την επιβράδυνση της κινεζικής παραγωγής.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με στοιχεία της Διεθνούς Ένωσης Χάλυβα (World Steel Association), η παγκόσμια παραγωγή για τις 70 χώρες που υποβάλλουν τα δεδομένα τους στην ένωση ανήλθε στους 143,3 εκατ. τόνους τον Σεπτέμβριο. Ως εκ τούτου, κατέγραψε πτώση της τάξεως του 5,9% σε ετήσια βάση.

Όσον αφορά την παραγωγή ακατέργαστου χάλυβα κάθε χώρας, σημαντική ετήσια μείωση κατέγραψαν η Κίνα, η Ρωσία και η Νότια Κορέα. Ειδικότερα, η παραγωγή της Κίνας διαμορφώθηκε στους 72 εκατ. τόνους, καταγράφοντας σημαντική πτώση της τάξεως του 12,1%. Ταυτόχρονα, η παραγωγή της Ρωσίας ανήλθε σε 5,3 εκατ. τόνους (-6,2%) και εκείνη της Νότιας Κορέας στους 5,1 εκατ. τόνους (-5,8%). Στον αντίποδα, εντυπωσιακή άνοδο της τάξεως του 12% και 9,4% σημείωσε η παραγωγή του Ιράν και των ΗΠΑ αντίστοιχα.

Στη συνολική εικόνα της περιόδου Ιανουαρίου-Οκτωβρίου 2025, η παγκόσμια παραγωγή ακατέργαστου χάλυβα ανήλθε στους 1,51 δισ. τόνους, σημειώνοντας πτώση κατά 2,1% σε ετήσια βάση.

Υπό πίεση οι τιμές σιδηρομεταλλεύματος το 2026

Πιο δυσμενείς συνθήκες στην αγορά σιδηρομεταλλεύματος βλέπει η ING για το 2026, καθώς η ζήτηση από την Κίνα υποχωρεί, ενώ ταυτόχρονα η προσφορά αυξάνεται.

Όπως σημειώνει σε εκτίμησή της η ING, η κατανάλωση χάλυβα στην Κίνα υποχωρεί, καθώς η αγορά ακινήτων παραμένει αδύναμη και η μεταποίηση δεν δείχνει σημάδια ανάκαμψης, παρά κάποιες προσπάθειες του Πεκίνου για επενδύσεις σε υποδομές, που όμως είναι λιγότερο εντάσεως σιδηρομεταλλεύματος.

Από την πλευρά της προσφοράς, οι εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος από χώρες όπως η Αυστραλία και η Βραζιλία συνεχίζουν να αυξάνονται. Συγκεκριμένα, οι αποστολές από το λιμάνι Hedland στην Αυστραλία –ένα από τα κύρια εξαγωγικά hubs της χώρας– έφτασαν τον Οκτώβριο στο ρεκόρ των 49,5 εκατ. τόνων, αύξηση δηλαδή 8% σε σχέση με τον Οκτώβριο του 2024. Η Βραζιλία, επίσης, καταγράφει ρεκόρ εξαγωγών iron ore φέτος και τον περασμένο Οκτώβριο εξήγαγε 1,85 εκατ. τόνους/ημέρα. Παράγοντα Χ αποτελεί το νέο σημείο αναφοράς για την προσφορά που ακούει στο όνομα Simandou. Το μεγάλο έργο στη Γουινέα αναμένεται να αλλάξει τις ισορροπίες στην παγκόσμια αγορά.

Αξίζει, τέλος, να σημειωθεί ότι τα υψηλά αποθέματα στα λιμάνια εισαγωγής στην Κίνα, σε συνδυασμό με την αυξανόμενη προσφορά, δημιουργούν συνθήκες πίεσης στις τιμές. Οι αναλυτές της ING προβλέπουν ότι οι τιμές του σιδηρομεταλλεύματος το 2026 θα είναι χαμηλότερες από το 2025, με εκτίμηση γύρω στα $95/τόνο.

Στρατηγική στροφή της Vale προς την Ινδία

Η Vale S.A. ετοιμάζεται να ανταποκριθεί στη ραγδαία αυξανόμενη ζήτηση σιδηρομεταλλεύματος από την Ινδία, η οποία αναμένεται να διπλασιάσει την παραγωγή χάλυβα στους 300 εκατ. τόνους έως το τέλος της δεκαετίας, δήλωσε ο CEO Gustavo Pimenta, σύμφωνα με το Reuters. Η στασιμότητα της κινεζικής παραγωγής, κοντά στους 1 δισ. τόνους ετησίως, η οποία μάλιστα ενδέχεται να υποστεί και μικρή πτώση, ωθεί τη Vale να ενισχύσει την παρουσία της σε Ινδία, Βιετνάμ και άλλες ασιατικές αγορές.

«Δεν βλέπουμε περαιτέρω ανάπτυξη για την κινεζική παραγωγή, η οποία πιθανότατα θα παραμείνει αμετάβλητη, ίσως και να υποχωρήσει», δήλωσε ο Gustavo Pimenta, «σε αντιδιαστολή με τον ετήσιο ρυθμό αύξησης 12% της Ινδίας».

Η Ινδία θα εισαγάγει συνολικά φέτος περίπου 10 εκατ. τόνους σιδηρομεταλλεύματος από τη Vale, έναντι μηδενικών όγκων πριν από λίγα χρόνια, ενώ η εταιρεία προβλέπει πωλήσεις 8 εκατ. τόνων στο Βιετνάμ το 2025.

Η Vale ανακοίνωσε επίσης επενδύσεις $12,9 δισ. έως το 2030 στο πρόγραμμα



Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.

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

«Novo Carajás», για την αύξηση της ετήσιας παραγωγής κατά 20 εκατ. τόνους από το 2026, καθώς και σχέδιο διπλασιασμού της παραγωγής χαλκού έως το 2035.

Η εταιρεία αναμένει να ανακτήσει την πρωτοκαθεδρία στην παγκόσμια παραγωγή σιδηρομεταλλεύματος από τη Rio Tinto, ενώ εξετάζει την πώληση του ορυχείου νικελίου Thompson στον Καναδά λόγω χαμηλής αποδοτικότητας και πίεσης τιμών από την Ινδονησία.

ΣΙΤΗΡΑ

ΚΑΛΑΜΠΟΚΙ

Με μηδενικούς δασμούς οι εισαγωγές αμερικανικού καλαμποκιού στην Ταϊλάνδη

Το υπουργικό συμβούλιο της Ταϊλάνδης συμφώνησε να αυξήσει την ποσότητα καλαμποκιού που εισάγει η χώρα από τις ΗΠΑ και να εκμηδενίσει τους δασμούς, στο πλαίσιο των συνεχιζόμενων εμπορικών διαπραγματεύσεων με την Ουάσιγκτον, δήλωσαν πρόσφατα αξιωματούχοι της ασιατικής χώρας. Ως εκ τούτου, η Ταϊλάνδη θα εισαγάγει 1 εκατ. τόνους καλαμποκιού με μηδενικούς δασμούς από τις ΗΠΑ μεταξύ Φεβρουαρίου και Ιουνίου του 2026.

Η Ταϊλάνδη καταναλώνει περίπου 9 εκατ. τόνους καλαμποκιού για ζωοτροφή ετησίως, εισάγοντας 4 έως 5 εκατ. τόνους, σύμφωνα με κυβερνητικά στοιχεία. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι οι μονάδες παραγωγής ζωοτροφών να αγοράζουν τρεις τόνους εγχώριου καλαμποκιού για κάθε τόνο εισαγόμενων προμηθειών.

ΣΙΤΑΡΙ

Αλλαγή δεδομένων για τις εξαγωγές σιταριού της Ουκρανίας

Η Ουκρανία δεν θα περιορίσει τις εξαγωγές σιταριού κατά την εμπορική περίοδο 2025-2026, αποτέλεσμα των υψηλότερων συγκομιδών στην αρχή της τρέχουσας περιόδου, δήλωσε ο αναπληρωτής Υπουργός Οικονομίας Taras Vysotskiy στο Reuters.

Η Ουκρανία, ένας από τους κορυφαίους παραγωγούς και εξαγωγείς σιταριού στον κόσμο, έχει περιορίσει τις εξαγωγές τις τελευταίες εμπορικές περιόδους, προκειμένου να αποτρέψει την αύξηση των τιμών του ψωμιού.

«Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις μας, η συγκομιδή σιταριού θα είναι περίπου 23 εκατ. (μετρικοί) τόνοι και οι εξαγωγές αναμένεται να φτάσουν περίπου τους 17 εκατ. τόνους (την περίοδο 2025/26)», είπε ο Taras Vysotskiy.

> 177,6 εκατ. τόνους σόγιας θα συγκομίσει η Βραζιλία το 2025/2026.

Η Ουκρανία συγκόμισε 22,6 εκατ. τόνους σιταριού το 2024 και εξήγαγε 15,7 εκατ. τόνους του προϊόντος το 2024/25.

Τα στοιχεία του Υπουργείου Οικονομίας έδειξαν ότι η χώρα έχει εξαγάγει 6,8 εκατ. τόνους σιταριού μέχρι στιγμής αυτή τη σεζόν, έναντι 8,6 εκατ. την ίδια περίοδο την προηγούμενη σεζόν.

ΣΟΓΙΑ

Εκ νέου μηδενικά τα φορτία αμερικανικής σόγιας στην Κίνα

Η κινεζική αγορά σόγιας παρουσίασε αξιοσημείωτη μετατόπιση ροών τον Οκτώβριο, καθώς για δεύτερο συνεχόμενο μήνα δεν καταγράφηκε καμία εισαγωγή από τις ΗΠΑ, την ώρα που οι συνολικές αφίξεις ανήλθαν σε ιστορικό υψηλό για την περίοδο, σύμφωνα με το Reuters. Η απουσία αμερικανικού φορτίου, έναντι 541.434 τόνων τον αντίστοιχο περσινό μήνα, ερμηνεύεται στο πλαίσιο της παρατεταμένης εμπορικής έντασης Ουάσιγκτον-Πεκίνου, που οδήγησε τους Κινέζους αγοραστές σε διαφοροποίηση και σε ενίσχυση των ροών από τη Νότια Αμερική.

Πιο συγκεκριμένα, οι εισαγωγές από τη Βραζιλία αυξήθηκαν κατά 28,8%, αγγίζοντας τους 7,12 εκατ. τόνους και καλύπτοντας πάνω από το 75% της κινεζικής ζήτησης. Αντίστοιχα, οι εισαγωγές από την Αργεντινή σημείωσαν άνοδο 15,4% και διαμορφώθηκαν σε 1,57 εκατ. τόνους, αντιπροσωπεύοντας περίπου το ένα έκτο του συνόλου. Έτσι, οι συνολικές αφίξεις του μήνα στην Κίνα ανήλθαν σε 9,48 εκατ. τόνους, επίδοση που αποτελεί νέο ρεκόρ Οκτωβρίου.

Σε επίπεδο δεκαμήνου, οι κινεζικές εισαγωγές από τη Βραζιλία έφτασαν τους 70,81 εκατ. τόνους (+4,5%), ενώ από την Αργεντινή τους 4,46 εκατ. τόνους (+23,9%).

Παρά τον πρόσφατο διμηνιαίο «αποκλεισμό» των ΗΠΑ κατά τη διάρκεια της τεταμένης εμπορικής αντιπαράθεσης μεταξύ των δύο, το Πεκίνο ενέτεινε τις αγορές μετά τις συνομιλίες που πραγματοποιήθηκαν στα τέλη Οκτωβρίου. Μάλιστα, η κρατική COFCO στράφηκε εκ νέου στην αμερικανική αγορά, δεσμεύοντας άνω του 1 εκατ. τόνων σόγιας. Πλέον η αγορά παρακολουθεί αν οι νέες κινήσεις θα προσεγγίσουν τον στόχο των 12 εκατ. τόνων έως το τέλος του έτους.

Εκτιμήσεις για ρεκόρ παραγωγής σόγιας από τη Βραζιλία

Η Βραζιλία θα αποκομίσει ρεκόρ συγκομιδής σόγιας ύψους 177,6 εκατ. τόνων κατά το έτος συγκομιδής 2025/2026, σύμφωνα με στοιχεία που δημοσιεύτηκαν πρόσφατα από την Conab, την κρατική εταιρεία προμήθειας.

Ο μεγαλύτερος παραγωγός και εξαγωγέας σόγιας στον κόσμο αναμένεται επίσης να εξαγάγει 112,1 εκατ. τόνους στην Κίνα και σε άλλες χώρες, αύξηση 5,11% σε σχέση με το προηγούμενο έτος συγκομιδής, πρόσθεσε η Conab.

Οι ΗΠΑ, ένας από τους κύριους ανταγωνιστές της Βραζιλίας μαζί με την Αργεντινή, αναμένεται να εξαγάγουν λιγότερη σόγια τους επόμενους μήνες.

«Με την προβλεπόμενη μείωση των εξαγωγών των ΗΠΑ, την αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης και την επέκταση της βραζιλιάνικης παραγωγής, εκτιμάται σημαντική αύξηση των βραζιλιάνικων εξαγωγών», ανέφερε η Conab.

Επιπλέον, η προσδοκία για αύξηση της υποχρεωτικής ανάμειξης βιοντίζελ με ντίζελ, καθώς και η αυξανόμενη ζήτηση για φυτικές πρωτεΐνες, υποδηλώνουν ότι ο όγκος της σόγιας που προορίζεται για την εγχώρια αγορά θα μπορούσε να φτάσει τους 59,37 εκατ. τόνους το 2026.

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

Υγρά φορτία



ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

Στρατηγική είσοδος της QatarEnergy στη Γουιάνα

Η QatarEnergy ενισχύει περαιτέρω το διεθνές αποτύπωμά της στον τομέα της υπεράκτιας έρευνας (υδρογονανθράκων), υπογράφοντας Συμφωνία Διανομής Παραγωγής (Production Sharing Agreement) για το θαλάσσιο Block S4 στη Γουιάνα. Η παραχώρηση εντάσσεται στον Γύρο Αδειοδότησης του 2022, επιβεβαιώνοντας την αυξανόμενη γεωστρατηγική βαρύτητα της χώρας ως ανερχόμενου πετρελαϊκού κόμβου στον δυτικό Ατλαντικό.

Με βάση τη συμφωνία, η QatarEnergy αποκτά συμμετοχή 35% στην κοινοπραξία, με την TotalEnergies να αναλαμβάνει τον ρόλο διαχειριστή (40%) και την Petronas να συμπληρώνει τη δομή με ποσοστό 25%. Το Block S4 καλύπτει έκταση 1.788 τ.χλμ. και βρίσκεται 50-100 χλμ. από τις ακτές της Γουιάνας, σε σχετικά ρηχά νερά βάθους 30-100 μ., χαρακτηριστικά που επιτρέπουν αποτελεσματικό σχεδιασμό εργασιών γεώτρησης και μειωμένο τεχνικό ρίσκο.

Ο Πρόεδρος και CEO της QatarEnergy, Saad Sherida Al-Kaabi, χαρακτήρισε την είσοδο στο S4 μέρος της στρατηγικής επέκτασης των διεθνών δραστηριοτήτων της κρατικής εταιρείας, υπογραμμίζοντας τη σημασία της συνεργασίας με την κυβέρνηση της Γουιάνας και τους εταίρους του σχήματος.

Από ρεκόρ σε ρεκόρ οι ιρανικές εξαγωγές πετρελαίου

Στα υψηλότερα επίπεδα των τελευταίων επτά ετών, και συγκεκριμένα στα 2,3 εκατ. βαρέλια/ημέρα, ανήλθαν οι ιρανικές εξαγωγές πετρελαίου τον Οκτώβριο, εν μέσω εντατικοποίησης των δυτικών κυρώσεων στο ρωσικό πετρέλαιο.

Το νέο ρεκόρ δείχνει την ανθεκτικότητα του Ιράν να διακινεί τα βαρέλια του, παρά τη μέγιστη πίεση από την Ουάσιγκτον, αλλά και την ακόρεστη όρεξη της Κίνας για πετρέλαιο χαμηλότερης τιμής. Υπενθυμίζεται ότι και οι αριθμοί του Σεπτεμβρίου έφεραν χαμόγελα στην Τεχεράνη: περίπου 2,1 εκατ. βαρέλια/ημέρα εξήχθησαν από το Ιράν στις διεθνείς αγορές.



«Ανθεκτικό» το ρωσικό αργό στη Μαύρη Θάλασσα, παρά τα ουκρανικά πλήγματα

Οι εξαγωγές αργού από τους ρωσικούς τερματικούς της Μαύρης Θάλασσας εμφανίζουν αξιοσημείωτη επιχειρησιακή ανθεκτικότητα, παρά τα ουκρανικά πλήγματα με drones και πυραύλους στο Sheskharis. Ο εν λόγω τερματικός, που τον Οκτώβριο υπερέβη τα 830 kbd, ανέστειλε τις φορτώσεις για σύντομο διάστημα, όμως η δραστηριότητα αποκαταστάθηκε σχετικά άμεσα, από κοινού με τη δραστηριότητα στον αγωγό Caspian Pipeline Consortium (CPC). Το γεγονός αυτό αποδεικνύει ότι ο ρωσικός κόμβος αργού στη Μαύρη Θάλασσα παραμένει λειτουργικά σταθερός.

Η επάνοδος δεξαμενόπλοιων, όπως το «Delta Eurydice», που ολοκλήρωσε τις φορτώσεις του, επιβεβαιώνει τα πρώτα σημάδια επιστροφής στην «κανονικότητα». Ωστόσο, οι συνεχιζόμενες παρεμβολές GNSS στην περιοχή παρεμποδίζουν την ακριβή παρακολούθηση των κινήσεων των πλοίων, ενισχύοντας το αίσθημα αβεβαιότητας σε ό,τι αφορά την ορατότητα της ροής του αργού πετρελαίου και τη λειτουργική κατάσταση κοντά στο Novorossiysk.

Πετρελαϊκοί κολοσσοί εκ νέου με το βλέμμα στη Λιβύη

Η Εθνική Εταιρεία Πετρελαίου της Λιβύης (NOC) ανακοίνωσε ότι εισέρχεται στην τελική φάση του πρώτου δημόσιου διαγωνισμού εξερεύνησης από το 2007, με τις εταιρείες να αναμένεται να υποβάλουν προσφορές τον Φεβρουάριο του 2026.

Πρόσφατα, αντιπροσωπεία βρέθηκε στην Ουάσιγκτον για να προσελκύσει το ενδιαφέρον για την πρώτη δημοπρασία αδειών εξερεύνησης πετρελαίου στη Λιβύη μετά από 18 χρόνια. Με αυτόν τον τρόπο, είναι έκδηλες οι προσπάθειες της Τρίπολης να αποκαταστήσει την εμπιστοσύνη των επενδυτών, να αυξήσει την παραγωγή και να αντιμετωπίσει την αυξανόμενη ξένη επιρροή στη διχασμένη χώρα.

Οι Shell, Chevron, TotalEnergies, Eni και Repsol έχουν προκριθεί για να συμμετάσχουν στον επερχόμενο γύρο προσφορών, ο οποίος καλύπτει 22 τεμάχια –έντεκα υπεράκτια και έντεκα χερσαία–, κυρίως στη λεκάνη της Σύρτης και σε τμήματα των λεκανών Γκαντάμες και Μουρζούκ.

Οι ΗΠΑ αποτελούν πλέον την πρώτη χώρα που έσπασε το φράγμα των 10 εκατ. μετρικών τόνων LNG σε εξαγωγές σε μηνιαίο επίπεδο.

Το ανανεωμένο ενδιαφέρον τους έρχεται μετά από μια συμφωνία του Αυγούστου που παραχωρεί στην ExxonMobil δικαιώματα εξερεύνησης για φυσικό αέριο στα ανοικτά των ακτών της Λιβύης. «Ανυπομονούμε να συνεργαστούμε με την Εθνική Εταιρεία Πετρελαίου της Λιβύης για να αξιολογήσουμε πλήρως το δυναμικό της χώρας και να αξιοποιήσουμε τις κορυφαίες δυνατότητες της ExxonMobil για την από κοινού εξερεύνηση νέων πόρων», δήλωσε η Exxon στους *Financial Times*.

Το επενδυτικό ενδιαφέρον έχει τονωθεί από τον Ιούλιο, όταν η Shell και η BP επιβεβαίωσαν τις συμφωνίες τους με την NOC για την αξιολόγηση ευκαιριών στο μέτωπο της ενέργειας. Η BP μελετά την αποκατάσταση των κοιτασμάτων Sarir και Messla, ενώ η Shell ενδέχεται να αναπτύξει το κοίτασμα Atshan κοντά στα σύνορα με την Αλγερία.

ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ (LNG)

Κυριαρχία των ΗΠΑ στις εξαγωγές LNG

Οι ΗΠΑ αποτελούν πλέον την πρώτη χώρα που έσπασε το φράγμα των 10 εκατ. μετρικών τόνων LNG σε εξαγωγές σε μηνιαίο επίπεδο.

Αναλυτικότερα, οι ΗΠΑ εξήγαγαν 10,1 εκατ. μετρικούς τόνους LNG τον Οκτώβριο, σύμφωνα με δεδομένα της LSEG, ξεπερνώντας τις εξαγωγές ύψους 9,1 εκατ. μετρικών τόνων του Σεπτεμβρίου. Η Ευρώπη παρέμεινε ο κορυφαίος προορισμός για το αμερικανικό LNG, καθώς εισήγαγε 6,9 εκατ. μετρικούς τόνους ή το 69% των εξαγωγών των ΗΠΑ.

Το καταριανό LNG, «νέκταρ» για την Ινδία

Η QatarEnergy συνεχίζει να ενισχύει τη διεθνή παρουσία της, εστιάζοντας στρατηγικά στην αναπτυσσόμενη αγορά ενέργειας της Ινδίας. Πρόσφατα, μάλιστα, ο καταριανός κολοσσός εξασφάλισε ένα σημαντικό ενεργειακό deal με κρατική εταιρεία της Ινδίας.

Συγκεκριμένα, η QatarEnergy και η Gujarat State Petroleum Corporation (GSPC) υπέγραψαν μακροπρόθεσμη συμφωνία πώλησης και αγοράς (SPA) LNG. Βάσει της συμφωνίας, η QatarEnergy θα προμηθεύει την Ινδία με περισσότερους από 1 εκατ. τόνους LNG ετησίως για τα επόμενα 17 χρόνια. Σύμφωνα με σχετική ανακοίνωση, τα φορτία καταριανού LNG θα παραδίδονται σε τερματικούς της Ινδίας μέσω πλοίων, αρχής γενομένης από το 2026.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το SPA ανάμεσα στην QatarEnergy και την GSPC βασίζεται στην παρθενική μακροπρόθεσμη συμφωνία προμήθειας LNG που υπεγράφη το 2019.

Στα ύψη η ζήτηση LNG στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Η Ευρώπη βρίσκεται σε φάση ενεργειακής μετάβασης, αναζητώντας νέες μεθόδους μείωσης των αέριων ρύπων. Υπό αυτό το πλαίσιο, σύμφωνα με ανάρτηση της BRS Shipbrokers στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, η ζήτηση για LNG από την Ευρωπαϊκή Ένωση αναμένεται να εκτοξευτεί έως και 70% μέχρι το 2035.

Ειδικότερα, οι χώρες της ΕΕ ενδέχεται να χρειαστούν επιπλέον 35-80 δισ. κ.μ. LNG την ίδια περίοδο, αριθμός που αντιστοιχεί σε αύξηση 32% έως 73% σε σχέση με τα επίπεδα του 2024, παρόλο που η συνολική κατανάλωση φυσικού αερίου στην ΕΕ αναμένεται να μειωθεί. Υπενθυμίζεται ότι το 2024 η ΕΕ εισήγαγε 110 δισ. κ.μ. υγροποιημένου φυσικού αερίου. Ο ΔΟΕ μάλιστα σημειώνει ότι, ενώ η ζήτηση φυσικού αερίου ενδέχεται να μειωθεί κατά 35-75 δισ. κ.μ. έως το 2035, το LNG θα παραμείνει σημαντικό μέρος του ενεργειακού μείγματος της Ευρώπης, ιδίως για τη σταθερότητα του δικτύου και την εποχική αποθήκευση.

ExxonMobil: Άνοιξε ο δρόμος για το Rovuma LNG

Η ExxonMobil ανακοίνωσε την Πέμπτη 20 Νοεμβρίου ότι άρθηκε η ανωτέρα βία (force majeure) σε ένα μεγάλο έργο υγροποιημένου φυσικού αερίου στη Μοζαμβίκη, το Rovuma LNG.

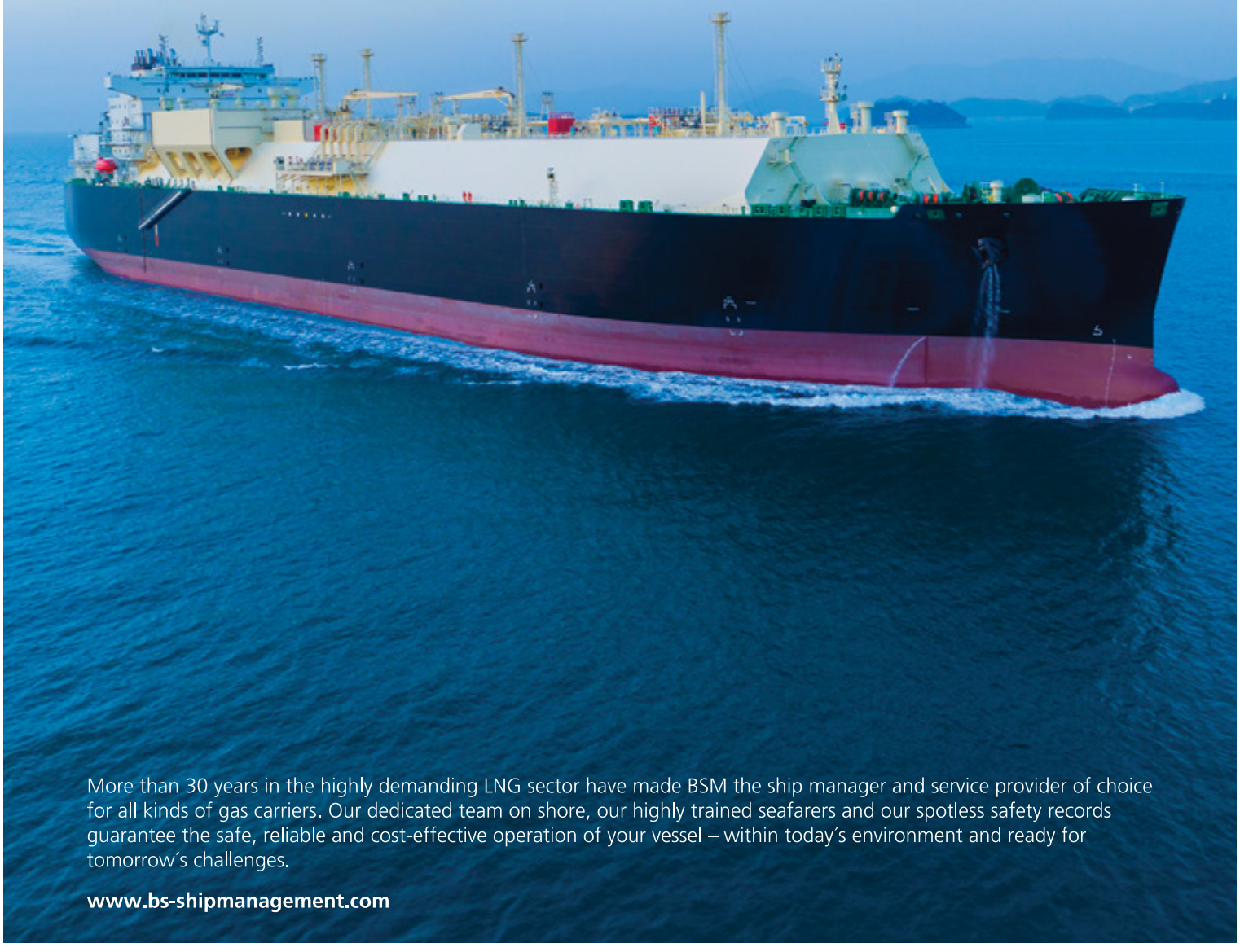
Η εταιρεία ανέστειλε τις εργασίες μετά την ανακοίνωση της γαλλικής TotalEnergies ότι θα επικαλεστεί ανωτέρα βία σε ένα άλλο έργο LNG το 2021, λόγω ανησυχιών για την ασφάλεια στη χώρα της νότιας Αφρικής. Τα έργα της Exxon και της TotalEnergies μοιράζονται ορισμένες εγκαταστάσεις.

Υψηλόβαθμο στέλεχος της Exxon δήλωσε στο Reuters ότι η εταιρεία συνεργάζεται με τους εταίρους της και την κυβέρνηση της Μοζαμβίκης για την ασφάλεια των εργαζομένων και των εγκαταστάσεων. Η αμερικανική πετρελαϊκή εταιρεία εξακολουθεί να αναμένει ότι θα λάβει τελική επενδυτική απόφαση για το έργο το 2026, με στόχο την έναρξη της παραγωγής υγροποιημένου φυσικού αερίου το 2030.

Member of the SCHULTE GROUP

BSM

SUPPLYING EXPERT SERVICE IN A DEMANDING MARKET



More than 30 years in the highly demanding LNG sector have made BSM the ship manager and service provider of choice for all kinds of gas carriers. Our dedicated team on shore, our highly trained seafarers and our spotless safety records guarantee the safe, reliable and cost-effective operation of your vessel – within today´s environment and ready for tomorrow´s challenges.

www.bs-shipmanagement.com

Επιμέλεια: Παναγιώτης Κόρακας

Άνθρωποι Πλοία Ιστορία



Αναμνηστική φωτογραφία στα γραφεία της Carras (Hellas) την περίοδο των Χριστουγέννων 1965. Στο κέντρο, ο Ιωάννης Μ. Καρράς, ο οποίος περιτριγυρίζεται από συνεργάτες του και εκπροσώπους ιαπωνικών ναυπηγείων.
Αφορμή για το στιγμιότυπο αποτέλεσε η υπογραφή των συμβολαίων, στις 23 Δεκεμβρίου 1965, μεταξύ του Οίκου Ι. Μ. Καρρά και εκπροσώπων των ναυπηγείων Kawasaki Dockyard Co. Ltd. και Ishikawajima Harima. Η συμφωνία προέβλεπε την κατασκευή εννέα bulk carriers, χωρητικότητας 40.000 dwt έκαστο.
Όπως ανέφεραν τα *Ναυτικά Χρονικά* της 1ης Ιανουαρίου 1966, η υπογραφή της συμφωνίας συνοδεύτηκε από την παράθεση εορταστικού γεύματος, στο οποίο είχαν προσκληθεί –μεταξύ άλλων– ο τότε Υπουργός Ναυτιλίας, Ισίδωρος Μαυρίδογλου, αλλά και ο ιδρυτής και εκδότης του περιοδικού, Δημήτριος Ν. Κωττάκης.

Με την ευγενική χορηγία
JOTUN



Το «Koei Maru» ήταν ένα δεξαμενόπλοιο χωρητικότητας 51.000 dwt, το οποίο σχεδιάστηκε από τα ιαπωνικά ναυπηγεία Ishikawajima-Harima. Στις αρχές της δεκαετίας του 1960 είχε συγκεντρώσει το ενδιαφέρον της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, χάρη στα καινοτόμα χαρακτηριστικά του. Παρουσιάστηκε στο τεύχος της 15ης Ιανουαρίου 1963 των *Ναυτικών Χρονικών* ως ένας νέος τύπος «οικονομικού πλοίου» με πρωτοποριακά αποδοτικό σχεδιασμό.

Η «ναυαρχίς» του τουριστικού μας στόλου: Το «Atlas» της Ηπειρωτικής Ατμοπλοΐας του Οίκου Ποταμιάνου αγοράστηκε το 1971 και έπειτα από εκτεταμένες μετασκευές θα δρομολογούνταν στην αγορά της κρουαζιέρας το καλοκαίρι του 1973. Αποτέλεσε ένα από τα πολυτελέστερα και μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια που ταξίδευαν κατά τη δεκαετία του 1970 στη Μεσόγειο.



Το «Mini Luck» κατασκευάστηκε το 1969 και υπήρξε το πρώτο mini bulk carrier που ναυπηγήθηκε για λογαριασμό του Γεωργίου Π. Λιβανού στα ναυπηγεία Hakodate της Ιαπωνίας. Ο πρωτοποριακός σχεδιασμός των «minis» αποτέλεσε ένα ιδιαίτερο κεφάλαιο στην ιστορία του σχεδιασμού και της ναυπήγησης εμπορικών πλοίων σε διεθνές επίπεδο.



«Το ισχυρότερον ρυμουλκόν του κόσμου»: Το «Smit Rotterdam» κατασκευάστηκε το 1975 στην Ολλανδία για λογαριασμό της εταιρείας Smit και αποτέλεσε την τελευταία λέξη της τεχνολογίας στον κλάδο των ρυμουλκών εκείνη την εποχή. Είχε ολικό μήκος 74,75 μ. και ισχύ προώσεως 22.000 ίππους.



Carras (Hellas) S.A.



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

Εν πτήσει



Έκκληση της IATA για το κλίμα

Η Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών (IATA), σε συνεργασία με τις κυβερνήσεις της Ιαπωνίας, της Μαλαισίας και κορυφαίους φορείς του κλάδου, εξέδωσαν κοινή δήλωση στην COP30, προτρέποντας τις κυβερνήσεις και τη διεθνή κοινότητα να επιβεβαιώσουν την ηγετική θέση της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και να επιταχύνουν τη συντονισμένη δράση για το κλίμα, ώστε ο κλάδος να επιτύχει μηδενικές εκπομπές άνθρακα έως το 2050.

Συγκεκριμένα, οι υπογράφοντες τονίζουν την ανάγκη για παγκόσμιες λύσεις, υπογραμμίζοντας ότι η ICAO παραμένει το αποκλειστικό φόρουμ για τη μείωση των εκπομπών των αερομεταφορών. Οι υπογράφοντες προειδοποιούν για αποσπασματικά ή μονομερή μέτρα, τονίζοντας ότι μόνο μια κοινή προσέγγιση μπορεί να αποφέρει απτά αποτελέσματα για το κλίμα. Παράλληλα, υπογραμμίζουν τον ρόλο των ισχυρών παγκόσμιων αγορών άνθρακα στην αύξηση των ευκαιριών χρηματοδότησης για το κλίμα, το οποίο αποτελεί προτεραιότητα στην ατζέντα της COP.

«Οι αερομεταφορές αποτελούν καταλύτη για την παγκόσμια συνδεσιμότητα και την οικονομική ανάπτυξη. Για να επιτευχθεί ο στόχος των μηδενικών εκπομπών έως το 2050, οι κυβερνήσεις πρέπει να επιβεβαιώσουν τον ρόλο της ICAO ως της μοναδικής παγκόσμιας αρχής, να εφαρμόσουν πλήρως το CORSIA και να θέσουν σε εφαρμογή το άρθρο 6, ώστε να ξεκλειδώσουν τη χρηματοδότηση για το κλίμα προς τις αναπτυσσόμενες χώρες. Οι κατακερματισμένοι φόροι και εισφορές δεν θα μειώσουν τις εκπομπές. Αντίθετα, κινδυνεύουν να αποσπάσουν κεφάλαια από πραγματικές επενδύσεις για τη μείωση των εκπομπών, κάτι που αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για το κλίμα, και θα αποδυναμώσουν μόνο τη συνδεσιμότητα και θα βλάψουν όσους εξαρτώνται περισσότερο από αυτήν», δήλωσε ο Willie Walsh, Γενικός Διευθυντής της IATA.

Απογείωση της Etihad, με νέα παραγγελία 32 αεροσκαφών

Η Etihad Airways ανακοίνωσε σημαντική επέκταση του στόλου της με 32 επιπλέον αεροσκάφη Airbus, επιταχύνοντας περαιτέρω την ανάπτυξή της και ενισχύοντας τη θέση της ως μία από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες αεροπορικές εταιρείες στον κόσμο.

Η συμφωνία περιλαμβάνει έναν συνδυασμό αεροσκαφών A350-1000, A350F και A330-900, τόσο μέσω άμεσων παραγγελιών όσο και μέσω συμβάσεων μίσθωσης, με τις πρώτες παραδόσεις να ξεκινούν το 2027 – ένα από τα πρώτα παράθυρα διαθεσιμότητας αεροσκαφών ευρείας ατράκτου στην παγκόσμια αγορά.

Η νέα αυτή δέσμευση ακολουθεί τη συμφωνία της Etihad νωρίτερα φέτος για 28 επιπλέον αεροσκάφη Boeing ευρείας ατράκτου, ανεβάζοντας τον συνολικό αριθμό των νέων παραγγελιών ευρείας ατράκτου της αεροπορικής εταιρείας για το 2025 σε εξήντα από την Airbus και την Boeing.

Επιμέλεια: Σπήλιος Βαρελάς



Η συνδυασμένη παραγγελία παρέχει στην Etihad ευελιξία σε πτήσεις μεσαίων και μεγάλων αποστάσεων, καθώς και σε μεταφορές φορτίου.

Airbus: Στη Μέση Ανατολή το μέλλον των αερομεταφορών

Η Airbus παρουσιάζει μια εξαιρετικά ισχυρή προοπτική για την αεροπορική αγορά της Μέσης Ανατολής και, σύμφωνα με εκτιμήσεις, ο περιφερειακός στόλος θα υπερδιπλασιαστεί και θα φτάσει τα 3.700 αεροσκάφη έως το 2044. Σύμφωνα με δημοσίευμα του Reuters, η Grainne van den Berg, επικεφαλής Μάρκετινγκ της Airbus για Αφρική και Μέση Ανατολή, θεωρεί ότι η επιβατική κίνηση στην περιοχή αναμένεται να αυξάνεται με μέσο ετήσιο ρυθμό 4,4% για τα επόμενα είκοσι χρόνια, ενισχύοντας περαιτέρω τον ρόλο της Μέσης Ανατολής ως διεθνούς κόμβου αερομεταφορών.

Παράλληλα, η Airbus προβλέπει ότι η τοπική αγορά αεροπορικών υπηρεσιών (συντήρηση, τεχνική υποστήριξη, υπηρεσίες κύκλου ζωής, κ.λπ.) θα διπλασιαστεί, αγγίζοντας τα $29,9 δισ. έως το τέλος του 2044. Το μέγεθος αυτό αντανακλά τόσο τη διεύρυνση του στόλου όσο και την αυξανόμενη απαίτηση για ολοκληρωμένες υποδομές υποστήριξης. Επιπροσθέτως, η Airbus εκτιμά ότι τα αεροσκάφη ευρείας ατράκτου θα αντιπροσωπεύουν το 42% της συνολικής ζήτησης αεροσκαφών στην περιοχή έως το 2044, το υψηλότερο ποσοστό παγκοσμίως.

Όπως τονίζει ο Gabriel Semelas, Πρόεδρος της Airbus για Αφρική και Μέση Ανατολή, «η περιοχή εξελίσσεται πλέον στον κατεξοχήν διηπειρωτικό αεροπορικό κόμβο, τόσο για το παρόν όσο και για το μέλλον».

Ελληνικά αεροδρόμια: Η επιβατική κίνηση και το ιστορικό ρεκόρ του Ηρακλείου

Άνοδο 6,6% παρουσίασε η επιβατική κίνηση στα 24 αεροδρόμια διαχείρισης της ΥΠΑ (Ηράκλειο, Καλαμάτα, Αλεξανδρούπολη, Λήμνος, Αστυπάλαια, Ιωάννινα, Χίος, Κοζάνη, Καστοριά, Κάρπαθος, Κύθηρα, Μήλος, Σκύρος, Νέα Αγχίαλος, Πάρος, Σύρος, Άραξος, Νάξος, Κάλυμνος, Ικαρία, Καστελόριζο, Κάσος, Λέρος, Σητεία) το χρονικό διάστημα Ιανουαρίου-Οκτωβρίου 2025 (δεκάμηνο 2025), σε σχέση με το αντίστοιχο του 2024.

Ειδικότερα, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, το σύνολο των επιβατών (αφίξεις και αναχωρήσεις επιβατών εξωτερικού και εσωτερικού) Ιανουαρίου-Οκτωβρίου 2025 ανήλθε σε 12.181.144, έναντι 11.422.374 το 2024.

Ιστορικό ρεκόρ επιβατικής κίνησης για το αεροδρόμιο Ηρακλείου

Το κρατικό αεροδρόμιο Ηρακλείου Κρήτης εξυπηρέτησε φέτος τον Οκτώβριο 1.172.533 επιβάτες, ήτοι ποσοστό αύξησης 10% σε σχέση με τον ίδιο μήνα πέρυσι. Αξιοσημείωτο είναι ότι το αεροδρόμιο «Νίκος Καζαντζάκης», το δεκάμηνο του 2025, κατέγραψε ρεκόρ όλων των εποχών στην επιβατική κίνηση της ιστορίας του, καθώς εξυπηρέτησε 9.595.298 επιβάτες, ξεπερνώντας δύο μήνες νωρίτερα ολόκληρη την επιβατική κίνηση του 2024, που ήταν 9.361.328 επιβάτες.

Άνοδο 4,5% στην επιβατική κίνηση και 3,8% στις κινήσεις αεροσκαφών καταγράφουν τα στατιστικά στοιχεία Ιανουαρίου-Οκτωβρίου 2025 για τα 39 αεροδρόμια

Αύξηση 4,5% προκύπτει και στην επιβατική κίνηση για το δεκάμηνο του 2025 στο σύνολο των αεροδρομίων της χώρας όπου διεξάγονται εμπορικές πτήσεις (39 αεροδρόμια – 24 ΥΠΑ, 14 FRAPORT GREECE, ΔΑΑ). Συγκεκριμένα, η επιβατική κίνηση το χρονικό διάστημα Ιανουαρίου-Οκτωβρίου 2025 έφτασε τα 76.238.091 έναντι 72.932.962 επιβατών το αντίστοιχο χρονικό διάστημα του 2024.

Όσον αφορά τον αριθμό κινήσεων αεροσκαφών (αφίξεις και αναχωρήσεις αεροσκαφών εσωτερικού και εξωτερικού), για το δεκάμηνο Ιανουαρίου-Οκτωβρίου 2025, στο σύνολο των 39 αεροδρομίων της χώρας, των οποίων τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας ασκεί κυρίως η ΥΠΑ, σημειώθηκε αύξηση 3,8% σε σχέση με το 2024, καθώς συνολικά το εξεταζόμενο χρονικό διάστημα πραγματοποιήθηκαν 570.508 πτήσεις, έναντι 549.439 πτήσεων το 2024.

Οι αριθμοί της ναυτιλίας

34

VLCCs θα παραδοθούν το 2026.

$2,9 δισ.

η οικονομική επιβάρυνση για το 2024 των πλοιοκτητών που δραστηριοποιούνται σε λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης λόγω του ETS.

68%

το μερίδιο των κινεζικών ναυπηγείων στο orderbook των bulk carriers.

37%

των πλοίων που έχουν παραγγελθεί φέτος θα έχουν τη δυνατότητα να καταναλώνουν εναλλακτικά καύσιμα.

310

οι διελεύσεις bulk carriers από το Bab el-Mandeb τον περασμένο Οκτώβριο.

116

περιστατικά πειρατικών και ληστρικών επιθέσεων κατά πλοίων σημειώθηκαν το διάστημα Ιανουάριος-Σεπτέμβριος 2025.

28,1 εκατ. TEUs

διαχειρίζονται οι δέκα κορυφαίες liner εταιρείες σε όρους μεταφορικής ικανότητας.

75 εκατ. τόνοι

έως το 2027, ο στόχος της Γουινέας για τις εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος από το Simandou.

$63 δισ.

η σωρευτική αξία των υπό παραγγελία κρουαζιερόπλοιων.

HAT-SAN Shipyard

COOPERATING FRIENDLY

FLOATING DOCK 1 : 250M X 38M
FLOATING DOCK 2 : 230M X 38M

REPAIR BERTH : 2.500M
CRANE CAP. : 300 TONS



REPAIR & MAINTENANCE

HAT-SAN Shipyard keeps on serving in ship repair and maintenance to worldwide clients with floating docks and vast berthing capacity.

CONVERSION PROJECTS

HAT-SAN Shipyard is also active in special conversion projects. Lengthening projects, new machinery, equipment or factory installations or heavy steel construction works on board of vessels is a proficiency of HAT-SAN Shipyard.



+90 226 461 50 20
info@hat-san.com.tr
Altınova/Yalova - TÜRKİYE

www.hat-san.com.tr


Centrofin
Management Inc.
COMMITMENT . TRUST . RESPONSIBILITY
Over 40 years of experience in the maritime industry
In excess of 30 million tons of cargo transported annually
Safe operation with 4 point focus: Environment, Human Resources, Cargo and Vessel
Quality Management (ISM, ISPS, MLC, ISO9001, ISO14001, ISO45001, ISO50001, TMSA, SIRE 2.0 & RISQ)
10, DIADOCHOU PAVLOU STR. 16675 GLYFADA - GREECE | TEL: +30 210 8926000 | WWW.CENTROFIN.GR