01-02.26
ΤΕΥΧΟΣ 286
12€

Οι θεσμικοί εκπρόσωποι
της ελληνικής ναυτιλίας τοποθετούνται

ΝΑΥΤΙΚΑ

95NX
Η δύναμη
της συνέχειας



ΧΡΟΝΙΚΑ

ΧΟΡΗΓΟΣ
ΤΕΥΧΟΥΣ RINA

Ανάλυση
Η εικόνα των ναυτιλιακών επενδύσεων
τη χρονιά που πέρασε



ENESEL GROUP

On course for over a century and a half

www.eneselgroup.com

ATHENS COPENHAGEN LONDON DUBAI SINGAPORE


VANOS
Your trusted partner.
Advancing Quality,
Defining the Maritime Future.


TIANNIS


ANTONIS I. ANGELICOUSSIS


MARAN GUARDIAN


AURORA SPIRIT

Leader in Seaborne Solutions



ANGELICOUSSIS GROUP

MTM | MYG | MDM | MST | 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

angelicoussis-group





GASLOG

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

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

Partners for performance
gaslogltd.com

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


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

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

ISSN 1106-7152
Κωδικός Ταχυδρομείου 1449

Φωτογραφία εξωφύλλου
Ο «Κίμων», η πρώτη φρεγάτα κλάσης FDI HN «Belharra», από τις συνολικά τέσσερις που θα ενταχθούν τα επόμενα χρόνια στο Πολεμικό Ναυτικό, πλέει στον Σαρωνικό Κόλπο, καθώς κατευθύνεται με νηοπομπή του Πολεμικού Ναυτικού στον ναύσταθμο Σαλαμίνας, την Πέμπτη 15 Ιανουαρίου 2026.

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

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*.

Περιεχόμενα

Χορηγός Τεύχους RINA

15 **Editorial**

Οι εκπρόσωποι των θεσμικών φορέων της Ναυτιλίας μας τοποθετούνται
16 Μελίνα Τραυλού
18 Βασίλης Κικίλιας
26 Γιώργος Αλεξανδράτος
32 Χαράλαμπος Φαφαλιός
36 Πάνος Λασκαρίδης
42 Σεμίραμις Παληού
48 Χαράλαμπος Σημαντώνης
56 Έλπη Πετράκη
60 Διονύσης Θεοδωράτος
66 Γιώργος Κουμπενάς
70 Καπτ. Μανώλης Τσικαλάκης
72 Κωστής Φραγκούλης
78 Καθ. Μαρία Μποϊλέ

85 **Τα highlights των συνεντεύξεων του 2025**
Με την ευγενική χορηγία MARICHEM WORLDWIDE MARIGASES SERVICES

98 **Εν πλω**
Ψίθυροι και απόηχοι στις ναυτιλιακές πρωτεύουσες
Με την ευγενική χορηγία ΜΤΜ

106 **Διεθνή ύδατα**
Ειδήσεις από τις θάλασσες του κόσμου

122 **Στιγμές εθνικής υπερηφάνειας στη Γαλλία**
Ύψωση της ελληνικής σημαίας στη φρεγάτα «Κίμων»

128 **Ένοπλες Δυνάμεις: Θεσμική αναγνώριση της προσφοράς του Νικολάου Π. Κοσμάτου**

130 **Ναυτιλία & ευποιία**
Οι δράσεις της ναυτιλιακής κοινότητας προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας

140 **ΗΠΑ-Βενεζουέλα: Γεωπολιτικό μπρα ντε φερ με φόντο τα δεξαμενόπλοια**

144 **Τεχνητή Νοημοσύνη και Ναυτιλία: Χαρτογραφώντας μια νέα ψηφιακή εποχή**
Συμμετέχουν με τις απόψεις τους οι:
Καθ. Ιωάννης Γκόλιας
Δρ. Γεώργιος Δ. Πατέρας
Ευάγγελος Σφακιωτάκης
Ιάσονας Ζαχαριουδάκης
Καθ. Γιάννης Θεοτοκάς
Καθ. Μαρία Λάμπρου
Καθ. Δημήτρης Λυρίδης


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

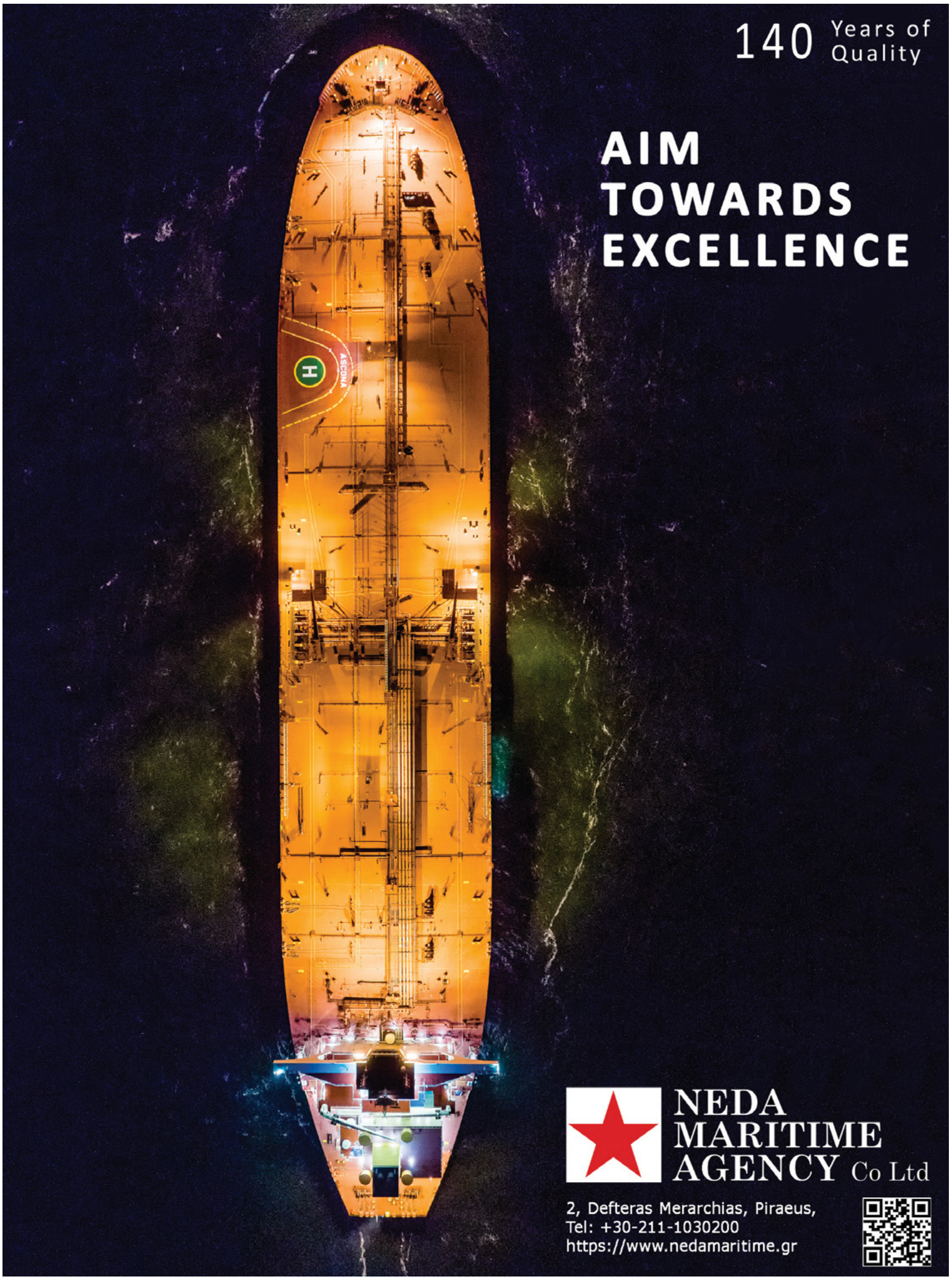


Χορηγός Τεύχους RINA

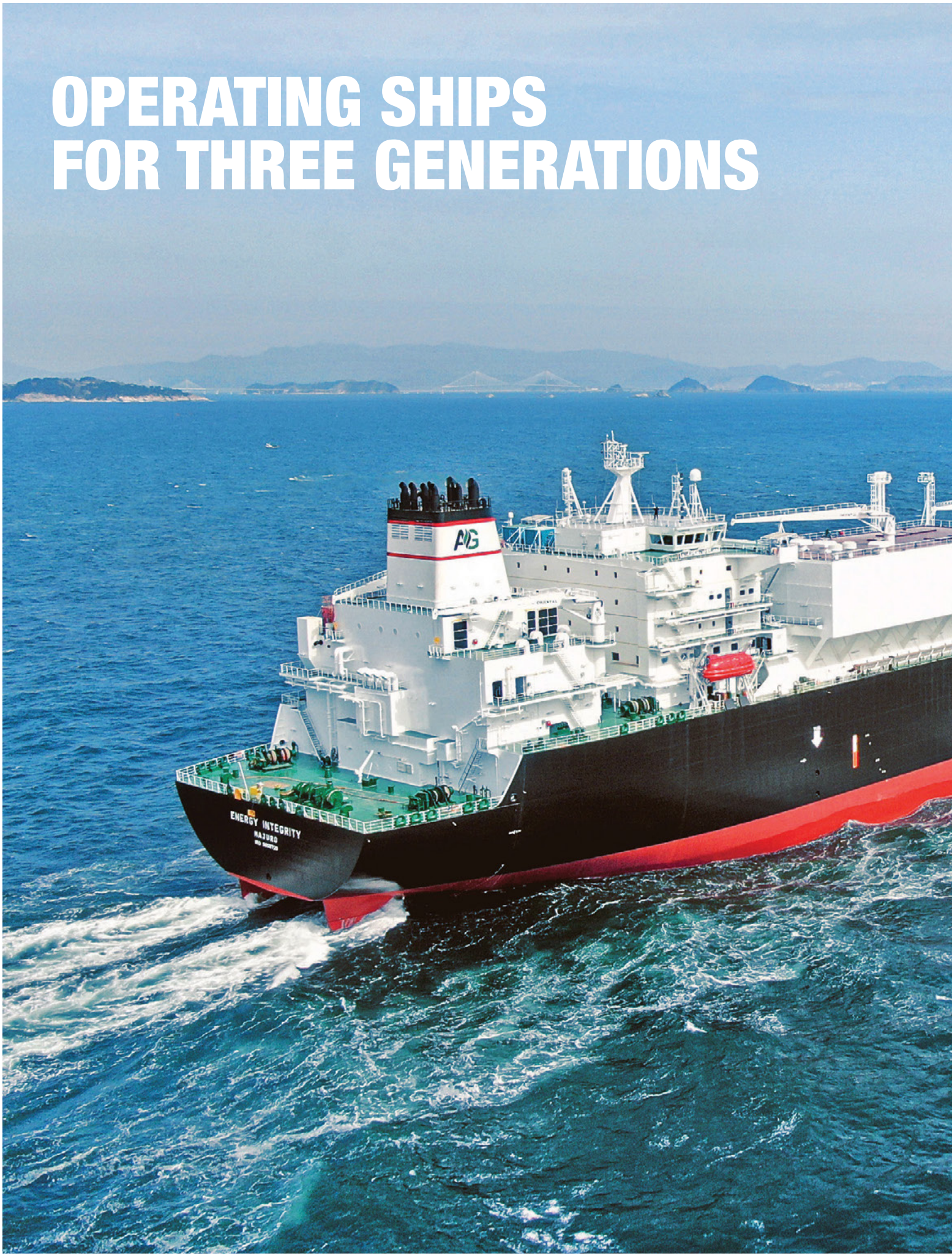
162	**Ανάλυση / Ναυτιλιακές επενδύσεις 2025**	Με την ευγενική χορηγία TURBO GENERAL
180	**Η μεγάλη σκακιέρα των αγοραπωλησιών σε ξηρό και υγρό φορτίο** του Δημήτρη Ρουμελιώτη	
186	**Ναυλαγορές 2025: Η ακτινογραφία μιας χρονιάς δομικού μετασχηματισμού** της ερευνητικής ομάδας «Shipping Analytics» του Τμήματος Διαχείρισης Λιμένων και Ναυτιλίας του ΕΚΠΑ	
192	**Οι τεχνολογίες που θα καταστήσουν το πλοίο του μέλλοντος ανταγωνιστικό και ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα** του Σπύρου Ζολώτα	
196	**Ο ορίζοντας από τη γέφυρα** Με το βλέμμα του ναυτικού	
206	**Νεότευκτα** J.H.I. Steamship Co.: Δυναμική ανάπτυξη με ναυπηγήσεις bulk carriers και δεξαμενόπλοιων	
208	**Τεχνολογία & ναυπηγική** Οι πρόσφατες τάσεις στη ναυπηγική τεχνολογία και καινοτομία	Με την ευγενική χορηγία GENERAL
212	**Ενέργεια & φυσικοί πόροι** Οι τελευταίες εξελίξεις στο ενεργειακό μέτωπο	
216	**Commodities** Εμπορευματικά αγαθά: Από την παραγωγή στη διακίνηση και στην κατανάλωση	
226	**Άνθρωποι – Πλοία – Ιστορία** Εικόνες και αναμνήσεις από το αρχείο των *Ναυτικών Χρονικών*	Με την ευγενική χορηγία JOTUN
230	**Εν πτήσει** Επικαιρότητα από τον χώρο των αερομεταφορών	
232	**Οι αριθμοί της ναυτιλίας**	

FSC

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


140 Years of Quality
AIM TOWARDS EXCELLENCE
ASCONA
NEDA MARITIME AGENCY Co Ltd
2, Defteras Merarchias, Piraeus,
Tel: +30-211-1030200
https://www.nedamaritime.gr

OPERATING SHIPS FOR THREE GENERATIONS





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

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

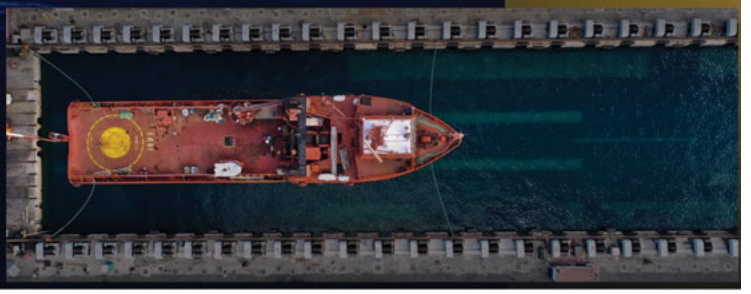
ALPHA GAS S.A.
+30 211 1093700
crewing@alphagas-sa.com

LASKARIDIS
MARITIME

www.laskmar.com

a diversified
shipping group





www.alimiagroup.com

ALIMIA
GROUP

Editorial

Φέτος, τα *Ναυτικά Χρονικά* συμπληρώνουν 95 χρόνια εκδοτικής παρουσίας. Μια πορεία σχεδόν ενός αιώνα, άρρηκτα συνδεδεμένη με την ιστορία και την εξέλιξη της ελληνικής ναυτιλίας, αλλά και με τις διαρκείς μεταβολές του διεθνούς περιβάλλοντος μέσα στο οποίο αυτή δραστηριοποιείται.

Η εκδοτική μας διαδρομή ξεκίνησε τη δεκαετία του '30, σε μια εποχή έντονων αναταράξεων. Ο μεσοπόλεμος υπήρξε περίοδος έντονων πολιτικών, οικονομικών και κοινωνικών μετασχηματισμών, σε έναν κόσμο που αναζητούσε νέες ισορροπίες. Μέσα σε αυτό το ασταθές περιβάλλον, τα *Ναυτικά Χρονικά* «γεννήθηκαν» με στόχο να καταγράφουν, να αναλύουν και να ερμηνεύουν τις εξελίξεις της ναυτιλίας, υπηρετώντας έναν κλάδο που τότε προσπαθούσε να επαναπροσδιορίσει τη θέση του στη διεθνή σκηνή. Σκοπός των εκδοτών υπήρξε, από την πρώτη μέρα έκδοσης, η ενδυνάμωση της φωνής τόσο του ελληνικού εφοπλισμού όσο και της ναυτεργασίας.

Ενενήντα πέντε χρόνια μετά, η Ναυτιλία των Ελλήνων έχει μετεξελιχθεί σε κραταιά και ηγέτιδα δύναμη. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες διαχειρίζονται τον μεγαλύτερο στόλο παγκοσμίως και βρίσκονται στην καρδιά των εξελίξεων που διαμορφώνουν το μέλλον των θαλάσσιων μεταφορών. Οι ναυτικοί μας αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του ελληνικού ναυτιλιακού παραδείγματος. Την ίδια στιγμή, το διεθνές περιβάλλον εξακολουθεί να συγκλονίζεται από αβέβαιες μεταβλητές: γεωπολιτικές εντάσεις, τεχνολογικές αλλαγές και νέες ρυθμιστικές απαιτήσεις.

Υπό αυτό το πρίσμα, στο τεύχος Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου 2026, το πρώτο του 95ου έτους έκδοσης των *Ναυτικών Χρονικών*, συναντάται το «χρυσό τρίγωνο» της ελληνικής ναυτιλίας: κράτος, εφοπλισμός και ναυτεργασία. Στις ίδιες στήλες του περιοδικού αρθρογραφούσαν για το «χρυσό τρίγωνο» οι Μανώλης Ηλ. Κουλουκουντής, Ανδρέας Γ. Λαιμός, Κώστας Μ. Λεμός και Γεώργιος Μ. Δρακόπουλος.

Εκπρόσωποι από αυτούς τους τρεις ακλόνητους πυλώνες σκιαγραφούν και αποτυπώνουν προβληματισμούς, προκλήσεις και προοπτικές για το παρόν και το μέλλον, όπως ανέκαθεν συνέβαινε στο επετειακό τεύχος Ιανουαρίου.

Σήμερα, οι απόψεις και οι παρεμβάσεις τους φωτίζουν κρίσιμα ζητήματα, όπως οι γεωπολιτικές εξελίξεις, οι εθνικές εμπορικές και ναυτιλιακές πολιτικές, η ενεργειακή μετάβαση, η βιωσιμότητα (οικονομική και περιβαλλοντική) και ο ανθρώπινος παράγοντας. Παράλληλα, στο τεύχος περιλαμβάνονται ανασκοπικές αναλύσεις για την πορεία των ναυλαγορών και των ναυτιλιακών επενδύσεων του 2025, σε μια περίοδο κατά την οποία οι στρατηγικές αποφάσεις αποκτούν ιδιαίτερη σημασία.

Σε έναν κόσμο που αλλάζει με ταχύτητα, η Ναυτιλία των Ελλήνων καλείται για ακόμη μία φορά να αποδείξει την προσαρμοστικότητα και τη διορατικότητά της, διατηρώντας τον πρωταγωνιστικό της ρόλο στις διεθνείς θάλασσες. Σε αυτή τη διαδρομή των 95 χρόνων, τα *Ναυτικά Χρονικά* παραμένουν πιστά στην αποστολή τους: να καταγράφουν με εγκυρότητα τις εξελίξεις, να αναδεικνύουν τις τάσεις και να αποτελούν τη φωνή της ελληνικής ναυτιλίας. Και θα συνεχίσουν να το κάνουν, με την ίδια συνέπεια και υπευθυνότητα, συμβάλλοντας στον δημόσιο διάλογο και στην ανάδειξη των ζητημάτων που καθορίζουν τη ρότα του κλάδου.

Γιάννης Θεοδωρόπουλος


ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
UNION OF GREEK SHIPOWNERS
ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
UNION OF GREEK SHIPOWNERS

Μήνυμα Προέδρου ΕΕΕ

Πειραιάς, Ιανουάριος 2026



Σε ένα περιβάλλον όπου η ένταση και η ταχύτητα των εξελίξεων δοκιμάζουν τα όρια της ανθεκτικότητας και της βιωσιμότητας, η Ναυτιλία των Ελλήνων παραμένει εθνικό κεφάλαιο, κυρίαρχη δύναμη στην Ευρώπη και παγκόσμια σταθερά που ενώνει οικονομίες και κοινωνίες.

Πλέουμε στο 2026 με πυξίδα την ευθύνη της σύμπλευσης, θωρακίζοντας την αντοχή μας και ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητά μας.

Με ενότητα, στρατηγική, τεκμηριωμένο λόγο και πράξεις με διεθνές κύρος και ουσιαστικά αποτελέσματα, η Ναυτιλία των Ελλήνων θα συνεχίσει να ηγείται με ρεαλισμό και ψυχραιμία. Χαράζουμε πορεία με προτεραιότητα την ασφάλεια, τον σεβασμό στον άνθρωπο της θάλασσας και τιμώντας την πατρίδα μας.

Καλή μας χρονιά.

Μελίνα Τραυλού
Πρόεδρος Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών

[...]
Με ενότητα, στρατηγική,
τεκμηριωμένο λόγο και πράξεις
με διεθνές κύρος και ουσιαστικά
αποτελέσματα, η Ναυτιλία των
Ελλήνων θα συνεχίσει να ηγείται
με ρεαλισμό και ψυχραιμία.
Χαράζουμε πορεία με προτεραιότητα
την ασφάλεια, τον σεβασμό στον
άνθρωπο της θάλασσας
και τιμώντας την πατρίδα μας.

Μελίνα Τραυλού
Ναυτικά Χρονικά, Ιανουάριος 2026


ΕΝΩΣΙΣ
ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
UNION
OF GREEK
SHIPOWNERS



Η στρατηγική και οι βασικές προτεραιότητες του Υπουργείου για το έτος 2026

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έχει τη μεγάλη ευθύνη διαχείρισης ενός από τους πιο σημαντικούς τομείς της ελληνικής οικονομίας. Ο ναυτιλιακός τομέας, με συνεισφορά που κυμαίνεται μεταξύ 7-8% του ΑΕΠ της χώρας, έχει αναδειχθεί σε έναν από τους πιο εύρωστους και πολλά υποσχόμενους κλάδους της ελληνικής οικονομίας. Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί το καλύτερο παράδειγμα εθνικής προόδου και οικονομικής ανάπτυξης, καθώς ενσαρκώνει την πλούσια ιστορία και τον σύγχρονο ρόλο της Ελλάδας στο διεθνές εμπόριο και στην παγκόσμια ευημερία.

Άρθρο του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής,
Βασίλη Κικίλια

Η συνεισφορά της σε παγκόσμιο επίπεδο είναι αναγνωρισμένη, καθώς η χώρα παραμένει ηγέτιδα δύναμη στην παγκόσμια ναυτιλία και με το μεγαλύτερο ποσοστό πλοιοκτησίας και το 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Ο πρωταγωνιστικός ρόλος της Ελλάδας στην παγκόσμια ναυτιλία επιβεβαιώθηκε με την πρόσφατη επανεκλογή της σε περίοπτη θέση, στην Κατηγορία «Α» του Συμβουλίου του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), επιτυγχάνοντας ρεκόρ 153 ψήφων, σε ψηφοφορία όπου συμμετείχαν 169 χώρες. Το γεγονός αυτό αποτελεί χειροπιαστή απόδειξη της εμπιστοσύνης και της αξιοπιστίας της χώρας μας ως παρόχου ποιοτικών ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Ως παραδοσιακό ναυτιλιακό κράτος με εθνικό στόλο που ανέρχεται στα 5.691 πλοία, με πάνω από 1.700 ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες έχουν έδρα στην Ελλάδα, με 50.000 καλά αμειβόμενους εργαζομένους, με πάνω από 150.000 εργαζομένους που δουλεύουν στα ναυπηγεία, στην τροφοδοσία, στις ναυτασφάλειες, στις πρακτορεύσεις κ.α. και το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρχεται στη χώρα μας να αγγίζει τα 18-19 δισ. ευρώ κάθε έτος, η Ελλάδα έχει κάθε συμφέρον να επιδιώκει αναπτυξιακές πολιτικές που αποσκοπούν στην προώθηση της ποιοτικής και βιώσιμης ναυτιλίας.

Η ελληνική κυβέρνηση συμμερίζεται πλήρως την ανάγκη να διαμορφώσουμε εκείνες τις συνθήκες που θα επιτρέψουν στη ναυτιλία να συνεχίσει απρόσκοπτα να προσφέρει στην παγκόσμια και εθνική οικονομία, διασφαλίζοντας παράλληλα τη μετάβαση σε ένα πιο βιώσιμο, ασφαλές και ψηφιακό μέλλον.

Ταυτόχρονα, τα λιμάνια μας έχουν να διαδραματίσουν κρίσιμο ρόλο, μέσω της επένδυσης σε σύγχρονες, ασφαλείς υποδομές και της παροχής βελτιωμένων υπηρεσιών σε πλοία. Την ίδια στιγμή, η εκπαίδευση αποτελεί το θεμέλιο για την ανάπτυξη υψηλής ποιότητας ανθρώπινου δυναμικού, με έμφαση στην ανάγκη ανάπτυξης νέων δεξιοτήτων που θα συμβαδίζουν με την

Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΟΛΕΣΙΔΗΣ

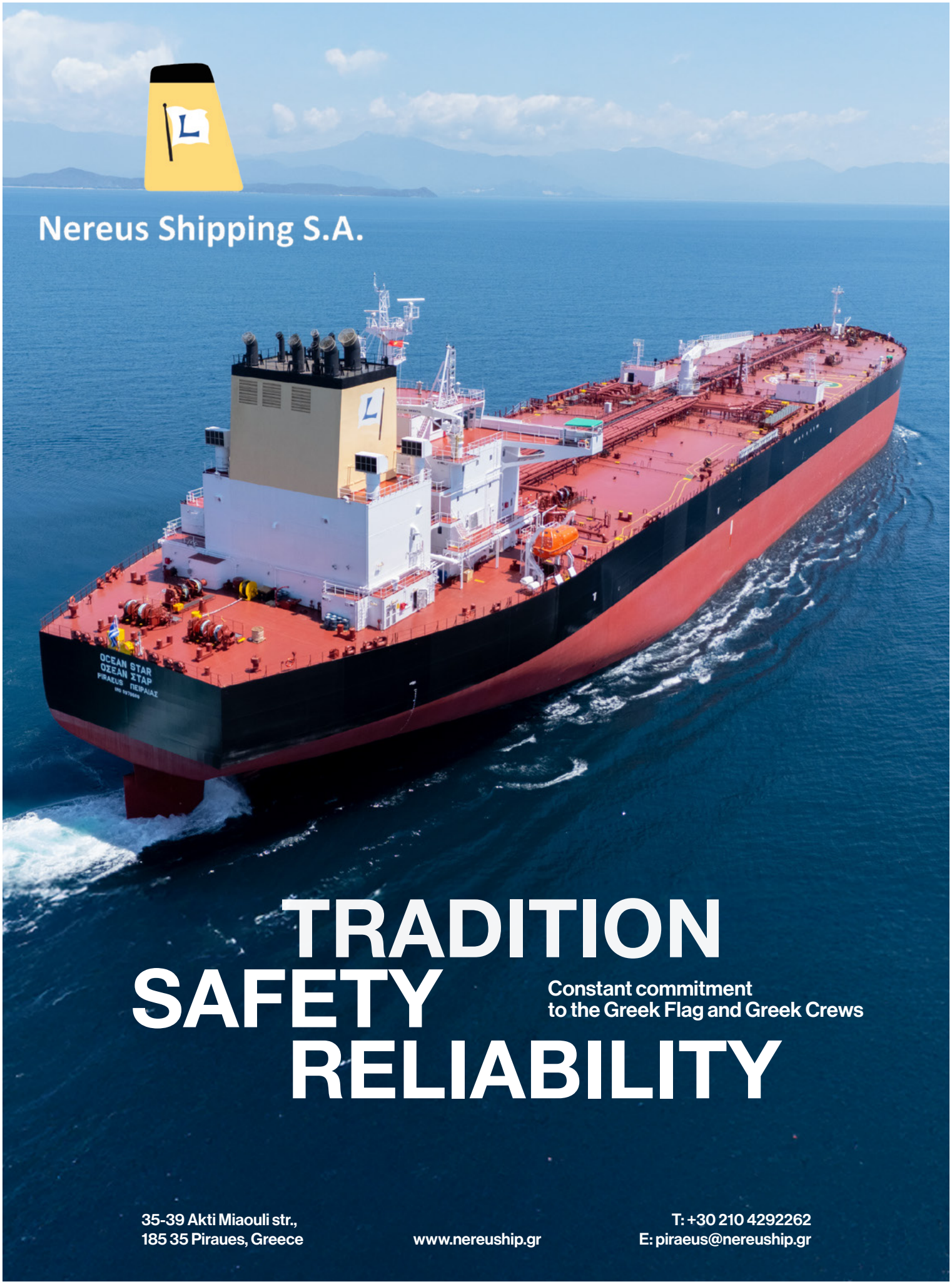
Διαμορφώνουμε τα μέτρα και τις πολιτικές μας, έτσι ώστε η ναυτιλία να συνεχίσει απρόσκοπτα να προσφέρει στην παγκόσμια και εθνική οικονομία, διασφαλίζοντας παράλληλα τη μετάβαση σε ένα πιο βιώσιμο, ασφαλές και ψηφιακό μέλλον.

τεχνολογική πρόοδο, την ψηφιοποίηση και την τεχνητή νοημοσύνη (AI).
Στο πλαίσιο αυτό, στο Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, έχουμε δώσει έμφαση σε συγκεκριμένες πολιτικές κατευθύνσεις, που θα οδηγήσουν την ελληνική ναυτιλία προς ένα πιο βιώσιμο, ανταγωνιστικό και καινοτόμο μέλλον. Μέσα σε ένα ασταθές διεθνές περιβάλλον και σε μια περίοδο που χαρακτηρίζεται από έντονες γεωπολιτικές αναταραχές και ανακατατάξεις, κεντρικός στόχος μας είναι να διατηρήσει η ναυτιλία μας τον ρόλο της ως θεμέλιος λίθος της εθνικής οικονομίας.

Βασικοί άξονες δράσης και προτεραιότητες για το 2026

- **Μηχανισμός ελέγχου και ασφάλειας σε λιμάνια και πλοία**
  Με το νομοσχέδιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής «Εποπτική Μονάδα Ασφάλειας Λιμένων και Πλοίων και άλλες διατάξεις», που προσφάτως ψηφίστηκε στη Βουλή, θα καλυφθεί άμεσα ένα υπαρκτό κενό: η ανάγκη για έναν ισχυρό, ενιαίο κρατικό μηχανισμό, που θα εποπτεύει όλα τα ζητήματα ασφαλείας στα λιμάνια και στα πλοία. Μέχρι σήμερα, η εμπειρία έχει δείξει ότι η αποσπασματική αντιμετώπιση και η διάχυση αρμοδιοτήτων μπορούν να οδηγήσουν σε καθυστερήσεις ή σε αστοχίες, με κόστος για την ασφάλεια επιβατών, πληρωμάτων και υποδομών. Με το νέο πλαίσιο δημιουργούμε έναν ισχυρό κρατικό βραχίονα ελέγχου που θα δρα προληπτικά σε ζητήματα ασφαλείας στα λιμάνια, με τακτικούς και στοχευμένους ελέγχους, αλλά και κατασταλτικά, με τη δυνατότητα να παρεμβαίνει γρήγορα όπου διαπιστώνονται αστοχίες ή αντικανονικότητες. Η φιλοσοφία είναι ξεκάθαρη: να μην τρέχουμε πίσω από τα προβλήματα, αλλά να προλαμβάνουμε κινδύνους, να διασφαλίζουμε την ομαλή λειτουργία των λιμανιών και να ενισχύουμε την εμπιστοσύνη των πολιτών και των διεθνών εταίρων στην αξιοπιστία των ελληνικών θαλάσσιων υποδομών. Ο έλεγχος της τήρησης της νομιμότητας στα λιμάνια είναι κρίσιμος για την ακτοπλοΐα, την κρουαζιέρα και την ποντοπόρο ναυτιλία. Χρειαζόμαστε, λοιπόν, μια Αρχή που να μπορεί να παρεμβαίνει άμεσα, με ταχύτητα και αποφασιστικότητα, και να ελέγχει ότι όλα λειτουργούν αρμονικά. Πρόκειται για μια μεταρρύθμιση που προστατεύει θεσμικά τον χώρο της ναυτιλίας και στέλνει σαφές μήνυμα μηδενικής ανοχής σε φαινόμενα ανομίας, ενισχύοντας ταυτόχρονα την εικόνα της χώρας ως ναυτιλιακού κόμβου. Η ασφάλεια των πολιτών είναι πάντα πρωταρχικός μας στόχος.

- **Νέο αναπτυξιακό μοντέλο για λιμάνια**
  Μέσω των επερχόμενων αμερικανικών επενδύσεων σε ελληνικές λιμενικές υποδομές, προσβλέπουμε σε ανάπτυξη, νέες, καλά πληρωμένες θέσεις εργασίας και αδιαμφισβήτητα οικονομικά οφέλη. Η υπεραξία που δημιουργείται στην ευρύτερη περιοχή ενός λιμανιού, τα υποστηρικτικά επαγγέλματα που αναπτύσσονται, δηλαδή το οικοσύστημα που δημιουργείται –σε οικονομικές, διοικητικές, τεχνικές, νομικές και άλλες υποστηρικτικές υπηρεσίες–, έρχονται να συμπληρώσουν την παντοδύναμη ελληνική ποντοπόρο ναυτιλία. Η συνεργασία με τις Ηνωμένες Πολιτείες έχει πλέον σαφές αποτύπωμα σε τρία επίπεδα: ενέργεια, ναυπηγεία και λιμενικές υποδομές.
  Πρώτον, μετά τη σύναψη συμφωνιών για την εξόρυξη υδρογονανθράκων νότια της Κρήτης και στο Ιόνιο με τη συμμετοχή αμερικανικών εταιρειών, περνάμε σε μια φάση όπου το LNG και οι σχετικές υποδομές μεταφοράς του αποκτούν κεντρικό ρόλο. Η Αμερική εξορύσσει σχιστολιθικό αέριο, θέλει να το εξάγει σε φίλους και συμμάχους στην Ευρώπη και η Ελλάδα προσφέρει τα λιμάνια και τον ισχυρό στόλο της για να γίνει αυτό πράξη. Δεύτερον, έχουν ήδη ξεκινήσει συζητήσεις για αμερικανικές επενδύσεις σε ελληνικά λιμάνια κομβι-


Nereus Shipping S.A.
OCEAN STAR
ΩΣΕΑΝ ΣΤΑΡ
PIRAEUS ΠΕΙΡΑΙΑΣ
TRADITION
SAFETY
Constant commitment
to the Greek Flag and Greek Crews
RELIABILITY
35-39 Akti Miaouli str.,
185 35 Piraues, Greece
www.nereuship.gr
T: +30 210 4292262
E: piraeus@nereuship.gr



Στιγμιότυπο από την τελετή υπογραφής των ONEX Shipyards & Technologies Group και MEGATUGS Salvage & Towage για την κατασκευή δύο νέων, υπερσύγχρονων ρυμουλκών υψηλών προδιαγραφών. Τα ρυμουλκά θα ναυπηγηθούν εξ ολοκλήρου στην Ελλάδα, σηματοδοτώντας μια νέα εποχή για την εγχώρια ναυπηγική βιομηχανία.

Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ONEX/STR

κής γεωστρατηγικής θέσης, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την Ελευσίνα, όπου αναβαθμίζονται τα ναυπηγεία με τη στήριξη της US International Development Finance Corporation και δημιουργούνται νέες δυνατότητες αποθηκευτικών, λιμενικών και ενεργειακών χρήσεων. Τρίτον, η χώρα μας έχει στενή συνεργασία με τις ΗΠΑ σε ό,τι αφορά τη βιώσιμη ναυτιλία. Το LNG είναι το μόνο ρεαλιστικό καύσιμο που υπάρχει στην παγκόσμια αγορά και διασφαλίζει την ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού κλάδου, ανταγωνιστικές τιμές και προστασία των οικονομιών των κρατών.

Συμπερασματικά, η Ελλάδα, από τις συμφωνίες πολλαπλών επενδύσεων με την αμερικανική κυβέρνηση, προσδοκά περαιτέρω την ανάπτυξη της χώρας, τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και, επομένως, την ευημερία των Ελλήνων πολιτών.

- **Εξοπλιστικό πρόγραμμα «ΑΙΓΙΣ 2» – Εκσυγχρονισμός και ενίσχυση Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής**

Με την υλοποίηση του εξοπλιστικού προγράμματος «ΑΙΓΙΣ 2», το Λιμενικό Σώμα θα περάσει σε μια νέα εποχή, έτσι ώστε να αντιμετωπίζει την οποιαδήποτε απειλή στα θαλάσσια σύνορα της χώρας μας. Από την παράνομη μετανάστευση και τη διακίνηση ναρκωτικών έως το trafficking, το εμπόριο όπλων και τις όποιες παράνομες δραστηριότητες. Το «ΑΙΓΙΣ 2» θα τρέξει με την ίδια ταχύτητα του «ΑΙΓΙΣ» της Πολιτικής Προστασίας. Όπως καταφέραμε μέσα σε 15 μήνες να παραδώσουμε το πιο φιλόδοξο και μεγάλο πρόγραμμα Πολιτικής Προστασίας στην ιστορία της χώρας, ομοίως θέλουμε το «ΑΙΓΙΣ 2» να είναι ο τρόπος με τον οποίο το Λιμενικό Σώμα θα περάσει στη σύγχρονη εποχή.

Προχωράμε στην προμήθεια νέων σκαφών όλων των τύπων, στην ενίσχυση με συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών επιτήρησης, στην επέκταση και στην αναβάθμιση του εθνικού συστήματος VTMIS, ώστε να έχουμε σε πραγματικό χρόνο πλήρη εικόνα από τα δέκα πλέον VTS (Κέντρα Διαχείρισης Θαλάσσιας Κυκλοφορίας) σε όλη την επικράτεια. Τα νέα σκάφη του Λιμενικού θα έχουν καθοριστικό ρόλο στη φύλαξη των θαλάσσιων συνόρων και στην αντιμετώπιση της παράνομης μετανάστευσης και πολύ μεγαλύτερες δυνατότητες, αφού θα μπορούν να επιχειρούν σε πιο δυσμενείς καιρικές συνθήκες –μια πολύ σημαντική παράμετρος, ειδικά για τα νερά του Αιγαίου–, ενώ θα είναι μεγαλύτερου εκτοπίσματος από αυτά που ήδη διαθέτει το Λιμενικό Σώμα-Ελληνική Ακτοφυλακή. Σε αυτά θα περιλαμβάνονται δύο μεγάλα Πλοία Ανοιχτής Θαλάσσης (ΠΑΘ), άνω των 80 μέτρων –που θα διαθέτουν ελικοδρόμια, εξελιγμένους αισθητήρες επιτήρησης και θα μπορούν να επιχειρούν πολύ περισσότερες ημέρες και νύχτες συνεχόμενα και σε μεγαλύτερες αποστάσεις από τις ακτές– καθώς και παράκτια περιπολικά και καταδιωκτικά σκάφη υψηλών ταχυτήτων. Για πρώτη φορά θα γίνει προσπάθεια το πρόγραμμα κατασκευής των νέων σκαφών να υλοποιηθεί σε ελληνικά ναυπηγεία, καθότι η στόχευση της κυβέρνησης



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

είναι να στηρίξουμε και να δημιουργήσουμε νέες θέσεις εργασίας σε ελληνικά ναυπηγεία.
Παράλληλα, προχωράμε στη δημιουργία ενός υπερσύγχρονου war room με δυνατότητα αποτύπωσης –σε real time– της θαλάσσιας δραστηριότητας, το οποίο θα χρησιμοποιεί πολλαπλές πηγές καταγραφής δεδομένων, δηλαδή από τα drones που θα προμηθευτούμε, από κάμερες, από σένσορες, από δορυφορικές λήψεις, από ανοικτές και κλειστές πηγές. Όλα αυτά θα συνθέτουν την πληροφορία γρήγορα, αξιόπιστα και με ακρίβεια, δίνοντας τη δυνατότητα στους αξιωματικούς του Λιμενικού Σώματος να εκτιμούν έγκαιρα και σωστά κάθε περιστατικό, ώστε να λαμβάνουν ανάλογες κρίσιμες αποφάσεις. Το Κέντρο αυτό θα είναι ο «εγκέφαλος» της επιχειρησιακής δράσης, που θα οδηγήσει το Λιμενικό Σώμα και το Υπουργείο σε μια νέα εποχή.

- **Ανανέωση του ακτοπλοϊκού στόλου**
Στο πλαίσιο της μεσοπρόθεσμης στρατηγικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, επεξεργαζόμαστε κίνητρα και εργαλεία για την ενίσχυση της ποιότητας της ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας, μέσω αφενός μεν της σταδιακής ανανέωσης και εκσυγχρονισμού του ακτοπλοϊκού στόλου της χώρας, με πιο αποδοτικά, σύγχρονα πλοία, που θα έχουν χαμηλότερο λειτουργικό κόστος και μικρότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα, και αφετέρου μιας πιο ανθρωποκεντρικής προσέγγισης με επίκεντρο τον επιβάτη, επιδιώκοντας την ψηφιοποίηση των διαδικασιών δρομολόγησης πλοίων, αλλά και της ανάπτυξης ψηφιακών εργαλείων που στοχεύουν στη διευκόλυνση και στην ενημέρωση του επιβατικού κοινού. Στόχος μας είναι τα νησιά να παραμένουν προσιτά για τους πολίτες και ελκυστικά για τον τουρισμό, ενώ ταυτόχρονα οι εταιρείες να μπορούν να επενδύουν, να δημιουργούν θέσεις εργασίας και να λειτουργούν σε ένα σταθερό και προβλέψιμο πλαίσιο, που δεν θα αιφνιδιάζει ούτε την αγορά ούτε τον επιβάτη.

Η Ελλάδα, αξιοποιώντας τη συσσωρευμένη τεχνογνωσία που απορρέει από τη ναυτική της παράδοση αιώνων, θα συνεχίσει να υποστηρίζει μια σύγχρονη και ασφαλή διεθνή ναυτιλία. Στηρίζουμε ενεργά τους στόχους του ΙΜΟ, με ρεαλιστικούς και εφαρμόσιμους κανόνες, που δεν υπονομεύουν και δεν πλήττουν τη βιωσιμότητα της διεθνούς ναυτιλίας, την ασφάλεια και την ανταγωνιστικότητα του κλάδου.

- **Ενίσχυση του πλέγματος κοινωνικής προστασίας των ναυτικών**
Προχωράμε στην υλοποίηση του σχεδίου για τον σχεδόν διπλασιασμό του επιδόματος ανεργίας των ναυτικών και στη σημαντική διεύρυνση των δικαιούχων. Σε συνεργασία με το Υπουργείο Οικονομικών, έπειτα από αναλογιστική μελέτη, έχει εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση και το μέτρο έχει ενταχθεί στον πολυετή προγραμματισμό του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους. Αφορά εκατοντάδες ναυτικούς που για χρόνια ελάμβαναν χαμηλότερη στήριξη από το γενικό καθεστώς επιδομάτων ανεργίας. Παράλληλα, διευρύνουμε ουσιαστικά τις κατηγορίες των δικαιούχων, ώστε να ενταχθούν περισσότεροι ναυτικοί που μέχρι σήμερα έμεναν εκτός προστασίας. Με αυτόν τον τρόπο, ικανοποιούμε ένα πάγιο αίτημα της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας και αποκαθιστούμε μια αδικία που επιβάρυνε τους ανθρώπους της θάλασσας για πολλά χρόνια. Ο διπλασιασμός του επιδόματος και η διεύρυνση των δικαιούχων αποτελούν μια ουσιαστική ενίσχυση της κοινωνικής προστασίας των ναυτικών μας και έμπρακτη αναγνώριση της συμβολής τους στην εθνική οικονομία. Είναι μια παρέμβαση με έντονο κοινωνικό αποτύπωμα, που ενισχύει το αίσθημα ασφάλειας για τους ανθρώπους της θάλασσας και κάνει πιο ελκυστική την παραμονή και την είσοδο νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Συνοψίζοντας, η Ελλάδα, αξιοποιώντας τη συσσωρευμένη τεχνογνωσία που απορρέει από τη ναυτική της παράδοση αιώνων, θα συνεχίσει να υποστηρίζει μια σύγχρονη και ασφαλή διεθνή ναυτιλία. Στηρίζουμε ενεργά τους στόχους του ΙΜΟ, με ρεαλιστικούς και εφαρμόσιμους κανόνες, που δεν υπονομεύουν και δεν πλήττουν τη βιωσιμότητα της διεθνούς ναυτιλίας, την ασφάλεια και την ανταγωνιστικότητα του κλάδου. Έτσι, η ναυτιλία θα συνεχίσει να λειτουργεί προς όφελος της παγκόσμιας οικονομίας και των πολιτών ολόκληρου του πλανήτη.


Contships Management Inc.
30
Container
Feeder Ships
600
Seafarers
Employed
1.5
Million TEU
Carried
4,000
Port Calls
Annually
CONTSHIP ICE
TUG
TUG
The leading provider
of container feederships
between 900-1900 TEU
45, Vasilissis Sofias Ave., Athens, Greece
+30 210 7267800
contships-management.com



Οι προτεραιότητες του ΝΕΕ για την επόμενη μέρα

Με αφορμή τη συμπλήρωση ενενήντα χρόνων ζωής το 2026, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος εισέρχεται σε μια περίοδο με το βλέμμα στραμμένο ξεκάθαρα στο μέλλον, χωρίς να λησμονεί τις αξίες του παρελθόντος.
«Καθώς το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος συμπληρώνει το 2026 ενενήντα χρόνια δημιουργικής παρουσίας, ο ρόλος του παραμένει η υποστήριξη της ελληνικής ναυτιλίας με σύγχρονο, θεσμικό και στρατηγικό τρόπο», σημειώνει ο Πρόεδρός του, Γιώργος Αλεξανδράτος, υπογραμμίζοντας τον διαχρονικό αλλά και ανανεωμένο θεσμικό ρόλο του Επιμελητηρίου ως «γέφυρας μεταξύ Πολιτείας, ναυτιλιακής κοινότητας και κοινωνίας».
Στη συνέντευξη που ακολουθεί, ο κ. Αλεξανδράτος αναλύει τις προτεραιότητες για την επόμενη ημέρα της ελληνικής ναυτιλίας, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στη νέα γενιά, στη βιώσιμη ανάπτυξη και στη συλλογική δράση. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει, «δίνουμε διαρκώς προτεραιότητα στο να ακούμε τις θέσεις κάθε κλάδου», με στόχο «να ενώνουμε φωνές και αφηγήματα, διαμορφώνοντας ενιαίες προτάσεις και κοινές στρατηγικές», σε μια περίοδο όπου η πράσινη και ψηφιακή μετάβαση, η ναυτική εκπαίδευση και η διεθνής ανταγωνιστικότητα καθορίζουν το μέλλον ενός κλάδου που αποτελεί εθνικό πυλώνα.

του **Γιώργου Αλεξανδράτου**,
Προέδρου του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος

Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος έχει κάνει μια στρατηγική στροφή εξωστρέφειας προς τη νέα γενιά, με στόχο την αύξηση της απασχόλησης των νέων στα επαγγέλματα της ναυτιλίας και της γαλάζιας οικονομίας. Αυτές οι πρωτοβουλίες βρίσκουν πρόσφορο έδαφος; Οι νέοι σήμερα αντιλαμβάνονται τα οφέλη της απασχόλησης στα επαγγέλματα της θάλασσας;

Η στροφή του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος προς την εξωστρέφεια και τη νέα γενιά έχει ήδη αρχίσει να αποδίδει καρπούς, γιατί οι νέοι δείχνουν πλέον αυξημένο ενδιαφέρον για τα επαγγέλματα της ναυτιλίας και της γαλάζιας οικονομίας. Πρόσφατα προχωρήσαμε σε μια μεγάλη πρωτοβουλία: τη διανομή 345.000 ενημερωτικών φυλλαδίων σε όλες τις μαθήτριες και τους μαθητές των λυκείων της χώρας, με στόχο να παρουσιάσουμε καθαρά τις δυνατότητες, τις προοπτικές και τις πραγματικές ευκαιρίες που προσφέρει ο κλάδος.
Ωστόσο, εξακολουθεί να υπάρχει ένα σημαντικό «κενό ενημέρωσης», το οποίο οφείλουμε να καλύψουμε με συντονισμένες προσπάθειες και κοινή δράση Πολιτείας, φορέων και ναυτιλιακής κοινότητας. Μόνο έτσι θα διασφαλίσουμε ότι οι νέοι λαμβάνουν πλήρη, αξιόπιστη και έγκαιρη πληροφόρηση για έναν από τους δυναμικότερους τομείς της ελληνικής οικονομίας. Συν τοις άλλοις, και ενδεικτικά, αν λάβουμε ως υπόθεση εργασίας ότι σήμερα τα πλοία ελληνικής διαχείρισης ανέρχονται περίπου στα 5.300 και σε αυτά απασχολούνται γύρω στους 76.000 αξιωματικούς, τότε –σε έναν ιδεατό κόσμο, όπου όλοι οι αξιωματικοί θα ήταν Έλληνες– πέρα από τα οφέλη που θα απολάμβανε ο κάθε αξιωματικός ξεχωριστά, η χώρα θα ωφελείτο με εκτιμώμενα έσοδα που προσεγγίζουν τα 4 δισ. ετησίως.

Credit: Μαρία-Ειρήνη Μοσχονά



Στιγμιότυπο από την επίσκεψη της Υφυπουργού Ναυτιλίας Κύπρου κ. Μαρίνας Χατζημανώλη στα γραφεία του ΝΕΕ.

Το 2026, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος συμπληρώνει ενενήντα χρόνια ζωής. Με όλους τους παράγοντες να μεταβάλλονται διαρκώς, ποιος είναι ο ρόλος του Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος σήμερα; Και ποιες οι κορυφαίες προτεραιότητες για την επόμενη ημέρα;

Καθώς το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος συμπληρώνει το 2026 ενενήντα χρόνια δημιουργικής παρουσίας, ο ρόλος του παραμένει η υποστήριξη της ελληνικής ναυτιλίας με σύγχρονο, θεσμικό και στρατηγικό τρόπο. Σήμερα λειτουργούμε ως γέφυρα μεταξύ Πολιτείας, ναυτιλιακής κοινότητας και κοινωνίας, προωθώντας τεκμηριωμένες θέσεις για τη βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου. Δίνουμε διαρκώς προτεραιότητα στο να ακούμε τις θέσεις κάθε κλάδου που εξειδικεύεται στον τομέα του, γιατί στόχος μας είναι να ενώνουμε φωνές και αφηγήματα, διαμορφώνοντας ενιαίες προτάσεις και κοινές στρατηγικές. Ως θεσμικός σύμβουλος της Πολιτείας, επιδιώκουμε συνεργασία με το κράτος και τους φορείς ως πραγματικοί σύμμαχοι. Για την επόμενη ημέρα, προτεραιότητές μας είναι η ενίσχυση της ναυτικής εκπαίδευσης και της απασχόλησης των νέων, η πράσινη και ψηφιακή μετάβαση, καθώς και η διεθνής ανάδειξη της ελληνικής ναυτιλίας ως εθνικού πυλώνα.

Οι προκλήσεις σε κανονιστικό και οικονομικό επίπεδο θέτουν ζητήματα βιωσιμότητας για τις μικρομεσαίες ναυτιλιακές και παραναυτιλιακές επιχειρήσεις. Στην αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων, προτάσσεται σε πολλές περιπτώσεις η συνένωση δυνάμεων μεταξύ επιχειρήσεων και οργανισμών κάτω από έναν ενιαίο εθνικό μανδύα, με στόχο τη συγκρότηση ισχυρών clusters. Ποιες είναι οι προτεραιότητες του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος για την «επόμενη ημέρα» του ελληνικού ναυτιλιακού cluster;

Οι κανονιστικές και οικονομικές προκλήσεις απαιτούν έναν ισχυρό, συντονισμένο προσανατολισμό για το ελληνικό ναυτιλιακό cluster. Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος προτεραιοποιεί τη δημιουργία ευκαιριών συνεργασίας και συνέργειας μεταξύ επιχειρήσεων και φορέων, ενισχύοντας τη συγκρότηση ισχυρών clusters υπό ενιαίο εθνικό προσανατολισμό. Η μοναδική εθνική ναυτιλιακή συστάδα, το Maritime Hellas, συνιδρύθηκε από το ΝΕΕ, την ΕΕΕ και το ΕΒΕΠ, αναδεικνύοντας τη σημασία και την αναγκαία ύπαρξη ενός οργανωμένου εθνικού cluster. Αν αναλογιστούμε ότι περίπου το 82% των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών διαχειρίζονται στόλους έως οκτώ πλοίων, η ύπαρξη ισχυρών συνεργειών γίνεται κρίσιμη, και φυσικά δεν αναφερόμαστε μόνο στις πλοιοκτήτριες αλλά και στις αμέτρητα πολλές που ασχολούνται έμμεσα ή άμεσα με τη ναυτιλία.

Μέσω αυτών των πρωτοβουλιών, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος ενώνει δυνάμεις και επιθυμεί να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα και την καινοτομία, διασφαλίζοντας ότι το ελληνικό ναυτιλιακό οικοσύστημα θα παραμένει ισχυρό, βιώσιμο και έτοιμο να ανταποκριθεί στις προκλήσεις της επόμενης ημέρας.

Πώς αξιολογείτε την πρόοδο των επενδύσεων για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των ελληνικών μαρινών/λιμένων; Θεωρείτε ότι η Ελλάδα αξιοποιεί επαρκώς το συγκριτικό της πλεονέκτημα στον θαλάσσιο τουρισμό;

Η Ελλάδα ζει σε ένα μοναδικό «οικόπεδο» για ναυτιλία και θαλάσσιο του-

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

Ο ναυτιλιακός κλάδος παραμένει πρωτοπόρος σε παγκόσμιο επίπεδο σε θέματα βιωσιμότητας, αποδεικνύοντας ότι η Ελλάδα και η διεθνής ναυτιλία δεσμεύονται για πρακτικές λύσεις με πραγματικό αντίκτυπο στο περιβάλλον.

ρισμό, με φυσικά πλεονεκτήματα και παράδοση που λίγες χώρες διαθέτουν. Το πρόβλημα είναι... «γλυκό», καθώς αυτοί οι κλάδοι συνεχώς μεγαλώνουν, με ιδιαίτερη ώθηση στις μαρίνες και στο yachting. Σε σχέση με τα προηγούμενα πέντε χρόνια, έχουμε ήδη κάνει σαφή βήματα προόδου και πιστεύω ότι στα επόμενα πέντε χρόνια θα γίνουν ακόμα περισσότερα. Ιδιαίτερη σημασία έχει ότι, εκεί που υπήρχε επενδυτική αδιαφορία στα λιμάνια, πλέον αυτά γίνονται «μήλον της έριδος» για επενδύσεις, γεγονός που δείχνει την αυξημένη δυναμική και το ενδιαφέρον για τον τομέα. Φυσικά, κάθε επένδυση απαιτεί κεφάλαια και στρατηγικό σχεδιασμό, και στόχος μας είναι να ενισχύσουμε ένα σταθερό περιβάλλον για στοχευμένες και βιώσιμες επενδύσεις, ώστε η Ελλάδα να παραμείνει ισχυρή και ανταγωνιστική στον θαλάσσιο τουρισμό και στη ναυτιλία.

Οι διαπραγματεύσεις για την εφαρμογή του IMO Net-Zero Framework αναβλήθηκαν για έναν χρόνο. Πώς ερμηνεύετε αυτή την εξέλιξη;

Όπως συχνά συμβαίνει στις ναυτιλιακές εταιρείες, όπου εμπορικές αποφάσεις λαμβάνονται και τροποποιούνται την τελευταία στιγμή, έτσι και η συζήτηση για την απόφαση στον IMO για το Net-Zero Framework αναβλήθηκε για έναν χρόνο. Αυτή η αναβολή δεν αποτελεί καθυστέρηση, αλλά ευκαιρία να επεξεργαστούν μέτρα που θα είναι ρεαλιστικά, εφαρμόσιμα και ουσιαστικά αποτελεσματικά για τη μείωση της περιβαλλοντικής ρύπανσης.

Παράλληλα, ο ναυτιλιακός κλάδος παραμένει πρωτοπόρος σε παγκόσμιο επίπεδο σε θέματα βιωσιμότητας, αποδεικνύοντας ότι η Ελλάδα και η διεθνής ναυτιλία δεσμεύονται για πρακτικές λύσεις με πραγματικό αντίκτυπο στο περιβάλλον. Η αναβολή αυτή δίνει χώρο για μελέτη, διαβούλευση και στρατηγική προετοιμασία, ώστε οι επόμενες αποφάσεις να είναι αποτελεσματικές και ουσιαστικές, εφαρμόσιμες, που θα διασφαλίζουν όμως και τη βιωσιμότητα της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Η ακτοπλοΐα αποτελεί ζωτικής σημασίας σύνδεσμο για τα νησιά και την εθνική συνοχή. Ποιες είναι, κατά τη γνώμη σας, οι προϋποθέσεις για τον εκσυγχρονισμό του στόλου και τη βιωσιμότητα των εταιρειών, ειδικά υπό το βάρος των περιβαλλοντικών απαιτήσεων και του αυξημένου κόστους καυσίμων; Ποιος ο ρόλος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος σε αυτή τη μετάβαση;

Η ακτοπλοΐα αποτελεί ζωτικής σημασίας σύνδεσμο για τα ελληνικά νησιά, συνδέοντας πάνω από 115 κατοικημένα νησιά και διασφαλίζοντας την κοινωνική συνοχή, την οικονομική δραστηριότητα και τη βιωσιμότητα των τοπικών κοινοτήτων. Ο στόλος χρειάζεται συνεχή εκσυγχρονισμό και βιώσιμη λειτουργία, ιδιαίτερα υπό το βάρος των περιβαλλοντικών απαιτήσεων και του αυξημένου κόστους καυσίμων. Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος πρωτοστατεί στην πράσινη μετάβαση της ακτοπλοΐας, πάντα σε στενή συνεργασία και πλήρη αρμονία με το ΣΕΕΝ, προωθώντας μέτρα που συνδυάζουν βιωσιμότητα, τεχνολογική αναβάθμιση και ανταγωνιστικότητα.

Παράλληλα, επιδιώκουμε την εφαρμογή πολιτικών που διασφαλίζουν δίκαιες επιδοτήσεις, διαφανείς συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας και υποστήριξη, όπως σε άλλα ανταγωνιστικά κράτη, ώστε οι ελληνικές ακτοπλοϊκές εταιρείες να παραμένουν ισχυρές, βιώσιμες και ικανές να κρατούν ζωντανά τα νησιά μας.



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



Η αβεβαιότητα, συνώνυμο της ναυτιλίας και το 2026

Το 2025 ήταν μια πολύ ασταθής χρονιά για τον κόσμο γενικά και για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Υπό αυτό το πρίσμα, δεν υπάρχει κανένας λόγος για τον οποίο το 2026 να είναι πιο εύκολο να προβλεφθεί από πολιτική, οικονομική, περιβαλλοντική και τεχνολογική άποψη.

του **Χαράλαμπου Φαφαλιού**,
Προέδρου του Greek Shipping Co-operation Committee

Το 2025 έκλεισε με μια υγιή ναυλαγορά των δεξαμενόπλοιων, των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, των gas carriers και των bulk carriers για διάφορους λόγους. Ωστόσο, δεν υπάρχει καμία εγγύηση ότι αυτό το θετικό περιβάλλον θα συνεχιστεί και το 2026.

Οι ροές φορτίων καταγράφονται ισχυρές σε όλους τους τομείς, αλλά οι παγκόσμιες οικονομικές προβλέψεις δεν είναι ακριβώς ευοίωνες. Οι δασμοί και οι διεθνείς γεωπολιτικές αναταραχές θα μπορούσαν εύκολα να επιβραδύνουν την παγκόσμια ζήτηση και να καταστήσουν ακόμα πιο αβέβαιο το οικονομικό περιβάλλον.

Την ίδια ώρα, ο πολύ μεγάλος αριθμός παραγγελιών δεξαμενόπλοιων, gas carriers, containerships και bulk carriers, μέρος των οποίων θα αρχίσει να παραδίδεται από το 2026 και μετά, δεν θα συμβάλουν στη διατήρηση της ισορροπίας από πλευράς προσφοράς. Θα πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι συνδυαστικά οι Συμβάσεις του Χονγκ Κονγκ και της Βασιλείας δεν θα διευκολύνουν την ανακύκλωση παλαιότερων πλοίων και ως αποτέλεσμα ο παγκόσμιος στόλος ενδέχεται να καταλήξει να απαρτίζεται από μεγαλύτερα και παλαιότερα υπάρχοντα πλοία από αυτά που ιδανικά θα προτιμούσαμε να υπάρχουν.

Από γεωπολιτική άποψη, η ύπαρξη μιας μη παρεμβατικής εξωτερικής πολιτικής των ΗΠΑ θα οδηγήσει σε πολύ μεγαλύτερη παγκόσμια αστάθεια. Η Κίνα πλησιάζει όλο και περισσότερο στην εισβολή στην Ταϊβάν και, χωρίς την αντίσταση των ΗΠΑ, η ναυτιλιακή βιομηχανία θα αναγκαστεί να αποφασίσει με ποια χώρα θα συμμαχήσει. Ο κινεζικός στόλος προετοιμάζεται με μια σημαντική εκστρατεία εξαγορών S&P εταιρειών, σε συνδυασμό με ένα μαζικό τοπικό πρόγραμμα νεότευκτων πλοίων, τα οποία θα του επιτρέψουν να ξεπεράσει οποιονδήποτε ξένο αποκλεισμό.

Ταυτόχρονα, η Κίνα έχει αποθηκεύσει προσεκτικά και επιδέξια αρκετές πρώτες ύλες για να διατηρήσει την ομαλή λειτουργία της οικονομίας της, ακόμα και στις πιο δύσκολες συνθήκες. Κατά ειρωνεία της τύχης, τον τελευταίο καιρό, δεν χρειάστηκε να αντιμετωπίσουμε έλλειψη εμπορευμάτων λόγω του κλίματος, όπως συνέβαινε στο παρελθόν.

Από τεχνολογική άποψη, δεν έχουμε δει καμία σημαντική καινοτομία με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος που να δικαιολογεί την επένδυση σε πραγματικά οικολογικά πλοία. Η διαθεσιμότητα διαφόρων τύπων καυσίμων δεν αποτελεί ένα πραγματικά μεγάλο βήμα προς τα εμπρός, καθώς κανένα από αυτά τα καύσιμα δεν θα βελτιώσει ουσιαστικά το περιβαλλοντικό μας αποτύπωμα.

Από τεχνολογική άποψη, δεν έχουμε δει καμία σημαντική καινοτομία με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος που να δικαιολογεί την επένδυση σε πραγματικά οικολογικά πλοία. Η διαθεσιμότητα διαφόρων τύπων καυσίμων δεν αποτελεί ένα πραγματικά μεγάλο βήμα προς τα εμπρός, καθώς κανένα από αυτά τα καύσιμα δεν θα βελτιώσει ουσιαστικά το περιβαλλοντικό μας αποτύπωμα.

Η καλύτερη λύση μέχρι στιγμής προωθείται από Έλληνες πλοιοκτήτες, οι οποίοι παραγγέλνουν μερικά από τα πιο οικονομικά και προηγμένα πλοία, χρησιμοποιώντας τις τελευταίες τεχνολογίες που προέρχονται κυρίως από την Ιαπωνία. Οι εκπομπές των εν λόγω πλοίων, σε σύγκριση με εκείνα που κατασκευάστηκαν πριν από 15-20 χρόνια, είναι τόσο χαμηλότερες, που πρέπει να είμαστε πραγματικά υπερήφανοι γι' αυτό το επίτευγμα.

Πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι οι οργανωμένες ομάδες πίεσης για τις επενδύσεις σε εναλλακτικά καύσιμα εξυπηρετούν κυρίως τον τομέα των «τακτικών γραμμών» και όχι τον τομέα της ποντοπόρου ναυτιλίας, ο οποίος αποτελεί την πλειονότητα του παγκόσμιου στόλου.

Με την έλευση αυτής της τεράστιας εισροής πλοίων υψηλής τεχνολογίας, χρειαζόμαστε έναν κατάλληλο αριθμό Ελλήνων αξιωματικών και πληρωμάτων για να τα στελεχώσουμε αποτελεσματικά και, προκειμένου να το επιτύχουμε αυτό, πρέπει να δημιουργήσουμε περισσότερες θέσεις στις ελληνικές ναυτικές ακαδημίες για σπουδαστές, καθώς και έναν επαρκή αριθμό εκπαιδευτών και καθηγητών.

Εάν, ως αποτέλεσμα της αποτυχίας της MEPC φέτος, οδηγηθούμε σε ένα καθεστώς περιφερειακών συστημάτων εμπορίας εκπομπών σε όλο τον κόσμο, όπως το EU ETS, το μόνο που θα καταφέρουμε είναι να κάνουμε τη ζωή των πολιτών αυτών των χωρών ή των κοινοτήτων πιο ακριβή, χωρίς να κάνουμε τίποτα ουσιαστικό για το περιβάλλον.

Εάν η ίδια η ναυτιλιακή βιομηχανία, και όχι οι κυβερνήσεις και οι ΜΚΟ, δεν συμμετάσχει ενεργά στην ανάπτυξη ρεαλιστικών λύσεων για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, τότε δεν θα δημιουργήσουμε έναν καθαρότερο κόσμο για τα παιδιά και τα εγγόνια μας.

Συνολικά, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω ζητήματα, πιστεύω ότι η λέξη «αβεβαιότητα» θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για να χαρακτηρίσει το 2026.



Η επετειακή εκδήλωση για τα 90 χρόνια του Committee στο Λονδίνο πραγματοποιήθηκε στα μέσα του περασμένου Νοεμβρίου σε κλίμα συλλογικότητας.

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 ΥΠΕΡΗΦΑΝΟ ΜΕΛΟΣ
EEE UNION OF GREEK SHIPOWNERS PROUD MEMBER

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

EFKRANTI AWARDS 2021 BEST STRATEGIC COMMUNICATION

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



Είμαι αισιόδοξος για την πορεία της οικονομίας και της ναυτιλίας

Οι εύθραυστες ισορροπίες στις ναυλαγορές καθιστούν δύσκολες τις οποιεσδήποτε εκτιμήσεις. Την παραδοχή αυτή γνωρίζει, όσο λίγοι, ο κ. Πάνος Λασκαρίδης, ο οποίος στη συνέντευξη που ακολουθεί, μεταξύ άλλων, συζητά για τις προκλήσεις ενός κλάδου που αλλάζει ταχύτατα. Από την αποανθρακοποίηση, η οποία όπως υπογραμμίζει «πάσχει φοβερά» λόγω της έλλειψης ώριμων τεχνολογικών λύσεων, μέχρι την ψηφιοποίηση, ο ίδιος επιμένει ότι η προσαρμοστικότητα και η ικανή ηγεσία θα καθορίσουν το μέλλον ενός σημαντικού αριθμού ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Παράλληλα τοποθετείται χωρίς περιστροφές αναφορικά με το ρευστό γεωπολιτικό περιβάλλον, τονίζοντας ότι η Ελλάδα «οφείλει να εξοπλιστεί σαν αστακός».
Ο κ. Λασκαρίδης, ένας από τους πιο επιφανείς επιχειρηματίες της χώρας μας, δηλώνει αισιόδοξος για την πορεία της ελληνικής οικονομίας, ωστόσο κρούει τον κώδωνα για την πάταξη της παραοικονομίας.

Συνέντευξη του **Πάνου Λασκαρίδη**,
Ιδρυτή και Προέδρου των Laskaridis Shipping και Lavinia Corp. και Προέδρου του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Οι ναυλαγορές σχεδόν για το σύνολο των τύπων πλοίων απέδωσαν καλά το 2025, κυρίως λόγω των disruptions σε γεωπολιτικό επίπεδο, που είχαν ως αποτέλεσμα την αναδιάταξη του χάρτη του διά θαλάσσης εμπορίου. Ποια η εκτίμησή σας για τις ναυλαγορές το 2026;

Η ερώτηση του ενός εκατομμυρίου... Εάν ανατρέξουμε σε παλαιότερες συνεντεύξεις πολλών, σημαντικών ανθρώπων της ναυτιλίας, μπορεί κανείς να διαπιστώσει ότι εννέα στις δέκα φορές πέφτουν έξω στις εκτιμήσεις τους. Πιστεύω ότι αυτό συμβαίνει διότι η ισορροπία των ναυλαγορών είναι πάρα πολύ εύθραυστη. Πολύ μικρές μεταβολές, οι οποίες μάλιστα δεν είναι πάντοτε εμφανείς, αλλάζουν άρδην τις ισορροπίες της ναυλαγοράς. Πράγματι, αυτή την περίοδο, η κατάσταση των ναυλαγορών κυμαίνεται από καλή έως και πολύ καλή. Προσωπικά, δεν βρίσκω λόγο να αλλάξει αυτό. Δύο πράγματα αναφορικά με την προσφορά είναι σημαντικά να αναφερθούν. Αρχικά, ο στόλος ορισμένων κατηγοριών πλοίων θα συνεχίσει να επεκτείνεται σε αριθμό, με μεγάλο αριθμό διάφορων μεγεθών πλοίων να προστίθενται σε αυτόν, όπως στην περίπτωση των δεξαμενόπλοιων και των containerships. Δεύτερον, δυστυχώς δεν αποσύρονται πλοία και αυτά που αποσύρονται είναι ελάχιστα σε αριθμό. Παρά ταύτα, θεωρώ ότι οι ναυλαγορές θα κυμανθούν σε υγιή επίπεδα.

Για ποιους λόγους θεωρείτε ότι δεν αποσύρονται πλοία, παρά την αυστηροποίηση των περιβαλλοντικών κανονισμών;

Δεν αποσύρονται πλοία για τον εξής λόγο: Όσοι διαβλέπουν ότι η αγορά είναι καλή λόγω αυξημένης ζήτησης για φορτία αποφασίζουν να διατηρήσουν το τονάζ για να επωφεληθούν από τους υψηλούς ναύλους. Εάν η αγορά καταρρεύσει για αρκετό καιρό, μόνο τότε θα αποσυρθούν τα πλοία. Κάποιος ο οποίος δραστηριοποιείται σε μια αγορά, που έχει έστω και μικρό θετικό πρόσημο, δεν πρόκειται να αποχωρήσει από αυτήν. Άρα, οι όποιες

Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ / ΧΑΣΙΑΛΗΣ ΒΑΪΟΣ

ελπίδες για αντικατάσταση των παλαιότερων πλοίων με νεότερα δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, εκτός εάν η εικόνα της ναυλαγοράς αλλάξει τελείως. Η απόσυρση πλοίων είναι κάτι το οποίο συμβαίνει κατά κανόνα όταν μια αγορά καταρρέει και η ζήτηση για φορτία κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα. Βέβαια, υπάρχουν αγορές δεύτερης και τρίτης ποιότητας, στις οποίες δραστηριοποιούνται πλοία, αναλόγως της ηλικίας τους. Ακόμα και σε αυτές τις αγορές, όμως, έχουν τη δυνατότητα να απολαμβάνουν έστω και λίγα κέρδη, με αποτέλεσμα να μην αποσύρονται. Εσφαλμένα πιστεύαμε ότι με τους νέους κανονισμούς θα αποσύρονταν υπερήλικα πλοία. Όμως, ακόμα και οι νέοι αυτοί κανονισμοί, στην πραγματικότητα, δεν έχουν επιβληθεί πλήρως.

Το Net-Zero Framework του IMO πήρε παράταση ενός έτους μετά και τις αντιδράσεις της εφοπλιστικής κοινότητας. Ποιο είναι το δικό σας ανάγνωσμα γι' αυτή την εξέλιξη και τι να αναμένουμε στο διάστημα αυτό του ενός έτους;

Κατ' αρχάς, πιστεύω ότι η αναβολή της απόφασης θα διαρκέσει περισσότερο από έναν χρόνο. Όπως ξέρετε, η Ουάσιγκτον είναι αντίθετη. Εάν στις επόμενες εκλογές επικρατήσουν ξανά οι Ρεπουμπλικάνοι, η επόμενη κυβέρνηση θα έχει μια ακόμα πιο σκληρή στάση έναντι των πράσινων πρωτοβουλιών του IMO. Οπότε, από την αντίπερα όχθη του Ατλαντικού δεν πιστεύω πως θα υπάρξει κάποια αλλαγή σκηνικού. Η εύκολη εξήγηση γι' αυτό θα ήταν να πούμε ότι ο Πρόεδρος Τραμπ είναι αδίστακτος ως προς την πολιτική του ατζέντα. Πρόκειται για τη μία όψη του νομίσματος.

Η άλλη όψη έχει να κάνει με το ότι το σχέδιο περί αποανθρακοποίησης της ναυτιλίας πάσχει φοβερά από το εξής: πρόκειται για μια προσπάθεια η οποία βασίζεται στην επίτευξη στόχων. Στην καθημερινότητά μας, όλοι έχουμε στόχους, οι οποίοι όμως δεν είναι πάντοτε επιτεύξιμοι, τουλάχιστον όχι άμεσα. Βρισκόμαστε σε μια κατάσταση όπου πολιτικοί, περιβαλλοντολόγοι, νομοθέτες και άλλοι επιβάλλουν συγκεκριμένους στόχους, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι πραγματικές ανάγκες και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ναυτιλίας. Από την άλλη, όμως, η τεχνολογία δεν μας έχει δώσει ακόμη τις κατάλληλες λύσεις. Δεν έχουμε καταλήξει στο ποιο θα είναι το επόμενο –κατάλληλο– καύσιμο για τη ναυτιλία, όσο και αν πειραματιζόμαστε με διάφορες εναλλακτικές λύσεις. Βέβαια, ακόμα και όταν αποφασιστεί ποιο θα είναι αυτό το καύσιμο, θα χρειαστεί να καθιερωθεί και η ανάλογη εφοδιαστική αλυσίδα, που απαιτεί χρόνο. Ενδεχομένως λοιπόν η επιβολή των levies ή και άλλων μέτρων να είναι βεβιασμένη, οπότε και η ναυτιλία αντέδρασε σύσσωμη. Επίσης γίνεται υπερβολικά μεγάλος θόρυβος όσον αφορά την αποανθρακοποίηση της ναυτιλίας σε σχέση με άλλες βιομηχανίες, των οποίων το περιβαλλοντικό αποτύπωμα είναι εμφανώς μεγαλύτερο. Αυτό συμβαίνει, πρώτον, διότι η ναυτιλία δεν έχει πολιτική δύναμη συγκριτικά με άλλους κλάδους της οικονομίας και, δεύτερον, διότι η ναυτιλία θεωρείται ένας πολύ εύρωστος οικονομικά κλάδος σε σχέση με άλλους. Η αποανθρακοποίηση τελικά επιβάλλεται στη ναυτιλία με το ζόρι. Επίσης, σταδιακά, αντιλαμβάνονται όλοι ότι ο IMO δεν είναι ένας οργανισμός στον οποίο τα κράτη-μέλη θα αναθέσουν τη διαχείριση τεράστιων κεφαλαίων.

Εν κατακλείδι, θεωρώ ότι τελικά το όλο θέμα της αποανθρακοποίησης θα ατονήσει προσωρινά, μέχρις ότου να υπάρξει κάποια διαφορετική προσέγγιση.

Γίνεται υπερβολικά μεγάλος θόρυβος όσον αφορά την αποανθρακοποίηση της ναυτιλίας σε σχέση με άλλες βιομηχανίες, των οποίων το περιβαλλοντικό αποτύπωμα είναι εμφανώς μεγαλύτερο. Αυτό συμβαίνει, πρώτον, διότι η ναυτιλία δεν έχει πολιτική δύναμη συγκριτικά με άλλους κλάδους της οικονομίας και, δεύτερον, διότι η ναυτιλία θεωρείται ένας πολύ εύρωστος οικονομικά κλάδος σε σχέση με άλλους.

Σε πρόσφατη δημόσια τοποθέτησή σας αναφέρατε ότι η ψηφιοποίηση και η τεχνητή νοημοσύνη θα αποτελέσουν τη μόνιμη πρόκληση για τη ναυτιλία, σε αντίθεση με τα γεωπολιτικά, που αλλάζουν άρδην από μέρα σε μέρα. Πώς θα μπορέσουν οι μικρομεσαίες εταιρείες που αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της ελληνικής ναυτιλίας να αντεπεξέλθουν στις προκλήσεις της αποανθρακοποίησης και της ψηφιοποίησης;

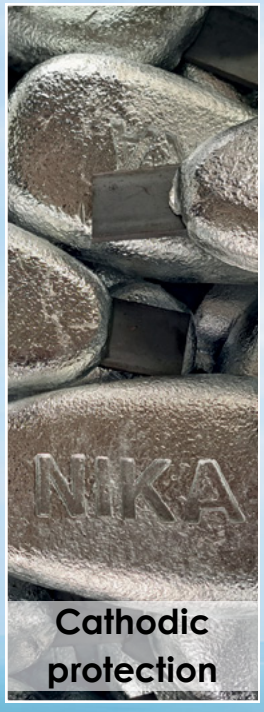
Μεγάλο ρόλο θα διαδραματίσει η ηγεσία των εταιρειών που αναφέρετε. Όσες από αυτές τις εταιρείες διοικούνται από ικανούς και φωτισμένους ανθρώπους θα βρουν τον δρόμο τους και θα προσαρμοστούν. Εάν, από την άλλη, το μέλλον της ηγεσίας μιας εταιρείας είναι θολό, πιθανώς να υπάρξουν συγχωνεύσεις, κάτι το οποίο ήδη συμβαίνει στον κλάδο μας. Οι προκλήσεις είναι μεγάλες, αλλά, εάν κάποιοι μπορούν να βγουν αλώβητοι από αυτή την κατάσταση, είναι σίγουρα

KATRADIS

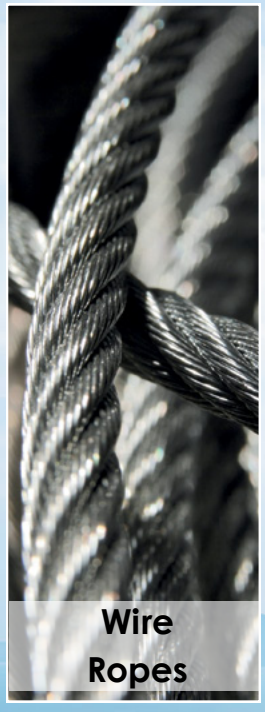
EST. 1936

GROUP OF COMPANIES

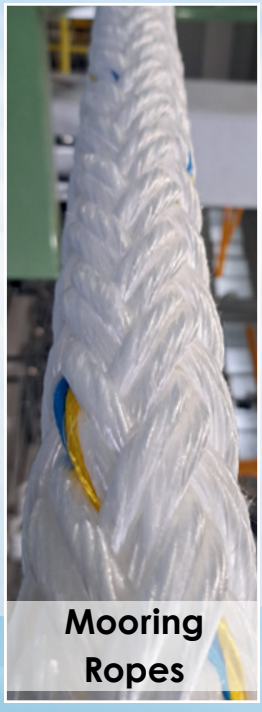
Serving the Marine Industry Since 1936



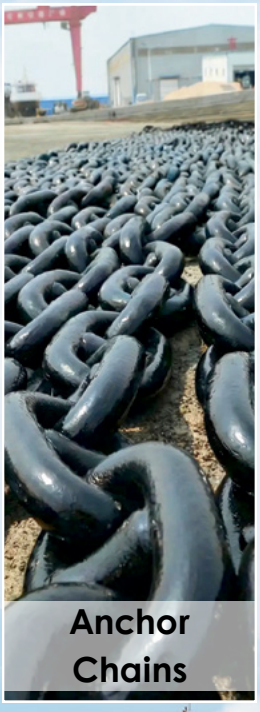
Cathodic protection



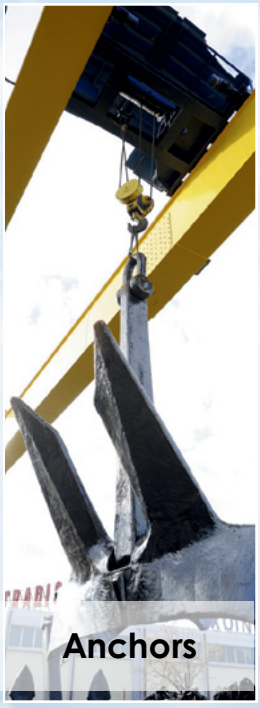
Wire Ropes



Mooring Ropes



Anchor Chains



Anchors



90 Years ANNIVERSARY

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)

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

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

EUROCORD CERTIFIED ISO 27001 ISO 45001 ESG



Ο ανάδοχος Υποναύαρχος ε.τ. Πάνος Λασκαρίδης, στην τελετή ονοματοδοσίας και ύψωσης της ελληνικής σημαίας στην πρώτη από τις τέσσερις φρεγάτες FDI HN, που εντάσσονται στο Πολεμικό Ναυτικό, τη φρεγάτα F-601 «Κίμων». Η τελετή πραγματοποιήθηκε στις εγκαταστάσεις της Naval Group στη Λοριάν (Lorient) της Γαλλίας, την Πέμπτη 18 Δεκεμβρίου 2025.

Credit: ΓΕΝ

οι Έλληνες. Το έχουν αποδείξει άλλωστε και στο παρελθόν. Πάντως, δεν θα πρέπει να απορρίπτουμε και την επιλογή της διαχείρισης από τρίτους. Για μεσαίου μεγέθους εταιρείες θα μπορούσε ενδεχομένως το outsourcing, όσον αφορά για παράδειγμα την ψηφιοποίηση των πλοίων, να είναι μια ρεαλιστική επιλογή. Δεν είμαι απαισιόδοξος.

Έχετε στηρίξει επανειλημμένα το Πολεμικό Ναυτικό με σημαντικές δωρεές. Πώς βλέπετε τον ρόλο της Ελλάδας στο διαρκώς μεταβαλλόμενο γεωπολιτικό περιβάλλον της Ανατολικής Μεσογείου και κατά πόσο θεωρείτε ότι η ενίσχυση των ναυτικών μας δυνατοτήτων αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για τη σταθερότητα και την ασφάλεια στην περιοχή;

Είναι εμφανές σήμερα ότι, δυστυχώς, στις συνθήκες που επικρατούν διεθνώς η ακεραιότητα των συνόρων δεν αποτελεί μια απαράβατη συνθήκη. Η πολιτική μας όμως δεν προβλέπει καμία αλλαγή συνόρων, οπότε προέχει να εξοπλιστούμε σαν «αστακοί». Πλέον υπάρχουν και οι πόροι ώστε να ενισχύσουμε τα εξοπλιστικά μας προγράμματα, αλλά αυτό από μόνο του δεν είναι αρκετό. Μπορεί οι δηλώσεις των πολιτικών συχνά να ακούγονται μεγαλόστομες, παρ' όλα αυτά για πρώτη φορά αλλάζει ριζικά η δυναμική των Ενόπλων Δυνάμεών μας.

Είναι επωφελές για τη χώρα μας το γεγονός ότι διατηρούμε καλές διπλωματικές σχέσεις με το Ισραήλ. Όπως λέει και ένα πανάρχαιο ρητό: «Ο εχθρός του εχθρού μου είναι φίλος μου». Πρόσφατα, μάλιστα, στην ειδική επιτροπή εξοπλιστικών της Βουλής εισήχθη για ενεργοποίηση η προμήθεια των ισραηλινών Πολλαπλών Εκτοξευτών Πυραύλων τύπου PULS. Κατά κάποιον τρόπο, η «Ασπίδα του Αχιλλέα» θα στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό σε αυτή τη συνεργασία με το Ισραήλ, ενώ στο μέλλον θα παραλάβουμε και άλλα οπλικά συστήματα από αυτή τη χώρα. Όσον αφορά τις ΗΠΑ, αυτή τη στιγμή η ιδέα για την προμήθεια φυσικού αερίου από την αντίπερα όχθη του Ατλαντικού μοιάζει πολύ θετική. Ελλοχεύει όμως ο κίνδυνος, όπως έγινε με τη Ρωσία και την Ουκρανία, να μας υποχρεώσουν οι ΗΠΑ να καθίσουμε στο τραπέζι των διαπραγματεύσεων με την Τουρκία. Οι σημερινές γεωπολιτικές ισορροπίες είναι εύθραυστες. Οπωσδήποτε, η εθνική άμυνα της χώρας δεν βρίσκεται στην κατάσταση που βρισκόταν άλλες εποχές, πρέπει όμως να εξοπλιζόμαστε συνεχώς προκειμένου να μην απειλούμαστε.

Πώς κρίνετε τις κινήσεις των γειτόνων μας σε αυτό το νεφελώδες γεωπολιτικό τοπίο;

Θεωρώ ότι οι διθύραμβοι για τον Ερντογάν, μετά την πρόσφατη συνάντησή του με τον Τραμπ στον Λευκό Οίκο και τις συμφωνίες που εξασφάλισε, δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Πιστεύω ότι η αμερικανική διοίκηση αναμένει από τον Ερντογάν να ξεκαθαρίσει τη στάση του αναφορικά με το ρωσο-ουκρανικό. Σημαντικό επίσης ζήτημα για την Ουάσιγκτον είναι και η απομάκρυνση του συστήματος S-400 από την Τουρκία. Υποτίθεται ότι, και λόγω γεωγραφικής θέσης, η Τουρκία είχε έναν ρόλο να προστατεύει το ΝΑΤΟ από τη Ρωσία.

Πρέπει επίσης να σας πω ότι η κινεζική διείσδυση στην Τουρκία είναι επιταχυνόμενη, όπως και σε άλλες περιοχές, στα Βαλκάνια ή στην Ανατολική Ευρώπη. Στις παρούσες γεωπολιτικές συνθήκες, η Τουρκία αποκτά σημαίνοντα ρόλο λόγω του πολύ ισχυρού στρατού της. Ας μη γελιόμαστε όμως. Οι συγκυρίες αλλά-

ζουν, ιδιαίτερα αν λάβουμε υπόψη ότι στη γείτονα χώρα επικρατεί ένα αυταρχικό καθεστώς και ανά πάσα στιγμή ο κοινωνικός αναβρασμός ενδέχεται να αλλάξει τα δεδομένα.

Η ελληνική οικονομία καταγράφει θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης, κάτι όμως που δεν αποτυπώνεται στην κοινωνία. Πώς αξιολογείτε τη σημερινή πορεία της χώρας και τι θεωρείτε ότι χρειάζεται για να ενισχυθούν ταυτόχρονα η οικονομική ανάπτυξη και η κοινωνική συνοχή;

Ένα αφήγημα της αντιπολίτευσης είναι ότι η οικονομία της χώρας μας είναι σε δυσμενέστερη κατάσταση απ' ό,τι το 2008. Νομίζω ότι αυτή η σύγκριση είναι άτοπη, με την έννοια ότι, πριν από τη μεγάλη ύφεση, οι οικονομικές συνθήκες ήταν πλασματικές και η τότε ευφορία βασιζόταν κατά κόρον στον εξωτερικό δανεισμό. Η σύγκριση θα πρέπει να γίνεται με τα έτη 2010, 2011, 2012, όταν ουσιαστικά η χώρα είχε χρεοκοπήσει. Έχουμε αναταχθεί με τρομερές προσπάθειες και η πρόοδος είναι σημαντική, αν αναλογιστεί κανείς ότι φτάσαμε στο χείλος του γκρεμού. Δείγμα της ανάταξης είναι το λεγόμενο Rebrain. Πολλοί νέοι εργαζόμενοι όλων των ειδικοτήτων έχουν επιστρέψει στην Ελλάδα, ακριβώς επειδή οι απολαβές προσεγγίζουν έως έναν βαθμό αυτές του εξωτερικού. Πριν από πέντε χρόνια, μια τέτοια εξέλιξη θα φάνταζε σενάριο επιστημονικής φαντασίας.

Για να απαντήσω στο ερώτημά σας, θα πω ότι, όταν μια οικονομία αναπτύσσεται στους αριθμούς, απαιτείται χρόνος προκειμένου να ενισχυθούν τα εισοδήματα και η αγοραστική δύναμη των πολιτών. Όταν σπούδαζα εγώ στην Αγγλία, η χώρα ήταν σε παρόμοια κατάσταση με αυτή της Ελλάδας στην περίοδο της κρίσης. Πήρε, λοιπόν, στη Θάτσερ δεκατρία χρόνια για να συμμαζέψει τα οικονομικά της Αγγλίας. Μιας χώρας με πολύ πιο στέρεα οικονομικά μεγέθη από τα δικά μας. Συνεπώς, πιστεύω ότι τα επόμενα χρόνια θα μπορούμε να μιλάμε για πραγματική οικονομική ανάπτυξη. Βέβαια, προσωπική μου άποψη είναι ότι θα πρέπει να παταχθεί η παραοικονομία προκειμένου να σημειωθεί ουσιαστική αλλαγή στα οικονομικά των νοικοκυριών. Σύμφωνα με δεδομένα της Τράπεζας της Ελλάδος, η παραοικονομία στη χώρα μας ανέρχεται στα 50 δισ. ευρώ. Εάν υποθέσουμε ότι στην Ελλάδα υπάρχουν 2.000.000 νοικοκυριά, τότε σε κάθε νοικοκυριό αναλογούν 25.000 ευρώ από την παραοικονομία. Δεν είναι, για παράδειγμα, λογικό να δηλώνονται στις αρχές δημοσίων εσόδων μισθώσεις κατοικιών 30 ευρώ τον μήνα. Υπάρχει βέβαια και μια μεγάλη μερίδα των πολιτών με πολύ χαμηλά εισοδήματα, στην οποία η Πολιτεία οφείλει να σταθεί δίπλα. Εν κατακλείδι, ναι μεν η οικονομία μας καταγράφει καλύτερες επιδόσεις, ωστόσο απαιτούνται πολλά ακόμα να γίνουν προκειμένου να βελτιωθεί η καθημερινότητα των πολιτών.

> Οι σημερινές γεωπολιτικές ισορροπίες είναι εύθραυστες. Οπωσδήποτε, η εθνική άμυνα της χώρας δεν βρίσκεται στην κατάσταση που βρισκόταν άλλες εποχές, πρέπει όμως να εξοπλιζόμαστε συνεχώς προκειμένου να μην απειλούμαστε.

Πώς αξιολογείτε το σημερινό επιχειρηματικό περιβάλλον στην Ελλάδα και ποιοι τομείς θα μπορούσαν να βελτιωθούν για την προσέλκυση μεγαλύτερης κλίμακας επενδύσεων;

Καταγράφεται μια σημαντική αύξηση των επενδύσεων, οι οποίες όμως δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν από τη μια μέρα στην άλλη, λόγω γραφειοκρατίας. Έρχονται επενδύσεις από το εξωτερικό, αλλά προφανώς η οικονομία μας θα ήθελε περισσότερες. Είναι πάντως αρκετά ενθαρρυντική η εμφάνιση πολλών νεοφυών επιχειρήσεων με έδρα την Ελλάδα, οι οποίες αντλούν αξιοσέβαστα κεφάλαια για την ανάπτυξή τους, κυρίως από τις διεθνείς χρηματαγορές. Προκειμένου όμως οι επενδύσεις να έχουν αντίκρισμα στην οικονομία, θα πρέπει να ενταθούν οι έλεγχοι της αγοράς, οι οποίοι στις περισσότερες των περιπτώσεων είναι ανύπαρκτοι.

Το Ίδρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη έχει αφήσει ισχυρό αποτύπωμα στον πολιτισμό και στην εκπαίδευση. Πώς συνεχίζεται σήμερα το όραμα της Μαριλένας Λασκαρίδη και ποιοι είναι οι βασικοί άξονες της μελλοντικής στρατηγικής του Ιδρύματος;

Το Ίδρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη, όπως έχει εξελιχθεί όλα αυτά τα χρόνια, έχει ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό: ξεκίνησε και συνεχίζει ως μια συλλογική προσπάθεια στην αρχή πολύ λίγων ανθρώπων, μετά περισσότερων και πλέον είμαστε 35 άτομα, αριθμός που για τα δεδομένα ενός ιδρύματος δεν είναι μικρός. Η πρωταρχική ιδέα στηρίχτηκε στον ενθουσιασμό, στην εθελοντική εργασία και στον ρομαντισμό της Μαριλένας και όλων των εργαζομένων. Σταδιακά όμως το φάσμα των δραστηριοτήτων του Ιδρύματος έχει ενισχυθεί και πλέον «κινδυνεύουμε» να τρέχουμε πάρα πολλές δράσεις, χωρίς απαραίτητα να έχουν όλες επιτυχία. Μέχρι τώρα πιστεύαμε και πιστεύουμε ότι οι δράσεις μας είναι επιτυχείς.

Καθώς λοιπόν βρισκόμαστε σε μια κρίσιμη καμπή, έχουμε αναθέσει σε μια μεγάλη συμβουλευτική εταιρεία να ακτινογραφήσει το Ίδρυμα από το μηδέν για το πώς θα προχωρήσουμε στο μέλλον. Αυτό που έχουμε καταφέρει με όλη αυτή τη διαδικασία είναι ότι το Ίδρυμα έχει καταστεί οικονομικά ανεξάρτητο. Δηλαδή εφεξής δεν θα εξαρτάται από την οικονομική συνεισφορά της οικογένειάς μου. Έχει μια πολύ αξιοπρεπή προικοδότηση και τα έσοδα χρηματοδοτούν τις δράσεις μας. Τα τέσσερα παιδιά μου θα καθορίσουν τη μελλοντική πορεία του Ιδρύματος. Εγώ προσωπικά ασχολούμαι πια κυρίως με τις αγαπημένες μου συλλογές παλιών βιβλίων της Ελληνικής Γραμματείας και της ταξιδιωτικής μου συλλογής. Σε γενικές γραμμές είμαι αισιόδοξος για την πορεία του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη.



Η θάλασσα βρίσκεται σε συνεχή αλληλεπίδραση με τη στεριά, το κλίμα και την ανθρώπινη δραστηριότητα

Σε μια περίοδο όπου η προστασία των θαλασσών και η βιώσιμη ναυτιλία βρίσκονται στο επίκεντρο των παγκόσμιων εξελίξεων, οργανισμοί όπως η HELMEPA διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο, συνιστώντας γέφυρα μεταξύ της ναυτιλιακής κοινότητας και της κοινωνίας και μετατρέποντας τη γνώση σε πράξη.
Η Πρόεδρος της HELMEPA, κ. Σεμίραμις Παληού, στη συνέντευξη που ακολουθεί, μιλά για το παρόν και το μέλλον της Ένωσης. Αναλύει πώς η HELMEPA εξελίχθηκε σε μια «σύγχρονη, συμμετοχική» κοινότητα με διεθνή φωνή, εξηγεί γιατί το κρίσιμο κενό γνώσης για τη νέα γενιά δεν είναι μόνο τεχνικό αλλά «κυρίως νοοτροπίας» και μοιράζεται το όραμα του HELMEPA Home ως «ενός σταθερού προορισμού, ενός θαλασσινού σπιτιού ανοιχτού σε όλους». Παράλληλα, αναφέρεται στον ρόλο της εκπαίδευσης, της τεχνητής νοημοσύνης και του ωκεάνιου γραμματισμού στη διαμόρφωση μιας νέας σχέσης κοινωνίας και θάλασσας, υπογραμμίζοντας ότι «όταν λειτουργούμε συλλογικά, μπορούμε να έχουμε πραγματικό και διαρκή αντίκτυπο για τις θάλασσες και τις επόμενες γενιές».

Συνέντευξη με την κ. **Σεμίραμις Παληού**, Πρόεδρο της HELMEPA

Ποια επιτεύγματα της προηγούμενης θητείας σας ξεχωρίζετε ως τα σημαντικότερα για τη HELMEPA; Ποια είναι η παρακαταθήκη για το επόμενο ΔΣ;

Το σημαντικότερο επίτευγμα της προηγούμενης θητείας είναι ότι ο μετασχηματισμός της HELMEPA πέτυχε. Επανεξετάσαμε συνολικά τον τρόπο που λειτουργούμε, οργανωτικά, λειτουργικά και προγραμματικά, σεβόμενοι το έργο και την πορεία που είχαν προηγηθεί. Τροποποιήσαμε, επικαιροποιήσαμε και εξελίξαμε όσα χρειαζόταν, διατηρώντας ό,τι είχε αποδείξει την αξία του. Πειραματιστήκαμε με νέες προσεγγίσεις, ανανεώσαμε τα προγράμματά μας, δημιουργήσαμε νέα και, κυρίως, ακούσαμε τα μέλη μας, τους εθελοντές και τους συνεργάτες μας, συνδιαμορφώνοντας δράσεις με πραγματικό και μετρήσιμο αντίκτυπο.

Καταγράψαμε ρεκόρ σε όλα τα επίπεδα: στην εκπαίδευση, στους καθαρισμούς, στη συμμετοχή εθελοντών, στη σχολική και νεανική δράση, αλλά και στη διεθνή αναγνώριση. Η HELMEPA Academy, που αναπτύχθηκε δυναμικά αυτή την περίοδο, εξελίχθηκε σε σημείο αναφοράς γνώσης και επαγγελματικής εξέλιξης και βραβεύτηκε, με περισσότερους από 12.053 ναυτικούς και στελέχη γραφείων από 26 εθνικότητες να συμμετέχουν μόνο στη διάρκεια αυτής της θητείας, μέσα από προγράμματα, σχεδιασμένα bottom-up, με βάση τις πραγματικές τους ανάγκες. Παράλληλα, λανσάραμε νέα προγράμματα όπως το ESG Masterclass, μια ψηφιακή e-platform με πλούσιο, δωρεάν εκπαιδευτικό υλικό για όλους, καθώς και μια ψηφιακή εργαλειοθήκη που μετατρέπει πολίτες σε κλιματικούς πρεσβευτές, όλα κάτω από την ομπρέλα της HELMEPA Academy.

Στον πυρήνα του έργου μας βρέθηκαν η βιώσιμη ναυτιλία, η κλιματική αλλαγή, ο ωκεάνιος γραμματισμός και η γαλάζια

Credit: 9th Our Ocean Conference Greece 2024

οικονομία. Υλοποιήσαμε νέες εκπαιδευτικές και κοινωνικές πρωτοβουλίες, ανοίξαμε τον προσομοιωτή γέφυρας στη νεολαία, ενώ τα προγράμματα γαλάζιας οικονομίας αναγνωρίστηκαν ως καλές πρακτικές σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με την ευαισθητοποίηση και τον αντίκτυπο να φτάνουν σε περισσότερους από 18 εκατομμύρια νέους σε όλη την Ευρώπη.

Ιδιαίτερη αναφορά αξίζει και στο εθελοντικό μας κίνημα. Οι καθαρισμοί εξελίχθηκαν σε μια βιωματική διαδικασία αλλαγής νοοτροπίας, με περισσότερους από 1.000 καθαρισμούς και πάνω από 52.000 εθελοντές τα τελευταία τρία χρόνια, ενώ ο νέος θεσμός της Υιοθεσίας Παραλίας αγκαλιάστηκε άμεσα από τα μέλη μας. Στην Παιδική HELMEPA υλοποιήθηκαν 19.873 περιβαλλοντικές δράσεις, με τη συμμετοχή 47.163 παιδιών νηπιαγωγείου και δημοτικού από 1.450 σχολεία, με την πολύτιμη στήριξη σχεδόν 4.000 εκπαιδευτικών-εθελοντών. Και συνεχίζουμε να εργαζόμαστε συστηματικά ώστε η HELMEPA να αποτελεί την εργαλειοθήκη του μαθητή και του εκπαιδευτικού για ένα πιο ισχυρό και βιώσιμο μέλλον.

Παράλληλα, ενισχύσαμε ουσιαστικά τη διεθνή παρουσία της HELMEPA, τον ρόλο μας στην INTERMEPA, καθώς και τη δημιουργία και την υποστήριξη αδελφών MEPAs, συμβάλλοντας ενεργά στη διεθνή συνεργασία για την προστασία των θαλασσών.

Όλα αυτά αποτυπώθηκαν και στην αύξηση των εταιρειών-μελών από 299 σε 376, καθώς και στην αντίστοιχη αύξηση των πλοίων-μελών από 1.500 σε 2.500, υπογραμμίζοντας την ποιοτική δέσμευση και την ενεργή συμμετοχή των.

Συνεχίζουμε στη νέα θητεία με μια HELMEPA σύγχρονη, συμμετοχική, με ενεργά μέλη, διεθνή φωνή και μια ζωντανή κοινότητα, που αποδεικνύει καθημερινά ότι, όταν λειτουργούμε συλλογικά, μπορούμε να έχουμε πραγματικό και διαρκή αντίκτυπο για τις θάλασσες και τις επόμενες γενιές.



Στην πρόσφατη Γενική Συνέλευση αναφέρατε ότι η HELMEPA έφτασε στον ιστορικό αριθμό των 376 εταιρειών-μελών. Ποιοι παράγοντες οδήγησαν σε αυτή την αύξηση και τι σημαίνει για τη μελλοντική πορεία της Ένωσης;

Ακούμε τα μέλη μας. Ακούμε τις ανάγκες τους, τις ιδέες τους και συνδιαμορφώνουμε προγράμματα και πρωτοβουλίες για να είμαστε πραγματικά χρήσιμοι, στα μέλη μας, στην κοινωνία, στους ωκεανούς και στον πλανήτη.

Ακούσαμε, επίσης, καθαρά την ανάγκη για αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας μας. Γι' αυτό και ο μετασχηματισμός που τολμήσαμε τα τελευταία χρόνια χτίστηκε πάνω σε αυτή τη σχέση εμπιστοσύνης. Δεν έγινε ερήμην των μελών μας, αλλά μαζί τους. Και γι' αυτό αναγνωρίστηκε και επιδοκιμάστηκε. Τα μέλη μας είδαν ότι εξελιχθήκαμε με συνέπεια και ουσία.

Ένας ακόμα ισχυρός παράγοντας είναι η ενίσχυση της αίσθησης του ανήκειν. Στη HELMEPA είμαστε όλοι μέλη και εθελοντές. Με ισότιμη συμμετοχή και κοινή αποστολή, όπου τα μέλη μας ενθαρρύνονται να συνεισφέρουν με ιδέες, δράσεις, εμπειρίες και γνώση και να συμμετέχουν σε ένα ζωντανό, ανοιχτό και πολυσυμμετοχικό δίκτυο που μοιράζεται, συνθέτει και παράγει συλλογικό όφελος για την υγεία των ωκεανών.

Γι' αυτό και η εξέλιξη των μελών μας δεν είναι απλώς αριθμητική. Είναι στήριξη για να συνεχίσουμε, ενθάρρυνση ότι κινούμαστε στη σωστή κατεύθυνση και ακόμα μία έμπρακτη δέσμευση της ναυτιλιακής κοινότητας για την υγεία των ωκεανών. Και αυτό είναι το πιο στέρεο θεμέλιο για τη μελλοντική πορεία της HELMEPA.



Ποιο θεωρείτε ότι είναι το μεγαλύτερο κενό γνώσης που πρέπει να καλυφθεί στη νέα γενιά ναυτικών και ναυτιλιακών στελεχών ως προς την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος;

Για αιώνες, οι ναυτικοί και γενικότερα οι κοινωνίες πίστευαν ότι η απεραντοσύνη των ωκεανών μπορούσε να «απορροφήσει» κάθε είδους απόβλητο. Η θάλασσα θεωρούνταν ανεξάντλητη και αυτοκαθαριζόμενη. Αυτή η αντίληψη δεν ανταποκρίνεται πλέον στη γνώση που διαθέτουμε σήμερα. Η επιστήμη και η τεχνολογία μάς έχουν επιτρέψει να κατανοήσουμε σε βάθος τη λειτουργία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, από την επιφάνεια έως τα μεγαλύτερα βάθη, καθώς και τις πολύπλοκες διεργασίες που το διέπουν.

Γνωρίζουμε πλέον ότι η θάλασσα δεν είναι απομονωμένη. Αντιθέτως, βρίσκεται σε συνεχή αλληλεπίδραση με τη στεριά, το κλίμα και την ανθρώπινη δραστηριότητα. Η ρύπανση που προέρχεται από τη στεριά, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, η απώλεια βιοποικιλότητας και η κλιματική αλλαγή επηρεάζουν άμεσα τα θαλάσσια οικοσυστήματα, τα οποία με τη σειρά τους επηρεάζουν την ανθρώπινη ευημερία, τη ναυτιλία και την παγκόσμια οικονομία.

Το κρίσιμο κενό γνώσης, επομένως, δεν είναι μόνο τεχνικό ή κανονιστικό. Είναι κυρίως νοοτροπίας. Δηλαδή, η μετάβαση από την αντίληψη της «απεριόριστης θάλασσας» στη συνειδητοποίηση ενός εύθραυστου και αλληλένδετου συστήματος.

Γι' αυτό και η περιβαλλοντική εκπαίδευση στη HELMEPA, η οποία συνδυάζει γνώση, βιωματική εμπειρία και κριτική σκέψη, δεν περιορίζεται στη συμμόρφωση με κανόνες, αλλά στοχεύει στην κατανόηση του πώς οι επιλογές μας, σε κάθε ρόλο και κάθε θέση ευθύνης, επηρεάζουν άμεσα το θαλάσσιο περιβάλλον. Παράλληλα, βασίζεται σε μια διά βίου προσέγγιση μάθησης, που ξεκινά από την παιδική ηλικία και συνεχίζεται διαχρονικά, με στοχευμένα προγράμματα για νέους, φοιτητές, ναυτικούς και στελέχη της ναυτιλίας.

Ταυτόχρονα, επενδύουμε στη νεανική συμμετοχή, στη δημιουργία εξειδικευμένης γνώσης και στην παροχή υποτροφιών για μεταπτυχιακές σπουδές σε αντικείμενα που σχετίζονται με το θαλάσσιο περιβάλλον, καθώς και στην παροχή σύγχρονων, πιστοποιημένων εκπαιδευτικών εργαλείων, ώστε να διαμορφώνουμε επαγγελματίες και πολίτες που δεν περιορίζονται στη συμμόρφωση, αλλά κατανοούν σε βάθος τον ρόλο τους και συμμετέχουν ενεργά στην προστασία των θαλασσών.

Αν καταφέρουμε να εμπνεύσουμε τη νέα γενιά ναυτικών και ναυτιλιακών στελεχών να δει το θαλάσσιο περιβάλλον όχι ως δεδομένο, αλλά ως πολύτιμο και ευάλωτο πόρο που συντηρεί τη ζωή στον πλανήτη μας, τότε θα έχουμε θέσει τις βάσεις για μια πραγματικά βιώσιμη ναυτιλία.

Τι ρόλο διαδραματίζει ή θα διαδραματίσει στο μέλλον η τεχνητή νοημοσύνη για τα εκπαιδευτικά σας προγράμματα;

Η τεχνητή νοημοσύνη εξελίσσεται με πολύ γρήγορους ρυθμούς και φέρνει μαζί της νέες προοπτικές, αλλαγές στο μοντέλο εργασίας και νέες ευκαιρίες. Είμαστε ανοιχτοί σε αυτή τη μετάβαση, αλλά ταυτόχρονα πιστεύουμε ότι χρειάζεται κατανόηση, ωριμότητα και σωστή προετοιμασία.

Γι' αυτό, σε αυτή τη φάση, εστιάζουμε συνειδητά στο να καλλιεργήσουμε δεξιότητες κατανόησης, προσαρμογής και υπεύθυνης χρήσης της τεχνολογίας.

Επενδύουμε στην εκπαίδευση των ίδιων των στελεχών της Γραμματείας μας, ώστε να κατανοούν πώς λειτουργεί η τεχνητή νοημοσύνη, πώς μπορεί να ενταχθεί στις καθημερινές μας εργα-



σίες και πώς μπορεί να αξιοποιηθεί ως εργαλείο δημιουργικότητας και βελτίωσης του έργου μας. Μόνο έτσι μπορούμε, με υπευθυνότητα, να την ενσωματώσουμε και στα εκπαιδευτικά προγράμματα που προσφέρουμε, αναβαθμίζοντας διαρκώς το περιεχόμενο και τη μεθοδολογία τους.

Παράλληλα, ακούμε συστηματικά τη ναυτιλιακή κοινότητα. Συλλέγουμε δεδομένα μέσα από τις εκπαιδεύσεις μας, με δείγμα σε ετήσια βάση άνω των 3.500 ναυτικών και στελεχών ναυτιλίας από όλο τον κόσμο, αλλά και μέσα από την πρωτοβουλία METAVASEA, όπου, μέσω ανοιχτής έρευνας με ήδη περισσότερα από 1.500 ερωτηματολόγια, καταγράφουμε την ετοιμότητα της ναυτιλιακής κοινότητας για την ψηφιακή μετάβαση και τις πραγματικές ανάγκες σε εκπαίδευση και κατάρτιση. Τα αποτελέσματα αυτά τα μοιραζόμαστε ανοιχτά με την κοινότητα.

Σημαντικό ρόλο παίζει και η Επιμορφωτική μας Επιτροπή, που απαρτίζεται από εκπροσώπους των μελών μας. Εκεί ανταλλάσσουμε εμπειρία, τεχνογνωσία και προβληματισμούς για το πώς και σε ποιο βαθμό η τεχνητή νοημοσύνη μπορεί να ενταχθεί ουσιαστικά στην εκπαίδευση της ναυτιλιακής κοινότητας.

Με απλά λόγια, προσεγγίζουμε την τεχνητή νοημοσύνη με ανοιχτό μυαλό, αλλά και με αίσθηση ευθύνης. Ως ένα εργαλείο που μπορεί να μας βοηθήσει να γίνουμε καλύτεροι.

Πρόσφατα αναφερθήκατε στο όραμά σας HELMEPA Home. Θα θέλατε να μας πείτε περισσότερες λεπτομέρειες για τη λειτουργία του;

Καθώς πλησιάζουμε τον μισό αιώνα ζωής της HELMEPA και μέσα από τη σχέση που έχουμε χτίσει με τα μέλη μας, τους ναυτικούς και τους εθελοντές μας (μικρούς και μεγάλους), ήρθε η στιγμή να προσφέρουμε στην κοινωνία έναν σταθερό προορισμό: το θαλασσινό μας σπίτι. Έναν χώρο ανοιχτό στο κοινό, σε όλους ανεξαιρέτως, επαγγελματίες της θάλασσας και μη, που θα χωρά τη διαδρομή, τις αξίες και την αποστολή μας «να σώσουμε τις θάλασσές μας».

Το HELMEPA Home φιλοδοξεί να λειτουργήσει ως ένας κόμβος ωκεάνιου γραμματισμού, ναυτοσύνης και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όπου το έργο και οι δράσεις μας θα συναντιούνται, θα εξελίσσονται και θα ζωντανεύουν μέσα από την αλληλεπίδραση με την κοινωνία.

Μέσα από επιλεγμένα και προσεκτικά σχεδιασμένα προγράμματα και δράσεις, με τη σφραγίδα της HELMEPA και τη συμβολή έμπειρων συνεργατών, ο χώρος θα φιλοξενεί διαδραστικές και βιωματικές εμπειρίες: εξερευνήσεις, εκθέσεις και δράσεις που συνδυάζουν τη γνώση, την αξιόπιστη πληροφόρηση και τη δημιουργική ψυχαγωγία, με τρόπο που απευθύνεται σε όλες τις ηλικίες και συμβάλλει στη διαμόρφωση μιας οικολογικής νοοτροπίας.

Είναι σίγουρα ένα μεγαλόπνοο και απαιτητικό έργο. Όμως έχουμε πίστη στην ομάδα μας, το θέλουμε συνειδητά και το υποστηρίζουμε όλοι. Και μόνο στη σκέψη ότι οι πόρτες του HELMEPA Home θα ανοίγουν και θα γεμίζουν με παιδιά, νιώθουμε πως αφήνουμε μια παρακαταθήκη γνώσης, αγάπης και σεβασμού για τη θάλασσα στις επόμενες γενιές.

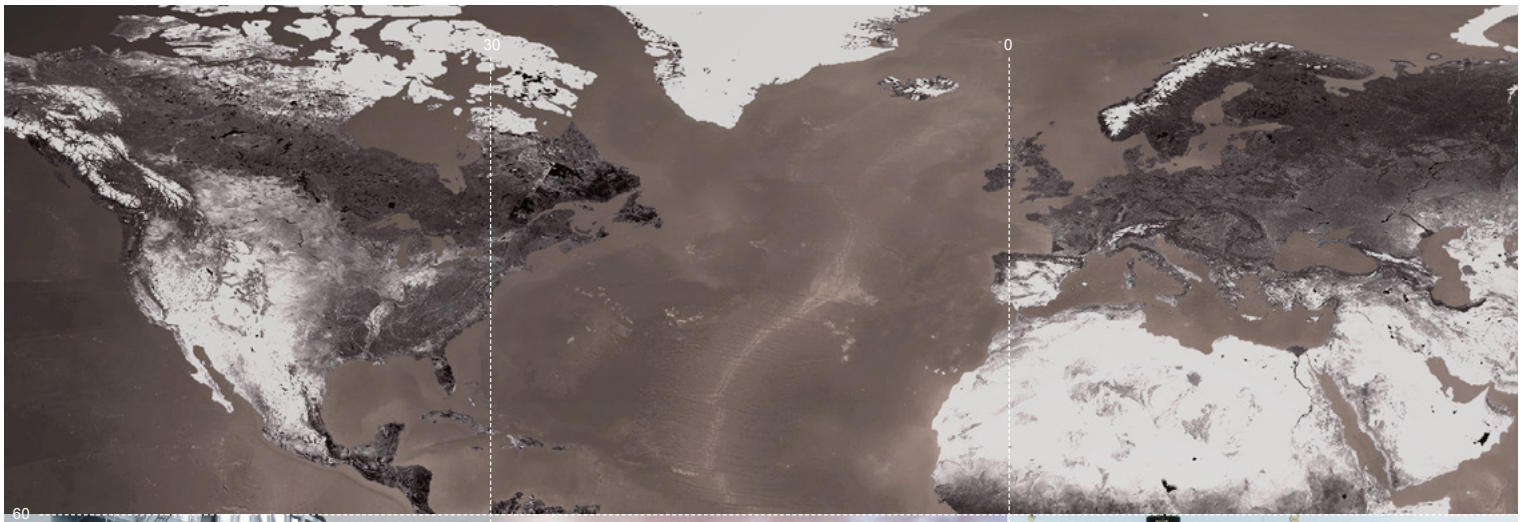
Οι πρόσφατες διαπραγματεύσεις για το IMO NZF ανέδειξαν ορισμένες διχογνωμίες εντός της ναυτιλιακής βιομηχανίας αλλά και σε διακρατικό επίπεδο. Θεωρείτε ότι αυτές οι αποκλίσεις θα μπορούσαν να δράσουν ανασταλτικά για την περαιτέρω ευαισθητοποίηση των νέων για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος;

Οι αποκλίσεις και οι διαφορετικές προσεγγίσεις είναι αναμενόμενες όταν μιλάμε για τόσο σύνθετα, παγκόσμια ζητήματα, όπως η αποανθρακοποίηση της ναυτιλίας. Δεν θεωρούμε όμως ότι αυτές οι διαφωνίες λειτουργούν ανασταλτικά για την ευαισθητοποίηση των νέων. Αντίθετα, μπορούν να αποτελέσουν αφορμή για ουσιαστικό διάλογο, κριτική σκέψη και βαθύτερη κατανόηση της πραγματικότητας.

Για εμάς, είναι σημαντικό να ξεχωρίζουμε τη διαδικασία από τον στόχο. Οι νέοι άνθρωποι αντιλαμβάνονται ότι οι μεταβάσεις δεν είναι γραμμικές και ότι απαιτούν χρόνο, συνεργασία και συμβιβασμούς. Αυτό που έχει σημασία είναι να παραμένει ξεκάθαρη η κατεύθυνση: η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η μετάβαση σε μια πιο βιώσιμη ναυτιλία.

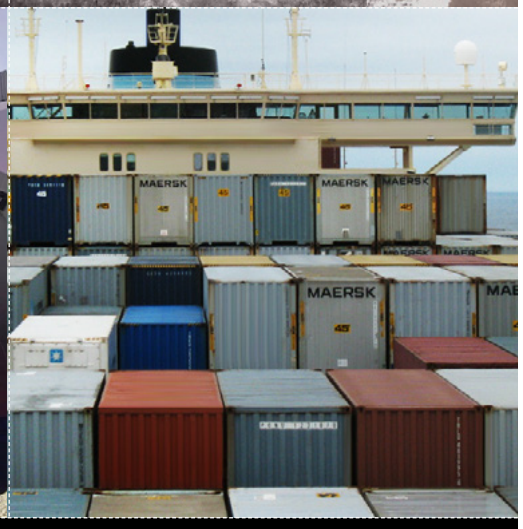
Μέσα από την εκπαίδευση και τον ωκεάνιο γραμματισμό, βοηθάμε τους νέους να κατανοήσουν τόσο τις περιβαλλοντικές προκλήσεις όσο και τις τεχνικές, κοινωνικές και γεωπολιτικές παραμέτρους που τις συνοδεύουν. Δεν τους παρουσιάζουμε απλοποιημένες απαντήσεις, αλλά τους δίνουμε εργαλεία να σκέφτονται, να αξιολογούν και να συμμετέχουν ενεργά.

Σε έναν κόσμο που αλλάζει γρήγορα, η ειλικρίνεια και η γνώση χτίζουν εμπιστοσύνη. Και αυτή η εμπιστοσύνη είναι το ισχυρότερο θεμέλιο για να παραμείνουν οι νέοι ενεργοί, αισιόδοξοι και ουσιαστικά δεσμευμένοι στην προστασία των θαλασσών.







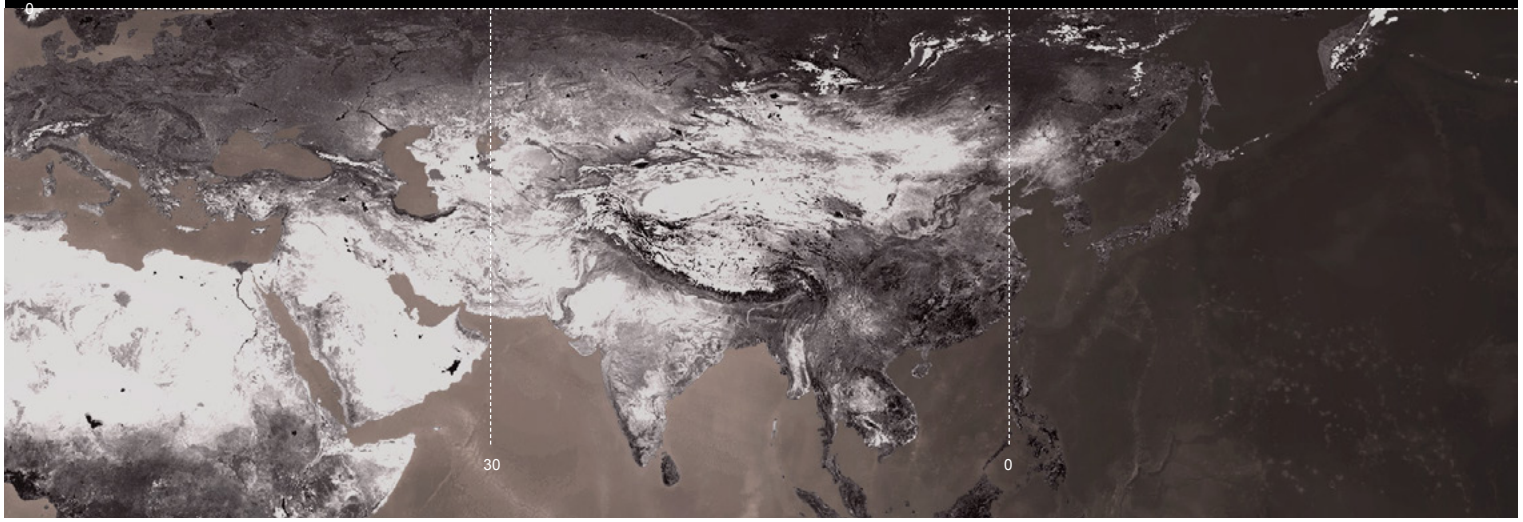


30

COSTAMARE INC.

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

CMRE
LISTED
NYSE




GREEK SHIPPING AWARDS 2025
GREEK SHIPPING AWARDS 2025
PIRAEUS INTERNATIONAL CENTRE AWARD

Η μικρομεσαία ναυτιλιακή επιχείρηση χρειάζεται υποστήριξη για την πράσινη μετάβαση και την ανανέωση του στόλου της

Σε μια περίοδο έντονων κανονιστικών, περιβαλλοντικών και γεωπολιτικών μεταβολών, οι μικρομεσαίες ναυτιλιακές επιχειρήσεις βρίσκονται στο επίκεντρο κρίσιμων προκλήσεων, που καθορίζουν τη βιωσιμότητά τους. Στη συνέντευξη που ακολουθεί, ο κ. Χαράλαμπος Σημαντώνης, Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (EENMA), κρούει τον κώδωνα του κινδύνου για την απουσία ουσιαστικής στήριξης, τονίζοντας ότι, χωρίς διαθέσιμα χρηματοδοτικά εργαλεία, «η μικρομεσαία ναυτιλιακή επιχείρηση δεν μπορεί ούτε να αναπτυχθεί, αλλά δυστυχώς ούτε και να επιβιώσει». Παράλληλα, αναδεικνύει ως εξίσου κρίσιμο ζήτημα την έλλειψη ανθρώπινου δυναμικού και την ανάγκη ουσιαστικής επένδυσης στη ναυτική εκπαίδευση, επισημαίνοντας ότι «πρέπει να σχεδιαστεί εθνική στρατηγική με χρονοδιάγραμμα, στόχους και μετρήσιμα αποτελέσματα». Τέλος, τονίζει πως «τα επαγγέλματα της Γαλάζιας Οικονομίας γενικότερα δεν έχουν ισχυρή εκπροσώπηση στη σχολική εκπαίδευση ακόμη», γεγονός που δυσχεραίνει την προσέλκυση νέων σε έναν κατεξοχήν στρατηγικό κλάδο για τη χώρα.

Συνέντευξη του **Χαράλαμπου Σημαντώνη**, Προέδρου της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (EENMA) και Προέδρου του European Shortsea Network

Σε πρόσφατη δημόσια τοποθέτησή σας υπογραμμίσατε την ανάγκη τα κεφάλαια που συγκεντρώνονται από το ETS και το FuelEU Maritime να επιστρέψουν στη βιομηχανία για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων. Υπάρχει αυτή τη στιγμή ένας ευρωπαϊκός μηχανισμός που να διασφαλίζει στην πράξη μια τέτοια ουσιαστική κατανομή κεφαλαίων;

Κατ' αρχάς να διευκρινίσω ότι η ανάγκη επιστροφής των κεφαλαίων που συγκεντρώνονται από το ETS και το Fuel EU Maritime στη ναυτιλιακή βιομηχανία με στόχο την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων είναι μια γενική απαίτηση από όλη τη ναυτιλία. Εφόσον η ναυτιλία καλείται να πετύχει συγκεκριμένους περιβαλλοντικούς στόχους εντός συγκεκριμένου χρονοδιαγράμματος, που επιβάλλεται από τους οργανισμούς που νομοθετούν, είναι νομίζω και κάπως αυτονόητο ότι τα κεφάλαια που συγκεντρώνονται μέσω οποιουδήποτε μηχανισμού πρέπει να επιστρέφουν σε αυτούς που τα προσφέρουν, για να μπορέσουν να χρηματοδοτήσουν τις δράσεις επίτευξης των στόχων. Διαφορετικά, ποιος θα ήταν ο στόχος συλλογής κεφαλαίων; Αποταμιευτικός, επενδυτικός με στόχο μελλοντικές αποδόσεις ή «τιμωρητικός»;

Όσον αφορά το ερώτημά σας επακριβώς, η απάντηση είναι ότι αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει ακόμη ένας ευρωπαϊκός μηχανισμός με σχέδιο κατανομής αυτών των κεφαλαίων, ούτε με σχέδιο διασφάλισης και αξιοποίησής τους προς όφελος της ναυτιλίας.

Είναι αλήθεια όμως ότι γίνονται πολύ έντονες προσπάθειες από την πλευρά της ναυτιλίας προς αυτή την κατεύθυνση. Είναι ξεκάθαρο πως η ναυτιλία, παραδοσιακά, πρωτοπορεί και συνεχώς προσαρμόζεται, όμως το κανονι-

Η Ελλάδα είναι σε ένα γεωπολιτικό πλέγμα με πρωταγωνιστική θέση, την οποία φαίνεται ότι πλέον αξιοποιεί και γίνεται «πολύφερνη νύφη» για τους διεθνείς παίκτες – αρκεί να δει κάποιος τα έργα-κλειδιά όπως το EuroAsia Interconnector (ηλεκτρική διασύνδεση Ελλάδας-Κύπρου-Ισραήλ), η ενεργειακή συνεργασία με την Αίγυπτο και ο διάδρομος India-Middle East-Europe (IMEC).

στικό πλαίσιο πρέπει να είναι δίκαιο και διαφανές, χωρίς να υπάρχει αοριστία στη διάθεση αυτών των κεφαλαίων. Η ναυτιλία θέλει και δικαιούται να γνωρίζει πώς και από ποιους αξιοποιούνται αυτά τα χρήματα και να συμμετέχει επί ίσοις όροις στον σχεδιασμό αξιοποίησής τους. Άλλωστε, ποιος άλλος εκτός από τη ναυτιλία γνωρίζει καλύτερα τις ανάγκες της και τον τρόπο να μετασχηματιστεί σε μια «πράσινη» βιομηχανία;

Αυτή η απάντηση οδηγεί και στην επόμενη ερώτηση, καθώς πολλάκις έχετε αναφερθεί στην ανάγκη ενός ενιαίου παγκόσμιου ρυθμιστικού πλαισίου για την πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας. Θεωρείτε ότι το πρόσφατο αποτέλεσμα για την υιοθέτηση του IMO Net-Zero Framework εκπέμπει ένα μήνυμα υποβάθμισης του ρόλου του IMO;

Σαφώς δεν τίθεται θέμα υποβάθμισης του ρόλου του IMO. Ο IMO είναι το επίσημο όργανο θεσμοθέτησης των κανονισμών της ναυτιλίας σε διεθνές επίπεδο και αλίμονο εάν μια «θορυβώδης» συνεδρίαση ή μια ψηφοφορία με μη προσδοκώμενα αποτελέσματα μπορούσαν να κλονίσουν το κύρος ενός τέτοιου οργανισμού. Προσωπικώς θεωρώ ότι ο IMO κινήθηκε προς τη σωστή κατεύθυνση, γιατί τελικώς κατανόησε, έστω και με έναν πιο «ανορθόδοξο» τρόπο, ότι τα μέτρα που ήθελε να λάβει δεν είναι ακόμη ώριμα και ρεαλιστικά. Και έτσι ήρθε με σαφήνεια στην επιφάνεια και το θέμα της διάθεσης των χρημάτων που συλλέγονται – ποιος θα τα διαχειρίζεται και πώς θα αξιοποιούνται προς όφελος της ναυτιλίας, όπως προανέφερα. Εάν ο IMO διαχειρίζεται αυτά τα κεφάλαια, με ποιον τρόπο θα το κάνει; Δεν έχει παρουσιάσει ακόμη ένα τέτοιο σχέδιο. Και να μην ξεχνάμε ότι ο IMO δημιουργήθηκε για την εκπόνηση ρυθμιστικών κανονισμών ασφαλείας και όχι για τη διαχείριση κεφαλαίων.

Όσον αφορά την Ευρωπαϊκή Ένωση, προς το παρόν φαίνεται, με τις τύπου «περιφερειακές» νομοθεσίες της, να συντηρεί μια ναυτιλία τριών ταχυτήτων, παρότι η επιχειρηματική αυτή δραστηριότητα είναι εξ ορισμού διεθνής. Και για να γίνω πιο σαφής, από το 2024 που ισχύει το Ευρωπαϊκό Σύστημα Εμπορίας Δικαιωμάτων Εκπομπών (EU ETS) επηρεάζονται όλα τα πλοία που κινούνται από και προς αλλά και εντός των ευρωπαϊκών λιμένων. Όμως οι επιπτώσεις είναι ισότιμες, διότι τα πλοία που κινούνται εντός των ευρωπαϊκών λιμένων αποκλειστικά –και εδώ μιλάμε για πλοία της shortsea ναυτιλίας– υποχρεούνται σε αγορά 100% των allowances, τα πλοία που κινούνται μεταξύ λιμένων Ευρώπης και τρίτων χωρών σε αγορά 50% και τα πλοία που δεν προσεγγίζουν ευρωπαϊκούς λιμένες δεν επιβαρύνονται. Αυτός ο διαχωρισμός, αντί να φέρει περισσότερα έσοδα και κατ' επέκταση δύναμη στην Ευρώπη, δημιούργησε πρόβλημα, διότι πλέον έχουν αναπτυχθεί εναλλακτικοί θαλάσσιοι διάδρομοι, και μάλιστα με ευρωπαϊκή χρηματοδότηση, με προσεγγίσεις σε λιμένες γειτονικών κρατών της Ένωσης, με αποτέλεσμα την αφαίμαξη των ευρωπαϊκών λιμένων.

Άρα, το συμπέρασμα είναι ότι οι κανονισμοί πρέπει να είναι ενιαίοι, με εφαρμογή σε διεθνές επίπεδο – και εδώ χρειάζεται σύμπραξη των θεσμικών οργάνων, διαφορετικά η αναβολή του ενός χρόνου για την καλύτερη προσαρμογή των μέτρων στις πραγματικές συνθήκες δεν θα οδηγήσει και πάλι στα επιδιωκόμενα αποτελέσματα. Αντιθέτως, αυτός ο χρόνος πρέπει να αξιοποιηθεί προς όφελος της ναυτιλίας. Και ένας δεύτερος προβληματισμός, κατά τη γνώμη μου, αφορά στην Ευρώπη αυτή καθαυτή – πρέπει να επανασχεδιάσει το όραμά της για το μέλλον, να αντιληφθεί τον νέο ρόλο της γεωπολιτικά και οικονομικά, να συνθέσει νέους μηχανισμούς στήριξης των βιομηχανιών που φιλοξενεί και να γίνει πιο ενεργός παίκτης στο γεωπολιτικό παιχνίδι.

Το τελευταίο χρονικό διάστημα, η Ελλάδα αναλαμβάνει πρωτοβουλίες που ενισχύουν τον περιφερειακό της ρόλο για την ενέργεια και τη γεωπολιτική σταθερότητα στην περιοχή. Ποιος ο ρόλος της ναυτιλίας στη νέα αυτή τάξη πραγμάτων;

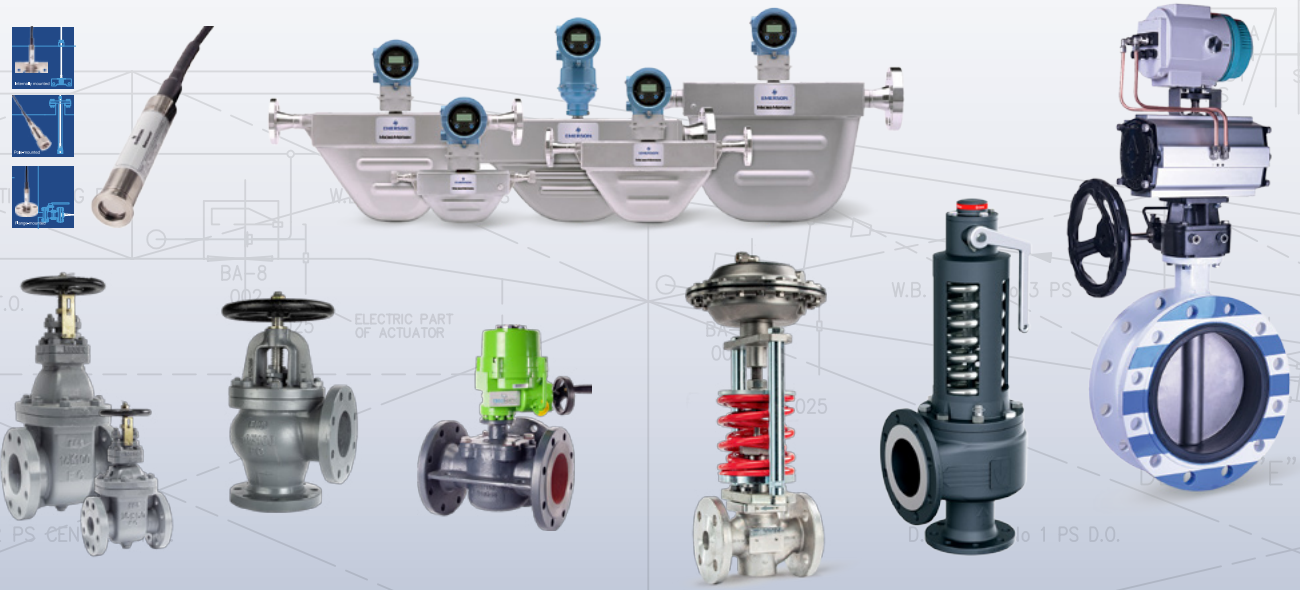
Πράγματι, η Ελλάδα είναι σε ένα γεωπολιτικό πλέγμα με πρωταγωνιστική θέση, την οποία φαίνεται ότι πλέον αξιοποιεί και γίνεται «πολύφερνη νύφη» για τους διεθνείς παίκτες – αρκεί να

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



Η ΕΕΝΜΑ αποδεικνύει έμπρακατα τη στήριξή της στη νέα γενιά, απονέμοντας κάθε χρόνο δεκάδες υποτροφίες για μεταπτυχιακές σπουδές.

δει κάποιος τα έργα-κλειδιά όπως το EuroAsia Interconnector (ηλεκτρική διασύνδεση Ελλάδας-Κύπρου-Ισραήλ), η ενεργειακή συνεργασία με την Αίγυπτο και ο διάδρομος India-Middle East-Europe (IMEC).

Η νέα θέση της Ελλάδας για την ενέργεια, τη σταθερότητα και τη διασυνδεσιμότητα στη νοτιοανατολική Ευρώπη ήταν και ένα από τα θέματα που ανέδειξε ένα πάνελ συζήτησης στο ευρωπαϊκό συνέδριο «Walk in a new era», που φιλοξενήσαμε στην Ελλάδα στο πλαίσιο της Προεδρίας του European Shortsea Network, τον περασμένο Οκτώβριο. Οι συμμετέχοντες στο πάνελ, με παρρησία, επεσήμαναν ότι η πατρίδα μας πρέπει να ενισχύσει τους κλάδους που έχουν μεγάλη ανταλλακτική αξία στη γεωπολιτική σκακιέρα για να ενισχύσει την επιρροή της. Ένας από αυτούς τους κλάδους είναι η ναυτιλία βέβαια και μαζί της η ενέργεια, όπως έχει αναδειχθεί από τις τελευταίες εξελίξεις στη γειτονιά μας. Και ενώ ο κλάδος της ενέργειας τώρα σχεδιάζει τον χάρτη της επόμενης ημέρας, η ελληνική ναυτιλία συνεχίζει να αποτελεί παγκόσμιο σημείο αναφοράς, χάρη στην ανθεκτικότητα και τη διαχρονική ικανότητά της να προσαρμόζεται στις αλλαγές. Κάτι που επίσης πρέπει να αξιοποιήσει η Ελλάδα είναι οι επενδύσεις σε υποδομές και σε ενεργειακή ανεξαρτησία, η οποία θα έχει άμεσες επιπτώσεις και στην οικονομία της χώρας μας.

Εν απουσία διαθέσιμων χρηματοδοτικών εργαλείων, πώς βλέπετε να διαγράφεται το μέλλον των μικρομεσαίων επιχειρήσεων που αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της ελληνικής και ευρωπαϊκής ναυτιλίας;

Συχνά λέω τα τελευταία χρόνια, ως Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων στην Ελλάδα, αλλά και με τον θεσμικό ρόλο του Προέδρου του European Shortsea Network τον τελευταίο χρόνο στην Ευρώπη, ότι η μικρομεσαία ναυτιλιακή επιχείρηση χρειάζεται υποστήριξη για την πράσινη μετάβαση και την ανανέωση του στόλου της γενικότερα.

Επειδή θέλω να διατηρώ μια θετική προσέγγιση σε κάθε θέμα, θεώρησα αρχικώς την αναγκαιότητα της πράσινης μετάβασης ως την ευκαιρία για τις μεσαίες και μικρές επιχειρήσεις να ζητήσουν και να βρουν χρηματοδοτικά εργαλεία για να περάσουν στην επόμενη ημέρα.

Και τονίζω ότι αυτό δεν είναι ελληνικό πρόβλημα, αλλά ευρωπαϊκό, ενώ ταυτόχρονα έχει μεγάλη σημασία η διαφορά νότου και βορρά, αφού οι χώρες του νότου αντιμετωπίζουν διαφορετικά προβλήματα και χρήζουν μεγαλύτερης ανάγκης χρηματοδοτικών εργαλείων. Και είναι απορίας άξιο πώς η Ευρωπαϊκή Ένωση, που θεωρεί τη shortsea ναυτιλία ως το «ισχυρό χαρτί» της για την προώθηση των διατροπικών μεταφορών στη στρατηγική της για το περιβάλλον, δεν έχει σχεδιάσει στρατηγική ενίσχυσης αυτού του κλάδου. Η πλειονότητα –για να μην πω το σύνολο– των χρηματοδοτικών εργαλείων είναι σχεδιασμένα για τους άλλους κρίκους της αλυσίδας των διατροπικών μεταφορών. Ακόμα και τα λιμάνια, που είναι οι φυσικοί χώροι των πλοίων, ενισχύονται, αλλά όχι η ναυτιλία.

Ελλείψει όμως χρηματοδοτικών εργαλείων, η μικρομεσαία επιχείρηση δεν μπορεί ούτε να αναπτυχθεί, αλλά δυστυχώς ούτε και να επιβιώσει. Και αυτό πρέπει να γίνει απολύτως κατανοητό στα κέντρα λήψης αποφάσεων: η μικρομεσαία ναυτιλιακή επιχείρηση

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

Η μικρομεσαία ναυτιλιακή επιχείρηση είναι απαραίτητη όχι μόνον για τη μεταφορά φορτίων και ανθρώπων, αλλά και για τη διατήρηση της ζωής στις νησιωτικές περιοχές. Η ναυτιλία είναι ο αιμοδότης αυτών των περιοχών.

είναι απαραίτητη όχι μόνον για τη μεταφορά φορτίων και ανθρώπων, αλλά και για τη διατήρηση της ζωής στις νησιωτικές περιοχές. Η ναυτιλία είναι ο αιμοδότης αυτών των περιοχών.

Η έλλειψη αξιωματικών ΕΝ και η δυσκολία προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα αποτελεί πλέον μια διεθνή πραγματικότητα. Ποιες παρεμβάσεις θεωρείτε αναγκαίες, τόσο σε επίπεδο εκπαίδευσης όσο και σε επίπεδο κινήτρων, ώστε το επάγγελμα να γίνει ξανά ελκυστικό για τους νέους της χώρας μας;

Αυτό είναι ένα θέμα όχι μόνον ελληνικό, ούτε καν ευρωπαϊκό, αλλά διεθνές – γιατί η ναυτιλία είναι διεθνής κλάδος. Απλώς η ελληνική ναυτιλία, η οποία έχει κληρονομήσει αυτή τη «ναυτοσύνη», αυτή την αγάπη για το επάγγελμα αυτό από γενιές προγόνων, είναι πιο ευαίσθητη θα μπορούσα να πω μπροστά σε αυτό το πρόβλημα. Και αντικειμενικά μιλώντας, όμως, για την ελληνική ναυτιλία το πρόβλημα είναι σαφώς μεγαλύτερο, λόγω του ότι έχουμε τον μεγαλύτερο στόλο διεθνώς. Πριν από δύο δεκαετίες είχαμε περίπου 145.000 ναυτικούς και σήμερα έχουμε 25.000 νομίζω – και μόνον η απόκλιση είναι τρομακτική. Ακόμα κι αν από αύριο, με έναν μαγικό τρόπο, άρχιζε η προσέλευση νέων ναυτικών, θα χρειαζόταν χρόνια για να καλύψουμε τις ανάγκες μας.

Πρέπει να πω ότι οι φορείς της ναυτιλίας, τουλάχιστον στην Ελλάδα, προσπαθούν προς αυτή την κατεύθυνση. Το ΝΕΕ μόλις ξεκίνησε εκ νέου μια πολύ καλή καμπάνια προώθησης του ναυτικού επαγγέλματος, μοιράζοντας 350.000 φυλλάδια σε 1.800 σχολεία της χώρας, υιοθετώντας και σύγχρονους τρόπους προώθησης, οικείους στη νέα γένια, όπως TikTok, στην οποία και εμείς ως ΕΕΝΜΑ συμμετέχουμε –άλλωστε και οι υποτροφίες κινούνται προς τον ίδιο στόχο–, και ταυτόχρονα οι εταιρείες προσπαθούν να φέρουν νέους κοντά τους, δυστυχώς όμως ακόμη δεν έχουμε το ζητούμενο αποτέλεσμα.

Κατά τη γνώμη μου, αυτή η προσπάθεια πρέπει να γίνει πολύ πιο συντονισμένα και στρατηγικά. Δηλαδή, πρέπει να σχεδιαστεί εθνική στρατηγική με χρονοδιάγραμμα, στόχους και μετρήσιμα αποτελέσματα. Αυτό το επάγγελμα δεν υπάρχει ούτε στον επαγγελματικό προσανατολισμό – πώς να το επιλέξει κάποιος. Έχει συμπεριληφθεί στις λίστες επιλογής μέσω πανελληνίων εξετάσεων, αλλά δεν υπάρχει ενημέρωση γι' αυτό – παραμένει μια σχεδόν τυχαία επιλογή ή επιλογή ανάγκης. Και το κίνητρο προσέλκυσης περιορίζεται στις καλές αποδοχές, κάτι που για τη γενιά Ζ και τις επόμενες φυσικά δεν είναι το ισχυρότερο κριτήριο επιλογής ενός επαγγέλματος ή ενός εργοδότη.

Ειδικότερα, λοιπόν, σε επίπεδο βασικής και μέσης εκπαίδευσης, το επάγγελμα του ναυτικού πρέπει να συμπεριληφθεί στοχευμένα και ενισχυμένα στον επαγγελματικό προσανατολισμό για τις μεγαλύτερες μαθητικές τάξεις, και για τις μικρότερες να συμπεριληφθεί στα μαθήματα «γνωριμίας» των μαθητών με τα επαγγέλματα. Τα επαγγέλματα της Γαλάζιας Οικονομίας, γενικότερα, δεν έχουν ισχυρή εκπροσώπηση στη σχολική εκπαίδευση ακόμη. Και σε επίπεδο ανώτατης εκπαίδευσης πρέπει να εκσυγχρονιστούν οι σχολές, να εναρμονιστεί το εκπαιδευτικό πρόγραμμα με τις σύγχρονες ανάγκες εκπαίδευσης και να αυξηθεί το διδακτικό προσωπικό.

Σε επίπεδο κινήτρων, ο ναυτιλιακός κλάδος πρέπει να συμπράξει για τα καλά – χρειάζεται περισσότερη εξωστρέφεια. Και δεν μιλώ για στείρα διαφήμιση, μιλώ για εξωστρέφεια, για να καταλάβει ο κόσμος τι κάνει η ναυτιλία, ποιος είναι ο ρόλος της στην καθημερινή ζωή, πόσο σημαντικό είναι να συμμετέχεις σε μια τέτοια λειτουργία. Όπως προανέφερα, οι νεότερες γενιές δεν ενδιαφέρονται μόνον για τις αμοιβές, αλλά και για τις συνθήκες εργασίας, όπως και για την κοινωνική υπευθυνότητα του εργοδότη. Θέλουν να νιώθουν ότι είναι κρίκοι μιας αλυσίδας προσφοράς και όχι παραγωγής χρήματος. Θέλουν να νιώθουν χρήσιμοι, να αναγνωρίζεται αυτό που κάνουν. Η ναυτιλία μπορεί να τους το προσφέρει αυτό· οι συνθήκες εργασίας είναι πολύ καλές, τα προγράμματα υποστήριξης των ναυτικών αναβαθμίζονται διαρκώς, έχουν προοπτικές αυτοβελτίωσης και φυσικά οι αμοιβές είναι πολύ καλές.

Για να υπάρξουν όμως σαφή αποτελέσματα, αυτά πρέπει να γίνονται σε εθνικό και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, δηλαδή παρόμοιες εθνικές στρατηγικές οφείλουν να σχεδιάσουν και τα άλλα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και όλα τα κράτη που έχουν αναξιοποίητο ανθρώπινο δυναμικό.



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



Net Zero Framework: Μια ιστορική ευκαιρία για την ανάπτυξη ρεαλιστικών λύσεων για την αποανθρακοποίηση της ναυτιλίας

Η αναβολή του Net Zero Framework του IMO τον περασμένο Οκτώβριο αποτελεί, μεταξύ άλλων, μια ευκαιρία προκειμένου να διασφαλιστεί η ανάπτυξη μιας παγκόσμιας δομής που θα λαμβάνει υπόψη την πραγματική διαθεσιμότητα εναλλακτικών καυσίμων και μετασχηματιστικής τεχνολογίας.

της **Έλπης Πετράκη**,
Προέδρου της WISTA International,
Γενικής Γραμματέως της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, Chartering, Operations and Business Development Manager της ENEA Management

Την ευκαιρία αυτή παρακολουθούν στενά όλοι οι κοινωνικοί εταίροι της ναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων των WISTA International και EENMA, καθότι η μετάβαση του κλάδου συνιστά μια συλλογική πρόκληση, η οποία προϋποθέτει τη συνένωση δυνάμεων.

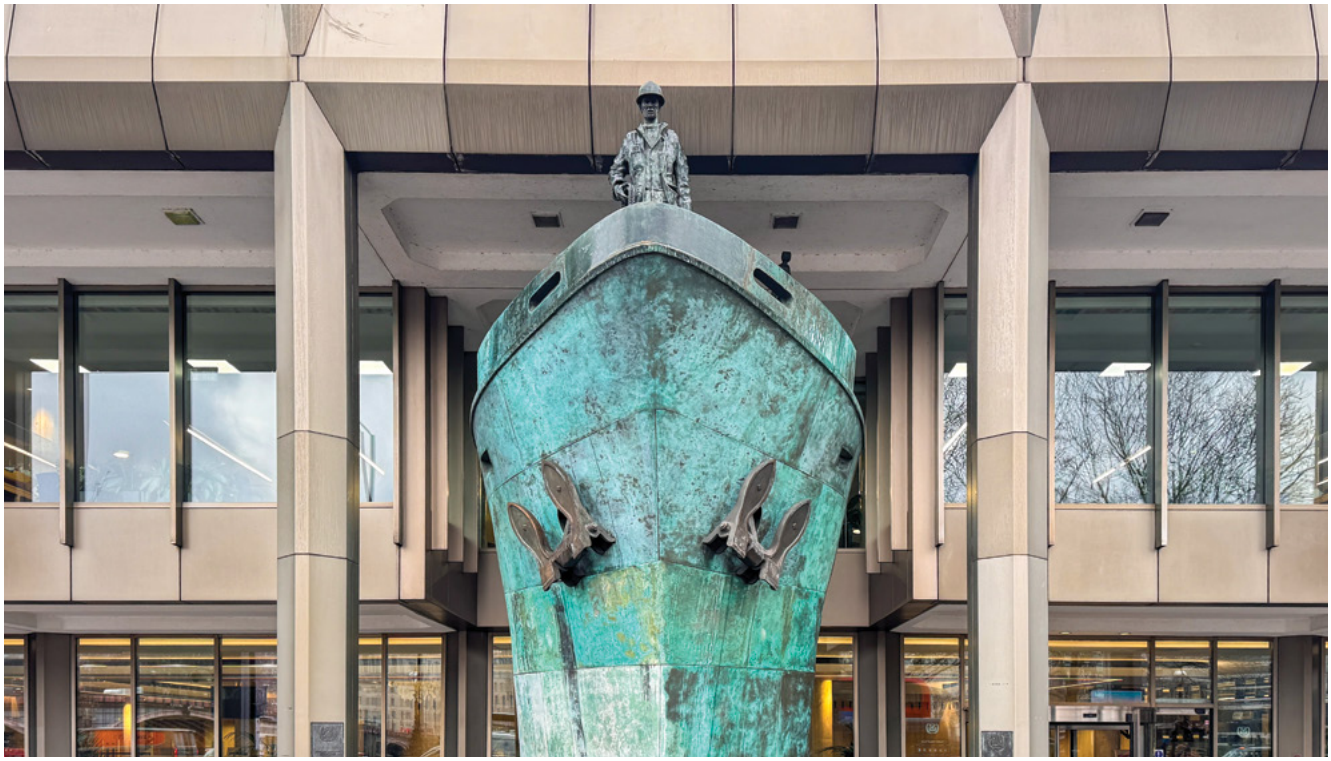
Ο πλανήτης εξακολουθεί να απαιτεί από τη ναυτιλία και τις άλλες βιομηχανίες να μειώσουν τις εκπομπές τους. Ωστόσο, οι πολέμιοι του Net Zero Framework έθεταν βάσιμα επιχειρήματα, καθώς προέτασσαν τον τιμωρητικό χαρακτήρα της προσέγγισης απέναντι στους πλοιοκτήτες, όταν μάλιστα οι επιλογές καυσίμων δεν είναι ακόμη εύκολα διαθέσιμες ή οικονομικά εφικτές.

Παρ' όλα αυτά, παραμένει απαραίτητο να μην «κάψουμε τα χλωρά μαζί με τα ξερά», καθώς τα ευρωπαϊκά μέτρα συνεχίζουν να πολλαπλασιάζονται, ενώ η πιθανότητα θέσπισης διαφορετικών συστημάτων στην Κίνα και αλλού θα μπορούσε επίσης να δημιουργήσει στρεβλώσεις στον δίκαιο ανταγωνισμό.

Τα μέτρα της ΕΕ, όπως το ETS και το FuelEU Maritime, είναι καλοπροαίρετα και έχουν τα οφέλη τους, αλλά ενέχουν τον κίνδυνο να δημιουργήσουν ανταγωνιστικά μειονεκτήματα για τους στόλους που συνδέονται με την ΕΕ. Αυτού του είδους οι στρεβλώσεις της αγοράς ενθαρρύνουν ορισμένους να αναζητήσουν λύσεις –μερικές νόμιμες και άλλες όχι– και προκαλούν το φαινόμενο της «διαρροής άνθρακα», το οποίο υπονομεύει τον στόχο αυτών των μέτρων.

Έχοντας κοινούς στόχους, είναι επιτακτική ανάγκη να συνεργαστούμε όλοι με τον IMO, προκειμένου να αναπτύξουμε πρακτικές και πραγματικά εφαρμόσιμες λύσεις, που θα βοηθήσουν τη ναυτιλία να μειώσει τις εκπομπές της, αντανακλώντας παράλληλα τον παγκόσμιο χαρακτήρα του κλάδου.

Και είναι ζωτικής σημασίας να ακουστούν οι ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες αποτελούν τη μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη στην Ευρώπη και το δεύτερο μεγαλύτερο ναυτιλιακό κράτος στον κόσμο. Επενδύουμε σημαντικά στην αδιάκοπη ροή του παγκόσμιου εμπο-



ρίου, γεγονός άλλωστε που επαληθεύεται από τις επενδύσεις στη ναυπήγηση ολοένα και πιο σύγχρονων πλοίων. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων πέντε ετών, ο αριθμός των νέων πλοίων που έχουν παραγγείλει οι Έλληνες πλοιοκτήτες έχει αυξηθεί κατά περισσότερο από πέντε φορές (S&P Global Market Intelligence & EEE, Φεβρουάριος 2025).

Είμαστε επίσης οι επενδυτές που επηρεάζονται περισσότερο από την έλλειψη κανονιστικής σαφήνειας: Πώς μπορούμε να αποφασίσουμε σε ποια καύσιμα ή τεχνολογίες να επενδύσουμε, αν η μορφή, η ταχύτητα και η εμβέλεια των κανονισμών είναι αβέβαιες;

Ένα σαφές συμπέρασμα από τα γεγονότα που έλαβαν χώρα στον IMO πρόσφατα είναι ότι οποιοδήποτε αγορακεντρικό μέτρο, όπως η επιβολή φόρου στα καύσιμα άνθρακα, πρέπει να είναι προσανατολισμένο έτσι ώστε να διασφαλίζει ότι τα έσοδα επιστρέφουν με διαφάνεια στην έρευνα και στην ανάπτυξη που πραγματικά χρειαζόμαστε. Η παγκόσμια βιομηχανία μας δεν μπορεί να αποδεχτεί τον κίνδυνο να προωθηθούν εθνικοί ή περιφερειακοί φόροι για συγκεκριμένους σκοπούς.

Κάθε προτεινόμενο σύστημα μείωσης των εκπομπών πρέπει επίσης να παρέχει κίνητρα, και όχι μόνο τιμωρητικά μέτρα, προκειμένου να υποστηρίξει τους first movers και να θεσπίσει μηχανισμούς καταμερισμού των κινδύνων, καθώς και να αναπτύξει συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα για την υποστήριξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Και σε αυτό το θέμα, η ευθυγράμμιση μεταξύ της ΕΕ και του IMO θα είναι κρίσιμη – στην περίπτωση αυτή όσον αφορά τα χρονοδιαγράμματα.

Είμαστε τυχεροί που έχουμε τον Αρσένιο Ντομίνγκεζ στη θέση του Γενικού Γραμματέα του IMO, ο οποίος ήταν πρόθυμος να ακούσει τις κριτικές μετά την ψηφοφορία για την αναβολή της απόφασης σχετικά με το Net Zero Framework τον Οκτώβριο του 2025. Όπως έχει επισημάνει, παρά την απροσδόκητη ψηφοφορία, πολλές από τις μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρείες σε όλο τον κόσμο συνεχίζουν να επεκτείνουν τη δέσμευσή τους για την επένδυση σε πλοία που μπορούν να αξιοποιούν εναλλακτικά καύσιμα.

Ακόμα και μερικοί από τους πιο ενθουσιώδεις υποστηρικτές του Net Zero Framework ήταν έτοιμοι να αποδεχτούν ότι το μέτρο που υποβλήθηκε στον IMO ήταν ατελές. Υπό αυτό το πρίσμα, η αναβολή δεν αποτελεί καταστροφή που αφήνει τη ναυτιλιακή βιομηχανία σε αδιέξοδο, αλλά μια ευκαιρία για την ανάπτυξη ρεαλιστικών παγκόσμιων πολιτικών με στόχο τη μείωση των εκπομπών των πλοίων, έτσι ώστε οι θαλάσσιες μεταφορές να βρουν πρακτικές λύσεις για την πράσινη μετάβαση του στόλου πριν από το 2050.



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.

franman

www.franman.gr



2026: Μια νέα εποχή ευθύνης, μετασχηματισμού και προκλήσεων για την ακτοπλοΐα

Το 2026 βρίσκει την Ελληνική Επιβατηγό Ναυτιλία μπροστά σε μια μεταβατική πορεία, ανάμεσα σε προκλήσεις ανάπτυξης και βιωσιμότητας των ακτοπλοϊκών μεταφορών.

του **Διονύση Θεοδωράτου**,
Προέδρου Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας (ΣΕΕΝ)

Ένας κλάδος που για δεκαετίες στηρίζει τη νησιωτικότητα, την οικονομική συνοχή, τη γεωγραφική συνέχεια, τον τουρισμό και προσαρμόζεται σε μια πραγματικότητα που αλλάζει, όπως:

- Περιβαλλοντικές δεσμεύσεις και νέες τεχνολογικές απαιτήσεις.
- Εποχικότητα και νέοι κανόνες ανταγωνισμού.
- Τουριστική ανάπτυξη και δημογραφικές μεταβολές.
- Ψηφιακός μετασχηματισμός και ανάγκη για έναν στόλο που θα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του μέλλοντος.

Ως επιχειρήσεις, αλλά και ως «θεματοφύλακες» της ζωής στις νησιωτικές περιοχές μας, οφείλουμε να σταθούμε στο ύψος των περιστάσεων. Η ακτοπλοΐα δεν είναι μόνο οικονομική δραστηριότητα· αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της ταυτότητας της χώρας μας, υπηρεσία δημοσίου ενδιαφέροντος και πυλώνα της ευρωπαϊκής-εθνικής συνοχής.

Ένας κλάδος σε πλήρη αναδιάρθρωση

Η ελληνική ακτοπλοΐα αποτελεί το βασικό σύστημα μεταφορών, συνδέοντας νησιωτικές περιοχές και νησιά με άνισα πληθυσμιακά, παραγωγικά και τουριστικά χαρακτηριστικά.

Η εικόνα αυτή όμως δεν είναι ομοιόμορφη όλο το έτος. Το καλοκαίρι χαρακτηρίζεται από πληρότητες, ενώ ο χειμώνας διατηρεί την παραδοσιακή του πρόκληση: χαμηλή ζήτηση, υψηλό λειτουργικό κόστος και απόλυτη ανάγκη για σταθερή σύνδεση των νησιών.

Τα τελευταία χρόνια, η ελληνική ακτοπλοΐα βιώνει μια περίοδο έντονου ανασχηματισμού, όπως η επέκταση των ταχυπλόων. Μια αγορά που λειτουργεί με διαφορετική ταχύτητα ανά εποχή.

Ο ανασχηματισμός αυτός, σε συνδυασμό με την εποχική διαφοροποίηση της επιβατικής κίνησης, διαμορφώνουν ένα περιβάλλον ιδιαίτερα ανταγωνιστικό – κυρίως κατά τους θερινούς μήνες, αν και προσφέρει στους επιβάτες περισσότερες επιλογές.

Επίσης, δημιουργεί έντονες πιέσεις στα συμβατικά πλοία, που φέρουν τη μεγαλύτερη επιχειρησιακή υποχρέωση όταν οι τουριστικοί αριθμοί υποχωρούν, οπότε η λειτουργία και η εξυπηρέτηση της νησιωτικής μας χώρας και τον χειμώνα, με χαμηλές πληρότητες αλλά με ίδιο και υψηλό λειτουργικό κόστος, συνεχίζεται από αυτά.

Το βάρος των δωδεκάμηνων γραμμών ακτοπλοΐας: Μια ευθύνη που πρέπει να αναγνωριστεί

Στην καρδιά της συζήτησης για το 2026 και τα επόμενα έτη θα βρίσκεται η βιωσιμότητα των ακτοπλοϊκών μεταφορών. Αυτών που –πέρα από εμπορικούς δείκτες– κρατούν τα νησιά ζωντανά, μεταφέρουν μόνιμους κατοίκους, μαθητές,

ασθενείς, εμπορεύματα και υπηρεσίες δημοσίου ενδιαφέροντος, 365 ημέρες τον χρόνο, με τα συμβατικά πλοία. Με πληρότητες που, μετά τον Οκτώβριο, κατεβαίνουν συχνά σε μονοψήφια ποσοστά και γίνονται σχεδόν μηδενικές σε ορισμένες γραμμές, οι οποίες αποτελούν περισσότερο κοινωνική και εθνική επένδυση παρά εμπορική ευκαιρία.
Στη νησιωτική μας χώρα οφείλουμε να διασφαλίσουμε το βάρος που πέφτει στις πλάτες «των πλοίων του χειμώνα» και η Πολιτεία θα πρέπει να εξετάσει σύγχρονα εργαλεία εξισορρόπησης.
Η εποχικότητα της ζήτησης παραμένει ισχυρή, ενώ οι ανάγκες των νησιωτικών κοινωνιών απαιτούν σταθερές, προσιτές και αξιόπιστες συνδέσεις. Η εξεύρεση λύσεων μέσω κρατικών εργαλείων εξισορρόπησης θα αποτελέσει καθοριστικό παράγοντα για την ανθεκτικότητα του κλάδου. Η νησιωτικότητα δεν είναι θεωρητική έννοια· είναι κοινή υποχρέωση και επένδυση της χώρας μας.

Πράσινη μετάβαση: Η μεγάλη πρόκληση της δεκαετίας

Η εφαρμογή του ETS, του FuelEU Maritime και γενικά οι νέοι περιβαλλοντικοί στόχοι θέτουν την ακτοπλοΐα ενώπιον τεράστιων οικονομικών και τεχνικών απαιτήσεων. Η μετάβαση σε καθαρότερα καύσιμα και νέες τεχνολογίες πρόωσης απαιτεί μεγάλες επενδύσεις.
Ως κλάδος χρειαζόμαστε:

- Στοχευμένα χρηματοδοτικά εργαλεία.
- Ευρωπαϊκά προγράμματα υποστήριξης.
- Σαφή στρατηγική για την τεχνολογία του μέλλοντος (LNG, methanol, ηλεκτροκίνηση, e-fuels).
- Αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών.

Οι εταιρείες, γνωρίζοντας ότι ο μετασχηματισμός είναι αναπόφευκτος, διαθέτουν τεράστιες επενδύσεις. Η ενεργειακή μετάβαση, η οποία συνεπάγεται ταυτόχρονα υψηλό κόστος, χωρίς συντονισμό και χωρίς αναλογική κατανομή, χωρίς υποστηρικτικά ευρωπαϊκά ή εθνικά εργαλεία δεν είναι δυνατή.

Τουρισμός και νησιωτικότητα: Διπλή ευκαιρία και υποχρέωση

Ο τουρισμός και η ακτοπλοΐα θα συνεχίσουν να λειτουργούν από κοινού ως βασικοί μοχλοί της ανάπτυξης της χώρας, καθόσον η ακτοπλοΐα μας εξυπηρετεί το 80% του νησιωτικού τουρισμού της χώρας.
Η ζήτηση από επισκέπτες του εξωτερικού για προορισμούς του Αιγαίου και του Ιονίου παραμένει υψηλή, οι αφίξεις αυξάνονται και η χώρα διατηρεί ισχυρή διεθνή εικόνα.
Παράλληλα όμως υπάρχουν ανάγκες υποδομών και ποιότητας υπηρεσιών:

- Για φιλικότερους και σύγχρονους λιμένες.
- Για ορθολογικότερη οργάνωση των δρομολογίων.
- Για παροχή υπηρεσιών συνεχούς αναβάθμισης της διαχείρισης επιβατικών ροών – από τις διαδικασίες επιβίβασης μέχρι τις υπηρεσίες επί του πλοίου, από τις χερσαίες εξυπηρετήσεις έως την ψηφιακή και προσωπική υποστήριξη του επιβάτη και των ΑμεΑ.

Κανένας στόλος, καμία τεχνολογία και καμία επένδυση δεν μπορεί να αποδώσει χωρίς τους ανθρώπους που κρατούν την ακτοπλοΐα ζωντανή. Η επάρκεια και η εξειδίκευση του ανθρώπινου δυναμικού, τόσο στη θάλασσα όσο και στη στεριά, παραμένουν κρίσιμες για την επιτυχία του κλάδου.

Ψηφιακός μετασχηματισμός: Από ανάγκη σε στρατηγικό πλεονέκτημα

Τα επόμενα έτη θα δούμε την ελληνική ακτοπλοΐα να ολοκληρώνει τη μετάβαση σε ένα πλήρως ψηφιοποιημένο μοντέλο λειτουργίας.
Επενδύσεις κατευθύνονται σε:

- Έξυπνα συστήματα κρατήσεων και δυναμικής τιμολόγησης.
- Τεχνολογίες οργάνωσης του στόλου.
- Πλήρη αυτοματοποίηση διαδικασιών επιβίβασης.
- Real-time διαχειρίσεις.
- Ψηφιακές υπηρεσίες επιβατών.

Ανθρώπινο δυναμικό: Η βάση της επιτυχίας

Κανένας στόλος, καμία τεχνολογία και καμία επένδυση δεν μπορεί να αποδώσει χωρίς τους ανθρώπους που κρατούν την ακτοπλοΐα ζωντανή. Η επάρκεια και η εξειδίκευση του ανθρώπινου δυναμικού, τόσο στη θάλασσα όσο και στη στεριά, παραμένουν κρίσιμες για την επιτυχία του κλάδου.
Η επόμενη δεκαετία απαιτεί:

- Ανανέωση δεξιοτήτων.
- Προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.
- Σύγχρονη εκπαίδευση στα νέα καύσιμα και συστήματα.

Η συνεχής αναβάθμιση των δεξιοτήτων

CHALKIS SHIPYARDS



Chalkis Shipyards S.A. is strategically located in the heart of the Mediterranean. With a track record of over fifty years continues to expand capacity and speed ensuring readiness for vessels of every scale.

Certified by Bureau Veritas to ISO 9001, 14001, 45001 & 27001, we uphold excellence in quality, safety, sustainability, and information security
From dry-docking to retrofitting, trust our expert teams and modern infrastructure to keep your fleet moving forward.

Your Trusted Shipyard in the Mediterranean – Certified to Lead, Equipped to Deliver

Dedicated, experienced workforce, qualified subcontractors

Health and Safety in all aspects of operation -a top priority

Good planning on budget and on time

Fast and reliable service of high quality

One of the leading shipyards in the Mediterranean

+302221033300

info@chalkis-shipyards.gr

www.chalkis-shipyards.gr

εξασφαλίζει ότι η ακτοπλοΐα μπορεί να ανταποκριθεί στις αυξημένες απαιτήσεις της εποχικότητας και του τουριστικού κοινού, διατηρώντας τα υψηλά επίπεδα ασφάλειας και ποιότητας υπηρεσιών.

Ακτοπλοϊκοί λιμένες: Ο κρίσιμος κρίκος της αλυσίδας

Οι λιμένες καλούνται να ακολουθήσουν τα πλοία και τις υπηρεσίες που εκσυγχρονίζονται. Πολλοί απέχουν σημαντικά από τις ανάγκες των επόμενων ετών, ιδίως ως προς:

- Τη χωρητικότητα υποδοχής των λιμένων.
- Τις χερσαίες υποδομές.
- Την ενεργειακή υποστήριξη (όπως το Cold Ironing).
- Τη διαχείριση μεγάλων επιβατικών ροών.

Η αναβάθμιση των περίπου 145 ακτοπλοϊκών μας λιμένων δεν είναι θέμα άνεσης. Είναι αναγκαία επένδυση για την ασφάλεια, τη λειτουργία, την περιβαλλοντική συμμόρφωση και την ανταγωνιστικότητα της χώρας.

Η αναβάθμιση των ακτοπλοϊκών λιμένων μας αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για:

- Διαχείριση αυξημένων επιβατικών ροών.
- Ενεργειακή υποστήριξη νέου τύπου πλοίων.
- Μείωση καθυστερήσεων και συμφόρησης.

Η αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών –σε χώρους πρόσδεσης, συστήματα διαχείρισης επιβατών και υποδομές ηλεκτροδότησης– είναι επιτακτική. Χωρίς σύγχρονους λιμένες, η ακτοπλοΐα των επιχειρήσεων του κλάδου μας δεν μπορεί να λειτουργήσει.

Το 2026 ως έτος αποφάσεων και προσανατολισμού δεκαετίας

Οι αβεβαιότητες που δημιουργούν οι διεθνείς τιμές ενέργειας, τα νέα καύσιμα, οι γεωπολιτικές εξελίξεις και η κλιματική νομοθεσία θα απαιτήσουν ισχυρό σχεδιασμό και συνεργασία μεταξύ Πολιτείας, φορέων και επιχειρήσεων.

Το 2026, ως έτος-ορόσημο, είναι πιθανό να αποτελέσει έτος λήψης σημαντικών αποφάσεων για:

- Τον εκσυγχρονισμό του στόλου.
- Την αναβάθμιση του θεσμικού πλαισίου δρομολόγησης – σταθεροποίηση του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος.
- Την ενίσχυση της νησιωτικότητας με κοινωνικούς και οικονομικούς όρους.
- Την προσαρμογή στις νέες περιβαλλοντικές απαιτήσεις.
- Τον μετασχηματισμό των ακτοπλοϊκών λιμένων.

Η δέσμευση του Συνδέσμου Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας

Ως ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις, έχουμε διπλή αποστολή: να λειτουργούμε ως σύγχρονες, ανταγωνιστικές εταιρείες και ταυτόχρονα ως πυλώνες εθνικής συνοχής και περιφερειακής ανάπτυξης.

Το 2026 δεν θα είναι μία ακόμα χρονιά. Θα είναι μια χρονιά που θα καθορίσει την πορεία της για τα επόμενα δέκα χρόνια σε μια εποχή πράσινη, ψηφιακή, ανταγωνιστική και ανθρώπινη.

Η δέσμευσή μας είναι ξεκάθαρη: να συνεχίσουμε να επενδύουμε, να στηρίζουμε τα νησιά και να οδηγούμε με ευθύνη την ελληνική ακτοπλοΐα στο μέλλον που της αξίζει.

Εκδρομείς που επιστρέφουν από τις διακοπές του Πάσχα στα νησιά του Αιγαίου αποβιβάζονται από πλοίο της γραμμής των Κυκλάδων στο λιμάνι του Πειραιά.

Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΒΛΑΧΟΣ





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



Ο κλάδος της κρουαζιέρας στην Ελλάδα χρειάζεται ένα συνεκτικό σχέδιο

Η παγκόσμια βιομηχανία της κρουαζιέρας βρίσκεται σε μια περίοδο δυναμικής εξέλιξης, έχοντας αφήσει πίσω της την κρίση της πανδημίας και επιστρέφοντας σε υψηλότερα από ποτέ επίπεδα ζήτησης. Με ολοένα μεγαλύτερα, τεχνολογικά προηγμένα και περιβαλλοντικά φιλικά πλοία, ο κλάδος αναζητά νέους ορίζοντες, ενώ οι προορισμοί καλούνται να διαχειριστούν με ισορροπία την αύξηση της επισκεψιμότητας.

του **καπτ. Γιώργου Κουμπενά**,
Προέδρου της Ένωσης Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων & Φορέων Ναυτιλίας (ΕΕΚΦΝ)

Οι μεγάλες εταιρείες επενδύουν σε πλοία νέας γενιάς, με συστήματα χαμηλών εκπομπών, χρήση LNG, προηγμένες υβριδικές τεχνολογίες και δυνατότητες ηλεκτροδότησης από τη στεριά. Παράλληλα, οι εμπειρίες των επιβατών αναβαθμίζονται με ψηφιακές υπηρεσίες, προσωποποίηση και θεματικά ταξίδια, που καλύπτουν από την εξερεύνηση της Ανταρκτικής μέχρι πολιτιστικά και γαστρονομικά ταξίδια στη Μεσόγειο.

Η διεύρυνση των αγορών αποτελεί επιπλέον κινητήριο δύναμη. Η Ασία και η Νότια Αμερική εξελίσσονται σε σταθερά αναδυόμενους κόμβους, ενώ νέοι προορισμοί «expedition cruising» κερδίζουν το ενδιαφέρον ταξιδιωτών που αναζητούν αυθεντικότητα και περιπέτεια.

Η Ελλάδα, ως ένας από τους κορυφαίους προορισμούς της Μεσογείου, βρίσκεται στο επίκεντρο αυτής της μετάβασης, αποτελώντας έναν από τους σημαντικότερους προορισμούς κρουαζιέρας στην Ευρώπη. Με το φυσικό κάλλος των νησιών, τον πολιτιστικό πλούτο και το ήπιο κλίμα, η χώρα προσελκύει ολοένα περισσότερες εταιρείες κρουαζιέρας, πολλές από τις οποίες επιλέγουν ελληνικά λιμάνια για homeporting.

Η σταθερή άνοδος σε αφίξεις, που προβλέπεται φέτος να κλείσει στο 10% περίπου, σε έσοδα αλλά και σε ενδιαφέρον από διεθνείς ομίλους επιβεβαιώνει ότι η Ελλάδα μετατρέπεται σε έναν ώριμο προορισμό με προοπτική περαιτέρω ενίσχυσης της θέσης της στον χάρτη της κρουαζιέρας.

Παρά τη δυναμική ανάπτυξη, ο κλάδος καλείται να αντιμετωπίσει σημαντικές προκλήσεις. Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των κρουαζιερόπλοιων βρίσκεται στο επίκεντρο της δημόσιας συζήτησης, με αυστηρότερους διεθνείς κανονισμούς να απαιτούν μείωση εκπομπών και υιοθέτηση πράσινων τεχνολογιών.

Την ίδια στιγμή, το αυξανόμενο κόστος συμμόρφωσης και οι πληθωριστικές πιέσεις επηρεάζουν το λειτουργικό μοντέλο των εταιρειών, ενώ ο ανταγωνισμός με άλλες μορφές τουρισμού εντείνεται.

Επιπλέον, ο κορεσμός των υποδομών σε ορισμένους δημοφιλείς προορισμούς επιβάλλει την εφαρμογή πολιτικών βιώσιμης διαχείρισης.

Οι συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις για εξειδικευμένο προσωπικό συνεχίζουν να αποτελούν επίσης μια μεγάλη πρόκληση για τον κλάδο.

Από την πλευρά της ελληνικής κρουαζιέρας, βλέποντας τα πράγματα από έναν διττό ρόλο, αυτόν του Προέδρου της ΕΕΚΦΝ αλλά και εκείνον του Επιχειρησιακού Διευθυντή της Celestyal, με βεβαιότητα θα έλεγα ότι η εθνική ταυτότητα αποτελεί βασικό κομμάτι της στρατηγικής. Η χώρα έχει τη δυνατότητα να προ-

Το 2026 σηματοδοτεί ένα καθοριστικό σημείο για την ελληνική κρουαζιέρα. Η Ελλάδα, έχοντας ήδη εδραιωθεί ως ένας από τους πιο ελκυστικούς προορισμούς κρουαζιέρας, βρίσκεται πλέον αντιμέτωπη με προκλήσεις που απαιτούν μια πιο στοχευμένη και στρατηγική προσέγγιση.

σφέρει ένα προϊόν που συνδυάζει γεωστρατηγικά πλεονεκτήματα, αυθεντικές νησιωτικές εμπειρίες και ένα πλέγμα λιμένων που μπορεί να υποστηρίξει όλους τους τύπους κρουαζιερόπλοιων όσον αφορά το μέγεθος, προσφέροντας ευελιξία στις εταιρείες κρουαζιέρας και τη δυνατότητα να ανακαλύψουν και μικρότερους, λιγότερο διάσημους προορισμούς. Για παράδειγμα, στη Celestyal, στρατηγικά επιλέγουμε να εστιάσουμε στα μεσαία πλοία, αναγνωρίζοντας τον συνδυασμό ευκολίας και προσαρμοστικότητας, που προσφέρουν πρόσβαση σε μικρότερα λιμάνια και εναλλακτικούς προορισμούς. Δεν είναι τυχαία επιλογή. Αυτά τα πλοία δίνουν στους επιβάτες την ευκαιρία να βιώσουν εμπειρίες που δεν θα μπορούσαν να έχουν σε μεγαλύτερους, πιο κορεσμένους τουριστικούς προορισμούς.

Η ανάγκη επίσης για περισσότερα και πιο ευέλικτα λιμάνια είναι επιτακτική, καθώς η ελληνική κρουαζιέρα, με την αυξανόμενη ζήτηση, απαιτεί την αναβάθμιση στον τρόπο διαχείρισης της κίνησης και της δυνατότητας homeporting, αλλά και την αποσυμφόρηση των πιο φορτωμένων λιμανιών. Για παράδειγμα, το λιμάνι του Λαυρίου έχει αποδείξει ότι μπορεί να λειτουργήσει εξαιρετικά ως homeport, αποσυμφορώντας μεγαλύτερους λιμένες όπως ο Πειραιάς και προσφέροντας στις εταιρείες κρουαζιέρας την ευχέρεια να διαχειριστούν με ευκολία τις μετακινήσεις των επιβατών.

Ένας τέτοιος σχεδιασμός, ο οποίος προάγει τη γεωγραφική διάχυση της τουριστικής κίνησης, συναντά και την ανάγκη για αυθεντικές εμπειρίες, που αποτελούν τη βάση της ελληνικής κρουαζιέρας. Οι σύγχρονοι επιβάτες δεν αρκούνται πια σε μια απλή επίσκεψη σε διάσημους τουριστικούς προορισμούς. Αντίθετα, αναζητούν πιο ποιοτικές, εξατομικευμένες εμπειρίες, που τους επιτρέπουν να έρθουν σε επαφή με την τοπική κουλτούρα, τη γαστρονομία και τις παραδόσεις των περιοχών που επισκέπτονται. Παράλληλα, ποικίλες θεματικές εκδρομές που αναδεικνύουν την ιστορία και τον πολιτισμό της κάθε περιοχής μπορούν να ενδυναμώσουν το αυθεντικό πρόσωπο της ελληνικής κρουαζιέρας, προσφέροντας προστιθέμενη αξία στους επιβάτες και στις τοπικές κοινωνίες.

Η επόμενη ημέρα του κλάδου, όμως, είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη μετάβαση σε βιώσιμα και τεχνολογικά αναβαθμισμένα μοντέλα λειτουργίας. Η διεθνής αγορά στρέφεται ολοένα και περισσότερο σε τεχνολογίες χαμηλού περιβαλλοντικού αποτυπώματος, με πρακτικές που περιλαμβάνουν την υιοθέτηση OPS, εναλλακτικών καυσίμων και προηγμένων μηχανισμών ενεργειακής διαχείρισης στα πλοία. Η προσαρμογή των λιμένων της Ελλάδας σε αυτές τις νέες απαιτήσεις δεν είναι μόνο μια ανάγκη συμμόρφωσης με τις διεθνείς προδιαγραφές, αλλά και μια ευκαιρία για τη χώρα να αναδειχθεί ως ηγέτης στη βιώσιμη κρουαζιέρα στην περιοχή.

Όλα αυτά, ωστόσο, δεν μπορούν να εξελιχθούν αποσπασματικά. Ο κλάδος της κρουαζιέρας στην Ελλάδα χρειάζεται ένα συνεκτικό σχέδιο, με σαφείς στόχους, χρονοδιαγράμματα και μηχανισμούς υλοποίησης. Ένα πλαίσιο όπου συντονισμένα η Πολιτεία, τα λιμάνια, οι θεσμικοί φορείς και οι εταιρείες θα συνεργάζονται για να διασφαλιστεί η ισορροπημένη ανάπτυξη προορισμών, η βελτιστοποίηση των ροών, η ενίσχυση των υποδομών και η βιώσιμη διαχείριση των επιπτώσεων στις τοπικές κοινωνίες.

Σημαντικός πυλώνας αυτού του σχεδίου είναι οι στρατηγικές επενδύσεις σε λιμενικές υποδομές. Η αναβάθμιση τερματικών σταθμών κρουαζιέρας, η αύξηση της δυνατότητας ελλιμενισμού (berthing capacity), τα σύγχρονα συστήματα ασφαλείας, η ευρεία υιοθέτηση του berth allocation system, η διαχείριση αποβλήτων και η διασύνδεση των λιμανιών με τα χερσαία δίκτυα μεταφορών είναι προϋποθέσεις για να διατηρήσει η χώρα την ανταγωνιστικότητά της.

Σε αυτή την κατεύθυνση, δεν μπορούμε να παραλείψουμε και τα αυξημένα έσοδα από το τέλος κρουαζιέρας, τα οποία πρέπει να αξιοποιηθούν στοχευμένα, πρωτίστως σε έργα αναβάθμισης λιμενικών υποδομών. Είναι απαραίτητο να διασφαλίσουμε ότι το ποσό που συγκεντρώνεται επενδύεται σε πραγματικές, αξιόπιστες υποδομές που θα ενισχύσουν τη χώρα ως προορισμό και θα αναβαθμίσουν την εμπειρία του επιβάτη.

Στην καρδιά της ανταγωνιστικότητας του κλάδου, όμως, βρίσκονται και άλλοι υποστηρικτικοί τομείς, όπως η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και ο εφοδιασμός. Η ενίσχυση της ελληνικής συμμετοχής σε αυτούς τους κλάδους έχει πολλαπλασιαστικά οφέλη για την ελληνική οικονομία και συμβάλλει στην ενίσχυση της προστιθέμενης αξίας που δημιουργεί ο κλάδος της κρουαζιέρας για την εθνική οικονομία.

Επίσης δεν πρέπει να ξεχνάμε την ανάγκη διατήρησης της τεχνογνωσίας της κρουαζιέρας και τη μη ύπαρξη κρουαζιερόπλοιων υπό ελληνική σημαία.

Το 2026 σηματοδοτεί ένα καθοριστικό σημείο για την ελληνική κρουαζιέρα. Η Ελλάδα, έχοντας ήδη εδραιωθεί ως ένας από τους πιο ελκυστικούς προορισμούς κρουαζιέρας, βρίσκεται πλέον αντιμέτωπη με προκλήσεις που απαιτούν μια πιο στοχευμένη και στρατηγική προσέγγιση. Το ζητούμενο πλέον δεν είναι μόνο η διατήρηση αυτής της δυναμικής, αλλά και η ενίσχυση της ανθεκτικότητας του κλάδου απέναντι σε εξωτερικούς παράγοντες, όπως οι αλλαγές στις παγκόσμιες τάσεις, η ανάγκη για βιωσιμότητα και οι έντονες απαιτήσεις των επιβατών.


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



Ο Έλληνας Ναυτικός συνέβαλε καθοριστικά στην ανάπτυξη της μεγάλης ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας

Όπως συχνά συνηθίζω να λέω, ο άνθρωπος είναι ο νους και η καρδιά της ναυτιλίας. Οι Ναυτικοί είναι αυτοί που χειρίζονται τα πλοία και δίνουν σάρκα και οστά στον σκοπό για τον οποίο αυτά έχουν κατασκευαστεί, δηλαδή για τη μεταφορά προϊόντων και ανθρώπων διά θαλάσσης. Εξάλλου, όπως είναι γνωστό, το 80% περίπου του διεθνούς εμπορίου εξυπηρετείται από τις θαλάσσιες οδούς.

του **καπτ. Μανώλη Τσικαλάκη**,
Γενικού Γραμματέα της ΠΝΟ

Είναι αδιαμφισβήτητο το γεγονός –το οποίο προκύπτει από όλα τα στατιστικά στοιχεία, από τη δεκαετία του ’80 έως και σήμερα– ότι το ναυτεργατικό δυναμικό της χώρας μας ακολούθησε φθίνουσα πορεία. Πολλοί είναι οι παράγοντες που συνετέλεσαν σε αυτό. Τα τελευταία χρόνια φαίνεται ότι υπάρχει μια μικρή αυξητική τάση, κυρίως σε Πλοιάρχους και Μηχανικούς.

Θέλω εδώ να επισημάνω ότι, παρά την αλματώδη τεχνολογική εξέλιξη που διέπει τα πλοία, δυστυχώς στη χώρα μας όλο το πλέγμα της Ναυτικής Εκπαίδευσης, αρχής γενομένης από τις ΑΕΝ, των ΚΕΣΕΝ, των Σχολών Σωστικών Πυροσβεστικών Μέσων, αλλά και όλων των πιστοποιητικών με τα οποία απαιτείται να είναι εφοδιασμένος ο Ναυτικός, είναι μία από τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουμε.

Ταυτόχρονα, ενώ διεθνώς υπάρχει έλλειψη χιλιάδων Ναυτικών, η ΠΝΟ έχει προτείνει θέσεις και απευθύνεται σε όλους τους εμπλεκομένους με τη ναυτιλία και τη ναυτεργασία, για μια νέα συνθήκη, σύγχρονη, η οποία θα δημιουργεί ένα δίχτυ ασφαλείας για τον Έλληνα Ναυτικό, που θα πρέπει να ξεκινάει από την εκπαίδευσή του, ακολουθώντας τις σύγχρονες επιταγές που έχουν επιβληθεί, λόγω της εξέλιξης που ανέφερα πριν, αλλά και ένα δίχτυ ασφαλείας για τον εργασιακό και ασφαλιστικό του βίο, δηλαδή να ξέρει ο Έλληνας Ναυτικός ότι σε αυτά τα κομμάτια «πλέει σε ήρεμα νερά».

Θέλω να επιστήσω την προσοχή σε όλους τους εμπλεκομένους τόσο ως εκπρόσωπος των συναδέλφων μας, αλλά κυρίως ως Πλοίαρχος, ότι ο Έλληνας Ναυτικός είναι αυτός ο οποίος συνέβαλε καθοριστικά σε αυτό που όλοι αναγνωρίζουν, τη μεγάλη ελληνική και ελληνόκτητη ναυτιλία. Είναι άρρηκτα συνδεδεμένη η προσφορά του Έλληνα Ναυτικού και σε καμία περίπτωση αυτή δεν θα πρέπει να χαθεί, αλλά υπάρχουν πάρα πολλοί τρόποι, αρκεί να υπάρχει και η θέληση, για να ενισχυθεί.

Κλείνοντας, θα ήθελα να ευχηθώ σε όλους Καλή Χρονιά με υγεία και στους Ναυτικούς ειδικότερα Καλές Θάλασσες και καλή επιστροφή στις οικογένειές τους.



Η ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια συμβάλλει στη διαμόρφωση κουλτούρας συνεργασίας και συνέχειας σε παγκόσμιο επίπεδο

Σε μια περίοδο πρωτόγνωρων μεταβολών και προκλήσεων για τη διεθνή ναυτιλία, η ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια αναλαμβάνει πρωταγωνιστικό ρόλο, διαμορφώνοντας τις εξελίξεις και ενισχύοντας το αποτύπωμά της. Με αφορμή την εκλογή του ως του πρώτου μη Αμερικανού Προέδρου του International Propeller Club, ο κ. Κωστής Φραγκούλης μιλά για τον πραγματικά διεθνή προσανατολισμό του Οργανισμού, αναλύοντας τις προτεραιότητες της θητείας του. Την ίδια στιγμή, αναφέρεται στον ρόλο του Propeller Club Πειραιά ως «γέφυρας διαλόγου και επικοινωνίας μεταξύ της ελληνικής και της αμερικανικής ναυτιλιακής κοινότητας», που αναδεικνύει τη σημασία της ενίσχυσης των ελληνοαμερικανικών σχέσεων σε μια συγκυρία έντονων γεωπολιτικών ζυμώσεων.

Συνέντευξη του **Κωστή Φραγκούλη**, Προέδρου του International Propeller Club και του Propeller Club Πειραιά & Ιδρυτή και Προέδρου της Franman,

στον Γιάννη Θεοδωρόπουλο

Η εκλογή σας ως πρώτου μη Αμερικανού Προέδρου του International Propeller Club έχει ιδιαίτερο συμβολισμό. Ποιο μήνυμα πιστεύετε ότι στέλνει για τη θέση και την επιρροή της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας σε διεθνές επίπεδο και ποιες προτεραιότητες θέτετε για τη θητεία σας;

Η εκλογή ενός μη Αμερικανού στο τιμόνι αντανακλά επιπλέον τον διεθνή προσανατολισμό που ακολουθεί τα τελευταία χρόνια το International Propeller. Ήταν μια αναγκαία αλλαγή πλεύσης, γιατί η αλήθεια είναι πως παλιές διοικήσεις ήταν πολύ U.S.-focused.

Αυτό ήταν και ένα έναυσμα για μένα να ασχοληθώ περισσότερο με τα διοικητικά και να διεκδικήσω την προεδρία. Για να μην παρεξηγηθώ, σέβομαι ιδιαίτερα τις αμερικανικές ρίζες του Οργανισμού και αυτή η ταυτότητα μας δίνει ένα εξαιρετικό υπόβαθρο και δυναμική, αλλά θεωρώ πως η διεθνής διάστασή μας πρέπει να ενισχυθεί και η κατεύθυνσή μας να είναι τέτοια ώστε αυτή να καλύπτει και να ικανοποιεί το παγκόσμιο δίκτυό μας. Το μήνυμα που θέλω να κάνω σαφές είναι πως το Propeller Club είναι ένας πραγματικά διεθνής οργανισμός, με agenda που αντικατοπτρίζει τη γεωγραφική και πολιτισμική πολυμορφία της σύγχρονης ναυτιλίας.

Η εκλογή μου, επιπλέον, αποδεικνύει ότι η ελληνική ναυτιλιακή οικογένεια δεν διακρίνεται μόνο για το μέγεθος και την επιχειρησιακή της ισχύ, αλλά και για τη συμβολή της στη διαμόρφωση κουλτούρας συνεργασίας και συνέχειας σε παγκόσμιο επίπεδο.

Σε επίπεδο προτεραιοτήτων, η θητεία μου εστιάζει στην περαιτέρω διεθνοποίηση του Οργανισμού, στην ενεργοποίηση και στην ποιοτική αναβάθμιση των παραρτημάτων εκτός ΗΠΑ και στη δημιουργία ενός πιο συνεκτικού δικτύου μεταξύ όλων των Ports. Παράλληλα, δίνω ιδιαίτερη βαρύτητα στη συμμετοχή της νέας γενιάς και στη διαμόρφωση ενός Propeller Club έτοιμου να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της επόμενης εκατονταετίας του.



Ποιος είναι, κατά τη γνώμη σας, ο ρόλος του Propeller Club Πειραιά ως συστατικού στοιχείου της ελληνικής ναυτιλιακής συστάδας και πώς συμβάλλει στη διασύνδεση της ελληνικής ναυτιλίας με τη διεθνή –και ειδικότερα την αμερικανική– ναυτιλιακή κοινότητα;

Το Propeller Club Πειραιά έχει εξελιχθεί σε έναν ζωντανό κόμβο της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας, όπου συναντώνται πλοιοκτήτες, στελέχη και επαγγελματίες με κοινό ενδιαφέρον τη ναυτιλία. Η φιλοσοφία του club δεν περιορίζεται στην κοινωνική δραστηριότητα, αλλά εστιάζει στη δημιουργία ενός δομημένου χώρου διαλόγου, ανταλλαγής απόψεων και ουσιαστικής δικτύωσης γύρω από τα κρίσιμα ζητήματα του κλάδου.

Κεντρικός πυλώνας της αποστολής του Propeller ήταν πάντα η ενίσχυση των ελληνοαμερικανικών σχέσεων στη ναυτιλία. Από την ίδρυσή του, το παράρτημα του Πειραιά λειτουργεί ως γέφυρα διαλόγου και επικοινωνίας μεταξύ της ελληνικής και της αμερικανικής ναυτιλιακής κοινότητας, καλλιεργώντας σταθερούς δεσμούς εμπιστοσύνης και συνεργασίας. Η στενή και διαχρονική σχέση με την Πρεσβεία των ΗΠΑ στην Ελλάδα αποτελεί θεμέλιο αυτής της προσπάθειας, με τον εκάστοτε Αμερικανό Πρέσβη να έχει τον ρόλο του Επίτιμου Προέδρου του Club – μια παράδοση δεκαετιών, που υπογραμμίζει τον θεσμικό χαρακτήρα της συνεργασίας.

Θα σταθώ στην έναρξη της θητείας της νέας Πρέσβεως στην Ελλάδα, Κίμπερλι Γκίλφοϊλ, η οποία συμπίπτει με μια περίοδο έντονου θετικού momentum στις ελληνοαμερικανικές σχέσεις. Τους τελευταίους μήνες είδαμε σημαντικές εξελίξεις στους τομείς της ενέργειας, των υποδομών και της στρατηγικής συνεργασίας, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την ιδιαίτερα επιτυχημένη 6η P-TEC στην Αθήνα. Η ισχυρή παρουσία υψηλόβαθμων Αμερικανών αξιωματούχων και η υπογραφή σημαντικών συμφωνιών στον ενεργειακό τομέα επιβεβαιώνουν το βάθος και τη δυναμική αυτής της συνεργασίας.

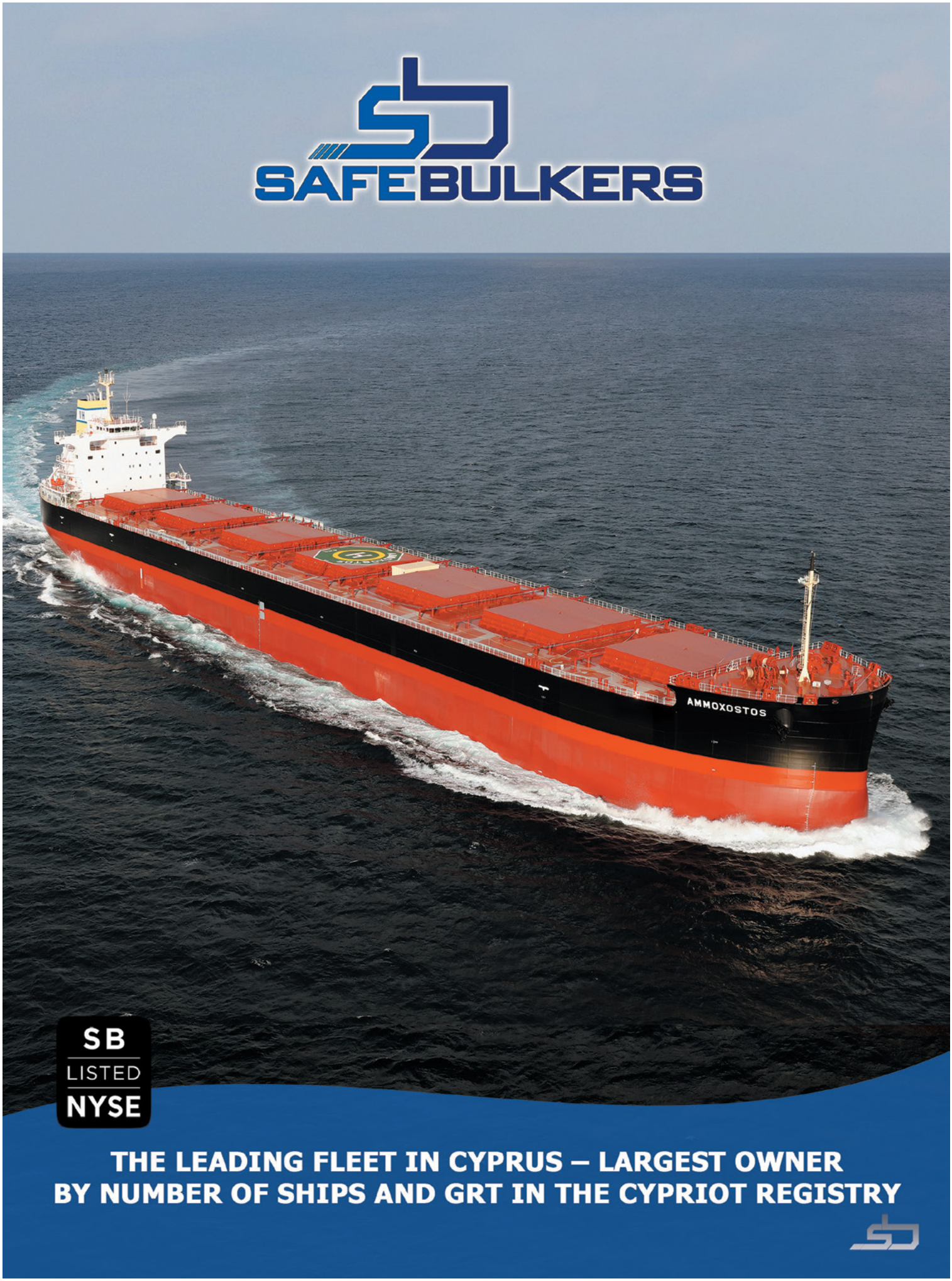
Σε ένα περιβάλλον αυξανόμενων και μεγάλης κλίμακας γεωπολιτικών εντάσεων, πώς μπορούν οργανισμοί όπως το Propeller Club να λειτουργήσουν ως θεσμικές γέφυρες, συμβάλλοντας στη διατήρηση ισορροπιών, στον διάλογο και στη συνεργασία της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότητας, πέρα από (γεω)πολιτικές και οικονομικές αντιπαραθέσεις;

Σε περιόδους αυξημένης αβεβαιότητας, η αξία των θεσμών που βασίζονται στον διάλογο και στις ανθρώπινες σχέσεις γίνεται ακόμα πιο κρίσιμη. Το Propeller Club δεν έχει ρυθμιστικό ή θεσμικό ρόλο, διαθέτει όμως κάτι εξίσου σημαντικό: ένα παγκόσμιο δίκτυο ανθρώπων της ναυτιλίας που συνομιλούν πέρα από σύνορα, πολιτικές και συγκυριακές αντιπαραθέσεις.

Μέσα από αυτή την ουσιαστική επικοινωνία, καλλιεργείται η κατανόηση, ενισχύεται η εμπιστοσύνη και διαμορφώνεται ένα περιβάλλον συνεργασίας, που λειτουργεί σταθεροποιητικά για τον κλάδο. Η ναυτιλία ανέκαθεν υπήρξε γέφυρα μεταξύ λαών, και οργανισμοί όπως το Propeller Club έχουν την ευθύνη να διατηρούν αυτή τη γέφυρα ανοιχτή.

Σε ποιους τομείς της ναυτιλίας βλέπετε τη στενότερη και πιο ουσιαστική συνεργασία μεταξύ ΗΠΑ και Ελλάδας (π.χ. χρηματοδότηση, ενέργεια, τεχνολογία, ναυπηγεία); Υπάρχουν τομείς όπου η Ελλάδα και οι ΗΠΑ θα μπορούσαν να ευθυγραμμιστούν περισσότερο σε επίπεδο ναυτιλιακής πολιτικής;

Η συνεργασία Ελλάδας και Ηνωμένων Πολιτειών έχει ήδη βαθιές ρίζες, αλλά


SAFEBULKERS
AMMOXOSTOS
SB
LISTED
NYSE
THE LEADING FLEET IN CYPRUS – LARGEST OWNER
BY NUMBER OF SHIPS AND GRT IN THE CYPRIOT REGISTRY

Σε περιόδους αυξημένης αβεβαιότητας, η αξία των θεσμών που βασίζονται στον διάλογο και στις ανθρώπινες σχέσεις γίνεται ακόμα πιο κρίσιμη. Το Propeller Club δεν έχει ρυθμιστικό ή θεσμικό ρόλο, διαθέτει όμως κάτι εξίσου σημαντικό: ένα παγκόσμιο δίκτυο ανθρώπων της ναυτιλίας που συνομιλούν πέρα από σύνορα, πολιτικές και συγκυριακές αντιπαραθέσεις.

και σημαντικά περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης. Τομείς όπως η χρηματοδότηση, η ενέργεια, η τεχνολογία και η καινοτομία παρέχουν πρόσφορο έδαφος για πιο ουσιαστικές συνέργειες, ιδιαίτερα σε μια περίοδο ενεργειακής μετάβασης και ψηφιακού μετασχηματισμού της ναυτιλίας.

Για τη ναυτιλία, αυτές οι εξελίξεις έχουν άμεση σημασία. Γιατί, μην ξεχνάμε, όταν δύο χώρες με τόσο ισχυρό αποτύπωμα στην οικονομία, στη ναυτιλία και στη διεθνή ενέργεια ευθυγραμμίζουν στρατηγικές και προτεραιότητες, το όφελος εκτείνεται πέρα από το διμερές επίπεδο και αγγίζει ολόκληρη τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα. Σίγουρα το ενδιαφέρον της διοίκησης Τραμπ για την αναβίωση της εγχώριας ναυτιλιακής βιομηχανίας δημιουργεί νέες προϋποθέσεις και ευκαιρίες για νέες συνέργειες και deals.

Βεβαίως υπάρχουν περιθώρια μεγαλύτερης ευθυγράμμισης σε επίπεδο ναυτιλιακής πολιτικής, ιδίως σε μια περίοδο που η ναυτιλία καλείται να ανταποκριθεί ταυτόχρονα σε γεωπολιτικές ενεργειακές και περιβαλλοντικές προκλήσεις. Ένας βασικός τομέας είναι η ενεργειακή ασφάλεια και η μεταφορά στρατηγικών φορτίων, όπου η ελληνόκτητη ναυτιλία και η αμερικανική ενεργειακή πολιτική μπορούν να λειτουργήσουν συμπληρωματικά, ιδιαίτερα στον τομέα του LNG και των εναλλακτικών καυσίμων.

Παράλληλα, υπάρχει περιθώριο σύγκλισης σε ζητήματα κανονιστικού πλαισίου και διεθνών κανόνων, ώστε οι περιβαλλοντικές πολιτικές να εφαρμόζονται με ρεαλισμό και χωρίς να υπονομεύουν την ανταγωνιστικότητα της παγκόσμιας ναυτιλίας. Η Ελλάδα, με την εμπειρία της ως ηγέτιδα ναυτιλιακή δύναμη, μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά σε αυτόν τον διάλογο.

Επιπλέον, η ναυτιλιακή τεχνολογία, η ψηφιοποίηση και η κυβερνοασφάλεια αποτελούν πεδία όπου η τεχνογνωσία των ΗΠΑ και η επιχειρησιακή εμπειρία της ελληνικής ναυτιλίας μπορούν να οδηγήσουν σε κοινές πρωτοβουλίες και βέλτιστες πρακτικές. Η ευθυγράμμιση μπορεί να ενισχυθεί και σε επίπεδο ναυτιλιακής εκπαίδευσης και ανθρώπινου δυναμικού, με ανταλλαγές γνώσης, συνεργασίες ναυτικών ακαδημιών, εκπαιδεύσεις ναυτικών και κοινές δράσεις που θα προετοιμάζουν τη νέα γενιά για τις απαιτήσεις της σύγχρονης ναυτιλίας. Η ουσία είναι ότι Ελλάδα και ΗΠΑ διαθέτουν διαφορετικά αλλά συμπληρωματικά πλεονεκτήματα. Με συντονισμό και ανοικτό διάλογο, μπορούν να διαμορφώσουν πολιτικές που ενισχύουν τη σταθερότητα, την ασφάλεια και τη βιώσιμη ανάπτυξη της ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο.

Πόσο σημαντικός είναι ο ρόλος των αμερικανικών κεφαλαιαγορών αλλά και των τραπεζών για την ανάπτυξη των επιχειρήσεων της ελληνόκτητης ναυτιλίας;

Οι αμερικανικές κεφαλαιαγορές έχουν διαχρονικά διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας. Η ισχυρή παρουσία 33 ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών στα χρηματιστήρια NYSE και NASDAQ αποτυπώνει τη σχέση εμπιστοσύνης που έχει οικοδομηθεί με την αμερικανική επενδυτική κοινότητα, αλλά και την ικανότητα του κλάδου να ανταποκρίνεται σε υψηλά πρότυπα διαφάνειας και εταιρικής διακυβέρνησης.

Μέσω των κεφαλαιαγορών, αλλά και της στήριξης αμερικανικών και διεθνών τραπεζών, οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν αποκτήσει πρόσβαση σε ρευστότητα και χρηματοδοτικά εργαλεία, που τους επιτρέπουν να ανανεώνουν τους στόλους τους, να επενδύουν σε νέες τεχνολογίες και να παραμένουν ανταγωνιστικές σε ένα απαιτητικό διεθνές περιβάλλον. Ο συνδυασμός αυτός έχει συμβάλει καθοριστικά στη διαχρονική ανθεκτικότητα και στη διεθνή παρουσία της ελληνικής ναυτιλίας.

Navios Maritime Partners L.P.

An International Owner and Operator of Dry Cargo and Tanker Vessels



www.navios-mlp.com



Η Ελληνική Ναυτιλία υπενθυμίζει ότι οι λύσεις πρέπει να είναι ρεαλιστικές, τεχνολογικά ώριμες και εφαρμόσιμες σε διεθνές περιβάλλον

Η εκ νέου ψήφος εμπιστοσύνης στην καθ. Μαρία Μποϊλέ για τη θέση της Συντονίστριας της Τεχνολογικής Πλατφόρμας Waterborne επιβεβαιώνει τον κομβικό ρόλο που διαδραματίζει η ελληνική επιστημονική και ναυτιλιακή κοινότητα στον ευρωπαϊκό διάλογο για το μέλλον των θαλάσσιων μεταφορών. Σε μια περίοδο κατά την οποία η ναυτιλία βρίσκεται στο επίκεντρο της πράσινης και ψηφιακής μετάβασης, η Waterborne TP λειτουργεί ως γέφυρα μεταξύ πολιτικής, έρευνας και αγοράς.

Με αφορμή την ανανέωση της θητείας της, η καθ. Μαρία Μποϊλέ μιλά στα *Ναυτικά Χρονικά* για τις προκλήσεις του συντονισμού ενός πολυσύνθετου ευρωπαϊκού οικοσυστήματος, τον ρόλο της Ελλάδας στις Βρυξέλλες, αλλά και για τις στρατηγικές επιλογές που θα καθορίσουν την ανταγωνιστικότητα, τη βιωσιμότητα και την ανθεκτικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας τα επόμενα χρόνια.

Συνέντευξη της καθ. **Μαρίας Μποϊλέ**,
Συντονίστριας της Waterborne Technology Platform,
στον Σπήλιο Βαρελά

Αναλάβατε τον συντονισμό της Waterborne TP σε μια ιστορική στιγμή για τη ναυτιλία. Πώς βιώνετε την πρόκληση να ενορχηστρώνετε τη συνεργασία ανάμεσα σε τόσους διαφορετικούς εταίρους, από ναυπηγεία και κατασκευαστές εξοπλισμού μέχρι ερευνητικά κέντρα, ώστε να υπηρετηθεί ο κοινός στόχος της πράσινης μετάβασης στην ΕΕ;

Επιτρέψτε μου να ξεκινήσω αναφερόμενη στον ρόλο της Ευρωπαϊκής Τεχνολογικής Πλατφόρμας Waterborne Technology Platform (Waterborne TP). Πρόκειται για την ευρωπαϊκή πλατφόρμα έρευνας και καινοτομίας για τον τομέα των θαλάσσιων και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των λιμένων, καθώς και της θαλάσσιας και χερσαίας εφοδιαστικής αλυσίδας. Αποστολή της πλατφόρμας είναι η διαμόρφωση κοινών στρατηγικών κατευθύνσεων για την έρευνα, την ανάπτυξη και την καινοτομία, αλλά και η υποστήριξη της αποτελεσματικής εφαρμογής τους από την πλευρά του ιδιωτικού τομέα, ώστε να συμβάλει στην επίτευξη των στόχων πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και διεθνών οργανισμών.

Αυτός ο ρόλος είναι σήμερα ιδιαίτερα κρίσιμος. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διαμορφώνει στρατηγικές τόσο για τη ναυτιλιακή βιομηχανία και τις σχετικές αλυσίδες αξίας όσο και για τους ευρωπαϊκούς λιμένες. Οι στρατηγικές αυτές στοχεύουν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, της βιωσιμότητας και της ανθεκτικότητας του τομέα, αλλά και στην αντιμετώπιση σύνθετων προκλήσεων, όπως η ενεργειακή μετάβαση, η ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένης και της κυβερνοασφάλειας και της εξοπλιστικής κινητικότητας, όπως και ζητήματα δεξιοτήτων, επενδύσεων και χρηματοδότησης.

Στο αυτό το πλαίσιο, η πλατφόρμα συντονίζει και την ιδιωτική πλευρά της σύμπραξης Zero Emission Waterborne Transport (ZEWT co-programmed partnership) με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η σύμπραξη αυτή καλύπτει το σύνολο των δραστηριοτήτων έρευνας, ανάπτυξης και καινοτομίας για την ανάπτυξη και την προώθηση λύσεων μηδενικών εκπομπών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

Σήμερα, η πλατφόρμα εκπροσωπεί περισσότερα από 130 μέλη από περίπου 20 ευρωπαϊκές και συνδεδεμένες χώρες. Το προφίλ των μελών της καλύπτει ολόκληρο το οικοσύστημα: ναυπηγεία, κατασκευαστές εξοπλισμού, πλοιοκτήτες και διαχειριστές στόλου, λιμένες και διαχειριστές υποδομών μεταφορών και ενέργειας, νηογνώμονες, ερευνητικά κέντρα και πανεπιστήμια. Αυτή η πολυμορφία αντικατοπτρίζει τη δομή και την πολυπλοκότητα του κλάδου, καθιστώντας ταυτόχρονα τον συντονισμό ιδιαίτερα απαιτητικό.

Σε αυτό το περιβάλλον, ο ρόλος του Συντονιστή περιλαμβάνει τον σχεδιασμό και τον συντονισμό της ανάπτυξης των στρατηγικών και τεχνικών εγγράφων της πλατφόρμας, την καθοδήγηση των τεχνικών θεμάτων και τη σύνδεση των διαφορετικών ομάδων εργασίας και των οργάνων της, τη διασφάλιση της ευθυγράμμισής τους με τις κατευθυντήριες γραμμές και τις προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, καθώς και τη συνεχή διασύνδεση με τις αρμόδιες ευρωπαϊκές υπηρεσίες και τους εκπροσώπους των κρατών-μελών. Προσωπικά το βιώνω ως συλλογική αλλά και ατομική πρόκληση, με αίσθημα ευθύνης αλλά και με μεγάλο ενδιαφέρον.

Σε αυτό το πλαίσιο, η πρόκληση είναι πράγματι μεγάλη, αλλά και εξαιρετικά δημιουργική. Ο συντονισμός εταίρων με διαφορετικές και συχνά αντικρουόμενες προτεραιότητες, με στόχο τη διαμόρφωση μιας κοινής ατζέντας, αποτελεί σύνθετη άσκηση. Ιδίως σε μια περίοδο κατά την οποία οι ευρωπαϊκοί στόχοι είναι ιδιαίτερα φιλόδοξοι και το διεθνές περιβάλλον ιδιαίτερα ανταγωνιστικό, ο αποτελεσματικός συντονισμός είναι καθοριστικός. Αυτό ακριβώς καλείται να υπηρετήσει η Waterborne TP και αυτό είναι που καθιστά τον ρόλο του συντονισμού απαιτητικό αλλά και ουσιαστικό.

Η παρουσία σας σε αυτή τη νευραλγική θέση έχει και έναν ιδιαίτερο συμβολισμό για την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα. Πώς πιστεύετε ότι μπορούν οι ελληνικοί φορείς και τα πανεπιστήμια να αξιοποιήσουν αποτελεσματικότερα τα εργαλεία και τις ευκαιρίες που δημιουργεί η Waterborne TP, ώστε να ενισχύσουν την εξωστρέφειά τους;

Ο συμβολισμός υπάρχει, αλλά προσωπικά προτιμώ να εστιάζω στην ουσία. Η Ελλάδα διαθέτει ένα από τα ισχυρότερα

Ως Ελληνίδα, με συνεχή προσωπική και επιστημονική σχέση με τη ναυτιλία, θεωρώ ιδιαίτερα σημαντικό να διασφαλίζουμε ότι οι κατευθύνσεις έρευνας και καινοτομίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών δεν διαμορφώνονται ερήμην της πραγματικής λειτουργίας της αγοράς, αλλά λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαιτερότητες χωρών με έντονο ναυτιλιακό και νησιωτικό χαρακτήρα, όπως η Ελλάδα, όπου μεγάλο μέρος της δραστηριότητας βασίζεται σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις.



ναυτιλιακά οικοσυστήματα παγκοσμίως, καθώς και σημαντικό επιστημονικό και ερευνητικό δυναμικό. Το κρίσιμο ζητούμενο είναι αυτή η εμπειρία και η γνώση να μεταφράζονται πιο συστηματικά σε ενεργή ευρωπαϊκή παρουσία και σε ουσιαστική συμβολή στον σχεδιασμό της έρευνας και της καινοτομίας.

Η πλατφόρμα προσφέρει ένα θεσμικό και δομημένο πλαίσιο μέσα στο οποίο οι ελληνικοί φορείς και τα πανεπιστήμια μπορούν να συμμετέχουν ουσιαστικά στη διαμόρφωση κατευθύνσεων έρευνας, τεχνολογικής ανάπτυξης και καινοτομίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Και αυτό δεν αφορά μόνο τη συμμετοχή σε ερευνητικά έργα, αλλά κυρίως την έγκαιρη και τεκμηριωμένη εμπλοκή στον διάλογο που προηγείται των προσκλήσεων, εκεί που καθορίζονται οι προτεραιότητες και τα χαρακτηριστικά των τεχνολογικών λύσεων.

Ως Ελληνίδα, με συνεχή προσωπική και επιστημονική σχέση με τη ναυτιλία, θεωρώ ιδιαίτερα σημαντικό να διασφαλίζουμε ότι οι κατευθύνσεις έρευνας και καινοτομίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών δεν διαμορφώνονται ερήμην της πραγματικής λειτουργίας της αγοράς, αλλά λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαιτερότητες χωρών με έντονο ναυτιλιακό και νησιωτικό χαρακτήρα, όπως η Ελλάδα, όπου μεγάλο μέρος της δραστηριότητας βασίζεται σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Η ελληνική ναυτιλία, με τον παγκόσμιο χαρακτήρα της, υπενθυμίζει ότι οι λύσεις πρέπει να είναι ρεαλιστικές, τεχνολογικά ώριμες και εφαρμόσιμες σε διεθνές περιβάλλον.

Για τα ελληνικά πανεπιστήμια και τα ερευνητικά κέντρα, αυτό σημαίνει ενίσχυση της εξωστρέφειας μέσα από τη συμμετοχή σε ομάδες εργασίας και τεχνικά όργανα της πλατφόρμας, αλλά και στενότερη διασύνδεση με τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Η έγκαιρη, τεκμηριωμένη και σταθερή παρουσία μπορεί να ενισχύσει ουσιαστικά τη δυνατότητα συνδιαμόρφωσης των ευρωπαϊκών τεχνολογικών προτεραιοτήτων προς όφελος τόσο της ευρωπαϊκής όσο και της ελληνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Ποιο ρόλο μπορεί να διαδραματίσει η πρωτοβουλία στην οποία συμμετέχετε στη χάραξη της νέας θαλάσσιας στρατηγικής της ΕΕ;

Ο ρόλος της πλατφόρμας δεν είναι να χαράσσει πολιτική, αλλά να λειτουργεί ως μηχανισμός που συνδέει τους στόχους πολιτικής με την τεχνολογική και επιχειρησιακή πραγματικότητα του τομέα. Οι στόχοι πολιτικής για ανταγωνιστικότητα, βιωσιμότητα και ανθεκτικότητα χρειάζεται να μεταφραστούν σε εφαρμόσιμες λύσεις. Η πλατφόρμα συμβάλλει, διασφαλίζοντας ότι οι προτάσεις για τις στρατηγικές επιλογές βασίζονται σε τεχνολογίες με επαρκή ωριμότητα, ρεαλιστικά χρονοδιαγράμματα και σαφή κατανόηση των επιπτώσεων στην αγορά.

Στην πράξη, η πλατφόρμα λειτουργεί ως κύκλος σύνδεσης πολιτικής και αποτελέσματος: οι στόχοι πολιτικής μεταφράζονται σε προτεραιότητες έρευνας και καινοτομίας, οι λύσεις αναπτύσσονται και αξιολογούνται ως προς τη δυνατότητα εφαρμογής τους, και τα αποτελέσματα επιστρέφουν ως τεκμηριωμένη ανάδραση στη διαδικασία χάραξης πολιτικής.

Για χώρες με μεγάλη ναυτιλιακή δραστηριότητα και διαδρομή, όπως η Ελλάδα, αυτή η προσέγγιση είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθώς συμβάλλει στη διαμόρφωση πολιτικών και τεχνολογικών κατευθύνσεων, που είναι φιλόδοξες αλλά και ρεαλιστικές σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.

Η Ελλάδα είναι μια σημαντικότατη ναυτιλιακή δύναμη. Όταν μιλάτε στις Βρυξέλλες, νιώθετε ότι η φωνή της Ελλάδας έχει το ειδικό βάρος που της αναλογεί σε θέματα θαλάσσιων μεταφορών;

Η Ελλάδα έχει αναμφίβολα ισχυρή ναυτιλιακή παρουσία σε παγκόσμιο επίπεδο, και αυτό αναγνωρίζεται στις ευρωπαϊκές συζητήσεις. Παράλληλα, η ναυτιλία αποτελεί έναν κατεξοχήν διεθνή κλάδο, όπου οι εξελίξεις διαμορφώνονται σε διαφορετικά θεσμικά επίπεδα και fora.

Στο πλαίσιο αυτό, το ειδικό βάρος μιας χώρας στις Βρυξέλλες δεν εξαρτάται μόνο από το μέγεθος του στόλου της, αλλά και από την ποιότητα και την τεκμηρίωση των παρεμβάσεών της, καθώς και από τον τρόπο με τον οποίο επιλέγει να τοποθετείται στον ευρωπαϊκό διάλογο, λαμβάνοντας υπόψη και τη διεθνή διάσταση του τομέα.



Ευτυχισμένο το Νέο Έτος!

Καταρχάς, θα θέλαμε να εκφράσουμε τη βαθύτατη ευγνωμοσύνη μας για τη συνεχή σας εμπιστοσύνη και το βαθύ σας ενδιαφέρον καθ' όλη τη διάρκεια του 2025.
Στην πορεία μας προς ένα βιώσιμο μέλλον, παραμένουμε πλήρως αφοσιωμένοι στην ανάπτυξη τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον και στην προώθηση της ποιοτικής καινοτομίας.
Παρόλο που οι παγκόσμιες οικονομικές αβεβαιότητες αναμένεται να συνεχιστούν και το επόμενο έτος, το 2026, παραμένουμε προσηλωμένοι στις αξίες σας και δεσμευόμαστε να είμαστε συνεργάτες σας σε κάθε βήμα προς ένα λαμπρότερο μέλλον για όλους μας.
Με την αυγή του νέου έτους, ευχόμαστε ειλικρινά στην αξιότιμη εταιρεία σας ένα έτος γεμάτο αφθονία, ευημερία και μεγάλη επιτυχία. Πάνω απ' όλα, ευχόμαστε υγεία σε εσάς και στα αγαπημένα σας πρόσωπα!

Με θερμούς χαιρετισμούς.



Το ειδικό βάρος μιας χώρας στις Βρυξέλλες δεν εξαρτάται μόνο από το μέγεθος του στόλου της, αλλά και από την ποιότητα και την τεκμηρίωση των παρεμβάσεών της, καθώς και από τον τρόπο με τον οποίο επιλέγει να τοποθετείται στον ευρωπαϊκό διάλογο, λαμβάνοντας υπόψη και τη διεθνή διάσταση του τομέα.

Η ελληνική συμμετοχή στην πλατφόρμα είναι ουσιαστική και καλύπτει σχεδόν όλες τις κατηγορίες εταίρων, επιτρέποντας τη μεταφορά τεκμηριωμένης εμπειρίας από τη λειτουργία της παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς στις ευρωπαϊκές συζητήσεις. Μέσα από αυτή τη συμμετοχή, η ελληνική εμπειρία ενσωματώνεται σε τεχνολογικές και ερευνητικές κατευθύνσεις που έχουν άμεση συνάφεια με το μέλλον των θαλάσσιων μεταφορών. Σε ζητήματα έρευνας και καινοτομίας, όπου συνυπάρχουν ευρωπαϊκές προτεραιότητες και διεθνή τεχνολογικά πλαίσια, η πρόκληση δεν είναι η απόλυτη ταύτιση, αλλά η γεφύρωση διαφορετικών κατευθύνσεων με τρόπο ρεαλιστικό και εφαρμόσιμο.

Η μετατροπή των λιμένων σε ενεργειακούς κόμβους απαιτεί τεράστιες επενδύσεις. Με την αβεβαιότητα να παραμένει για το ποιο καύσιμο θα επικρατήσει, πώς συμβουλεύει η Waterborne TP τους περιφερειακούς λιμένες να επενδύσουν; Υπάρχει κίνδυνος να δημιουργηθούν υποδομές για καύσιμα που τελικά δεν θα υιοθετηθούν από την αγορά, δημιουργώντας αδρανή κεφάλαια στα ευρωπαϊκά λιμάνια;

Η αβεβαιότητα γύρω από τα καύσιμα και τις τεχνολογίες είναι δεδομένη και, για τους περιφερειακούς λιμένες, συχνά εντονότερη. Υποστηρίζεται μια προσέγγιση τεχνολογικής ουδετερότητας και σταδιακής μετάβασης, προσαρμοσμένης στα χαρακτηριστικά και στον ρόλο κάθε λιμένα. Καθοριστικής σημασίας είναι ο διάλογος των λιμένων με τους χρήστες τους. Ευρωπαϊκές μελέτες έχουν δείξει ότι επενδύσεις που δεν βασίζονται σε πραγματική ζήτηση ενέχουν τον κίνδυνο δημιουργίας αδρανών υποδομών. Γι' αυτόν τον λόγο, αποφάσεις θα πρέπει να λαμβάνονται σε συνεργασία με τη ναυτιλιακή αγορά και τους παρόχους ενέργειας.

Για τους μικρότερους και περιφερειακούς λιμένες, η έμφαση πρέπει να δίνεται σε ευέλικτες λύσεις, καθώς και σε επενδύσεις που μπορούν να εξελιχθούν σταδιακά. Ιδιαίτερα σε χώρες με έντονο νησιωτικό χαρακτήρα, όπως η Ελλάδα, στόχος είναι ανθεκτικές λιμενικές υποδομές, που στηρίζονται σε βιώσιμα επιχειρηματικά μοντέλα.

Εστιάζουμε συχνά στην αποανθρακοποίηση, ενώ και η πρόκληση της ψηφιοποίησης της ναυτιλίας απαιτεί διαρκή επαγρύπνηση. Ποιες είναι οι ψηφιακές παρεμβάσεις στην εφοδιαστική αλυσίδα που προκρίνει η πλατφόρμα για την άμεση βελτιστοποίηση του στόλου;

Η ψηφιοποίηση αποτελεί έναν από τους πιο άμεσους μοχλούς βελτίωσης της αποδοτικότητας του στόλου, με μετρήσιμα οφέλη σε λειτουργικό και περιβαλλοντικό επίπεδο. Στο πλαίσιο της πλατφόρμας, δίνεται έμφαση σε ψηφιακές παρεμβάσεις που μπορούν να εφαρμοστούν άμεσα στον υφιστάμενο στόλο αλλά και στη μεταφορική αλυσίδα, αξιοποιώντας ώριμες τεχνολογίες και υφιστάμενες υποδομές.

Κρίσιμος παράγοντας είναι η βελτίωση της ροής και της διαθεσιμότητας των δεδομένων σε ολόκληρη την εφοδιαστική αλυσίδα, μέσω εργαλείων όπως η βελτιστοποίηση δρομολογίων και ταχύτητας, η διαχείριση αφίξεων σε λιμένες και η διασύνδεση πλοίων και λιμένων. Παράλληλα, ψηφιακά εργαλεία για τη διαχείριση ενέργειας και τη συντήρηση συμβάλλουν στη μείωση κατανάλωσης και κόστους.

Πέρα από τις άμεσα εφαρμόσιμες λύσεις, η πλατφόρμα αναδεικνύει και την ανάγκη στοχευμένης χρηματοδότησης πιο υψηλού ρίσκου έρευνας στον τομέα της ψηφιοποίησης, όπως προηγμένα συστήματα αυτοματισμού, τεχνητή νοημοσύνη και ψηφιακά δίδυμα. Η στήριξη αυτής της έρευνας είναι κρίσιμη για τη διατήρηση της τεχνολογικής πρωτοπορίας της Ευρώπης.

Πολλές διαβουλεύσεις στα διεθνή fora επικεντρώνονται στα καύσιμα και στις μηχανές, αλλά λιγότερο στους ανθρώπους. Οι νέες τεχνολογίες απαιτούν νέες δεξιότητες. Ως ακαδημαϊκός, πιστεύετε ότι τα προγράμματα σπουδών ακολουθούν την ταχύτητα των τεχνολογικών εξελίξεων; Είμαστε έτοιμοι να στελεχώσουμε τα πλοία και τις εταιρείες του μέλλοντος;

Ως εκπαιδευτικός, αλλά και ως άτομο που παρακολουθεί στενά τις εξελίξεις στην έρευνα και στην καινοτομία στη ναυτιλία, διαπιστώνω ότι τα προγράμματα σπουδών προσπαθούν να προσαρμοστούν,

αλλά συχνά κινούνται πιο αργά από τις τεχνολογικές εξελίξεις. Έχουν γίνει σημαντικά βήματα, όμως η ανάγκη για συνεχή επικαιροποίηση παραμένει.

Η πρόκληση δεν αφορά μόνο την προσθήκη νέων γνωστικών αντικειμένων, αλλά και την ανάπτυξη ενός ευρύτερου συνόλου δεξιοτήτων, όπως οι ψηφιακές δεξιότητες, η ικανότητα αξιοποίησης δεδομένων, η εξοικείωση με αυτοματοποιημένα συστήματα και η ικανότητα προσαρμογής σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον. Σε αυτό το περιβάλλον, η διά βίου μάθηση και η επανακατάρτιση παίζουν καθοριστικό ρόλο.

Σε χώρες με ισχυρό ναυτιλιακό αποτύπωμα, όπως η Ελλάδα, είναι κρίσιμη η στενότερη σύνδεση εκπαίδευσης, έρευνας και βιομηχανίας. Η επιτυχία της τεχνολογικής μετάβασης θα εξαρτηθεί τελικά από τους ανθρώπους που καλούνται να την υλοποιήσουν στην πράξη.

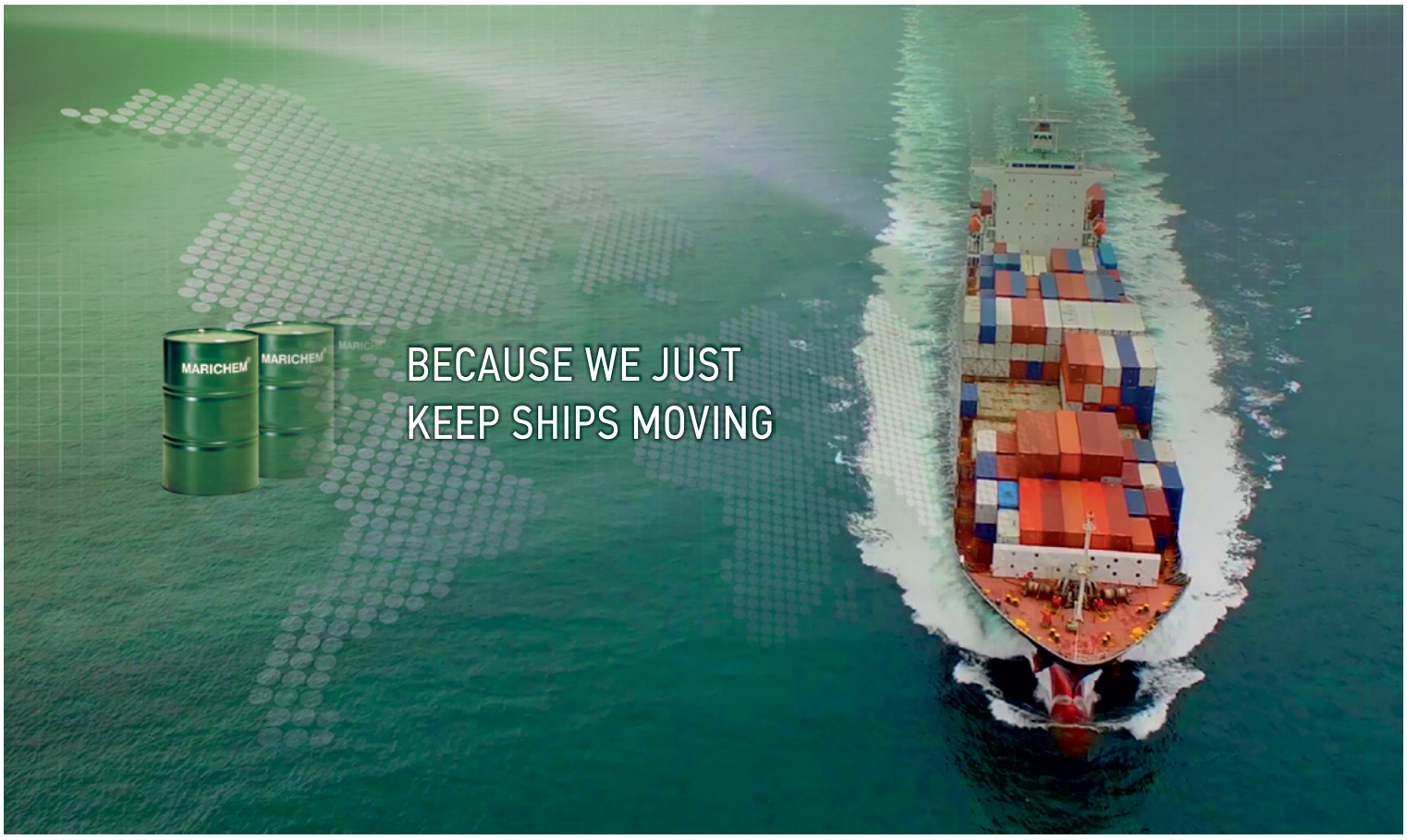
Μέσα από τη συμμετοχή σας στη Waterborne TP, βλέπουμε μια έντονη κινητικότητα στην προώθηση τεχνολογιών αιχμής. Ποια θεωρείτε πως είναι η μεγαλύτερη επιτυχία της πλατφόρμας μέχρι σήμερα;

Η μεγαλύτερη επιτυχία της πλατφόρμας δεν είναι κάποια μεμονωμένη τεχνολογία αιχμής, αλλά η δημιουργία ενός κοινού και αξιόπιστου πλαισίου στρατηγικού διαλόγου και συνεργασίας. Η πλατφόρμα έχει καταφέρει να φέρει γύρω από το ίδιο τραπέζι τη βιομηχανία, την έρευνα και τους φορείς χάραξης πολιτικής, συμβάλλοντας στη σύγκλιση προτεραιοτήτων σε θέματα έρευνας και καινοτομίας, σε έναν κλάδο με πολύ διαφορετικά, συχνά αποκλίνοντα, συμφέρονται και χρονικούς ορίζοντες. Θεωρώ ιδιαίτερα σημαντικό ότι η προσέγγιση που ακολουθείται έχει ενισχύσει την εμπιστοσύνη μεταξύ των εταίρων και έχει συμβάλει στη διαμόρφωση ενός πιο ώριμου και ρεαλιστικού ευρωπαϊκού διαλόγου για την έρευνα και την καινοτομία στον τομέα της ναυτιλίας. Για έναν τόσο ζωτικό τομέα που βρίσκεται σε μετάβαση, αυτή η ικανότητα συντονισμού, αξιολόγησης και προσαρμογής είναι, κατά τη γνώμη μου, η πιο ουσιαστική επιτυχία της Waterborne Technology Platform.



MARICHEM WORLDWIDE

MARIGASES SERVICES ®



Marine Chemicals & Equipment

Gases & Refrigerants

Fire, Rescue & Safety Services

www.marichem-marigases.com

2025

Η συντακτική ομάδα των *Ναυτικών Χρονικών* επιλέγει τα highlights των συνεντεύξεων του 2025

Το 2025 υπήρξε μια χρονιά έντονων μεταβολών, προκλήσεων αλλά και νέων προοπτικών για τη ναυτιλιακή κοινότητα. Μέσα από τις σελίδες των *Ναυτικών Χρονικών*, σημαίνουσες προσωπικότητες του κλάδου –πλοιοκτήτες και επικεφαλής θεσμικών φορέων της ναυτιλίας– αποτύπωσαν με ειλικρίνεια και διορατικότητα τις σκέψεις τους για το παρόν και το μέλλον του κλάδου.

Οι συνεντεύξεις που φιλοξενήθηκαν στα τεύχη της χρονιάς που μας πέρασε λειτούργησαν ως ένας ζωντανός διάλογος για τις μεγάλες προκλήσεις της εποχής: την περιβαλλοντική και οικονομική βιωσιμότητα, τις γεωπολιτικές ανακατατάξεις, την τεχνολογική εξέλιξη και τις νέες ευκαιρίες που ανοίγονται για τη ναυτιλία. Η εν λόγω αρθρογραφική συνεισφορά δεν ανέδειξε προβληματισμούς, οραματισμούς και στρατηγικές που θα λειτουργούν ως πυξίδα για το μέλλον.

Στο ανασκοπικό αφιέρωμα που ακολουθεί, η συντακτική ομάδα συγκεντρώνει χαρακτηριστικά αποσπάσματα αυτών των φωνών, ως μια παρακαταθήκη σκέψης και προβληματισμού. Και, καθώς η ναυτιλία δεν σταματά ποτέ να εξελίσσεται, τα *Ναυτικά Χρονικά* θα συνεχίσουν και το 2026 να δίνουν βήμα σε εκείνους που διαμορφώνουν τις εξελίξεις και χαράσσουν ρότα προς τα εμπρός.

Όταν οι πρωταγωνιστές της ναυτιλίας τοποθετούνται



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

Emanuele Grimaldi
Πρόεδρος ICS

Τεύχος Ιουνίου, σελ. 24



«Το κύρος της ναυτιλίας μας αποτελεί και απόσταγμα της πολύπλευρης φύσης του ελληνικού ναυτιλιακού επιχειρείν. Η πολυσυλλεκτικότητα και η αντιπροσώπευση διαφορετικών επιχειρηματικών μοντέλων αποτελεί ένα ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της ελληνικής ναυτιλίας».

Μελίνα Τραυλού
Πρόεδρος Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών

Τεύχος Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου, σελ. 16



«Η ναυτιλία βρίσκεται σε μια μεταβατική περίοδο, με υπερβολικά απαιτητικούς, συχνά αντιφατικούς και ενίοτε ίσως και επικίνδυνους κανονισμούς. Στο πλαίσιο αυτό απαιτείται από τους νέους γνώση, κατανόηση των απαιτήσεων και των προκλήσεων και σίγουρα αρκετές ήπιες δεξιότητες».

Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης
Ναυτιλιακός Πρεσβευτής Καλής Θελήσεως του ΙΜΟ στην Ελλάδα & Πρόεδρος Ιδρύματος Ευγενίδου

Τεύχος Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου, σελ. 28



«Είναι απολύτως απαραίτητο οι ναυτιλιακοί οργανισμοί να παραμείνουν ισχυροί και αποτελεσματικοί, ώστε να αντιμετωπίσουν τις μεταβαλλόμενες απόψεις των διαφόρων χωρών και διακρατικών ενώσεων, διασφαλίζοντας ότι οι κανονισμοί θα είναι τόσο πρακτικοί και ασφαλείς όσο και δίκαιοι για όλους».

Γιάννης Ξυλάς
Πρόεδρος INTERCARGO

Τεύχος Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου, σελ. 34



«Η επιτυχία της ενεργειακής μετάβασης της ναυτιλίας εξαρτάται από τους ανθρώπους της. Η επένδυση στις δεξιότητες και στην εκπαίδευση σήμερα θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για μια ισχυρότερη και πιο ανταγωνιστική ναυτιλιακή βιομηχανία στο μέλλον».

Mikki Koskinen
Πρόεδρος European Shipowners | ECSA

Τεύχος Απριλίου, σελ. 34



«Όλοι μας έχουμε καθήκον να επικοινωνούμε ακόμα περισσότερο και να παρουσιάζουμε μια θετική εικόνα της ναυτιλίας».

Nikolaus H. Schües
τ. Πρόεδρος BIMCO

Τεύχος Μαρτίου, σελ. 22



«Η ναυτιλία χρειάζεται ενιαίο ρυθμιστικό πλαίσιο για τη μετάβαση στη νέα εποχή».

Joe Kramek
President & CEO
του World Shipping Council

Τεύχος Σεπτεμβρίου, σελ. 44



«Είναι σημαντικό, ως Έλληνες, να καταβάλουμε κάθε δυνατή προσπάθεια για να ενισχύσουμε το σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης της Ελλάδας».

Χαράλαμπος Φαφαλιός
Πρόεδρος Greek Shipping Co-operation Committee

Τεύχος Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου, σελ. 40



«Για τους νέους που εισέρχονται στον κλάδο, θα έλεγα ότι, ενώ τα πτυχία και οι δεξιότητες παρέχουν μια ισχυρή βάση, είναι η σκληρή δουλειά, η ισχυρή ηθική και η ακεραιότητα που θα τους κάνουν να ξεχωρίσουν».

Πόλυς Β. Χατζηωάννου
Πρόεδρος της Κυπριακής Ένωσης Πλοιοκτητών

Τεύχος Σεπτεμβρίου, σελ. 18



«Είτε την καλωσορίζουμε είτε της αντιστεκόμαστε, ένα πράγμα είναι σίγουρο: η τεχνητή νοημοσύνη έχει ήδη εισέλθει στην παιδεία, στον πολιτισμό και στην υγεία, οπότε το ερώτημα είναι πώς θα τη διαμορφώσουμε και πώς θα μας διαμορφώσει».

Αντώνης Σ. Παπαδημητρίου
Πρόεδρος Ιδρύματος Ωνάση

Τεύχος Νοεμβρίου, σελ. 32



«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».

Θανάσης Μαρτίνος
Ιδρυτής Κοινωφελούς Ιδρύματος
Αθανασίου & Μαρίνας Μαρτίνου

Τεύχος Δεκεμβρίου, σελ. 26



«Η πολιτεία οφείλει να στέκεται αρωγός στις ανάγκες της κοινωνίας, αλλά πιστεύω ότι, εκεί που το κράτος αδυνατεί να προχωρήσει με ταχύτητα, οι άνθρωποι οι οποίοι διαθέτουν την οικονομική δυνατότητα οφείλουν να προσφέρουν μέρος των χρημάτων τους πίσω σε κοινωνικό έργο».

Νικόλας Δ. Πατέρας
Πρόεδρος Κοινωφελούς Ιδρύματος
«Νικόλας Δ. Πατέρας»

Τεύχος Μαΐου, σελ. 18



«Η αλλαγή νοοτροπίας αποτελεί τη βάση για τη διασφάλιση μιας βιώσιμης θαλάσσιας κληρονομιάς».

Σεμίραμις Παληού
Πρόεδρος HELMEPA

Τεύχος Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου, σελ. 44



«Η από τη δεκαετία του ’70 αντίστροφη πορεία του δικού μας ναυτικού δυναμικού σε σχέση με το μέγεθος του στόλου ελληνικής διαχείρισης αποτελεί πρωτεύον ζήτημα».

Γεώργιος Δ. Πατέρας
τ. Πρόεδρος ΝΕΕ

Τεύχος Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου, σελ. 24



«Η μεγαλύτερη πρόκληση που αντιμετωπίζει η shortsea ναυτιλία είναι η διαμόρφωση ενός κανονιστικού πλαισίου που θα λαμβάνει υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κλάδου».

Χαράλαμπος Σημαντώνης
Πρόεδρος της Ένωσης Εφοπλιστών Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (ΕΕΝΜΑ) και Πρόεδρος του European Shortsea Network

Τεύχος Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου, σελ. 50



«Σε μια τέτοια περίοδο έντονων μεταβολών, η θάλασσα είναι δρόμος για πολλούς νέους».

Σίμος Παληός
Πρόεδρος ΔΣ της Diana Shipping

Τεύχος Απριλίου, σελ. 18



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

Lucien Arkas
Πρόεδρος της Arkas Holding

Τεύχος Ιουλίου-Αυγούστου, σελ. 28



«Οι μεγάλοι εφοπλιστές, που κυριαρχούν σήμερα στον κόσμο, δεν θα τα κατάφερναν εξίσου καλά εάν στο πλευρό τους δεν είχαν τους Καρδαμυλίτες καπετάνιους να είναι τόσο αφοσιωμένοι, εργατικοί και να αγαπούν αυτό που κάνουν».

Καπτ. Άγγελος Λουδάρος
Ιδρυτής της Adelfia Navigation

Τεύχος Οκτωβρίου, σελ. 24



«Η καλύτερη επένδυση που μπορούμε να κάνουμε σήμερα είναι στη νέα γενιά».

Δημήτρης Φαφαλιός
Director της Fafalios Shipping S.A. & Επίτιμος Πρόεδρος INTERCARGO

Τεύχος Μαρτίου, σελ. 78



«Για κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση που έχει μακροχρόνιο ορίζοντα και δεν καθορίζει τις επιλογές της αποκλειστικά από τις σειρήνες που μπορεί να εμφανίζει μια βραχυχρόνια και ευκαιριακή προσέγγιση, η μεγαλύτερη πρόκληση είναι ο τρόπος με τον οποίο θα ενσωματώσει και θα αξιοποιήσει τις δυνατότητες που δίνει η τεχνολογική εξέλιξη σε όλα τα επίπεδα λειτουργίας της».

Γιάννης Ιγγλέσης
President/Director της Samos Steamship Co. & επικεφαλής της J.H.I. Steamship Co.

Τεύχος Ιουνίου, σελ. 30



«Η διαφοροποίηση είναι μια πολύ χρήσιμη στρατηγική για τις διαχειρίστριες εταιρείες, καθώς συμβάλλει στον περιορισμό των κινδύνων που προκαλούνται από διάφορες απειλές».

Αντώνης Κανελλάκης
Director του Alpha Bulkers, Pantheon Tankers & Alpha Gas Group

Τεύχος Μαρτίου, σελ. 66



«Η τεχνητή νοημοσύνη είναι ένα τεράστιο εργαλείο και όποιος πιστεύει ότι δεν θα επηρεάσει και τη ναυτιλία είναι κοντόφθαλμος».

Γιάννης Προκοπίου
CEO της Centrofin Management

Τεύχος Ιουλίου-Αυγούστου, σελ. 36



«Ζούμε σε μια εποχή ραγδαίων κοινωνικοπολιτικών αλλά και τεχνολογικών αλλαγών, όπου οι έννοιες των soft skills αλλά και του global citizenship πρέπει να είναι στο επίκεντρο της εκπαιδευτικής διαδικασίας».

Κατερίνα Λασκαρίδη
Αντιπρόεδρος του Ιδρύματος Αικ. Λασκαρίδη

Τεύχος Δεκεμβρίου, σελ. 28



«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».

Λέων Πατίτσας
CEO της Atlas Maritime Ltd.

Τεύχος Δεκεμβρίου, σελ. 36



«Με την επιβολή αυστηρότερων κανονισμών για τις εκπομπές, τα ναυπηγεία θα πρέπει να αναλάβουν ηγετικό ρόλο στην ανάπτυξη νέων, φιλικών προς το περιβάλλον λύσεων, όπως πλοία που κινούνται με αμμωνία ή υδρογόνο, ή ακόμα και να διερευνήσουν τεχνολογίες μηδενικών εκπομπών, όπως η πυρηνική ενέργεια».

Κώστας Δελαπόρτας
Πρόεδρος και CEO της DryDel Shipping

Τεύχος Μαρτίου, σελ. 150



«Ως Έλληνας του εξωτερικού την τελευταία σχεδόν 40ετία, ίσως να είχα πιο ανεπτυγμένη αγάπη για την πατρίδα χωρίς να θέλω να μειώσω καθόλου την αγάπη που έχουν και αποδεικνύουν οι συμπατριώτες μας, οι εν Ελλάδι διαμένοντες. Ως Έλληνες του εξωτερικού, μας λείπει τόσο πολύ η Ελλάδα και η ανάγκη να προσφέρουμε είναι μεγαλύτερη».

Νικόλας Κοσμάτος
Πρόεδρος της Sealink Navigation Ltd.

Τεύχος Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου, σελ. 110



«Οι νομοθέτες και οι χρηματοδότες της ναυτιλίας πιέζουν για την πράσινη μετάβαση του κλάδου με ρυθμούς πιο γρήγορους από αυτούς που μπορούν να υποστηρίξουν τα ναυπηγεία αλλά και η τεχνολογική εξέλιξη ευρύτερα».

Λεωνίδας Βροντίσης
Director της United Overseas Group

Τεύχος Νοεμβρίου, σελ. 44



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

Μιχάλης Κουρτέσης
Managing Director
του ομίλου εταιρειών SeaHawk

Τεύχος Οκτωβρίου, σελ. 30



«Ο κλάδος της ακτοπλοΐας χαρακτηρίζεται από υψηλό επιχειρηματικό ρίσκο με δυσανάλογα χαμηλές αποδόσεις, ενώ υπόκειται σε συνεχείς ρυθμιστικές παρεμβάσεις, που συχνά δεν εναρμονίζονται με τις πραγματικές ανάγκες των επιβατών και της αγοράς».

Χρήστος Σπανός
Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος
της Dodekanisos Seaways

Τεύχος Ιουλίου-Αυγούστου, σελ. 56



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

Κυριάκος Σιγάλας
Διευθύνων Σύμβουλος
της Blue Seas Shipping S.A.

Τεύχος Ιουλίου-Αυγούστου, σελ. 136

Τα *Ναυτικά Χρονικά* θα επιχειρήσουν και το 2026 να μεταφέρουν με ψύχραιμο, ουσιαστικό και σφαιρικό τρόπο τον παλμό της ναυτιλιακής επικαιρότητας, αναζητώντας τις απόψεις σημαντικών προσωπικοτήτων του κλάδου. Δέσμευση της συντακτικής ομάδας είναι ο ιστορικός τίτλος να διατηρήσει τη σπουδαία αρθρογραφική παρακαταθήκη του.

SEABRIGHT®

MARINE BRIGHT SOLUTIONS

Ready for a Bright New Year

2026

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


Welcome to
Seatrade Cruise Global
SEABRIGHT
SEACABLES
Marine Cables for all Applications
Chose our LED Upgrade
ΒΡΑΒΕΙΑ
ΕΥΚΡΑΝΤΗ
17η ΑΠΟΝΟΜΗ
MARILUX
BEFORE
AFTER
Thank you to everyone who was part of the journey.
Here's to a bright new year ahead.

Εν

Παραγγελίες πλοίων: Σε ελεύθερη πτώση η αγορά το 2025

Η επενδυτική δραστηριότητα στην αγορά νεότευκτων ολοκληρώνει το έτος με σαφή τάση συρρίκνωσης, σύμφωνα με πρόσφατη έκθεση της ναυλομεσιτικής Allied, καθώς οι συνολικές παραγγελίες υποχώρησαν από 3.832 πλοία και 187,2 εκατ. dwt το 2024 σε 2.531 πλοία και 122,5 εκατ. dwt το 2025. Η πτώση αυτή συνοδεύεται από στροφή των παραγγελιών προς μονάδες μεγαλύτερης χωρητικότητας, με τους πλοιοκτήτες να αποσύρονται από τα μικρότερα segments.

Στα bulk carriers, μάλιστα, η δραστηριότητα κατέγραψε κάθετη πτώση. Οι συνολικές παραγγελίες μειώθηκαν κατά 49%, από 636 σε 325 πλοία, και κατά 41% σε χωρητικότητα (από 54,4 εκατ. σε 32,0 εκατ. dwt). Είναι άξιο αναφοράς ότι τα Post-Panamaxes υπέστησαν τη μεγαλύτερη καθίζηση, με πτώση 79%, τόσο σε αριθμό όσο και σε dwt, ενώ οι κατηγορίες Supra/Ultramax και Panamax/Kamsarmax κινήθηκαν πτωτικά κατά 59% έκαστη. Τα Handysizes





EPA/TIMO LINDEMANN

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος

πλω

ακολούθησαν με μείωση 33% σε αριθμό και 31% σε χωρητικότητα. Στον αντίποδα, τα Capesizes και τα VLOCs επέδειξαν τη μεγαλύτερη ανθεκτικότητα, με την πτώση να περιορίζεται στο 17% σε αριθμό και 15% σε χωρητικότητα, υπεραποδίδοντας σαφώς έναντι του μέσου όρου.

Στα δεξαμενόπλοια, οι παραγγελίες μειώθηκαν από 776 σε 415 μονάδες (-47%) και η χωρητικότητα από 59,7 εκατ. σε 37,0 εκατ. dwt (-38%). Τα MR και τα Aframaxes κατέγραψαν απώλειες 70% και 82% αντίστοιχα, ενώ τα Panamaxes/LR1 σχεδόν μηδενίστηκαν (-93%). Μοναδική φωτεινή εξαίρεση αποτέλεσαν τα Suezmaxes, με αύξηση 44% σε αριθμό και 43% σε χωρητικότητα. Τέλος, είναι άξιο αναφοράς ότι, αθροιστικά, VLCCs και Suezmaxes (129 πλοία, 29,3 εκατ. dwt) κάλυψαν το 80% των συνολικών κινήσεων.

Τέλος, στα containers, ο αριθμός πλοίων αυξήθηκε στις 504 μονάδες, αλλά η συνολική μεταφορική ικανότητα μειώθηκε στα 44,2 εκατ. dwt, ενώ στα υγραεριοφόρα οι παραγγελίες περιορίστηκαν σε μόλις 66 πλοία έναντι 255 το 2024.

Το μήνυμα του Γ.Γ. του ΙΜΟ, Αρσένιο Ντομίνγκεζ, ενόψει της νέας χρονιάς

Ο Γενικός Γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), Αρσένιο Ντομίνγκεζ, με αφορμή το νέο έτος, παρουσίασε τα βασικά θέματα της επικείμενης ατζέντας του ΙΜΟ για το 2026 αλλά και για το μέλλον.

Στο επίκεντρο του μηνύματός του βρέθηκαν δύο από τα πλέον φλέγοντα ζητήματα που ταλανίζουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία, το ζήτημα της αποανθρακοποίησης και το ναυτεργατικό δυναμικό.

Σε μήνυμα μέσω βίντεο, ο Γενικός Γραμματέας δήλωσε: «Καθώς ξεκινάμε το 2026, θα ήθελα να επικεντρωθώ σε κάτι απλό: την υλοποίηση των στόχων μας. Για τον ΙΜΟ, αυτή είναι η χρονιά της υλοποίησης, της μετάβασης από τα σχέδια σε συγκεκριμένες δράσεις και μετρήσιμη πρόοδο, όπως αντικατοπτρίζεται στο παγκόσμιο ναυτιλιακό μας θέμα: "Από την πολιτική στην πράξη – Ενισχύοντας τη ναυτιλιακή αριστεία".

»Ναυτικοί. Σχεδόν δύο εκατομμύρια εργάζονται στη θάλασσα. Αναγνωρίζοντας ότι η εκπαίδευση πρέπει να συμ-

βαδίζει με τις νέες πραγματικότητες του κλάδου, θα ξεκινήσουμε μια σημαντική αναθεώρηση της Σύμβασης STCW, συμπεριλαμβανομένων των αναδυόμενων τεχνολογιών, των νέων καυσίμων και των μεταβαλλόμενων απαιτήσεων.

»Όσον αφορά την αποανθρακοποίηση, προχωράμε με τις προσπάθειές μας για τη μείωση των εκπομπών έως το 2050. Αναφορικά με την τεχνολογία, όλα τα βλέμματα θα στραφούν στην οριστικοποίηση του κώδικα για τα αυτόνομα πλοία.

»Και, φυσικά, ο IMO θα συνεχίσει να υποστηρίζει την εφαρμογή της Συνθήκης για τις Ανοιχτές Θάλασσες, η οποία τίθεται σε ισχύ αυτόν τον μήνα, υπογραμμίζοντας τη διεθνή δέσμευσή μας για την προστασία των ωκεανών και της βιοποικιλότητας».

Δεξαμενόπλοια: Οι τέσσερις παράγοντες που θα διαμορφώσουν τη ναυλαγορά το 2026

Η αγορά των δεξαμενόπλοιων αναμένεται φέτος να συνεχίσει να χαρακτηρίζεται από την ίδια υψηλή μεταβλητότητα που τη χαρακτήρισε το προηγούμενο έτος. Σύμφωνα με ανάλυση της BRS Shipbrokers, το νέο έτος η ναυλαγορά θα οδηγηθεί από γεωπολιτικούς παράγοντες και τις προοπτικές της ζήτησης στην Ασία.

Όπως σημειώνεται, για το τέλος του πολέμου μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας θα πρέπει να επιλυθούν πληθώρα ζητημάτων με την παρέμβαση των ΗΠΑ, με την άρση των περιορισμών σε ρωσικές εταιρείες ενέργειας να αναμένεται να αποτελέσει πιθανώς βασικό στοιχείο οποιασδήποτε ειρηνευτικής συμφωνίας. Κάτι τέτοιο «θα μείωνε την ανάγκη για τη χρήση του σκιώδους στόλου, φέρνοντας ένα κύμα ανακυκλώσεων», τονίζει χαρακτηριστικά η BRS Shipbrokers.

Μια άλλη σημαντική παράμετρος της αγοράς των δεξαμενόπλοιων είναι η αύξηση των πετρελαϊκών αποθεμάτων της Κίνας. Από το δεύτερο τρίμηνο του 2025, τα αποθέματα της Κίνας, ύψους περίπου 1 εκατ. βαρελιών την ημέρα, παρέμειναν σταθερά, υποστηρίζοντας τις αγορές πετρελαίου και δεξαμενόπλοιων για το υπόλοιπο του έτους. Τα στρατηγικά και εμπορικά αποθέματα, τα οποία δεν είναι εντελώς ξεχωριστά, εκτιμάται ότι ανέρχονται σε περίπου 1 δισ. βαρέλια, με

986 bulk carriers διήλθαν από τη Διώρυγα του Σουέζ κατά το τέταρτο τρίμηνο του 2025.

170 εκατ. βαρέλια την ημέρα να προστίθενται στην αποθηκευτική ικανότητα το 2025-2026. Οι χαμηλές τιμές του πετρελαίου θα μπορούσαν να επιτρέψουν τη συνέχιση αυτής της τάσης μέχρι το δεύτερο τρίμηνο του 2026, ωφελώντας κυρίως τα VLCCs που ταξιδεύουν από τη Μέση Ανατολή προς την Κίνα, εξηγεί η ναυλομεσιτική εταιρεία. Οποιαδήποτε επιβράδυνση της συσσώρευσης αποθεμάτων είναι πιθανό να είναι σταδιακή και όχι απότομη.

Τα βλέμματα της αγοράς θα πρέπει να είναι φέτος και στη Λατινική Αμερική. Η Βραζιλία και η Γουιάνα αναμένεται το 2026 να προσθέσουν συνδυαστικά 0,1 εκατ. βαρέλια/ημέρα στην παραγωγή πετρελαίου. Τα βαρέλια της Βραζιλίας θα απορροφηθούν πιθανότατα από την Κίνα, η οποία ήδη απορροφά σχεδόν το ήμισυ των τρεχουσών εξαγωγών της Βραζιλίας. Η συγκεκριμένη εξέλιξη θα αποτελέσει στήριγμα εξίσου για τα VLCCs και τα Suezmaxes. Τα επιπλέον βαρέλια της Γουιάνας θα υποστηρίξουν τις μεταφορές με Suezmaxes και Aframaxes προς τις ΗΠΑ και την Ευρώπη.

Ο παράγοντας Τραμπ δεν θα μπορούσε να λείπει από την εξίσωση. Μπορεί τα λιμενικά τέλη σε κινεζικά πλοία να ανεστάλησαν, ωστόσο παραμένει άγνωστο αν θα εφαρμοστούν εκ νέου. Επιπλέον, οι πολιτικές κυρώσεων έναντι του Ιράν και των αγοραστών του πετρελαίου του ενδέχεται είτε να σκληρύνουν είτε να χαλαρώσουν. «Ακόμα και οι στενότεροι σύμβουλοι του Προέδρου Τραμπ ενδέχεται να αναρωτιούνται τι θα κάνει στη συνέχεια σε καθένα από αυτά τα ζητήματα», καταλήγει η ανάλυση.

Πλώρη για το Σουέζ βάζουν ξανά τα bulk carriers

Τους τελευταίους μήνες, οι διελεύσεις μέσω της Διώρυγας του Σουέζ σημειώνουν σημαντική άνοδο, αντανακλώντας μια υψηλή πιθανότητα εκ νέου χρήσης της διώρυγας σε μεγάλη κλίμακα στο εγγύς μέλλον.

Τα bulk carriers, μάλιστα, το τέταρτο τρίμηνο του 2025 σημείωσαν τις περισσότερες διελεύσεις μέσω της διώρυγας για πάνω από έναν χρόνο, και συγκεκριμένα από το τρίτο τρίμηνο του 2024. Σύμφωνα με τη Howe Robinson Partners, 986 bulk carriers διήλθαν από τη Διώρυγα του Σουέζ κατά το τέταρτο τρίμηνο του 2025.

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



Η αυξημένη –σε σχέση με το παρελθόν– κινητικότητα bulk carriers στη διώρυγα οφείλεται εν μέρει στον μεγάλο όγκο σιτηρών που εξάγονται μέσω λιμένων της Μαύρης Θάλασσας, ιδίως τον περασμένο Νοέμβριο.

Παρά την έντονη κινητικότητα των bulk carriers στη Διώρυγα του Σουέζ την εν λόγω περίοδο, οι διελεύσεις των bulk carriers για το 2025 συνολικά ανήλθαν στις 3.332, ήτοι 18% λιγότερες συγκριτικά με το 2024 και 52% λιγότερες σε σχέση με τις διελεύσεις του 2023. Εφόσον όμως υπάρξει γεωπολιτική νηνεμία στην περιοχή της Ερυθράς Θάλασσας φέτος, η άνοδος των διελεύσεων μέσω της Διώρυγας του Σουέζ το 2026 είναι πιθανή. Ήδη από τα τέλη του 2025 πρωταγωνιστές της liner ναυτιλίας έχουν εκφράσει το ενδιαφέρον να αρχίσουν να επαναχρησιμοποιούν τη διώρυγα σε τακτική βάση. Το γεγονός αυτό όμως δεν καθιστά σίγουρη τη γεωπολιτική σταθερότητα στην περιοχή τους επόμενους μήνες.

Τέλος, ο αντίκτυπος της επιστροφής στη Διώρυγα του Σουέζ, των bulk carriers τουλάχιστον, στη ναυλαγορά παραμένει άγνωστος. Ο πλους μέσω της Ερυθράς Θάλασσας μπορεί να συντομεύσει κατά πολύ ένα ταξίδι, άρα και να επιδράσει αρνητικά στη ζήτηση για τονομίλια.

LNG carriers: Οι γνωστές και άγνωστες παράμετροι της ναυλαγοράς

Με ανάμεικτα πρόσημα και άνισα θεμελιώδη μεγέθη εισέρχεται στο νέο έτος η ναυλαγορά των LNG carriers. Όπως χαρακτηριστικά σημειώνει η SSY σε ανάλυσή της, το μεγαλύτερο μέρος του 2025 χαρακτηρίστηκε από υποτονικούς ναύλους, ενώ προς το τέλος του έτους η εικόνα άλλαξε και αρκεί να αναλογιστεί κανείς ότι τον Νοέμβριο και το πρώτο μισό του Δεκεμβρίου οι ναύλοι ξεπέρασαν τα $100.000/ημέρα.

Πάντως, το πώς θα κινηθεί η αγορά φέτος θα εξαρτηθεί από δύο συνιστώσες, εξηγεί η SSY: τα θεμελιώδη μεγέθη της αγοράς και το συναίσθημα (sentiment). Για τη μεν πρώτη, τα δεδομένα είναι πολύ συγκεκριμένα: 84 πλοία βρίσκονται στο orderbook, με ένα μεγάλο μέρος αυτών να παραδίδονται φέτος, την ίδια ώρα που οι νέοι όγκοι LNG θα διαμορφωθούν σε



36 εκατ. τόνους/έτος. Παράλληλα, πάνω από 110 εκατ. τόνοι νέας παραγωγικής δυναμικότητας ετησίως θα προστεθούν το 2027 και το 2028.

Από την άλλη, το συναίσθημα, τονίζει η SSY, είναι δύσκολο να προβλεφθεί. Παρά την άνοδο των ναύλων προς το τέλος του έτους, μεταξύ Ιανουαρίου και Οκτωβρίου η εικόνα ήταν απογοητευτική, με τους ναύλους να κινούνται κατά μέσο όρο στα $28.000/ημέρα. Η αλλαγή στο συναίσθημα συνέβαλε ώστε η εικόνα της ναυλαγοράς να αλλάξει. Ενώ η αγορά ανέμενε ότι θα είχαμε έναν ήσυχο χειμώνα, χάρη στην υπερβάλλουσα παραγωγή των ΗΠΑ και της Δυτικής Αφρικής, καθώς και σε ορισμένα εμπόδια στη ζήτηση, έχουμε τώρα μια ενδιαφέρουσα επιστροφή στο παλιό πρότυπο, δηλαδή μια «κανονική» χειμερινή αγορά. Ως εκ τούτου, αναμένεται άνοδος για τα μακροπρόθεσμα συμβόλαια του 2026, με τους ναυλωτές να επιχειρούν να εξασφαλίσουν ευνοϊκούς όρους για τον χειμώνα του 2026/2027.

Το παγκόσμιο εμπόριο χάνει έδαφος, ακριβώς τη στιγμή που ο κλάδος της ναυτιλίας ελπίζει σε μια σταθερότερη ανάκαμψη, σύμφωνα με τα Ηνωμένα Έθνη, που βλέπουν επιβράδυνση της ανάπτυξης και εξασθένηση των παραγόντων που τροφοδοτούν τη ζήτηση.

Εξαγορές και συγχωνεύσεις, το μονοπάτι της ιαπωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας προς την ανάκαμψη

Το 2026 βρίσκει τη ναυπηγική βιομηχανία της Ιαπωνίας να μεταβάλλεται σημαντικά, με την εξαγορά πλειοψηφικού πακέτου μετοχών, ύψους 60%, στην Japan Marine United (JMU) από την Imabari Shipbuilding να αποτελεί πλέον γεγονός. Ως απότοκο, με την ένταξη της JMU στην ομπρέλα της Imabari, η τελευταία συνιστά την κυριότερη ναυπηγική εταιρεία της ασιατικής χώρας.

Ήδη από το 2021, οι δύο ιαπωνικές εταιρείες είχαν καθιερώσει ένα καθεστώς συνεργασίας στον σχεδιασμό, αλλά και στην πώληση νεότευκτων πλοίων. Οι JMU και Imabari βρίσκονταν σε συνομιλίες από τον περασμένο Ιούνιο.

Με την εν λόγω εξαγορά, διαμορφώνεται η τέταρτη μεγαλύτερη ναυπηγική εταιρεία σε όρους νεότευκτου τονάζ, ενώ παράλληλα τονώνεται ο ανταγωνισμός ανάμεσα στη ναυπηγική βιομηχανία της Ιαπωνίας, με αυτές της Νότιας Κορέας και της Κίνας.

Ο Διευθύνων Σύμβουλος της Imabari Shipbuilding, Higaki Yukito, δήλωσε επ' αυτού ότι οι δύο εταιρείες μοιράζονται το όραμα για την επιβίωση της ναυπηγικής βιομηχανίας της Ιαπωνίας, αυξάνοντας την ανταγωνιστικότητά της έναντι των γειτόνων της. Παράλληλα, ο Πρόεδρος της JMU, Hirose Takashi, εξέφρασε την ελπίδα ότι οι δύο εταιρείες θα συνεισφέρουν στην οικονομική θωράκιση της Ιαπωνίας, εξασφαλίζοντας επίσης τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Σημειώνεται τέλος ότι τη στήριξή της στη ναυπηγική βιομηχανία της χώρας έχει θέσει ως προτεραιότητα και η κυβέρνηση της Ιαπωνίας.

Νεφελώδεις εκτιμήσεις για παγκόσμια οικονομία και εμπόριο

Η έκθεση των Ηνωμένων Εθνών με τίτλο *World Economic Situation and Prospects 2026* προβλέπει παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη 2,7% το 2026, σε σύγκριση με το εκτιμώμενο 2,8% το 2025 και πολύ κάτω από τον μέσο όρο 3,2% πριν από την πανδημία. Οι γεωπολιτικές εντάσεις, η αβεβαιότητα στην εμπορική πολιτική, οι αδύναμες επενδύσεις και τα υψηλά επίπεδα χρέους –ιδιαίτερα στις αναπτυσσόμενες οικονομίες– αναμένεται να επηρεάσουν αρνητικά την οικονομική δραστηριότητα κατά τη διάρκεια του έτους.

Οι επενδύσεις παραμένουν αδύναμες στις περισσότερες περιοχές, αντανακλώντας τις αυστηρότερες συνθήκες χρηματοδότησης και την επιφυλακτικότητα των επιχειρήσεων.

Η παγκόσμια οικονομία έδειξε ανθεκτικότητα κατά το παρελθόν έτος, καθώς ο πληθωρισμός μειώθηκε και η νομισματική πολιτική άρχισε να χαλαρώνει σε αρκετές μεγάλες οικονομίες. Ωστόσο, ο ΟΗΕ προειδοποιεί ότι οι υποκείμενες αδυναμίες παραμένουν, αυξάνοντας τον κίνδυνο μιας παρατεταμένης περιόδου ευπαθούς, κάτω του μέσου όρου, ανάπτυξης.

Όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, οι προοπτικές του εμπορίου που παρουσιάζονται στην έκθεση είναι ιδιαίτερα απογοητευτικές. Το παγκόσμιο εμπόριο ξεπέρασε τις προσδοκίες το 2025, καθώς οι εταιρείες έσπευσαν να μεταφέρουν εμπορεύματα πριν από τις αναμενόμενες αυξήσεις των δασμών και οι εξαγωγές υπηρεσιών παρέμειναν ισχυρές. Ωστόσο,



Credit: EPA/FRANCIS R. MALASIG

αυτή η αρχική ώθηση αναμένεται να εξασθενήσει το 2026, με την ανάπτυξη του εμπορίου να επιβραδύνεται, λόγω της συνεχιζόμενης αβεβαιότητας σε οικονομικό και πολιτικό επίπεδο.

Συναγερμός για τα περιστατικά πειρατείας στην Ασία

Προβληματισμό αναφορικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας προκαλούν πρόσφατα δεδομένα για την πειρατική δραστηριότητα στις διεθνείς θάλασσες. Το 2025 καταγράφηκαν συνολικά 132 περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας κατά πλοίων (ARAS) στην Ασία, αριθμός που μεταφράζεται σε αύξηση 23% συγκριτικά με τα περιστατικά του 2024 (107 περιστατικά), σύμφωνα με την ετήσια έκθεση του ReCAAP Information Sharing Centre (ISC). Από τα 132 περιστατικά, τα δύο ήταν περιστατικά πειρατείας που συνέβησαν σε ανοικτή θάλασσα και τα 130 ήταν περιστατικά πειρατικών και ληστρικών επιθέσεων που έλαβαν χώρα εντός των εσωτερικών χωρικών υδάτων παράκτιων κρατών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το 82% των περιστατικών σημειώθηκαν στη Σιγκαπούρη και στα Στενά της Μαλάκκα, ενώ ανησυχία προκαλεί το γεγονός ότι αυτά τα περιστατικά αυξήθηκαν κατά 74%, από 62 το 2024 σε 108 το 2025. Μάλιστα, πρόκειται για τον υψηλότερο αριθμό περιστατικών στην περιοχή από το 2007, ήτοι υψηλά 19 ετών. Το 87% από τα 108 περιστατικά ληστρικών και πειρατικών επιθέσεων έλαβαν χώρα τους πρώτους επτά μήνες του 2025, ενώ σημαντική πτώση σημειώθηκε μεταξύ Αυγούστου και Οκτωβρίου, μετά τις συλλήψεις δραστών από τις ινδονησιακές αρχές τον Ιούλιο και τον Αύγουστο.

Το έτος που μας πέρασε, δεν αναφέρθηκε κανένα περιστατικό απαγωγής πληρώματος για λύτρα στη Θάλασσα Σούλου-Σελέμπες. Η τελευταία απαγωγή πληρώματος σημειώθηκε τον Ιανουάριο του 2020 και ο βαθμός απειλής υποβαθμίστηκε σε «χαμηλός» τον Ιανουάριο του 2025.

Ο λιμένας της Σαγκάης στην κορυφή για δέκατο έκτο διαδοχικό έτος

Σε 55,06 εκατ. TEUs διαμορφώθηκε πέρυσι η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι της Σαγκάης, σπάζοντας νέο ρεκόρ και διατηρώντας την πρωτοκαθεδρία του για 16η συνεχή χρονιά. Σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη αυτή διαδραμάτισε το λιμάνι βαθέων υδάτων Yangshan, το οποίο διαχειρίστηκε 28,71 εκατ. TEUs ή 52,2% της συνολικής διακίνησης στο λιμάνι της Σαγκάης.

Πρόοδος σημειώθηκε και στο περιβαλλοντικό μέτωπο, με τον όγκο ανεφοδιασμού υγροποιημένου φυσικού αερίου να αυξάνεται κατά περισσότερο από 60% σε ετήσια βάση στον ασιατικό λιμένα. Περαιτέρω αύξηση της δυναμικότητας αναμένεται από έργα επέκτασης, συμπεριλαμβανομένων των σχεδίων για την ανάπτυξη της βόρειας περιοχής του νησιού Xiaoyangshan σε αυτοματοποιημένο τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων.

Η Νότια Κορέα λιώνει τους πάγους: Σύντομα παρθενικός πλους containership από το Βόρειο Πέρασμα

Στις προοπτικές του Βόρειου Περάσματος ως εναλλακτικής θαλάσσιας αρτηρίας για τη μεταφορά εμπορευμάτων προσβλέπει και η Νότια Κορέα. Στο πλαίσιο αυτό, ένα containership μεταφορικής ικανότητας 3.000 TEUs και σημαίας Νότιας Κορέας αναμένεται το καλοκαίρι να πραγματοποιήσει τον παρθενικό του πλου μέσω του Βόρειου Περάσματος, ξεκινώντας από το Μπουσάν με προορισμό το Ρότερνταμ.

Στο ίδιο μήκος κύματος, το Υπουργείο Ωκεανών και Αλιείας της Νότιας Κορέας αναμένεται να επενδύσει σε σχέδια πλοίων ικανών να πλέουν σε πάγους, όπως και στην αναβάθμιση των λιμένων Jinhae και Gwangyang.

Σύμφωνα με μελέτη του Pohang University, το Βόρειο Πέρασμα θα είναι πλήρως προσβάσιμο για θαλάσσιες επιχειρήσεις έως το 2030, με τη Σεούλ να επενδύει $1,25 δισ. στη ναυτιλιακή της βιομηχανία. Ακόμη, ο Νοτιοκορεάτης Υπουργός Ωκεανών και Αλιείας, Chung Jae-soo, ανακοίνωσε τη διοχέτευση $7,6 εκατ. σε χρηματοδότηση για κάθε ice-classed πλοίο που θα κατασκευάζεται.

Μέχρι στιγμής, το Βόρειο Πέρασμα χρησιμοποιείται κυρίως από Ρώσους και Κινέζους διαχειριστές. Το 2025 οι διελεύσεις containerships από την εν λόγω οδό διαμορφώθηκαν σε δεκαπέντε, ένα νέο ρεκόρ μετά τις έντεκα του 2024, σύμφωνα με την Alphaliner.

THE MARSHALL ISLANDS REGISTRY

the flag of quality, compliance, and value



providing **CONFIDENCE** for the **VOYAGE AHEAD**

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

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

Ναυτιλιακή Επιχειρηματικότητα

Στη Hafnia το 14% της TORM

Την οριστική ολοκλήρωση της στρατηγικής κίνησης για την απόκτηση ισχυρού μειοψηφικού ποσοστού στην TORM ανακοίνωσε η Hafnia Limited, επισφραγίζοντας και τυπικά τη συμφωνία αγοραπωλησίας μετοχών με την Oaktree Capital Management. Η εξέλιξη αυτή έρχεται σε συνέχεια της ανακοίνωσης της 18ης Δεκεμβρίου 2025, κατά την οποία είχε επιβεβαιωθεί η πλήρωση όλων των απαραίτητων όρων για την υλοποίηση του deal.

Σε επίπεδο αριθμών, η συναλλαγή αφορά τη μεταβίβαση πακέτου περίπου 14,1 εκατ. μετοχών κατηγορίας Α. Το συγκεκριμένο μέγεθος μεταφράζεται σε ποσοστό 13,97% επί του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου της TORM, όπως αυτό διαμορφώνεται κατά την ολοκλήρωση της συναλλαγής.

Στρατηγική εξαγορά της V.Group με το βλέμμα στο πράσινο μέλλον της ναυτιλίας

Την εξαγορά της Njord, εταιρείας που ειδικεύεται στην αποδοτικότητα καυσίμων και στην αποανθρακοποίηση της ναυτιλίας και ιδρύθηκε από τη Maersk, ανακοίνωσε η V.Group.

Η εν λόγω επενδυτική κίνηση σηματοδοτεί την περαιτέρω επέκταση του οικοσυστήματος της V. στον τομέα της αποδοτικότητας καυσίμων και της αποανθρακοποίησης, το οποίο περιλαμβάνει τεχνική εμπειρογνωμοσύνη και καινοτόμες τεχνολογίες.

Η εξαγορά της Njord ενισχύει την ικανότητα της V. να προσφέρει αξία στους πλοιοκτήτες και στους ναυλωτές, συνδυάζοντας την υπάρχουσα εμπειρογνωμοσύνη της V. σε θέματα συμμόρφωσης και λειτουργικής αποδοτικότητας με τα προηγμένα συστήματα και την εμπειρία της Njord στην ενσωμάτωση τεχνολογιών.

Ο συνδυασμός των δύο εταιρειών θα παρέχει στους πλοιοκτήτες και στους διαχειριστές βελτιωμένες τεχνικές δυνατότητες για τη μετάβαση σε καθαρότερες και αποδοτικότερες λειτουργίες, αξιοποιώντας τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα των δύο εταιρειών στην αγορά.

Οριστική η συγχώνευση των CoolCo και EPS Ventures Ltd.

Την ολοκλήρωση της συγχώνευσης των CoolCo και EPS Ventures Ltd. ανακοίνωσαν οι Cool Company Ltd. (CoolCo) και Eastern Pacific Shipping (EPS).

Η συγχώνευση ολοκληρώθηκε στις 9 Ιανουαρίου 2026, μετά την έγκριση των μετόχων της CoolCo και την εκπλήρωση όλων των όρων που εκκρεμούσαν. Κατόπιν της συμφωνίας, η CoolCo υπέβαλε αίτηση για διαγραφή από το Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης και το Euronext Growth Oslo και οι μετοχές της δεν θα τελούν υπό διαπραγμάτευση σε αυτά τα χρηματιστήρια. Η CoolCo είναι πλέον θυγατρική που ανήκει εξ ολοκλήρου στην EPS Ventures Ltd. και στις θυγατρικές της.

Η ολοκλήρωση της συγχώνευσης αποτελεί σημαντικό ορόσημο στη μακροπρόθεσμη στρατηγική της EPS στον τομέα του φυσικού αερίου, καθώς ενσωματώνει πλήρως την CoolCo στην πλατφόρμα μεταφοράς φυσικού αερίου της EPS και ενισχύει τη θέση της εταιρείας στον τομέα της μεταφοράς LNG και των σχετικών υποδομών. Ο στόλος της EPS αποτελείται από 61 πλοία μεταφοράς αερίου, μεταφορικής ικανότητας 3,7 εκατ. dwt, που περιλαμβάνουν ethane, LNG, LPG carriers και πλοία ανεφοδιασμού LNG, καθιστώντας την EPS μία από τις μεγαλύτερες και πιο διαφοροποιημένες πλατφόρμες μεταφοράς φυσικού αερίου παγκοσμίως.

Η EPS και η CoolCo ανακοίνωσαν επίσης τον διορισμό του Øystein Kalleklev ως Διευθύνοντος Συμβούλου της CoolCo και Εμπορικού Διευθυντή της EPS Gas, με ισχύ από τις 13 Ιανουαρίου 2026.

«Ψήφος» εμπιστοσύνης της CMB.TECH στην κινεζική εφοδιαστική αλυσίδα αμμωνίας

Η πράσινη αμμωνία καθιερώνεται ως ένας από τους πλέον ώριμους ενεργειακούς φορείς για την αποανθρακοποίηση της ναυτιλίας και η επένδυση της CMB.TECH, που ανακοινώθηκε στις 16 Δεκεμβρίου 2025, ενισχύει καθοριστικά την ανάπτυξη της σχετικής αλυσίδας εφοδιασμού στην Κίνα. Η εταιρεία υπέ-

Διεθνή



Credit: Hafnia

Ειδήσεις από τις θάλασσες του κόσμου

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος

ύδατα

Έντεκα πλοία με δυνατότητα καύσης αμμωνίας αναμένει να παραλάβει η CMB.TECH εντός του έτους.

γραψε μακροχρόνια συμφωνία προμήθειας πράσινης αμμωνίας από το έργο CEEC Songyuan στην επαρχία Jilin, το οποίο στην πρώτη φάση θα παραγάγει περίπου 158.000 τόνους ανανεώσιμης αμμωνίας ετησίως.

Το έργο ολοκληρώθηκε κατασκευαστικά τον Σεπτέμβριο του 2025 και αναμένεται να ξεκινήσει εμπορική λειτουργία τον Ιανουάριο του 2026, βασιζόμενο κυρίως σε εκτός δικτύου ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, με υποστήριξη από μπαταρίες και ενδιάμεση αποθήκευση υδρογόνου. Η παραγόμενη αμμωνία έχει πιστοποιηθεί ως RFNBO σύμφωνα με το πρότυπο ISCC EU, κατόπιν ελέγχου από τον Bureau Veritas.

Παράλληλα, η CMB.TECH αποκτά μειοψηφική συμμετοχή στην Jiangsu Andefu Energy Technology Co., Ltd. Στο πλαίσιο αυτό, θυγατρική της Andefu κατασκευάζει δεξαμενή αποθήκευσης χαμηλής θερμοκρασίας χωρητικότητας 49.000 κ.μ. στη Nanjing, με προγραμματισμένη έναρξη λειτουργίας το πρώτο τρίμηνο του 2026, ενώ σε συνεργασία με την CEEC σχεδιάζεται η λειτουργία τερματικού αποθήκευσης αμμωνίας στο Panjin το δεύτερο εξάμηνο του 2027. Παράλληλα, προωθείται η ανάπτυξη διαδικασιών ανεφοδιασμού αμμωνίας από πλοίο σε πλοίο, με στόχο την εμπορική εφαρμογή εντός του 2026.

Σε επίπεδο στόλου, η CMB.TECH αναμένεται να παραλάβει εντός του 2026 έντεκα πλοία με δυνατότητα καύσης αμμωνίας. Συγκεκριμένα, δέκα bulk carriers τύπου Newcastlemax χωρητικότητας 210.000 dwt και ένα πλοίο μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 1.400 TEUs. Τα πλοία αυτά θα είναι εξοπλισμένα με κύριες μηχανές διπλού καυσίμου ντίζελ-αμμωνίας και θα μπορούν να λειτουργούν σε διαμόρφωση διπλού καυσίμου, καλύπτοντας τόσο τις ανάγκες πρόωσης όσο και τις λοιπές ενεργειακές απαιτήσεις κατά τη ναυσιπλοΐα.

Στρατηγική επέκταση της Hapag-Lloyd στη Βραζιλία

Την περαιτέρω ενίσχυση της στρατηγικής της παρουσίας στη Λατινική Αμερική δρομολογεί η Hanseatic Global Terminals (HGT), θυγατρική της Hapag-Lloyd, μέσω της σύναψης συμφωνίας με το Imetame Group, με βάση ανακοίνωση της εταιρείας. Η κοινοπραξία προβλέπει την απόκτηση του 50% των μετοχών της Imetame Logística Porto (ILP), με στόχο την από κοινού ανάπτυξη και εκμετάλλευση του νέου τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων Hanseatic Global Terminals Aracruz.

Το έργο, το οποίο βρίσκεται στην περιοχή Aracruz της πολιτείας Espírito Santo, αναμένεται να τεθεί σε πλήρη λειτουργία μέσα στο 2028. Οι τεχνικές προδιαγραφές της επένδυσης περιλαμβάνουν ετήσια δυναμικότητα της τάξεως των 1,2 εκατ. TEUs, αποβάθρα μήκους 750 μ. και βύθισμα 17 μ., καθιστώντας την υποδομή ικανή να εξυπηρετεί πλοία μεγάλου εκτοπίσματος. Η μονάδα σχεδιάζεται να λειτουργήσει διττά, τόσο ως σύγχρονος κόμβος μεταφόρτωσης όσο και ως πύλη εισόδου, προσφέροντας μια εναλλακτική και αποδοτικότερη διέξοδο για το εμπόριο της περιοχής.

Για την HGT, αυτή η επένδυση αποτελεί κρίσιμο βήμα για τον μεσοπρόθεσμο στόχο επέκτασης του χαρτοφυλακίου της σε πάνω από 30 τερματικούς σταθμούς έως το 2030. Όπως επισήμανε ο CEO Dheeraj Bhatia, η νέα υποδομή απαντά στους περιορισμούς χωρητικότητας μιας αναπτυσσόμενης αγοράς και βρίσκεται πιο κοντά σε κρίσιμες καταναλωτικές αγορές σε σχέση με τα «παραδοσιακά» λιμάνια.

«Απόβαση» της ONE σε μεγάλο κινεζικό λιμένα

Συμφωνία απόκτησης μειοψηφικού πακέτου του Dalian Container Terminal (DCT) στην Κίνα ανακοίνωσε η ONE. Ο τερματικός, που βρίσκεται στον μεγαλύτερο κόμβο εμπορίου εμπορευματοκιβωτίων της βορειοανατολικής Κίνας, έχει ετήσια δυναμικότητα 6,6 εκατ. TEUs. Η εγκατάσταση διαθέτει 14 θέσεις ελλιμενισμού containerships, φέρει σύγχρονο εξοπλισμό και διαθέτει μεγάλο βύθισμα, προκειμένου να φιλοξενεί μεγάλα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Ο Hiroki Tsujii, Global Chief Officer του τμήματος Product and Network της ONE, δήλωσε: «Η απόκτηση αυτής της μειοψηφικής συμμετοχής συνάδει με τη στρατηγική μας για την εξασφάλιση πρόσβασης σε σημαντικούς περιφερειακούς λιμένες. Η συμμετοχή στο μετοχικό κεφάλαιο μας επιτρέπει να συνεργαστούμε με την DCT και να συμβάλουμε στη συνεχή ανάπτυξη των υποδομών και





Strategic actions, Ethics and Transparency

EMBASSY AND 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

PANAMA MARITIME AUTHORITY

των πρωτοβουλιών για πράσινους τερματικούς σταθμούς, ενισχύοντας περαιτέρω τον ρόλο του Dalian ως σημαντικής πύλης για το διεθνές εμπόριο στη βορειοανατολική Κίνα».

Στο ΔΝΤ οι τύχες της κρατικής ναυτιλιακής εταιρείας του Πακιστάν

Η κυβέρνηση του Πακιστάν αποφάσισε να μεταφέρει το management της Pakistan National Shipping Corporation (PNSC) στη στρατιωτικά ελεγχόμενη National Logistics Corporation (NLC), επιβεβαίωσαν αξιωματούχοι πρόσφατα, τονίζοντας ότι αυτή η κίνηση θα εξοικονομήσει στο Ισλαμαμπάντ $6 δισ.

Μία εβδομάδα νωρίτερα, η κυβέρνηση του Πρωθυπουργού Σεχμπάζ Σαρίφ πούλησε το 75% των μετοχών που κατείχε στον εθνικό αερομεταφορέα Pakistan International Airlines (PIA) σε μια επιχειρηματική κοινοπραξία με επικεφαλής τον όμιλο Arif Habib, έναντι $482 εκατ.

Η τρέχουσα προσπάθεια της κυβέρνησης να ιδιωτικοποιήσει κρατικές επιχειρήσεις αποτελεί βασική απαίτηση του δανειακού προγράμματος ύψους $7 δισ. του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (ΔΝΤ).

Η PNSC κατέγραψε μείωση 34% στα κέρδη της, τα οποία μειώθηκαν στα $13,2 εκατ. στο τρίμηνο Ιουλίου-Σεπτεμβρίου του τρέχοντος έτους. Τα έσοδά της από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες μειώθηκαν κατά 2%, στα $33 εκατ., την ίδια περίοδο. Τα κέρδη της PNSC παρέμειναν σχεδόν στάσιμα στα $73 εκατ. το οικονομικό έτος 2025, ενώ τα έσοδα από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες μειώθηκαν κατά 18%, στα $120,3 εκατ.

«Λάβαμε μια επιστολή πριν από περίπου έναν μήνα, στην οποία η κυβέρνηση μας ζητούσε να διευθετήσουμε τα πάντα πριν από τις 30 Δεκεμβρίου», δήλωσε αξιωματούχος της PNSC στο Arab News υπό τον όρο της ανωνυμίας, καθώς δεν είχε εξουσιοδότηση να μιλήσει στα μέσα ενημέρωσης. «Ο έλεγχος του management θα περάσει στην NLC».

Σύμφωνα με το πλάνο αναδιάρθρωσης της PNSC, η κυβέρνηση θα πουλήσει το 30% στην NLC, η οποία στη συνέχεια θα είχε πλειοψηφικό μερίδιο στην εταιρεία. Υψηλόβαθμο στέλεχος της εταιρείας τονίζει στο Arab News ότι το πλάνο περιλαμβάνει σημαντική αύξηση του στόλου, στα 54 πλοία, τα επόμενα πέντε χρόνια, από τα δέκα που διαχειρίζεται τώρα. Ως αποτέλεσμα αυτής της επέκτασης, η κυβέρνηση του Πακιστάν θα εξοικονομήσει περίπου $6 δισ. σε έξοδα μεταφοράς, καθώς τα δέκα πλοία της PNSC είναι σε θέση να χειριστούν μόνο το 11% των διά θαλάσσης μεταφορών της χώρας, πρόσθεσε το στέλεχος της εταιρείας. «Ως αποτέλεσμα, το Πακιστάν πρέπει να πληρώνει περίπου $6 δισ. ετησίως σε ξένο συνάλλαγμα σε ξένες ναυτιλιακές εταιρείες», πρόσθεσε.

Γεωπολιτική

Το επεκτατικό ντεμαράζ Τραμπ και οι διεθνείς αντιδράσεις

Ο Αμερικανός Πρόεδρος Τραμπ επανέλαβε την Κυριακή 4 Ιανουαρίου πως οι ΗΠΑ «κυβερνούν» τη Βενεζουέλα, την επομένη της αιχμαλώτισης του Προέδρου της, Νικολάς Μαδούρο, από αμερικανικές ειδικές δυνάμεις.

Η προσωρινή Πρόεδρος της Βενεζουέλας, Ντέλσι Ροντρίγκες, κάλεσε τις Ηνωμένες Πολιτείες να εργαστούν με το Καράκας σε μια ατζέντα συνεργασίας, με ανάρτησή της στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, η οποία είχε συμφιλιωτικό τόνο.

«Πρόεδρε Τραμπ, οι λαοί μας και οι περιοχές μας αξίζουν ειρήνη και διάλογο, όχι πόλεμο. Αυτό ήταν πάντα το μήνυμα του Προέδρου Νικολάς Μαδούρο και αυτό είναι το μήνυμα όλης της Βενεζουέλας τώρα. Αυτή είναι η Βενεζουέλα στην οποία πιστεύω και στην οποία έχω αφιερώσει τη ζωή μου. Ονειρεύομαι μια Βενεζουέλα όπου όλοι οι καλοί Βενεζουελάνοι μπορούν να ενωθούν. Η Βενεζουέλα έχει δικαίωμα στην ειρήνη, στην ανάπτυξη, στην κυριαρχία και σε ένα μέλλον», ανέφερε η Ροντρίγκες μεταξύ άλλων.

Ο Κινέζος Υπουργός Εξωτερικών, Ουάνγκ Γι, τόνισε ότι το Πεκίνο δεν μπορεί να αποδεχτεί το να αναλάβει οποιαδήποτε χώρα ρόλο «παγκόσμιου δικαστή», μία ημέρα μετά τη στρατιωτική επιχείρηση των ΗΠΑ στη Βενεζουέλα.

«Ποτέ δεν πιστέψαμε πως μπορεί η οποιαδήποτε χώρα να δρα ως παγκόσμια αστυνομία, ούτε αποδεχόμαστε πως οποιοδήποτε έθνος μπορεί να διεκδικήσει ρόλο παγκόσμιου δικαστή», είπε ο κ. Ουάνγκ. «Η εθνική κυριαρχία και η ασφάλεια όλων των χωρών πρέπει να προστατεύονται πλήρως δυνάμει του διεθνούς δικαίου», συνέχισε ο επικεφαλής της κινεζικής διπλωματίας.

Γροιλανδία

Ο Ντόναλντ Τραμπ επανέλαβε στις 4 Ιανουαρίου την επιθυμία του η Γροιλανδία να περάσει υπό αμερικανικό έλεγχο, ενώ η Πρωθυπουργός της Δανίας, Μέτε Φρεντέρικσεν, κάλεσε τις ΗΠΑ «να σταματήσουν τις απειλές τους» περί προσάρτησης του νησιού. «Φτάνει τώρα!» δήλωσε ο πρωθυπουργός της Γροιλανδίας, Γενς Φρέντερικ Νίλσεν, μετά τις επαναλαμβανόμενες δηλώσεις του Ντόναλντ Τραμπ για το νησί.

«Χρειαζόμαστε τη Γροιλανδία [...]. Είναι πολύ στρατηγική χώρα, η Γροιλανδία είναι γεμάτη με ρωσικά και κινεζικά πλοία παντού. Χρειαζόμαστε τη Γροιλανδία για λόγους εθνικής ασφάλειας και η Δανία δεν θα μπορέσει να το κάνει», απάντησε ο Ρεπουμπλικάνος, ερωτηθείς σχετικά από δημοσιογράφους που τον συνόδευαν στο προεδρικό αεροσκάφος.

Όταν ρωτήθηκε πώς θα δικαιολογήσει την ανάκτηση του ελέγχου του αυτόνομου νησιού, ο Τραμπ απάντησε ότι θα γίνει για λόγους εθνικής ασφάλειας, σημειώνοντας ότι είναι προς το συμφέρον και της ΕΕ.

Από την πλευρά της, η Μέτε Φρεντέρικσεν αντέδρασε, τονίζοντας ότι ζητεί «έντονα από τις ΗΠΑ να σταματήσουν τις απειλές τους εναντίον ενός ιστορικού συμμάχου και εναντίον μιας άλλης χώρας και ενός άλλου λαού που έχουν δηλώσει ξεκάθαρα ότι δεν είναι προς πώληση».

«Πρέπει να το πω πολύ ξεκάθαρα στις Ηνωμένες Πολιτείες: δεν έχει κανένα νόημα να μιλάτε για την ανάγκη των ΗΠΑ να πάρουν τον έλεγχο της Γροιλανδίας. Οι ΗΠΑ δεν έχουν το δικαίωμα να προσαρτήσουν καμία από τις τρεις χώρες του Βασιλείου της Δανίας», πρόσθεσε.

Η Κύπρος στο τιμόνι του Συμβουλίου της ΕΕ

Η Κυπριακή Δημοκρατία αναλαμβάνει την Προεδρία του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε μια στιγμή βαθιάς αλλαγής, δήλωσε ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας, Νίκος Χριστοδουλίδης, σε βιντεοσκοπημένο μήνυμά του στην επίσημη ιστοσελίδα της Κυπριακής Προεδρίας της ΕΕ, καθώς η χώρα ανέλαβε την 1η Ιανουαρίου 2026 την Προεδρία της ΕΕ για έξι μήνες.

«Εν μέσω γεωπολιτικών αναταραχών και απρόβλεπτων καταστάσεων, οι επιλογές που κάνουμε τώρα θα διαμορφώσουν το μέλλον της Ένωσής μας. Σε αυτή τη στιγμή, η Κυπριακή Προεδρία έρχεται με ένα σαφές όραμα. Μια Ευρώπη που μπορεί να σταθεί ισχυρή, σταθερή και ασφαλής. Μια αυτόνομη Ένωση ανοιχτή στον κόσμο», υπογράμμισε. Επειδή, πρόσθεσε, «η αυτονομία είναι ένα απαραίτητο επόμενο βήμα στο εξελισσόμενο ευρωπαϊκό μας σχέδιο ολοκλήρωσης».

Credit: EPA/OLIVIER HOSLET



«Θα εργαστούμε ως έντιμοι διαμεσολαβητές με αποφασιστικότητα, ενισχύοντας την άμυνα και την ασφάλεια της Ευρώπης, η οποία περιλαμβάνει την ασφάλεια των υδάτων, τη θαλάσσια ασφάλεια και την αντιμετώπιση της μετανάστευσης με ολοκληρωμένο τρόπο, αλλά και ενισχύοντας την ετοιμότητα της Ένωσης για κρίσεις», επισήμανε.

Αναφερόμενος στην Ουκρανία, ο κ. Χριστοδουλίδης τόνισε ότι «η υποστήριξή μας προς την Ουκρανία, για την τήρηση του διεθνούς δικαίου, της εδαφικής ακεραιότητας και της κυριαρχίας θα παραμείνει σταθερή και ακλόνητη». Με την επισήμανση ότι μια αυτόνομη Ένωση πρέπει επίσης να είναι ανταγωνιστική, δήλωσε ότι «η Κύπρος θα προωθήσει την απλούστευση, μειώνοντας τη γραφειοκρατία και διασφαλίζοντας ότι οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις και οι καινοτόμοι μας μπορούν να ευδοκιμήσουν».

Επιπλέον, σημείωσε ότι οι διεθνείς εμπορικές συμφωνίες είναι καθοριστικής σημασίας και η Κυπριακή Προεδρία θα προωθήσει μια ανοιχτή, ισχυρή και βιώσιμη εμπορική πολιτική, επεκτείνοντας το δίκτυο των εμπορικών συμφωνιών. Υπογραμμίζοντας ότι μια διευρυμένη Ένωση είναι μια ισχυρότερη, πιο σταθερή Ένωση, ο Κύπριος Πρόεδρος δήλωσε ότι η Λευκωσία θα εργαστεί για την προώθηση μιας αξιόπιστης ατζέντας διεύρυνσης.

«Μια αυτόνομη Ένωση είναι επίσης μια Ένωση αξιών. Μια Ένωση που δεν αφήνει κανέναν πίσω. Θα εργαστούμε για την προώθηση της κοινωνικής συνοχής, εστιάζοντας στην προσιτή στέγαση και στην προστασία των παιδιών μας στο διαδίκτυο», είπε επίσης. Αυτό το συνολικό στρατηγικό όραμα, συνέχισε ο Πρόεδρος Χριστοδουλίδης, πρέπει να αντικατοπτρίζεται με έναν ισορροπημένο, μακροπρόθεσμο προϋπολογισμό, που να μπορεί να προσφέρει μια πιο ασφαλή και ανθεκτική Ένωση, ικανή να ηγηθεί ως παγκόσμια δύναμη, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι προχωράμε μαζί. «Η Ευρώπη δουλεύει όταν την προχωρούμε μπροστά. Και αυτό ακριβώς απαιτεί αυτή η στιγμή. Μαζί, για μια αυτόνομη Ένωση, ανοιχτή στον κόσμο», κατέληξε.

Λευκός καπνός για την αμφιλεγόμενη συμφωνία ΕΕ-Mercosur

Τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Mercosur υπέγραψαν στις 17 Ιανουαρίου, στην Ασουνσιόν της Παραγουάης, την ιστορική –όσο και αμφιλεγόμενη– συμφωνία ελεύθερου εμπορίου, έπειτα από περισσότερα από 25 χρόνια διαπραγματεύσεων.

Τη συμφωνία, η οποία θα δημιουργήσει μία από τις μεγαλύτερες εμπορικές ζώνες στον κόσμο, καλύπτοντας μια αγορά περίπου 700 εκατ. καταναλωτών, υπέγραψαν, εκ μέρους της ΕΕ, η Πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν και ο Πρόεδρος του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Αντόνιο Κόστα.

Ήταν ένα μακρύ ταξίδι, αλλά η Συμφωνία ΕΕ-Mercosur, η οποία δημιουργεί τη μεγαλύτερη ζώνη ελεύθερων συναλλαγών στον κόσμο, έρχεται την κατάλληλη στιγμή, όταν τη χρειαζόμαστε περισσότερο, δήλωσε ο Αντόνιο Κόστα λίγο μετά την υπογραφή.

«Σήμερα, έπειτα από 25 χρόνια εργασίας, γράφουμε ιστορία», τόνισε από την πλευρά της η Ούρσουλα φον ντερ Λάιεν. Όπως ανέφερε, η συμφωνία «είναι κάτι πολύ περισσότερο από μια εμπορική συμφωνία», καθώς στέλνει το μήνυμα ότι η ΕΕ στηρίζει το άνοιγμα των αγορών, τη συνεργασία, το αμοιβαίο οικονομικό όφελος, με έμφαση στη βιωσιμότητα και στις γεωπολιτικές επιλογές της. Η Πρόεδρος της Επιτροπής υπογράμμισε ότι η συμφωνία θα δημιουργήσει «περισσότερες επιχειρηματικές ευκαιρίες και στις δύο πλευρές του Ατλαντικού, θα ενισχύσει τον ανταγωνισμό «επί ίσοις όροις» και θα οδηγήσει στην κατάργηση δασμών αξίας δισεκατομμυρίων ευρώ.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Επιτροπής, οι εξαγωγές της ΕΕ προς τη Mercosur αναμένεται να αυξηθούν έως και 50 δισ. ευρώ, ενώ οι εξαγωγές από τις χώρες της Mercosur θα μπορούσαν να αυξηθούν έως και 9 δισ. ευρώ. «Αυτό σημαίνει πραγματική αξία, πραγματική ανάπτυξη, πραγματικές θέσεις εργασίας», σημείωσε.

Αναφερόμενη στις ανησυχίες του ευρωπαϊκού αγροτικού τομέα, η κ. Φον ντερ Λάιεν υπογράμμισε ότι έχουν προβλεφθεί «ισχυρές δικλίδες ασφαλείας» για την προστασία των ευαίσθητων γεωργικών τομέων και των εισοδημάτων των αγροτών, ενώ παράλληλα διασφαλίζονται 350 ευρωπαϊκές γεωγραφικές ενδείξεις.

Τέλος, σημείωσε ότι το επόμενο βήμα είναι η ολοκλήρωση των διαδικασιών επικύρωσης, ώστε οι πολίτες και οι επιχειρήσεις να αρχίσουν να απολαμβάνουν τα οφέλη της συμφωνίας το συντομότερο δυνατό.



Credit: EPA/Juan Pablo Pino

W MARINE INC

SAIL BEYOND THE FUTURE



W MARINE INC
38, Patriarchou Ioakim street • 106 75 Athens, Greece
Tel.: +30 210 7248701 • E-mail: wmarine@wmarine.com
www.wmarine.com

Γαλάζια Οικονομία

Έγκριση των περιβαλλοντικών μελετών για τα Θαλάσσια Πάρκα Ιονίου και Νοτίου Αιγαίου

Εγκρίθηκαν στα τέλη Δεκεμβρίου οι Ειδικές Περιβαλλοντικές Μελέτες (ΕΠΜ) του Εθνικού Θαλασσίου Πάρκου Ιονίου και του Εθνικού Θαλασσίου Πάρκου Νοτίου Αιγαίου 1 – Νότιες Κυκλάδες, κατόπιν ενσωμάτωσης των αποτελεσμάτων της δημόσιας διαβούλευσης των μελετών. Η θεσμοθέτηση των δύο θαλάσσιων πάρκων θα ολοκληρωθεί με τη σύνταξη και την υποβολή στο ΣτΕ των αντίστοιχων σχεδίων Προεδρικών Διαταγμάτων.

Με τα δύο νέα Εθνικά Θαλάσσια Πάρκα, επιτυγχάνεται η προστασία άνω του 35% των χωρικών υδάτων της χώρας μας, υπερβαίνοντας νωρίτερα την αρχική ευρωπαϊκή δέσμευση της χώρας μας για προστασία τουλάχιστον του 30% των χωρικών μας υδάτων έως το 2030.

Επισημαίνεται ότι, στις περιοχές των δύο νέων πάρκων, απαγορεύεται ρητά η χρήση συρόμενων αλιευτικών εργαλείων που έρχονται σε επαφή με τον θαλάσσιο πυθμένα.

Παράλληλα, δημιουργήθηκαν τρία νέα παραρτήματα του ΟΦΥΠΕΚΑ σε Μήλο, Αμοργό και Κύθηρα για την αποτελεσματικότερη διαχείριση των πάρκων, ενώ για την ουσιαστικότερη εποπτεία προχωρά γρήγορα η ενίσχυση του ΟΦΥΠΕΚΑ με τρία σκάφη ανοικτής θαλάσσης (λιμενικού τύπου) και εννέα φουσκωτά σκάφη ανοικτής θαλάσσης, σε αγαστή συνεργασία με το Λιμενικό Σώμα-Ελληνική Ακτοφυλακή και περιβαλλοντικές οργανώσεις. Η δημιουργία ολοκληρωμένου συστήματος παρακολούθησης των Θαλάσσιων Προστατευόμενων Περιοχών περιλαμβάνει και την προμήθεια –μέσω του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας– ειδικού εξοπλισμού (μεταξύ άλλων, ιπτάμενα και υποθαλάσσια drones, radar, κ.λπ.).

Επιπλέον, έχουν ήδη εξασφαλιστεί 33 νέες θέσεις προσωπικού για τη διαχείριση των θαλάσσιων πάρκων, που θα προκηρυχθούν μέσω ΑΣΕΠ τους επόμενους μήνες.

Τα Εθνικά Θαλάσσια Πάρκα είναι δίκτυα διασυνδεδεμένων προστατευόμενων περιοχών. Η δημιουργία τους προσφέρει σημαντικά πρόσθετα πλεονεκτήματα σε σχέση με τις μέχρι σήμερα μεμονωμένες προστατευόμενες περιοχές του δικτύου Natura 2000, κυρίως λόγω της ολιστικής οικολογικής, διοικητικής και κοινωνικο-οικονομικής προσέγγισης. Σκοπός τους είναι η διατήρηση της μοναδικής βιοποικιλότητας, η προστασία και η αποκατάσταση των οικοτόπων και η προώθηση της ευαισθητοποίησης σχετικά με το θαλάσσιο περιβάλλον.

Ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ. Σταύρος Παπασταύρου, δήλωσε: «Με την έγκριση των Ειδικών Περιβαλλοντικών Μελετών (ΕΠΜ) του Εθνικού Θαλασσίου Πάρκου Ιονίου και του Εθνικού Θαλασσίου Πάρκου Νοτίου Αιγαίου 1 – Νότιες Κυκλάδες, κάνουμε ένα ακόμα αποφασιστικό βήμα για την προστασία του θαλάσσιου πλούτου της πατρίδας μας. Ταυτόχρονα, επιβεβαιώνεται ο πρωταγωνιστικός ρόλος της χώρας μας στην Ευρώπη όσον αφορά την προστασία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων και της βιοποικιλότητας, στο πλαίσιο πάντοτε των δεσμεύσεων του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη στο 9ο Our Ocean Conference. Η θεσμοθέτηση των δύο νέων πάρκων θα μας βρει επιχειρησιακά έτοιμους. Η απαγόρευση συγκεκριμένων πρακτικών αλιείας και η ενίσχυση του ΟΦΥΠΕΚΑ με άρτια εκπαιδευμένο στελεχιακό

MARINE•INDUSTRY•ENERGY

OUR SERVICES

- AUTOMATION
- HYDRAULICS
- ELECTRICAL
- PNEUMATICS
- 2 STROKE DIESEL ENGINES

ENGINEERED SUCCESS

Our solutions are strategically designed to drive results, optimize performance & create measurable value for our clients. From meticulous planning to seamless execution, every engagement reflects our precision, professionalism & dedication to exceeding expectations. At CMA, success isn't just delivered, it's engineered.



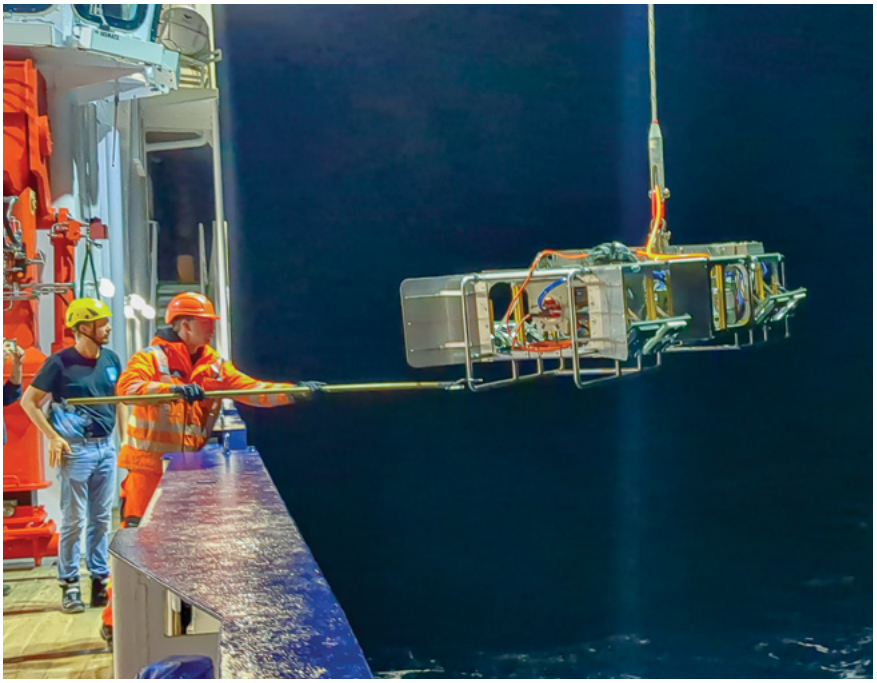
TRUSTED PARTNERS OF

rexroth A Bosch Company · Danfoss · EMERSON. | AVENTICS · PR electronics · SIEMENS · DEIF · APLISENS · MOXA

Greece · Cyprus · Singapore

FOR MORE INFO SCAN HERE

CONTACT US
technical@cmagreece.com
+30 210 46 15 831



Credit: Andrea Geipel, GEOMAR

δυναμικό και μέσα επιτήρησης διασφαλίζουν ότι η προστασία αυτών των περιοχών δεν θα μείνει στα χαρτιά, αλλά θα εφαρμοστεί στην πράξη».

Νέα ωκεανογραφική αποστολή με στόχο τη δοκιμή και την επέκταση καινοτόμων συστημάτων παρακολούθησης

Με στόχο τη βαθύτερη κατανόηση του ηφαιστειακού συστήματος στην ευρύτερη περιοχή της Σαντορίνης, έλαβε χώρα μια νέα διεθνής ερευνητική αποστολή, με επικεφαλής το ερευνητικό κέντρο GEOMAR Helmholtz Centre for Ocean Research Kiel και τη συμμετοχή του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών (ΕΚΠΑ). Ένας από τους στόχους του προγράμματος ήταν η μετάδοση σε πραγματικό χρόνο δεδομένων από την περιοχή.

Η ωκεανογραφική αποστολή M215 ξεκίνησε στις 4 Ιανουαρίου από το Ηράκλειο της Κρήτης και βρέθηκε στις 5 Ιανουαρίου στην περιοχή της Σαντορίνης. Σε απόσταση μόλις επτά χιλιομέτρων βορειοανατολικά της Σαντορίνης βρίσκεται το υποθαλάσσιο ενεργό ηφαίστειο Κολούμπο, μέρος μιας αλυσίδας περισσότερων από είκοσι υποθαλάσσιων ηφαιστείων που συγκροτούν το ηφαιστειακό πεδίο Σαντορίνης-Κολούμπου.

Κεντρικός άξονας της αποστολής ήταν η δοκιμή και η επέκταση καινοτόμων συστημάτων παρακολούθησης, τα οποία στο μέλλον μπορούν να συμβάλουν σε πιο αποτελεσματική και έγκαιρη προειδοποίηση για σεισμικά και ηφαιστειακά φαινόμενα.

Στις αρχές του 2025, η Σαντορίνη βρέθηκε σε κατάσταση αυξημένης επιφυλακής, καθώς σε διάστημα λίγων εβδομάδων καταγράφηκαν περισσότερες από 28.000 σεισμικές δονήσεις. Η ανάλυση δεδομένων από το GEOMAR και το γερμανικό ερευνητικό κέντρο γεωεπιστημών GFZ Helmholtz-Zentrum für Geoforschung έδειξε ότι το σεισμικό σμήνος του 2025 προκλήθηκε από μετακίνηση μάγματος σε μεγάλο βάθος. Με την αποστολή M215, οι επιστήμονες επιδιώκουν να κατανοήσουν καλύτερα πώς αντιδρούν τα ηφαιστειακά συστήματα και ποια πιθανά σενάρια μπορεί να προκύψουν στο μέλλον. Η συστηματική συλλογή θαλάσσιων δεδομένων αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την καλύτερη κατανόηση της σεισμικής δραστηριότητας της περιοχής και για τη διερεύνηση της σχέσης μεταξύ των μαγματικών διεργασιών και της ενεργής τεκτονικής.

Κατά τη διάρκεια της νέας αποστολής, εγκαταστάθηκαν και ανακτήθηκαν σταθμοί μέτρησης και πραγματοποιήθηκαν εκτεταμένες γεωφυσικές έρευνες. Τον Δεκέμβριο του 2024 είχαν τοποθετηθεί σεισμογράφοι, η αξία των οποίων είναι πολύ σημαντική ερευνητικά, καθώς παρέμειναν έναν χρόνο στον βυθό, μέσα και γύρω από το ηφαίστειου του Κολούμπου, οπότε κατέγραψαν το πριν, τη διάρκεια και το μετά της σεισμικής κρίσης. Οι σεισμογράφοι αυτοί ανασύρθηκαν κατά τη διάρκεια της αποστολής, προκειμένου να δώσουν πληροφορίες για τις δυναμικές αλλαγές στο ηφαιστειακό σύστημα.

Ένας από τους στόχους της αποστολής ήταν η δοκιμή ενός νέου, ολοκληρωμένου συστήματος παρακολούθησης, το οποίο θα συμπληρώνει τα υπάρχοντα συστήματα έγκαιρης προειδοποίησης. Μέχρι σήμερα, αυτά βασίζονται κυρίως σε σεισμογράφους και δίκτυα GPS στην ξηρά.

Στην αποστολή επαναχρησιμοποιήθηκε και το σύστημα βιντεοχαρτογράφησης MOMO, που επιτρέπει τη χαρτογράφηση του βυθού με ακρίβεια χιλιοστού.

ΗΠΑ: «Φρένο» στα υπεράκτια αιολικά πάρκα για λόγους εθνικής ασφάλειας

Σε μια κίνηση που προκαλεί ανακατατάξεις στον ενεργειακό χάρτη των ΗΠΑ, το Υπουργείο Εσωτερικών ανακοίνωσε την άμεση αναστολή των μισθώσεων για πέντε υπό κατασκευή έργα υπεράκτιας αιολικής ενέργειας στον Ατλαντικό, σύμφωνα με δημοσίευμα του BBC.

Η απόφαση, η οποία εδράζεται σε ζητήματα εθνικής ασφάλειας, προκάλεσε ισχυρούς κλυδωνισμούς στην αγορά, με τις μετοχές της δανικής Orsted να καταγράφουν βουτιά 12% και της Vestas να υποχωρούν κατά 2,6%, ενώ αυτές της Dominion Energy σημείωσαν πτώση άνω του 3%.

Στο επίκεντρο της αιτιολόγησης βρίσκεται η ανησυχία για «παρεμβολές ραντάρ». Σύμφωνα με τον Υπουργό Εσωτερικών, Doug Burgum, οι ανεμογεννήτριες ενδέχεται να δημιουργήσουν «τυφλά σημεία» ή ψευδείς στόχους, δυσχεραίνοντας τη διάκριση φίλιων και εχθρικών μέσων. Ωστόσο, η απόφαση εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο της πολιτικής του Προέδρου Τραμπ κατά των αιολικών πάρκων, τα οποία θεωρεί αναξιόπιστα και κοστοβόρα.

Η εξέλιξη αυτή προκαλεί την έντονη αντίδραση πολιτικών παραγόντων, όπως του Κυβερνήτη του Κονέκτικατ,

που προειδοποιεί για αύξηση του ενεργειακού κόστους, αλλά και νομικές εμπλοκές, καθώς ομοσπονδιακός δικαστής είχε χαρακτηρίσει προηγούμενη απόπειρα απαγόρευσης «αυθαίρετη». Το παράδοξο έγκειται στο ότι η αναστολή έρχεται σε μια συγκυρία όπου η ζήτηση ενέργειας στις ΗΠΑ αναμένεται να εκτιναχθεί λόγω των αναγκών της τεχνητής νοημοσύνης, δημιουργώντας ερωτήματα για την επάρκεια του δικτύου.

Γαλάζια οικονομία σε κρίσιμο σταυροδρόμι: Πιέσεις στην ΕΕ για άρση των σκοπέλων

Συνάντηση με τον Ευρωπαίο Επίτροπο Αλιείας και Ωκεανών, Κώστα Καδή, είχαν πρόσφατα εκπρόσωποι της αλυσίδας αξίας της ευρωπαϊκής γαλάζιας οικονομίας, προκειμένου να συζητήσουν τον επικείμενο Οδικό Χάρτη για την Ενεργειακή Μετάβαση της Αλιείας, ζητώντας επείγουσες ρυθμιστικές και οικονομικές αλλαγές, που θα επιτρέψουν την αποανθρακοποίηση.

Στη συνάντηση συμμετείχαν εκπρόσωποι των SEA Europe, Europêche, Copa-Cogeca, European Transport Workers' Federation (ETF) και European Association of Fish Producers' Organisations (EAPO), οι οποίοι τόνισαν τη δέσμευσή τους για την αποανθρακοποίηση και τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα, προειδοποιώντας ωστόσο ότι ρυθμιστικοί σκόπελοι και περιορισμένη πρόσβαση σε χρηματοδότηση επιβραδύνουν την όποια πρόοδο.

Ακόμη δήλωσαν ότι η ενεργειακή μετάβαση δεν θα είναι εφικτή χωρίς ισχυρότερη δημόσια υποστήριξη και σαφέστερα πολιτικά μηνύματα, υποστηρίζοντας ότι τα τρέχοντα πλαίσια χρηματοδότησης είναι υπερβολικά περιοριστικά, με αποτέλεσμα πολλές επενδύσεις να μην είναι επιλέξιμες ή οικονομικά βιώσιμες.

Επιπλέον, ζήτησαν την αναθεώρηση των κανόνων χρηματοδότησης της ΕΕ, ένα σαφές σχέδιο ανανέωσης του στόλου, χρηματοδοτικά κίνητρα για την απόσυρση των παλαιότερων πλοίων και την προώθηση χρηματοδοτικών μηχανισμών που θα συνδυάζουν κονδύλια της ΕΕ και εθνικά κονδύλια, προκειμένου να μειωθεί ο κίνδυνος για τις ιδιωτικές επενδύσεις στον τομέα της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας.

Η αλιεία, αιμοδότης για την τουρκική οικονομία

Στους 1,02 εκατ. τόνους ανήλθε το 2025 η παραγωγή ψαριών στην Τουρκία, σηματοδοτώντας την υψηλότερη παραγωγή στην ιστορία της, σύμφωνα με τον Υπουργό Γεωργίας και Δασοκομίας, İbrahim Yumaklı. Μιλώντας σε συνάντηση με αλιείς στο Sarıyer της Κωνσταντινούπολης, ο Υπουργός δήλωσε ότι το σύστημα ποσοστώσεων της χώρας έχει διαδραματίσει βασικό ρόλο στον προγραμματισμό της παραγωγής και στη διαχείριση των αποθεμάτων.

Σύμφωνα με τα δεδομένα του υπουργείου, περίπου 400.000 τόνοι αυτού του όγκου προήλθαν από την άγρια αλιεία, ενώ περίπου 600.000 τόνοι παρήχθησαν μέσω υδατοκαλλιέργειας. Τα τελικά επίσημα στοιχεία αναμένεται να επιβεβαιωθούν από την Τουρκική Στατιστική Υπηρεσία (TÜİK) στα μέσα του 2026.



Επιβατηγός Ναυτιλία

Η ακτινογραφία των παραγγελιών κρουαζιερόπλοιων

Με 74 κρουαζιερόπλοια στο orderbook μπήκε η νέα χρονιά, σύμφωνα με δεδομένα του Cruise Industry News. Η αξία των εν λόγω πλοίων ανέρχεται σε $76,5 δισ. και η μέση χωρητικότητά τους διαμορφώνεται σε 2.770 επιβάτες. Οι MSC και Norwegian Cruise Line Holdings κυριαρχούν στο orderbook με 14 παραγγελίες έκαστη. Επιπλέον, οκτώ κρουαζιερόπλοια της Royal Caribbean Group θα ξεκινήσουν τα ταξίδια τους έως το 2032 για λογαριασμό των θυγατρικών Royal Caribbean, Celebrity και TUI.

Το orderbook της Carnival Corporation περιλαμβάνει οκτώ κρουαζιερόπλοια, με αναμενόμενη παράδοση το 2033. Τέλος, η Viking θα καλωσορίσει στον στόλο της δέκα νεότευκτα πλοία έως το 2031, ενώ πέντε κρουαζιερόπλοια σε παραγγελίες έχει η Disney.

Στο νερό ένα ακόμα κρουαζιερόπλοιο-κόσμημα

Ένα ακόμα πλοίο-κόσμημα καθελκύστηκε από το ναυπηγείο Fincantieri στην Ιταλία. Πρόκειται για το «Seven Seas Prestige», ένα από τα δύο πολυτελέστατα κρουαζιερόπλοια νέας γενιάς, τα οποία ανέλαβε να κατασκευάσει η Fincantieri εκ μέρους της εταιρείας Regent Seven Seas Cruises. Σύμφωνα με τη Fincantieri, το «Seven Seas Prestige» θα παραδοθεί επίσημα στην ιδιοκτήτρια εταιρεία εντός του 2026, ενώ το δεύτερο πλοίο θα παραδοθεί το 2030.

Το νεότευκτο κρουαζιερόπλοιο των 76.550 τόνων έχει μήκος 257 μ. και δύναται να φιλοξενήσει στα καταστρώματά του συνολικά 822 επιβάτες σε 411 καμπίνες-σουίτες. Σημειώνεται ότι η αναλογία του διαθέσιμου χώρου του πλοίου ως προς τον αριθμό των επιβατών είναι ένας από τους υψηλότερους στη βιομηχανία της κρουαζιέρας, γεγονός που προσδίδει ένα σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στο «Seven Seas Prestige».

Νέος τερματικός σταθμός κρουαζιέρας στη Φιλαδέλφεια

Την έναρξη της κατασκευής του μελλοντικού τερματικού σταθμού κρουαζιέρας στο λιμάνι της Φιλαδέλφειας ανακοίνωσε πρόσφατα η PhilaPort. Πρόκειται για μια έκταση 16 έικρ δίπλα στο Διεθνές Αεροδρόμιο της Φιλαδέλφειας, που θα λειτουργήσει ως η νεότερη πύλη της περιοχής για κρουαζιέρες από τον Απρίλιο του 2026.

Η εναρκτήρια σεζόν του τερματικού σταθμού συμπίπτει με μια ιστορική χρονιά. Καθώς οι Ηνωμένες Πολιτείες γιορτάζουν τη 250ή επέτειό τους το 2026, η Φιλαδέλφεια θα φιλοξενήσει μια σειρά από εκδηλώσεις και τουριστικές εμπειρίες εθνικής σημασίας. Η έναρξη των εποχικών δρομολογίων της Norwegian Cruise Line προς τις Βερμούδες και άλλους προορισμούς κατά τη διάρκεια αυτής της επετειακής χρονιάς θα προσφέρει στους ταξιδιώτες έναν νέο τρόπο να γνωρίσουν τόσο την πλούσια ναυτική κληρονομιά της πόλης όσο και τη ζωντανή σύγχρονη κουλτούρα της.

Ο νέος τερματικός σταθμός είναι το αποτέλεσμα συντονισμένων προσπαθειών και συνεργασίας μεταξύ της PhilaPort, της Norwegian Cruise Line Holdings και της Energy Transfer Marketing and Terminals (ETMT). Στο πλαίσιο μιας επταετούς συμφωνίας ελλιμενισμού, που θα ισχύει από τις 15 Απριλίου 2026 έως τις 31 Μαρτίου 2033, ο λιμένας της Φιλαδέλφειας θα λειτουργήσει ως home port για τη Norwegian Cruise Line Holdings.

Οι κρουαζιέρες στον νέο τερματικό σταθμό αναμένεται να δημιουργήσουν 2.185 άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας και περίπου $300 εκατ. σε ετήσια οικονομικά οφέλη, υποστηρίζοντας υπηρεσίες έντασης εργασίας, που συμβάλλουν στην περιφερειακή οικονομική ευημερία.

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







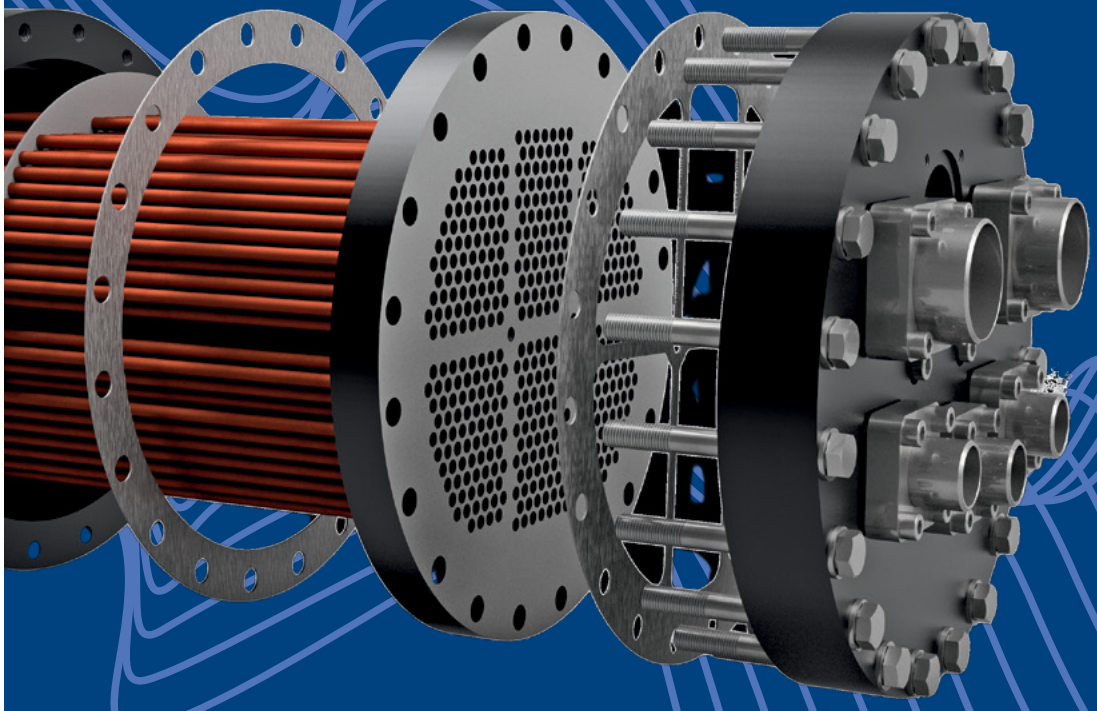
commercial@qatarshipyard.qa
www.qatarshipyard.qa

FARAD
HEAT EXCHANGERS

Excellence in Marine Heat Exchangers since 1979

A world leader in heat exchanging technology solutions

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



CERTIFIED ISO 9001 | CERTIFIED ISO 14001 | CERTIFIED ISO 45001

CERTIFIED BY DNV·GL MARITIME MANUFACTURER

ABS TYPE APPROVED PRODUCT

NATO OTAN
NCAGE Code: G1873

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

A cross-sectoral approach

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



Top-notch services

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

Passivation service

We provide enhanced corrosion resistance and prevent selective leaching for copper

Ultrasonic cleaning

We eliminate stubborn residues for optimal heat exchanger performance

Reconditioning repair

We ensure maintenance through design analysis and operating conditions

Research & optimisation

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



News to share

FARAD S.A. relocates its production facilities to Paiania

FARAD S.A. proudly announces the completion of its new production facilities in Paiania. The newly constructed 3,100 m² plant, located adjacent to the existing 1,500 m² site, marks a significant step in the company's manufacturing capacity.

Factory: 1st km Markopoulou Ave.,
190 02 Paiania, Greece

Headquarters: 14 Alon Str.,
185 40 Piraeus, Greece

www.farad.gr

Στιγμές εθνικής υπερηφάνειας στη Γαλλία: Ύψωση της ελληνικής σημαίας στη φρεγάτα «Κίμων»



Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΓΙΩΡΓΟΣ ΒΙΤΣΑΡΑΣ

Αποστολή των *Ναυτικών Χρονικών* στη Γαλλία

Η Πέμπτη 18 Δεκεμβρίου 2025 πρόκειται να μείνει χαραγμένη στη συλλογική μνήμη ως ημέρα-ορόσημο για την Ελλάδα και το Πολεμικό Ναυτικό της πατρίδας μας. Στα ναυπηγεία της Naval Group, στη Λοριάν της Γαλλίας, πραγματοποιήθηκε με κάθε επισημότητα η τελετή ονοματοδοσίας και ύψωσης της ελληνικής σημαίας στη φρεγάτα «Κίμων».

Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΥΠΕΘΑ/STR





Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΥΠΕΘΑ/STR

Παρά την καταρρακτώδη βροχή που έπεφτε από τους ουρανούς της Βρετάνης, η καρδιά του ελληνισμού χτύπησε δυνατά, καθώς οι εκπρόσωποι της πολιτικής ηγεσίας της χώρας μας, το πλήρωμα της νεότευκτης φρεγάτας και άπαντες οι προσκεκλημένοι έγιναν μάρτυρες μιας συγκινησιακά φορτισμένης στιγμής, που αποτύπωσε εμφατικά μια αίσθηση ενότητας και εθνικής υπερηφάνειας. Το άκουσμα του εθνικού ύμνου και η ύψωση της «κυανολεύκου» στη φρεγάτα «Κίμων» δεν σηματοδοτούν απλώς την ένταξη της νέας γενιάς φρεγατών στις δυνάμεις του ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού, αλλά συμβολίζουν τη δέσμευση της Ελλάδας να προστατεύει τα κυριαρχικά της δικαιώματα, να διασφαλίζει την ειρήνη και να ενισχύει τη σταθερότητα σε ένα ευρύτερο περιφερειακό περιβάλλον με αυξημένες προκλήσεις.

Η τελετή ονοματοδοσίας έλαβε χώρα παρουσία του Υπουργού Εθνικής Άμυνας Νίκου Δένδια, του Αντιναυάρχου Δημητρίου-Ελευθερίου Κατάρα ΠΝ, Αρχηγού ΓΕΝ, αλλά και του Υποναυάρχου (ε.τ.) Πάνου Λασκαρίδη, ο οποίος ήταν και ο ανάδοχος του «Κίμωνα».

Αξίζει να σημειωθεί ότι η εν λόγω φρεγάτα αποτελεί την πρώτη μεγάλη μονάδα κρούσεων στην οποία υψώνεται

Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΓΙΩΡΓΟΣ ΒΙΤΣΑΡΑΣ





Credit: ΓΕΝ

Ν. Δένδιας: «Δεν νοείται το Πολεμικό Ναυτικό χωρίς ισχυρές δυνατότητες. Χωρίς την ικανότητα να βρίσκεται έγκαιρα εκεί όπου διαμορφώνονται τα συμφέροντα του ελληνισμού».

η ελληνική σημαία, ενώ το εκτόπισμά της ανέρχεται στους 4.500 τόνους.

Η ένταξη της φρεγάτας «Κίμων» αλλά και των επόμενων τριών φρεγατών FDI HN δημιουργεί το ισχυρότερο Ναυτικό που είχε ποτέ ο ελληνισμός. Η Ελλάδα ισχυροποιείται όχι για να απειλεί, αλλά για να προστατεύει, να εγγυάται, να αποτρέπει, προτάσσοντας το δίκαιο απέναντι στην ισχύ. Αυτό τόνισε ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας, κ. Νίκος Δένδιας, στην ομιλία του κατά την τελετή ονοματοδοσίας και ύψωσης της ελληνικής σημαίας στην πρώτη φρεγάτα FDI HN «Belharra» F-601 «Κίμων». Μάλιστα ανέφερε ότι για τον ίδιο αποτελεί μεγάλη τιμή «η ύψωση της ελληνικής σημαίας στη φρεγάτα "Κίμων"», καθώς η Ελλάδα «ζει και αναπνέει μέσα από τη θάλασσα».

«Δεν νοείται το Πολεμικό Ναυτικό χωρίς ισχυρές δυνατότητες. Χωρίς την ικανότητα να βρίσκεται έγκαιρα εκεί όπου διαμορφώνονται τα συμφέροντα του ελληνισμού», σημείωσε ο κ. Δένδιας μεταξύ άλλων. Ο «Κίμων» επιστρέφει στη Μεσόγειο «για να υποδηλώσει τη σημερινή ισχύ της Ελλάδας», πρόσθεσε.

«Υπέγραψα την ένταξη του "Κίμωνα" στο Πολεμικό Ναυτικό ενισχύοντας τη δυνατότητα αποτροπής. Παραδίδω στο Πολεμικό Ναυτικό μια πλατφόρμα εξαιρετικής ισχύος. Την ίδια σημασία έχει πάντα για την πολιτική ηγεσία το προσωπικό των Ενόπλων Δυνάμεων», κατέληξε ο Υπουργός.

Μετά την ομιλία του κ. Δένδια, η ελληνική σημαία υψώθηκε στον ιστό της φρεγάτας υπό την ανάκρουση του εθνικού ύμνου. Ακολούθως, το πλήρωμα της φρεγάτας επιβιβάστηκε στον «Κίμωνα».

Κατά την ονοματοδοσία του πλοίου, ο ανάδοχος του «Κίμωνα», Υποναύαρχος (ε.τ.) ΠΝ Πάνος Λασκαρίδης, σύμφωνα με την παράδοση, έριξε την τελετουργική φιάλη.

Αντιναύαρχος Δημήτριος-Ελευθέριος Κατάρας ΠΝ: «Υπερσύγχρονες μονάδες, που μας επιτρέπουν να προβάλλουμε την ελληνική σημαία και την ισχύ μας»

Ο Αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού Αντιναύαρχος Δημήτριος-Ελευθέριος Κατάρας ΠΝ στην ομιλία του εξήγησε ότι οι φρεγάτες Belharra «αντιπροσωπεύουν την επόμενη γενιά» και «ενισχύουν το Πολεμικό Ναυτικό για να ανταποκριθούμε στις προκλήσεις».

«Είναι πολύ περισσότερο από πολεμικά πλοία, είναι υπερσύγχρονες μονάδες, που μας επιτρέπουν να προβάλλουμε την ελληνική σημαία και την ισχύ μας», πρόσθεσε. «Επισφραγίζουν», ανέφερε, «τη στρατηγική συνεργασία Ελλάδας και Γαλλίας», αλλά και μια «ακλόνητη συμμαχία ανάμεσα στις δύο χώρες».

Για την ονομασία της φρεγάτας προς τιμήν του ναυάρχου Κίμωνα, τόνισε ότι αποτελεί «συνεκτικό πρότυπο χρήσης της ναυτικής ισχύος, θέτοντας τα θεμέλια της αθηναϊκής θαλασσοκρατίας».

Π. Λασκαρίδης: «Θα προστατεύουν την εθνική μας ανεξαρτησία και τα εθνικά μας εδάφη»

Από την πλευρά του, ο Υποναύαρχος ε.τ. Παναγιώτης Λασκαρίδης ευχήθηκε στο νέο απόκτημα του ΠΝ «καλά ταξίδια, ήρεμες θάλασσες και ο Άγιος Νικόλαος να είναι πάντα στην πλώρη του». Μεταξύ άλλων ανέφερε πως: «Η σημερινή μέρα είναι μια σπουδαία μέρα για μένα, γιατί η πατρίδα με τίμησε με την ύψιστη τιμή να γίνω



Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΥΠΕΘΑ/STR

ανάδοχος της φρεγάτας “Κίμων”. Σπουδαία μέρα για τον κυβερνήτη και το πλήρωμα, πιο σπουδαία μέρα για τον στόλο, το Πολεμικό Ναυτικό και την πατρίδα. Για εμάς τους Έλληνες, ο στόλος είναι πολύ σημαντικός και δείχνουμε ανυπόκριτο σεβασμό και αγάπη εδώ και αιώνες, γιατί ο στόλος μας δεν εγκατέλειψε ποτέ και έχει γράψει σελίδες ανθηρής δόξας. Σήμερα παραλαμβάνουμε και παραδίδουμε τον “Κίμωνα” με τη βεβαιότητα και την πεποίθηση ότι θα αναλάβει υπηρεσία που δεν είναι άλλη από το καθήκον. Ο “Κίμων” ανήκει σε όλους τους Έλληνες γιατί αγοράστηκε από το υστέρημα του ελληνικού λαού και είναι μέρος της ατομικής περιουσίας του καθενός».

Credit: ΓΕΝ



Συμπλήρωσε μάλιστα ότι «μαζί με τα υπόλοιπα πλοία FDI» θα έχουν «καθήκον τον έλεγχο στο Αιγαίο και στις γύρω θάλασσες». «Θα προστατεύουν την εθνική μας ανεξαρτησία και τα εθνικά μας εδάφη», ανέλυσε και συνέχισε: «Ζούμε σε περίοδο με μεγάλες προκλήσεις και επικίνδυνες καταστάσεις, με αναθεωρητικούς κινδύνους, που επιβουλεύονται τα εθνικά μας συμφέροντα».

Κ. Μητσοτάκης: «Μια στιγμή που κάνει όλους τους Έλληνες υπερήφανους»

Την ίδια ημέρα, ο Έλληνας Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης, από τις Βρυξέλλες, τόνισε: «Σήμερα βρίσκομαι στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, όμως πιστεύω ότι η καρδιά της Ελλάδος χτυπά λίγα χιλιόμετρα από εδώ, στο ναυπηγείο της Λοριάν, όπου θα υψωθεί η ελληνική σημαία στην πρώτη από τις τέσσερις φρεγάτες Belharra, στη φρεγάτα “Κίμων”. Είναι μια στιγμή που πρέπει να κάνει όλες τις Ελληνίδες και όλους τους Έλληνες υπερήφα-

νους. Η ελληνική κυβέρνηση στηρίζει έμπρακτα τις Ένοπλες Δυνάμεις και η φρεγάτα “Κίμων” είναι η καλύτερη απόδειξη ότι οι Ένοπλες Δυνάμεις μας πια περνάνε σε μια νέα εποχή».

Στην τελετή, μεταξύ άλλων, παρευρέθηκαν η Γαλλίδα Υπουργός Άμυνας Κατρίν Βοτρίν, ο Υφυπουργός Εθνικής Άμυνας Θανάσης Δαβάκης, ο Αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας (ΓΕΕΘΑ) Στρατηγός Δημήτριος Χούπης, ο Αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού (ΓΕΝ) Αντιναύαρχος Δημήτριος-Ελευθέριος Κατάρας ΠΝ, ο Αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Στρατού (ΓΕΣ) Αντιστράτηγος Γεώργιος Κωστίδης, ο πρώην Υπουργός Εθνικής Άμυνας Νίκος Παναγιωτόπουλος, ο Σύμβουλος Εθνικής Ασφάλειας Αθανάσιος Ντόκος, ο Επίτιμος Αρχηγός ΓΕΣ και Διοικητής του Αγίου Όρους Αλκιβιάδης Στεφανής, ο Βουλευτής Διονύσης Χατζηδάκης, η Πρέσβης της Γαλλίας στην Αθήνα Λοράνς Αουέρ, ο Πρόεδρος της Naval Group Πιερ-Ερίκ Πομελέ, επίτιμοι αρχηγοί του Πολεμικού Ναυτικού και του Στόλου, ο Πρόεδρος του ΣΕΚΠΥ Αναστάσιος Ροζολής, ο Διευθύνων Σύμβουλος των Ναυπηγείων Σαλαμίνας Γιώργος Κόρος, η Πρόεδρος του Ιδρύματος Αθηνάς Ι. Μαρτίνου, Ιωάννα Μαρτίνου, εκπρόσωποι πολιτικών κομμάτων και ανώτατοι αξιωματικοί των Ενόπλων Δυνάμεων. Ο αγιασμός τελέστηκε χοροστατούντος του Μητροπολίτη Γαλλίας Δημητρίου.

Αξίζει να σημειωθεί πως ο «Κίμων», η πρώτη φρεγάτα κλάσης FDI HN «Belharra» –από τις συνολικά τέσσερις που θα ενταχθούν τα επόμενα χρόνια στο Πολεμικό Ναυτικό– ταξίδεψε στη Βρέστη για να παραλάβει τον οπλισμό της, ενώ στις 15 Ιανουαρίου 2026 έφτασε στον Ναύσταθμο Σαλαμίνας, όπου την υποδέχτηκαν ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας Κωνσταντίνος Τασούλας, ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης και ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας Νίκος Δένδιας.

Η παράδοση των επόμενων φρεγατών, «Νέαρχος» και «Φορμίων», αναμένεται εντός του ίδιου έτους, ενισχύοντας καθοριστικά τις επιχειρησιακές δυνατότητες και την αντιαεροπορική άμυνα του στόλου.



Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΓΡΑΦΕΙΟ ΤΥΠΟΥ ΓΕΝ/STR

Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΥΠΕΘΑ/STR





Ένοπλες Δυνάμεις: Θεσμική αναγνώριση της προσφοράς του Νικολάου Π. Κοσμάτου

του Παναγιώτη Κόρακα

Σε κλίμα εθνικής συγκίνησης και υπερηφάνειας, οι ελληνικές Ένοπλες Δυνάμεις, παρουσία του Υπουργού Εθνικής Άμυνας Νίκου Δένδια, τίμησαν, στις 12 Ιανουαρίου 2026, ένα από τα νεότερα μέλη του ελληνικού εφοπλισμού για τις δράσεις ευποιίας του προς τις Ένοπλες Δυνάμεις και ειδικότερα προς το Γενικό Επιτελείο Στρατού.

Ειδικότερα, ο Αρχηγός ΓΕΕΘΑ Στρατηγός Δημήτριος Χούπης απένειμε τον βαθμό του Ταξίαρχου Ιππικού Τεθωρακισμένων επί τιμή στον κ. Νικόλαο Κοσμάτο, Πρόεδρο της Sealink Navigation Ltd, για την πολυετή προσφορά του προς τις εθνικές αμυντικές ανάγκες της χώρας, αλλά και για τη γενναιόδωρη συνεισφορά του στον εκσυγχρονισμό της Βιβλιοθήκης της Σχολής Ευελπίδων.

Αξίζει να σημειωθεί πως ο κ. Νικόλαος Π. Κοσμάτος είναι υιός του Υποναυάρχου ε.α. του Λιμενικού Σώματος Παναγιώτη Κοσμάτου, ο οποίος, κατά τη διάρκεια της επαγγελματικής του πορείας, έχει υπηρετήσει και τιμήσει την ελληνική ναυτιλία από σημαντικές θέσεις ευθύνης, ως πρώτος Διευθυντής της HELMEPA και ως Διευθυντής του Greek Shipping Co-operation Committee στο Λονδίνο. Υπό αυτό το πρίσμα, ο κ. Νικόλαος Κοσμάτος συνεχίζει μια οικογενειακή παράδοση προσφοράς προς το έθνος. Μάλιστα, η επιλογή της τιμητικής απονομής του βαθμού του Ταξίαρχου Ιππικού Τεθωρακισμένων ενδέχεται να μην είναι τυχαία, καθώς το τιμώμενο πρόσωπο χαρακτηρίζεται από τη μεγάλη αγάπη του αλλά και τις διεθνείς επιδόσεις του στα ιππικά αθλήματα.

Στην τελετή, που πραγματοποιήθηκε στην Αίθουσα «Ιωάννης Καποδίστριας» του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, παρευρέθηκαν επίσης ο Αρχηγός ΓΕΣ Αντιστράτηγος Γεώργιος Κωστίδης, ο Αρχηγός ΓΕΝ Αντιναύαρχος Δημήτριος-Ελευθέριος Κατάρας ΠΝ και ο Αρχηγός ΓΕΑ Αντιπτέραρχος (Ι) Δημοσθένης Γρηγοριάδης, ο Διοικητής Διακλαδικής Διοίκησης Ακαδημαϊκής Εκπαίδευσης Αντιστράτηγος Αναστάσιος Πολύχρονος, ο Υποστράτηγος της ΕΛ.ΑΣ. Ιωάννης Σταυρακάκης, Ανώτατοι Αξι-

Credits: ΑΠΕ-ΜΠΕ/ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ/ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ/ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΚΑΡΑΪΣΚΟΣ

ωματικοί, ο δωρητής και Πρόεδρος της Sealink Navigation Ltd Νικόλαος Κοσμάτος, ο πατέρας του, Υποναύαρχος ε.α. του Λιμενικού Σώματος Παναγιώτης Κοσμάτος και άλλα μέλη της οικογένειάς του.

Ο τιμώμενος κ. Κοσμάτος στον χαιρετισμό του τόνισε: «Η απονομή ενός τιμητικού τίτλου είναι προφανώς μια ένδειξη ευχαριστίας από την Πολιτεία και τις Ένοπλες Δυνάμεις προς κάποιον που έχει προσφέρει κάτι στις Ένοπλες Δυνάμεις. Στη δική μου περίπτωση όμως αυτός που πρέπει να ευχαριστεί είμαι εγώ. Ευχαριστώ που μου δόθηκε η ευκαιρία να βοηθήσω από την αρχή τη νεοσύστατη τότε ίλη του Ιππικού και εν συνεχεία να βοηθήσω στην ανακαίνιση της Βιβλιοθήκης της Στρατιωτικής Σχολής Ευελπίδων, όπου με τη συνεισφορά του Αντιστράτηγου Αναστασίου Πολύχρονου ολοκληρώσαμε αυτό το μεγάλο έργο.

»Θα ήθελα να τονίσω ότι εμείς, ως πολίτες, είμαστε που χρωστάμε στις Ένοπλες Δυνάμεις. Οι Ένοπλες Δυνάμεις δεν μας χρωστάνε τίποτα. Εμείς έχουμε υποχρέωση για μια διαρκή, για μια διά βίου προσφορά στις Ένοπλες Δυνάμεις, στην Πολιτεία και στην κοινωνία. Η σημερινή μέρα είναι ίσως η πιο συγκινητική της ζωής μου. Είμαι περήφανος που πλέον θα μπορώ να λέγομαι Έφεδρος Ταξίαρχος του Ιππικού Τεθωρακισμένων και εύχομαι επίσης η σημερινή μέρα να είναι η αρχή για να με αξιώσει ο Θεός να προσφέρω ακόμα περισσότερο στις αγαπημένες μου Ένοπλες Δυνάμεις».

Ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας επισήμανε, μεταξύ άλλων, στον χαιρετισμό του: «Κυρίες, κύριοι, οικογένεια του τιμωμένου, κυρία Κοσμάτου, είναι μεγάλη μας χαρά να σας καλωσορίζουμε σήμερα εδώ, στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας, στην αίθουσα "Καποδίστρια". Μάλιστα, έχει κι αυτή κερκυραϊκό όνομα και δεν της το έδωσα εγώ.

»Η τελετή σήμερα αφορά την απονομή στον κ. Νικόλαο Κοσμάτο του βαθμού του Ταξίαρχου επί τιμή του Ιππικού και των Τεθωρακισμένων, μια πράξη θεσμικής αναγνώρισης της προσφοράς του.

»Ο κ. Κοσμάτος επανέστησε τη Βιβλιοθήκη της Στρατιωτικής Σχολής Ευελπίδων, μεταξύ των άλλων. Προϊόν γενναιοδωρίας, αλλά και –πρέπει να πω– προϊόν σοφίας, διότι η βιβλιοθήκη συνιστά τη θωράκιση της πατρίδας, όχι μέσω των όπλων, αλλά μέσω της γνώσης.





»Κατά συνέπεια, η Βιβλιοθήκη, κύριε Ταξίαρχε, που ανακαινίσατε ενισχύει την παροχή των εφοδίων στους νέους Αξιωματικούς και μετατρέπεται σε έναν σημαντικό –πολύ πιο σημαντικό από όσο φαίνεται– πολλαπλασιαστή ισχύος για τις Ένοπλες Δυνάμεις.

»Όμως, όπως πάντοτε σε αυτές τις τελετές, θέλω να μνημονεύω το πιο σημαντικό ακόμη: είναι η παροχή του παραδείγματος. Η χώρα ανέκαθεν βασίστηκε στη χορηγία. Θυμίζω για όσους δεν έχουν εντρυφήσει στην αρχαία ιστορία μας –η δική μου γενιά και η γενιά του τιμωμένου τη διδάχτηκε στο σχολείο– ο αθηναϊκός στόλος, ο ισχυρότερος της εποχής του, ήταν προϊόν χορηγίας. Οι εύποροι Αθηναίοι είχαν ο καθένας υποχρέωση να εξοπλίζει μία τριήρη. Αυτή είναι αρχική χρήση της λέξης "χορηγία". Η δωρεά του κ. Κοσμάτου δημιουργεί κι αυτή με τη σειρά της ένα παράδειγμα. Πώς οι δυνάμενοι Έλληνες μπορούν να προσφέρουν στη δημιουργία ισχυρών Ενόπλων Δυνάμεων. Και ισχυρές Ένοπλες Δυνάμεις για την πατρίδα μας είναι –τολμώ να πω δυστυχώς, αλλά είναι– αναγκαία προϋπόθεση της επιβίωσής μας.

»Κρατώ, αγαπητέ κύριε Κοσμάτο, αγαπητέ μου Νίκο, και την καταληκτική σας δήλωση: ότι η προσφορά σας αυτή δεν είναι η τελευταία. Το ξέρω πόσο αγαπάτε τις Ένοπλες Δυνάμεις και ξέρω ότι πάντοτε –ανεξαρτήτως αν είμαι εγώ εδώ ή οι Αρχηγοί, οποιοσδήποτε και να είναι– εσείς θα επιτελέσετε με τον καλύτερο τρόπο αυτό που αισθάνεστε ως καθήκον και υποχρέωση προς την πατρίδα».

Οι δράσεις της ναυτιλιακής οικογένειας προς όφελος της ελληνικής κοινωνίας

Ναυτιλία &

Η ναυτιλία στηρίζει τον σιδηρόδρομο: Δωρεά της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών για το σύστημα γεωεντοπισμού των τρένων

Τη χρηματοδότηση της προμήθειας και της εγκατάστασης του νέου συστήματος γεωεντοπισμού για όλες τις σιδηροδρομικές αμαξοστοιχίες αναλαμβάνει η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών. Σύμφωνα με ανακοίνωση του Υπουργείου Μεταφορών, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών υπέγραψε σύμβαση δωρεάς με το ελληνικό Δημόσιο, ύψους 2.489.409 ευρώ. Το σύστημα γεωεντοπισμού θα είναι προσβάσιμο και στους πολίτες μέσω της ψηφιακής πλατφόρμας railway.gov.gr, δημιουργώντας νέες δυνατότητες διαφάνειας και ενημέρωσης.

«Το σύστημα, στη βασική του έκδοση, έχει ήδη δοκιμαστεί και βρίσκεται σε κανονική λειτουργία από τον Ιούλιο, με επιτυχή εγκατάσταση και χρήση σε επιλεγμένους συρμούς στο πλαίσιο πιλοτικής εφαρμογής. Με τη χρήση δεκτών υψηλής ακρίβειας και μετάδοσης δεδομένων σε πραγματικό χρόνο, το Κέντρο Ελέγχου Κυκλοφορίας του ΟΣΕ μπορεί να παρακολουθεί διαρκώς τη θέση κάθε τρένου, ενισχύοντας την ασφάλεια, τον έλεγχο της κυκλοφορίας και τη συνολική αξιοπιστία του δικτύου.

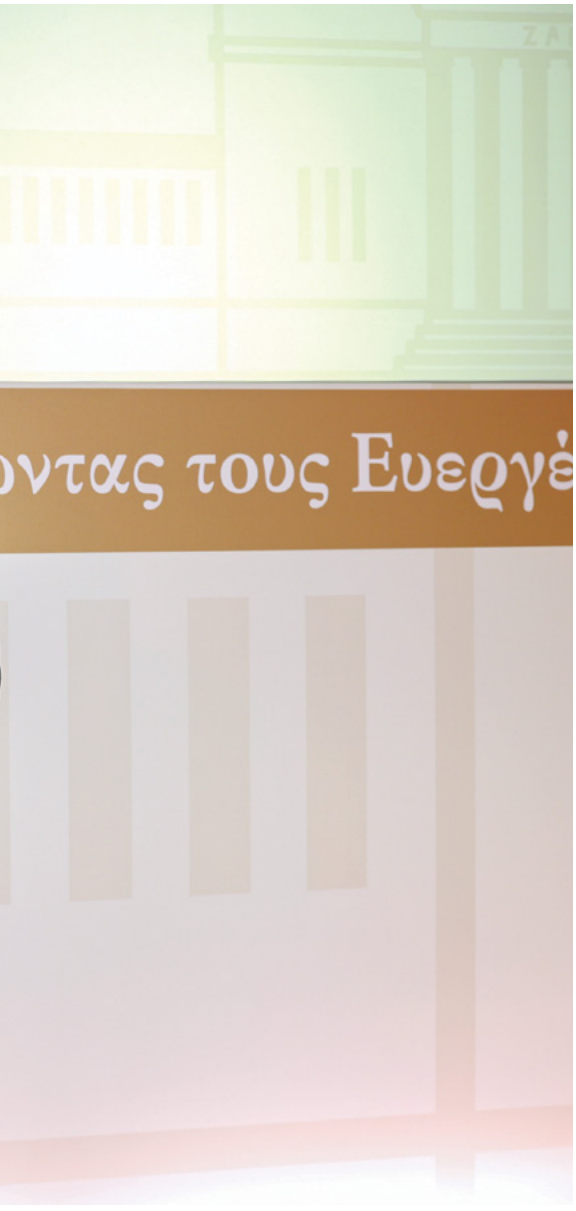
Η δωρεά της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών καλύπτει πλήρως το κόστος προμήθειας και εγκατάστασης του απαραίτητου εξοπλισμού για το σύνολο των σιδηροδρομικών αμαξοστοιχιών. Με αυτόν τον τρόπο εξοικονομείται



εμπορία

Επιμέλεια: Παναγιώτης Κόρακας

Credit: Papadakis Press



πολύτιμος χρόνος, καθώς αποφεύγεται η χρονοβόρα διαδικασία δημόσιου διαγωνισμού και επιταχύνεται η καθολική εφαρμογή του συστήματος σε όλο το δίκτυο.

Με αυτή την πρωτοβουλία, η ελληνική ναυτιλία συμβάλλει ουσιαστικά στην αναβάθμιση των δημόσιων υποδομών και στηρίζει την εθνική προσπάθεια για έναν πιο ασφαλή, σύγχρονο και αξιόπιστο ελληνικό σιδηρόδρομο», αναφέρεται στην ανακοίνωση.

«Οι Σιδηρόδρομοι Ελλάδας (ΟΣΕ) και ο Αναπληρωτής Υπουργός Μεταφορών, Κωνσταντίνος Κυρανάκης, εκφράζουν τις θερμές τους ευχαριστίες προς την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και προσωπικά προς την Πρόεδρό της, κ. Μελίνα Τραυλού, για τη σημαντική συμβολή τους σε ένα τόσο κρίσιμο ζήτημα που αφορά την ασφάλεια των επιβατών», καταλήγει η ανακοίνωση του Υπουργείου Μεταφορών.

Ίδρυμα Ευγενίδου: Τιμητική διάκριση για το έργο και τη διαχρονική προσφορά του

Το Ίδρυμα Ευγενίδου τιμήθηκε σε ειδική τελετή που πραγματοποιήθηκε στο Ζάππειο Μέγαρο, στις 19 Δεκεμβρίου 2025, στο πλαίσιο της οποίας η Επιτροπή Ολυμπίων και Κληροδοτημάτων απένειμε στο Ίδρυμα διάκριση, αναγνωρίζοντας τη διαχρονική προσφορά και την κοινωφελή αποστολή του.

Τη διάκριση παρέλαβε ο κ. Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης, Πρόεδρος του Ιδρύματος Ευγενίδου, εκπροσωπώντας το Ίδρυμα και το έργο του, από τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κ. Βασίλη Κικίλια, ο οποίος αναφέρθηκε στον σπουδαίο ρόλο του Ιδρύματος Ευγενίδου. Ειδικότερα, ο Υπουργός τόνισε τη σημασία των ευεργετών, όπως ο ιδρυτής του Ιδρύματος Ευγενίδου, Ευγένιος Ευγενίδης, επισημαίνοντας: «Όταν η Ελληνική Πολιτεία, η ελληνική διακυβέρνηση, δεν μπορούσε, δεν επαρκούσε ή δεν άντεχε, με το περίσσευμα της ψυχής, της γενναιοδωρίας αλλά και της επιτυχίας τους, οι Έλληνες ευεργέτες γύρισαν πίσω το περίσσευμά τους στους ανθρώπους που ήταν λιγότερο τυχεροί από αυτούς, και το έκαναν με επίγνωση αυτής της γενναιοδωρίας».

Στην ομιλία αποδοχής της διάκρισης, ο κ. Δημητριάδης-Ευγενίδης τόνισε ότι αυτή η τιμή αποδίδεται πρωτίστως στον ιδρυτή του Ιδρύματος, Ευγένιο Ευγενίδη, του οποίου η παρακαταθήκη συνεχίζει να εμπνέει τη δράση και το όραμα του Ιδρύματος.

Ο Πρόεδρος του Ιδρύματος ευχαρίστησε θερμά την Επιτροπή Ολυμπίων και Κληροδοτημάτων, καθώς και τη Διοίκηση του Ζαππείου Μεγάρου για τη φιλοξενία της τελετής, υπογραμμίζοντας τον θεσμικό και ιστορικό συμβολισμό του χώρου. Παράλληλα, έκανε ιδιαίτερη μνεία στη Μαριάνθη Σίμου και στον Νικόλα Βερνίκο-Ευγενίδη, επισημαίνοντας τη σημασία της συνέχειας αξιών και ευθύνης που συνοδεύουν την έννοια της προσφοράς.

Σε δήλωσή του, ο Πρόεδρος του Ιδρύ-

Λεωνίδας Δημητριάδης-Ευγενίδης:
«Η παρακαταθήκη του Ευγενίου Ευγενίδη δεν είναι ένα κεφάλαιο του παρελθόντος. Είναι ευθύνη συνέχειας».

ματος ανέφερε: «Θέλω να ευχαριστήσω όλους όσοι εργάζονται για το Ίδρυμα Ευγενίδου και όλους όσοι στηρίζουν τις δράσεις του: συνεργάτες, επιστήμονες, εκπαιδευτικούς, ανθρώπους που συχνά εργάζονται αθόρυβα, ώστε η γνώση να γίνεται εμπειρία.

»Και επιτρέψτε μου να επιστρέψω στο σημείο αφετηρίας: η διάκριση που μας αποδίδεται θεσμικά από την Επιτροπή Ολυμπίων και Κληροδοτημάτων και φιλοξενείται εδώ, στο Ζάππειο, λειτουργεί για εμάς ως υπενθύμιση ότι η παρακαταθήκη του Ευγενίου Ευγενίδη δεν είναι ένα κεφάλαιο του παρελθόντος. Είναι ευθύνη συνέχειας· μια ευθύνη που, με τον τρόπο της, συνδέεται και με πρόσωπα όπως η Μαριάνθη Σίμου και ο Νικόλας Βερνίκος-Ευγενίδης, στο μέτρο που αντιπροσωπεύουν τη διαρκή αξία της προσφοράς.

»Παραλαμβάνω αυτή τη βράβευση ως εντολή συνέχειας: να κρατήσουμε ζωντανό το νόημα της παρακαταθήκης με έργο: περισσότερη γνώση, περισσότερη δυνατότητα, περισσότερη προοπτική.

»Σήμερα βιώνουμε ταυτόχρονα τρεις μεγάλες μεταβάσεις. Πρώτον, την τεχνολογική μετάβαση. Ψηφιοποίηση, αυτοματοποίηση, τεχνητή νοημοσύνη. Αν οι δεξιότητες μείνουν πίσω, οι ανισότητες μεγαλώνουν. Δεύτερον, την περιβαλλοντική μετάβαση. Η βιωσιμότητα και η ενεργειακή αλλαγή απαιτούν γνώση, εξειδίκευση και ανθρώπους που μπορούν να εφαρμόσουν λύσεις, όχι μόνο να τις περιγράφουν. Τρίτον, τη μετάβαση εμπιστοσύνης. Σε έναν κόσμο παραπληροφόρησης και εύκολων βεβαιοτήτων, η επιστημονική σκέψη και η παιδεία αποτελούν όρο κοινωνικής συνοχής. Σε αυτό το πλαίσιο, η ευεργεσία αποκτά νέο περιεχόμενο: γίνεται γέφυρα ανάμεσα στη γνώση και στην πράξη, ανάμεσα στην εκπαίδευση και στην πραγματική ζωή, ανάμεσα στο "ξέρω" και στο "μπορώ"».

Το Ίδρυμα Ευγενίδου παραμένει προσηλωμένο στη στήριξη της παιδείας, της επιστήμης, της τεχνολογίας και της ανάπτυξης δεξιοτήτων, με δράσεις που ενισχύουν την πρόσβαση στη γνώση και συνδέουν την εκπαίδευση με τις ανάγκες της σύγχρονης κοινωνίας.

Βράβευση του Ιδρύματος Αικατερίνης Λασκαρίδη από την Ακαδημία Αθηνών

Το Ίδρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη τιμήθηκε με Βραβείο από την Ακαδημία Αθηνών κατά την Πανηγυρική Συνεδρία που πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 18 Δεκεμβρίου 2025 στο Μέγαρο της Ακαδημίας. Συγκεκριμένα, στο Ίδρυμα απονεμήθηκε Βραβείο από την Γ΄ Τάξη των Ηθικών και Κοινωνικών Επιστήμων για τη μεγάλη και συνεχή προσφορά του στους τομείς του Πολιτισμού και της Παιδείας στη χώρα μας, αλλά και διεθνώς. Το Βραβείο παρέλαβε από τον Πρόεδρο της Ακαδημίας Αθηνών, κ. Μιχάλη Τιβέριο, η Διευθύντρια Ακαδημαϊκών Υποθέσεων του Ιδρύματος, κ. Καλή Κυπαρίσση.

Για το Ίδρυμα Αικατερίνης Λασκαρίδη, η τιμητική αυτή διάκριση αποτελεί ιδιαίτερη αναγνώριση και επισφράγιση της διαχρονικής του προσφοράς, σε μια συμβολική χρονική συγκυρία, καθώς συμπίπτει με την ολοκλήρωση του επετειακού έτους για τα τριάντα χρόνια παρουσίας και κοινωνικής δράσης του. Συγχρόνως, αποτελεί πηγή έμπνευσης και ευθύνης για τη συνέχιση και την περαιτέρω ενίσχυση του έργου του.

Με αφορμή τη βράβευση, η Αντιπρόεδρος του Ιδρύματος, κ. Κατερίνα Λασκαρίδη, αναφέρει: «Πιστοί στο όραμα και στις αξίες μας, εδώ και τριάντα χρόνια επιδιώκουμε να ανοίγουμε νέους δρόμους και να αμβλύνουμε έμπρακτα τις ανισότητες μέσα από δράσεις στον πολιτισμό, στην παιδεία, στην υγεία, στη ναυτιλία και στην κοινωνία συνολικά. Σε έναν



onassis.org

ΑΠΟ ΤΗ **ΝΑΥΤΙΛΙΑ** ΣΤΗΝ **ΚΟΙΝΩΦΕΛΕΙΑ**

Από το 1975, συνεχίζοντας το όραμα του Αριστοτέλη Ωνάση, η εταιρεία Olympic Shipping and Management S.A. διαχειρίζεται έναν στόλο 18 πλοίων επανδρωμένων κυρίως από Έλληνες αξιωματικούς. Αυτό που ξεκινάει ως αγώνας στις θάλασσες όλου του κόσμου επιστρέφει στην ελληνική κοινωνία ως επένδυση στην υγεία, τον πολιτισμό και την εκπαίδευση, μέσα απο τις δράσεις του Ιδρύματος Ωνάση.

ΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣΛΗΨΗΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΓΕΦΥΡΑΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ ΣΤΟ: apply.smartcv.co/onassis-shipping



Credit: ΑΠΕ-ΜΠΕ/Διεύθυνση Ενημέρωσης/
Υπουργείο Εθνικής Άμυνας/ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΕΛΕΚΟΥΔΑΣ

κόσμο που μεταβάλλεται με ταχύτητα, δεσμευόμαστε να συνεχίζουμε να επενδύουμε στον άνθρωπο, καλλιεργώντας τη γνώση, τον διάλογο και την ενεργό συμμετοχή, με στόχο τη δημιουργία θετικού κοινωνικού αποτυπώματος».

Ίδρυμα Αθηνάς Ι. Μαρτίνου: Η έμπρακτη στήριξη στη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων

«Εγκαινιάζουμε ένα σύγχρονο σύστημα προσομοίωσης, που θα επιτρέψει στα στελέχη μας να αποκτούν, σε ελεγχόμενα και κλιμακούμενα σενάρια, την εμπειρία η οποία απαιτείται. Είμαστε σε μια νέα εποχή, για την οποία απαιτούνται εργαλεία».

Τα παραπάνω τόνισε ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας, κ. Νίκος Δένδιας, ο οποίος επισκέφθηκε τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, προκειμένου να παραστεί στα εγκαίνια του προσομοιωτή ναυτιλίας, που αποτελεί δωρεά του Ιδρύματος Αθηνάς Ι. Μαρτίνου.

Κατά τη διάρκεια της τελετής, η οποία έλαβε χώρα την Τρίτη 16 Δεκεμβρίου, απονεμήθηκε στην Πρόεδρο του Ιδρύματος, κ. Ιωάννα Μαρτίνου, ο βαθμός της Αρχιπλοιάρχου επί τιμή του Πολεμικού Ναυτικού.

Απευθυνόμενος στην κ. Ιωάννα Μαρτίνου, ο κ. Δένδιας ανέφερε: «Η παρουσία, σήμερα εδώ, όλων μας είναι μια ιδιαίτερη χαρά και μια μεγάλη τιμή. Εδώ είναι το προπύργιο της ναυτικής μας παράδοσης, το προπύργιο της ισχύος του στόλου μας. Είναι αυτός ακριβώς ο χώρος όπου διαμορφώνονται οι χαρακτήρες και οι δυνατότητες των αξιωματικών που διοικούν τον στόλο μας. Αυτών που θα σηκώσουν στην πλάτη τους τη μεγάλη ευθύνη της διατήρησης της κυριαρχίας και της εδαφικής ακεραιότητας της πατρίδας».

Πρόσθεσε, δε, ότι οι στρατιωτικές σχολές «έχουν αναβαθμιστεί τον τελευταίο καιρό», εξηγώντας ότι ο εκσυγχρονισμός τους είναι ένα από τα απαραίτητα τμήματα της «Ατζέντας 2030».

«Γίνεται», συνέχισε, «από ανθρώπους και ιδρύματα που κατανοούν την ευρύτερη παράδοση της πατρίδας, την παράδοση της ευεργεσίας, αλλά και την τεράστια γεωπολιτική συγκυρία, που απαιτεί να βρεθούμε σε ένα επίπεδο ισχύος πρωτόγνωρο, αλλά επίσης απολύτως απαραίτητο για την επιβίωσή μας».

«Η σημερινή δωρεά», επισήμανε, «έρχεται ως συνέχεια προηγούμενης δωρεάς, του ίδιου Ιδρύματος, στην ανακαίνιση της Λέσχης των Αξιωματικών του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού».

Εκ μέρους της Πολιτείας, του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, των Ενόπλων Δυνάμεων και του Πολεμικού Ναυτικού, εξέφρασε «την ευγνωμοσύνη μας και την αγάπη μας, διότι δεν είναι απλώς η δωρεά, είναι ο τρόπος με τον οποίο και εσείς και ο σύντροφός σας και η οικογένειά σας αντιμετωπίζετε το Πολεμικό

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



Credit: Ελληνική Ολυμπιακή Επιτροπή

Ναυτικό, τις Ένοπλες Δυνάμεις και τις ανάγκες τους». Μετά την τελετή των εγκαινίων, ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας ξεναγήθηκε στον χώρο του προσομοιωτή ναυτιλίας.

Ο νέος προσομοιωτής ναυτιλίας, ο οποίος ονομάζεται NAUTIS-3, δίνει τη δυνατότητα όχι μόνο σε ναυτικούς δοκίμους, αλλά και σε αξιωματικούς, να εκπαιδευτούν σε ρεαλιστικές συνθήκες και σε πληθώρα αντικειμένων με μηδενικό κόστος, με σκοπό την περιοδική συντήρηση της ναυτικής τους ικανότητας.

Με την οικονομική στήριξη του Βαγγέλη Μαρινάκη η ανακαίνιση του Παναθηναϊκού Σταδίου

Η εταιρεία Capital Maritime & Trading Corp., ιδιοκτησίας του Βαγγέλη Μαρινάκη, θα αναλάβει την ανακαίνιση του Παναθηναϊκού Σταδίου ως Χρυσός Χορηγός της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής. Στο πλαίσιο της συνεργασίας, η Capital Maritime & Trading Corp. θα χρηματοδοτήσει και θα υλοποιήσει την πλήρη ανακαίνιση του Παναθηναϊκού Σταδίου, με στόχο την αναβάθμιση των υποδομών του, ώστε το εμβληματικό στάδιο να μπορεί να φιλοξενήσει διεθνείς αγώνες στίβου, επιπέδου Diamond League, τηρώντας όλες τις σύγχρονες προδιαγραφές.

Συγκεκριμένα, θα τοποθετηθεί νέο ταρτάν που θα πληροί όλα τα διεθνή στάνταρ για αγώνες Diamond League, ενώ θα αντικατασταθεί ο φωτισμός του με νέους LED λαμπτήρες, που θα αναδείξουν την ομορφιά του Καλλιμάρμαρου και θα εξοικονομούν ενέργεια, προστατεύοντας το περιβάλλον. Εκτός από τη βασική χρήση, ο νέος φωτισμός θα δημιουργεί έναν νυκτερινό φωτεινό περίπατο στην ιστορία της αναβίωσης των Ολυμπιακών Αγώνων για όλους τους επισκέπτες, Έλληνες και ξένους. Επιπρόσθετα, ο κ. Μαρινάκης θα αναλάβει τον φωτισμό της πρόσοψης του κτιρίου της ΕΟΕ, με δημιουργία της διάσημης Ελευθερίας Ντεκώ, η οποία φώτισε την Ακρόπολη και έχει αναλάβει το έργο.

«Το Καλλιμάρμαρο είναι πολύ περισσότερο από ένα στάδιο. Είναι το σύμβολο των διαχρονικών ελληνικών ιδεωδών – της ευγενούς άμιλλας, του ευ αγωνίζεσθαι και της φιλίας μεταξύ των λαών. Αξίες που γεννήθηκαν στην αρχαία Ελλάδα, αναβίωσαν με τους πρώτους σύγχρονους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1896 σε αυτό ακριβώς το στάδιο και εξακολουθούν να εμπνέουν τον κόσμο. Θέλουμε να στηρίζουμε διαχρονικά αυτό το μνημείο, να το διατηρούμε ζωντανό, ώστε να μας υπενθυμίζει ότι ο αθλητισμός δεν είναι απλώς ένα γεγονός. Είναι συνέχεια αξιών, συνέχεια ιστορίας, συνέχεια έμπνευσης για τις επόμενες γενιές», δήλωσε ο Βαγγέλης Μαρινάκης, ο οποίος προ ημερών ανέλαβε και τη στήριξη του παγκόσμιου πρωταθλητή της πάλης, Γιώργου Κουγιουμτσίδη, μέσω της εταιρείας ALTER EGO Media.

Ο Πρόεδρος της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής, κ. Ισίδωρος Κούβελος, τόνισε με τη σειρά του: «Ο Βαγγέλης Μαρινάκης είναι ένας άνθρωπος του αθλητισμού, που, όπως έχει πει πολλές φορές, διαχρονικά στηρίζει με συνέπεια και γενναιοδωρία κάθε προσπάθεια που προάγει τις αξίες του. Ένας πραγματικός λάτρης του ολυμπιακού ιδεώδους και της αξίας του αθλητισμού. Τώρα, συνεχίζει να προσφέρει με ουσιαστικό τρόπο, τόσο μέσα από τις εργασίες ανακαίνισης του Παναθηναϊκού Σταδίου, το οποίο θα μπορεί να φιλοξενεί διεθνείς αγώνες κλασικού αθλητισμού, όσο και μέσα από τη στήριξη αθλητών και δράσεων που θα του ζητηθεί από την Ελληνική Ολυμπιακή Επιτροπή. Είναι ένας χορηγός χωρίς χρονικό ή οικονομικό όριο, χωρίς να ζητά ανταποδοτικά οφέλη, που αποδεικνύει έμπρακτα την αγάπη του για τον ελληνικό αθλητισμό και την ολυμπιακή παιδεία. Η Ελληνική Ολυμπιακή Επιτροπή τού οφείλει ένα μεγάλο “ευχαριστώ” για τη διαρκή και ανεκτίμητη προσφορά του».

Το Ίδρυμα Ιωάννη Σ. Λάτση στο πλευρό των εγκαυματιών

Η δωρεά ενός υπερσύγχρονου ηλεκτρικού δερμοτόμου μπαταρίας προς τη μη κερδοσκοπική οργάνωση Salvia | Greek Association for Burn Survivors από το Κοινωφελές Ίδρυμα Ιωάννη Σ. Λάτση είναι πλέον πραγματικότητα. Η Salvia, που συστάθηκε με Ιδρυτική Δωρεά του Ιδρύματος, αποτελεί τη μοναδική εξειδικευμένη οργάνωση για το έγκαυμα και τους εγκαυματίες στην Ελλάδα.

Ο δερμοτόμος είναι ένα εξειδικευμένο εργαλείο πλαστικής χειρουργικής, απολύτως απαραίτητο για τα χειρουργεία εγκαυμάτων και την αποκατάσταση των ασθενών. Το νέο αυτό χειρουργικό εργαλείο θα υποστηρίξει το έργο ενός εξαιρετικά εξειδικευμένου Πλαστικού Χειρουργού του ΚΑΤ, του Φίλιου-Αλέξανδρου Λυσιώτη, ο οποίος εθελοντικά χειρουργεί και παρακολουθεί παιδιά-εγκαυματίες στο «Παίδων Αγλαΐα Κυριακού».

ΔΕΣΜΟΣ: Δωρεά πυροσβεστικού οχήματος

Όπως ανακοινώθηκε στις 12 Ιανουαρίου 2026, ο ΔΕΣΜΟΣ προχώρησε στη δωρεά ενός νέου πυροσβεστικού οχήματος στην Ομάδα Εθελοντών Δασοπυροσβεστών Διασωστών – Εκάλη 2000, το οποίο αποκτήθηκε χάρη στην πολύτιμη στήριξη ιδιωτών, εταιρειών και ιδρυμάτων, με γνώμονα την έμπρακτη ενίσχυση του κρίσιμου έργου των εθελοντών στην πρώτη γραμμή της δασοπροστασίας.

Αξίζει να σημειωθεί πως, στο πλαίσιο της αλληλεγγύης και της συνεργασίας μεταξύ εθελοντικών ομάδων, η ομάδα της Εκάλης θα δωρίσει το παλιό της όχημα, που αντικαταστάθηκε, σε άλλη εθελοντική ομάδα δασοπροστασίας, που το έχει ανάγκη για επιχειρησιακές απαιτήσεις.

Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος: Στήριξη της ελληνορθόδοξης κοινότητας του Λονγκ Άιλαντ

Σύμφωνα με ανακοίνωση του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος, στα τέλη του 2025, ο ελληνορθόδοξος ναός του Αγίου Δημητρίου στο Λονγκ Άιλαντ, κοντά στη Νέα Υόρκη, πρόσφατα δημιούργησε και εγκαινίασε ένα νέο κοινοτικό κέντρο, στο πλαίσιο του οποίου οι αθλητικές εγκαταστάσεις ονομάστηκαν Stavros Niarchos Foundation (SNF) Gymnasium προς τιμήν της υποστήριξης του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος (ΙΣΝ) για την κατασκευή του έργου.

«Όλοι μας στο ΙΣΝ εντυπωσιαστήκαμε ιδιαίτερα από την ευρεία υποστήριξη που έλαβε αυτό το έργο από την κοινότητα», δήλωσε η κ. Ρούλα Συκλά, μέλος της Διεύθυνσης Δωρεών του ΙΣΝ, η οποία παρευρέθηκε στα εγκαίνια του κοινοτικού κέντρου. «Η αφοσίωση, η δέσμευση και ο ενθουσιασμός των μελών αυτής της εκκλησίας οδήγησαν στην επιτυχία αυτού του έργου. Είμαστε πεπεισμένοι ότι θα εξελιχθεί σε έναν χώρο χαράς και συνάντησης για ολόκληρη την ελληνοαμερικανική κοινότητα του Λονγκ Άιλαντ. Είμαστε υπερήφανοι που μπορέσαμε να συμβάλουμε στην επίτευξη αυτού του στόχου».

Ο Άγιος Δημήτριος θεωρείται προστάτης και πολιούχος της Θεσσαλονίκης και γι' αυτόν τον λόγο το SNF Gymnasium περιλαμβάνει μια τοιχογραφία με εικονογραφικές αναπαραστάσεις τοποσήμων της Θεσσαλονίκης, όπως ο Λευκός Πύργος αλλά και το μελλοντικό Πανεπιστημιακό Παιδιατρικό Νοσοκομείο Θεσσαλονίκης ΙΣΝ, το οποίο βρίσκεται υπό κατασκευή, στο πλαίσιο της Διεθνούς Πρωτοβουλίας για την Υγεία (ΔΠΥ) του ΙΣΝ.

Στην τελετή εγκαινίων των νέων εγκαταστάσεων παρευρέθηκαν η κ. Βούλα Μακρινού, η Ελληνίδα εκπαιδευτικός εκ μέρους της εκκλησίας, με πρωτοβουλία της οποίας ζητήθηκε υποστήριξη από το ΙΣΝ, καθώς και μέλη της ενορίας που κατάγονται από το χωριό της Βαμβακούς στην Πελοπόννησο. Σε αυτό το άλλοτε ερημωμένο χωριό, το ΙΣΝ υποστηρίζει μια προσπάθεια αναβίωσης που απευθύνεται σε μια δυναμική, εάν και μικρότερης κλίμακας, κοινότητα αντίστοιχης με αυτήν του Αγίου Δημητρίου.

Δέκα υποτροφίες για διετή φοίτηση (ακαδημαϊκά έτη 2025-2027) στο πρόγραμμα «Κυβερνήτης Σκάφους Αναψυχής» προσφέρει το Φιλανθρωπικό Ίδρυμα Στέλιος Χατζηιωάννου.

Φιλανθρωπικό Ίδρυμα Στέλιος Χατζηιωάννου: Απονομή υποτροφιών για το πρόγραμμα «Κυβερνήτης Σκάφους Αναψυχής»

Για δεύτερη συνεχή χρονιά και με στόχο τη στήριξη της νέας γενιάς επαγγελματιών του θαλάσσιου τουρισμού και την ουσιαστική σύνδεση της εκπαίδευσης με την πράξη, το Φιλανθρωπικό Ίδρυμα Στέλιος Χατζηιωάννου προσφέρει δέκα υποτροφίες για διετή φοίτηση (ακαδημαϊκά έτη 2025-2027) στο πρόγραμμα «Κυβερνήτης Σκάφους Αναψυχής», το οποίο υλοποιείται σε συνεργασία με το ΩMEGA Yachting Academy.

Στο πλαίσιο της έναρξης του νέου ακαδημαϊκού κύκλου, οι υπότροφοι πραγματοποίησαν την πρώτη τους συνάντηση για το 2026 στο εκπαιδευτικό σκάφος «MY Klelia 1», που βρίσκεται στη Μαρίνα Ζέας. Το ιστορικό «MY Klelia 1» υπήρξε η πρώτη θαλαμηγός του αείμνηστου Λουκά Χατζηιωάννου και σήμερα λειτουργεί ως πλωτό εκπαιδευτικό περιβάλλον, προσφέροντας πρακτική εκπαίδευση υπό πραγματικές συνθήκες.

Το πρόγραμμα συνδυάζει θεωρητική κατάρτιση και πρακτική εμπειρία σε πραγματικές συνθήκες yachting. Η εκπαίδευση, η οποία πραγματοποιείται δύο ημέρες την εβδομάδα στο σκάφος «MY Klelia 1», προσφέρει στους σπουδαστές ουσιαστική επαφή με το επάγγελμα και τις απαιτήσεις του κλάδου.

Κατά τη διάρκεια των σπουδών τους, οι υπότροφοι εκπαιδεύονται, μεταξύ άλλων, σε βασική ναυτική ορολογία, θεμελιώδεις αρχές ναυτικού δικαίου, πρακτική πλοήγηση και εργασία σε πλήρωμα, καθώς και σε μια ολοκληρωμένη εισαγωγή στον κόσμο του yachting και των επαγγελματικών του προοπτικών. Στόχος του προγράμματος είναι η ανάπτυξη ολοκληρωμένων επαγγελματιών, με τεχνικές δεξιότητες, ναυτική αντίληψη και κατανόηση της σύγχρονης αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού.

Η συγκεκριμένη πρωτοβουλία εντάσσεται στη συνολικότερη στρατηγική του Φιλανθρωπικού Ιδρύματος Στέλιος Χατζηιωάννου για τη στήριξη προγραμμάτων επαγγελματικής εκπαίδευσης με άμεσο επαγγελματικό αντίκτυπο.

TURBOTECHNIKI

TURBOCHARGER REPAIR SHOP AND SPARE PARTS SUPPLY

AUTHORIZED REPAIR AGENT

MET turbo

MITSUBISHI HEAVY INDUSTRIES
MARINE MACHINERY & EQUIPMENT CO., LTD

NAPIER

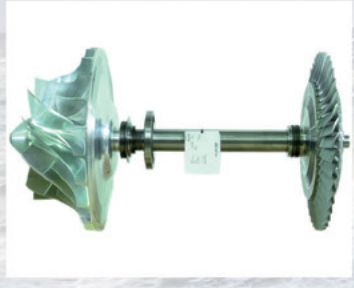
ABB





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

ΗΠΑ-Βενεζουέλα: Γεωπολιτικό μπρα ντε φερ με φόντο τα δεξαμενόπλοια

Η σύγκρουση ΗΠΑ-Βενεζουέλας αλλάζει τον χάρτη της wet ναυτιλίας και δοκιμάζει τις αντοχές της παγκόσμιας αγοράς ενέργειας.

του Μιχάλη Ψάλλη

Credit: EPA/HENRY CHIRINOS



Η ένταση που χαρακτηρίζει τις σχέσεις ανάμεσα σε Ουάσιγκτον και Καράκας κλιμακώθηκε σημαντικά αφότου ο Ντόναλντ Τραμπ επέστρεψε στον Λευκό Οίκο για τη δεύτερη θητεία του, τον Ιανουάριο του 2025. Ο Αμερικανός Πρόεδρος, εξάλλου, είχε αμφισβητήσει ξεκάθαρα τα εκλογικά αποτελέσματα του 2024, που ανέδειξαν τον Νικολάς Μαδούρο Πρόεδρο της Βενεζουέλας.

Η συνταρακτική ανατροπή του καθεστώτος της Βενεζουέλας

Αποκορύφωμα της έντασης αποτέλεσε η σύλληψη του Προέδρου Νικολάς Μαδούρο μέσα σε ένα χαοτικό μέτωπο και μετά από μια σειρά αμερικανικών επιθέσεων σε στρατηγικούς στόχους στην πρωτεύουσα της Βενεζουέλας, στις 3 Ιανουαρίου 2026. Στη συνέχεια, ο τέως Πρόεδρος της Βενεζουέλας οδηγήθηκε σε ομοσπονδιακές φυλακές της Νέας Υόρκης με τις κατηγορίες για ναρκοτρομοκρατία, μεταξύ άλλων εγκλημάτων, δηλώνοντας ωστόσο αθώος.

Με πρόσχημα ότι η κυβέρνηση της Βενεζουέλας αποτελεί «βιτρίνα» ενός κυκλώματος διακίνησης ναρκωτικών, είχε προηγηθεί η ανάπτυξη δυνάμεων του Πολεμικού Ναυτικού στα ανοικτά της χώρας της Λατινικής Αμερικής. Μέχρι και το τέλος Νοεμβρίου του 2025, οι αμερικανικές επιθέσεις σε ύποπτα πλοία ανέρχονταν σε είκοσι έξι, με τις ανθρώπινες απώλειες να φτάνουν τις ενενήντα πέντε.

Επιστρέφοντας στη δραματική σύλληψη Μαδούρο, η επιχείρηση των αμερικανικών δυνάμεων σχεδιαζόταν επί μήνες, ενώ χρειάστηκαν λιγότερες από τρεις ώρες για την υλοποίησή της, σύμφωνα με δημοσίευμα της *Guardian*. Πρόκειται για μια κίνηση που βύθισε μονομιάς 30 εκατ. πολίτες στην αβεβαιότητα.

Το κενό εξουσίας που δημιουργήθηκε στη Βενεζουέλα με την απομάκρυνση του Νικολάς Μαδούρο έσπευσε να καλύψει η κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών. Προς το παρόν, η Ουάσιγκτον επιβλέπει τη διοίκηση της χώρας, έως ότου η ασφαλής μετάβαση της εξουσίας γίνει εφικτή.

Πάντως, οι διεθνείς αντιδράσεις ήταν άμεσες, με τον Κινέζο Υπουργό Εξωτερικών, Ουάνγκ Γι, να σημειώνει χαρακτηριστικά: «Ποτέ δεν πιστέψαμε πως μπορεί η οποιαδήποτε χώρα να δρα ως παγκόσμια αστυνομία, ούτε αποδεχόμαστε πως οποιοδήποτε έθνος μπορεί να διεκδικήσει τον ρόλο του παγκόσμιου δικαστή».

Το αμερικανικό εμπάργκο στο αργό της Βενεζουέλας

Η αμερικανική παρέμβαση στο εσωτερικό της Βενεζουέλας δεν προκάλεσε έκπληξη. Αρκεί μόνο να αναφερθεί ότι τα αποδεδειγμένα αποθέματα πετρελαίου της χώρας της Λατινικής Αμερικής ανέρχονται περίπου στα 303,22 δισ. βαρέλια, γεγονός που την καθιστά τη χώρα με τα πλουσιότερα αποθέματα πετρελαίου παγκοσμίως. Το σύνολο των αποδεδειγμένων αποθεμάτων πετρελαίου ανά την υφήλιο ανέρχεται περίπου στα 1,73 τρισ. βαρέλια. Τη Βενεζουέλα ακολουθεί η Σαουδική Αραβία, με αποδεδειγμένα αποθέματα πετρελαίου 267,2 δισ. βαρέλια, και το Ιράν με 208,6 δισ. βαρέλια.

Ωστόσο είναι άξιο αναφοράς ότι η πρωτοκαθεδρία της χώρας του Μπολίβαρ, σε ό,τι αφορά τα πετρελαϊκά αποθέματα, δεν συμβαδίζει με την εξαγωγική δραστηριότητα της χώρας. Σύμφωνα με το Al Jazeera, η αξία των εξαγωγών αργού πετρελαίου από τη Βενεζουέλα το 2023 διαμορφώθηκε στα $4,05 δισ., πολύ μικρότερη δηλαδή από την αντίστοιχη των εξαγωγών της Σαουδικής Αραβίας ($181 δισ.) και των ΗΠΑ ($125 δισ.) την ίδια χρονική περίοδο. Αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στις κυρώσεις των ΗΠΑ κατά της Βενεζουέλας, και ιδιαίτερα από το 2017, επί της πρώτης θητείας του Ντόναλτ Τραμπ στον Λευκό Οίκο. Έκτοτε έγιναν ακόμα αυστηρότερες. Οι εν λόγω κυρώσεις και οι περιορισμοί στις εξαγωγές πετρελαίου διαδραμάτιζαν διττό ρόλο: έναν μοχλό πολιτικής πίεσης κατά της Βενεζουέλας και αποτροπή της κυβέρνησης της λατινοαμερικανικής χώρας να καρπωθεί τα οικονομικά οφέλη του εμπορίου πετρελαίου.

Ως απότοκο, η Βενεζουέλα απομονώθηκε από τη διεθνή αγορά πετρελαίου, γεγονός που επέδρασε αρνητικά στον όγκο του αργού που εξάγεται από τη χώρα. Ιδιαίτερα προς τις ΗΠΑ, οι εξαγωγές ήταν ελάχιστες, έως και ανύπαρκτες, κατά την περίοδο 2019-2022, με τη Βενεζουέλα να ανακατευθύνει τις εξαγωγές της προς τις αγορές της Ασίας, με έμφαση στην Κίνα και δευτερευόντως στην Ινδία. Πιο αναλυτικά, βάσει δεδομένων του OPEC, το 2019 οι συνολικές εξαγωγές αργού της Βενεζουέλας διαμορφώθηκαν στα 846,5 εκατ. βαρέλια, σημειώνοντας πτώση 42,88% από τα επίπεδα του 2015 – τη χρονιά με τις μέγιστες εξαγωγές της χώρας για τη δεκαετία του 2010. Η κατρακύλα των εξαγωγών συνεχίστηκε και την τριετία 2020-2022. Σημειώνεται ότι, από τα 486,8 εκατ. βαρέλια/ημέρα το 2020, η χώρα με τα πλουσιότερα αποθέματα



Credit: EPA/Stringer

πετρελαίου έφτασε να εξάγει –μόλις– 438,2 εκατ. βαρέλια/ημέρα το 2022.

Τελικά, επί προεδρίας Μπάιντεν, στα τέλη του 2022, η αμερικανική πετρελαϊκή εταιρεία Chevron έλαβε βραχυπρόθεσμη άδεια από το Υπουργείο Οικονομικών των ΗΠΑ, ώστε να εξάγει αργό από τη Βενεζουέλα, σε περιορισμένες μεν ποσότητες. Η άδεια αυτή ανανεώθηκε το 2023 και ξανά το 2025, πλέον επί κυβέρνησης Τραμπ. Σημειώνεται ότι η Chevron είναι ο μοναδικός πετρελαϊκός κολοσσός που επιτρέπεται να προμηθεύει με αργό από τη Βενεζουέλα την αμερικανική αγορά.

Οι κατασχέσεις πλοίων από τις ΗΠΑ και τα απόνερα στον χάρτη του εμπορίου

Πλησιάζοντας στα τέλη του 2025, η πολιτική αντιπαλότητα Ουάσιγκτον-Καράκας έλαβε νέες διαστάσεις. Επικαλούμενος ότι τα κέρδη από τις εξαγωγές αργού της Βενεζουέλας καταλήγουν να τροφοδοτούν τόσο το εμπόριο ναρκωτικών όσο και άλλες παράνομες δραστηριότητες, ο Πρόεδρος Τραμπ διέταξε στις 16 Δεκεμβρίου τον αποκλεισμό όλων των δεξαμενόπλοιων στα οποία έχουν επιβληθεί κυρώσεις και που προσεγγίζουν ή που αποχωρούν από λιμάνια της χώρας της Λατινικής Αμερικής. Ήδη από τις 12 Δεκεμβρίου οι Ηνωμένες Πολιτείες κατάσχεσαν ένα δεξαμενόπλοιο υπό κυρώσεις, στα ανοικτά της Βενεζουέλας, το οποίο ψευδώς έφερε τη σημαία της Γουιάνας. Σύμφωνα με το Reuters, το δεξαμενόπλοιο του «σκιώδους στόλου» ονόματι «Skipper» στο παρελθόν είχε μεταφέρει εκατομμύρια βαρέλια πετρελαίου μεταξύ Βενεζουέλας, Κίνας, Ιράν και Συρίας. Η κατάσχεσή του είχε ως αποτέλεσμα την άνοδο των τιμών του πετρελαίου, αλλά και την περαιτέρω επιδείνωση των σχέσεων Ουάσιγκτον-Καράκας.

Βάσει δημοσιεύματος του Reuters, οι ΗΠΑ έχουν συντάξει λίστα με πιθανούς στόχους-δεξαμενόπλοια, «υποψήφια» προς κατάσχεση. Την κατάσχεση του «Skipper» ακολούθησαν και άλλα περιστατικά. Μέχρι και τις 15 Ιανουαρίου 2026, τα περιστατικά κατασχέσεων δεξαμενόπλοιων από τις ΗΠΑ ανέρχονταν σε έξι. Ως απότοκο της επικείμενης απειλής από τις ΗΠΑ, ο όγκος εξαγωγών πετρελαίου διά θαλάσσης από τη Βενεζουέλα τον περασμένο Δεκέμβριο σημείωσε πτώση της τάξεως του 36%, κατρακυλώντας κάτω από τα 600.000 βαρέλια/ημέρα. Παράλληλα, οι εξαγωγές μέσω της αδειοδοτημένης Chevron παρέμειναν σταθερές στα 100.000 βαρέλια/ημέρα, αναφέρει η Vortexa.

Όπως είναι λογικό, ο αποκλεισμός της Βενεζουέλας από τις ΗΠΑ φέρνει μετασχηματιστικές αλλαγές στον χάρτη του θαλάσσιου εμπορίου πετρελαίου. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με την Xclusiv, ενώ η Κίνα «διψάει» για το αργό της Βενεζουέλας, δεν είναι λίγα τα VLCCs που αποθαρρύνονται να προσεγγίσουν τη λατινοαμερικανική χώρα εξαιτίας των πρόσφατων εξελίξεων. Το μπλόκο των ΗΠΑ στοχεύει κυρίως πλοία του «σκιώδους στόλου», παρ' όλα αυτά αρκετά πλοία πραγματοποιούν στροφή 180 μοιρών εν μέσω του Ατλαντικού, χαράσσοντας πορεία για άλλες αγορές. Επιπλέον, η απόφαση των ΗΠΑ να εισαγάγουν στην αγορά τους έως και 50 εκατ. βαρέλια πετρελαίου από τη Βενεζουέλα συνιστά απειλή για μεγάλο μέρος του στόλου των δεξαμενόπλοιων που δραστηριοποιούνταν σε υφιστάμενο με κυρώσεις εμπόριο. Η εν λόγω εξέλιξη μπορεί να αποβεί και ως «χαριστική βολή» για τουλάχιστον 350 δεξαμενόπλοια, μεγάλα σε ηλικία, που δεν συμμορφώνονται με διεθνείς κανονισμούς.

Οι αστερίσκοι για την επανένταξη του αργού στην αγορά

Κεντρικό ερώτημα παραμένει ο τρόπος επανένταξης του αργού της Βενεζουέλας στην παγκόσμια αγορά και υπό ποιους περιορισμούς. Σύμφωνα με την Allied, κοινό σημείο των εκτιμήσεων της αγοράς είναι ότι το ανώτατο όριο ανάκαμψης βραχυπρόθεσμα ανέρχεται περίπου στα 1,5 με 2 εκατ. βαρέλια ανά ημέρα, σε ορίζοντα διετίας, και στην καλύτερη των περιπτώσεων.

Παρ' όλα αυτά, ο Αμερικανός Πρόεδρος έχει δηλώσει ότι πετρελαϊκές εταιρείες των ΗΠΑ είναι καθ' όλα έτοιμες να επενδύσουν στη Βενεζουέλα, ανανεώνοντας στην πορεία και τις «απαρχαιωμένες» υποδομές πετρελαίου της χώρας. Οι Chevron, Vitol και Trafigura ερίζουν για τα κυβερνητικά συμβόλαια εξαγωγής, ενώ, σύμφωνα με τις τελευταίες εξελίξεις (16 Ιανουαρίου), οι ΗΠΑ ολοκλήρωσαν στις 15 Ιανουαρίου την πρώτη πώληση πετρελαίου από τη Βενεζουέλα.

Άλλοι σημαντικοί παίκτες της αγοράς όμως κρατούν μικρό καλάθι, παρά την αισιοδοξία της αμερικανικής κυβέρνησης, καθώς θα κληθούν να διαχειριστούν μια εξαιρετικά πολύπλοκη εφοδιαστική αλυσίδα, την ίδια ώρα που οι υποδομές της χώρας χαρακτηρίζονται από μακροχρόνια έλλειψη συντήρησης και τα αποθέματα βρίσκονται εγκλωβισμένα σε πλοία υπό καθεστώς κυρώσεων ή σε διαβρωμένες χερσαίες δεξαμενές. Ο CEO της ExxonMobil, Darren Woods, ήταν ξεκάθαρος, χαρακτηρίζοντας τη Βενεζουέλα «μη επενδύσιμη» λόγω έλλειψης νομικού πλαισίου.

Η κρίση στις σχέσεις ΗΠΑ-Βενεζουέλας αναδεικνύει με τον πιο εμφατικό τρόπο πώς η γεωπολιτική αντιπαράθεση μπορεί να αναδιαμορφώσει ριζικά το παγκόσμιο εμπόριο ενέργειας. Τα ρεσάλτα των αμερικανικών δυνάμεων σε δεξαμενόπλοια ως μοχλός στοχευμένης πίεσης στον λεγόμενο «σκιώδη στόλο» δεν περιορίζονται σε διπλωματικό επίπεδο, αλλά επιφέρουν άμεσες επιπτώσεις στις ροές πετρελαίου, στις τιμές και στη διάρθρωση της αγοράς. Η εκ νέου εισροή του αργού της Βενεζουέλας στην παγκόσμια αγορά και κάτω υπό ποιες συνθήκες παραμένει αβέβαιη, καθώς σκοντάφτει σε πολιτικές διεξόδους, νομικές ασάφειες και υποδομές σε παρακμή. Σε αυτό το ρευστό περιβάλλον, η ναυτιλία καλείται να ισορροπήσει ανάμεσα στον αυξημένο κίνδυνο και στις νέες ευκαιρίες, επιβεβαιώνοντας ότι ο όρος «μαύρος χρυσός» μόνο τυχαία δεν έχει προσδοθεί στο πετρέλαιο. Άλλωστε, η σύγχρονη ιστορία έχει αποδείξει ότι δεν συνιστά απλώς ένα εμπόρευμα, αλλά έναν κρίσιμο παράγοντα γεωπολιτικής ισχύος.



Τεχνητή Νοημοσύνη και Ναυτιλία: Χαρτογραφώντας μια νέα ψηφιακή εποχή

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος, Μιχάλης Ψάλλης

Η δημόσια συζήτηση για την εφαρμογή τεχνολογιών τεχνητής νοημοσύνης στη ναυτιλία έχει κυρίως επικεντρωθεί στα αυτόνομα πλοία και στο μέλλον της εργασίας στη θάλασσα. Μια εξίσου σημαντική μεταβολή συντελείται και αφορά τον τρόπο με τον οποίο μετεξελίσσονται συνολικά οι λειτουργίες των ναυτιλιακών και οι δραστηριότητες των παραναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η τεχνητή νοημοσύνη επανακαθορίζει το ναυτιλιακό επιχειρηματικό περιβάλλον, τις τεχνικές και εμπορικές λειτουργίες, τις αποφάσεις και τις στρατηγικές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Μια σειρά από ζητήματα είναι υπό διαμόρφωση και προκύπτουν αντίστοιχα ερωτήματα:

- Σε ποιους τομείς, επιχειρήσεις και λειτουργίες της ναυτιλιακής βιομηχανίας και με ποιες τεχνικές και τεχνολογίες εφαρμόζεται ήδη ή θα εφαρμόζεται άμεσα η τεχνητή νοημοσύνη;
- Πώς μετεξελίσσεται το παραδοσιακό πλαίσιο λειτουργίας της ναυτιλιακής βιομηχανίας με τη συνεχή ανάπτυξη της τεχνητής νοημοσύνης;
- Πώς αλλάζει το ναυτιλιακό επιχειρηματικό οικοσύστημα και ποιες στρατηγικές ψηφιακής καινοτομίας αναδεικνύονται;
- Ποιες είναι οι πραγματικές προκλήσεις που ανακύπτουν για τη νέα εποχή ψηφιακής καινοτομίας στη ναυτιλία;

Αυτά και πολλά ακόμα σημαντικά ερωτήματα συζητήθηκαν στην εκδήλωση της Isalos.net «Τεχνητή Νοημοσύνη και Ναυτιλία: Χαρτογραφώντας μία νέα ψηφιακή εποχή» που έλαβε χώρα στο Ίδρυμα Ευγενίδου την Τετάρτη 17 Δεκεμβρίου 2025.

Στο πλαίσιο της εκδήλωσης πραγματοποιήθηκε παρουσίαση της έκδοσης *Artificial Intelligence in Shipping, The State of Digital Innovation*, ενώ ακολούθησε συζήτηση στρογγυλής τραπέζης για τις τελευταίες εξελίξεις αλλά και προκλήσεις που αφορούν τις εφαρμογές της τεχνητής νοημοσύνης στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Στην εκδήλωση συμμετείχαν (αλφαβητικά) οι:

- καθ. Ιωάννης Γκόλιας, Διοικητής Ιδρύματος Ευγενίδου
- κ. Ιάσονας Ζαχαριουδάκης, Operational Technology & Energy Manager, Latsco Marine Management Inc.
- καθ. Γιάννης Θεοτοκάς, Πρόεδρος, Τμήμα Ναυτιλίας-Πανεπιστήμιο Πειραιώς
- καθ. Μαρία Λάμπρου, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου
- καθ. Δημήτρης Λυρίδης, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, ΕΜΠ
- Δρ Γεώργιος Δ. Πατέρας, Deputy Chairman, Contships Management Inc.
- κ. Ευάγγελος Σφακιωτάκης, Chief Operating Officer, Diana Shipping Services S.A.



Credit: Ασπασία Κεφαλληνού


Ευάγγελος Σφακιωτάκης
Diana Shipping Services S.A.
Ηλίας Γ. Μπιάσης
isalos.net
Νέοι & Ναυτιλία

Το AI είναι τόσο έξυπνο όσο ο χρήστης του



του καθ. **Ιωάννη Γκόλια**,
Διοικητή Ιδρύματος Ευγενίδου

Ποια είναι τα κυριότερα θέματα στη λειτουργική διαχείριση πλοίων τα οποία θα αντιμετωπίσουν αποτελεσματικότερα οι αξιωματικοί που γνωρίζουν να χρησιμοποιούν την τεχνητή νοημοσύνη;

Ξεκινώ τονίζοντας ότι η τεχνητή νοημοσύνη αποτελεί ένα εργαλείο, το οποίο είναι τόσο «έξυπνο» όσο και ο χρήστης του. Αν διατυπώσουμε μια ασαφή ερώτηση, θα λάβουμε μια αντίστοιχα ασαφή απάντηση. Αν συμπεριλάβουμε κάποιες παραμέτρους ανάλυσης, θα καθοδηγήσουμε το σύστημα σε μια απάντηση βασισμένη σε αυτές. Αν όμως οι παράμετροι δεν διατυπώνονται με σαφήνεια ή κάποιες σημαντικές παράμετροι δεν προτείνονται εξαρχής να ληφθούν υπόψη στην ανάλυση, η τεχνητή νοημοσύνη είναι πολύ πιθανό να μην τις αντιληφθεί μόνη της, οπότε θα δώσει ατελή απάντηση.

Αναμφίβολα ένας ναυτικός που ξέρει να χρησιμοποιεί σωστά την τεχνητή νοημοσύνη μπορεί να αντιμετωπίζει αποτελεσματικότερα τα πιο σοβαρά και διαχρονικά προβλήματα του επαγγέλματος. Όχι επειδή η τεχνολογία αντικαθιστά τον άνθρωπο στη λήψη απόφασης, αλλά επειδή ενισχύει τη δυνατότητα και την ταχύτητα σύνθεσης του ανθρώπου και επομένως βελτιώνει τη διαδικασία τελικής λήψης αποφάσεων. Στη ναυτιλία, τα οφέλη γίνονται ιδιαίτερα εμφανή σε τομείς όπου η πολυπλοκότητα, η αβεβαιότητα και ο χρόνος πίεσης είναι καθοριστικοί παράγοντες.

Ένα από τα κρισιμότερα θέματα είναι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Η τεχνητή νοημοσύνη μπορεί να συνδυάζει και να αναλύει σε πραγματικό χρόνο δεδομένα από πολλαπλές πηγές, όπως ραντάρ, AIS, ECDIS και καιρικές πληροφορίες, αναδεικνύοντας κινδύνους που δεν είναι πάντα άμεσα ορατοί στον άνθρωπο. Μπορεί παραδείγματος χάριν να επισημάνει πως, παρότι δύο στόχοι φαίνονται ασφαλείς μεμονωμένα, ο συνδυασμός τους μπορεί να δημιουργήσει επικίνδυνη κατάσταση την επόμενη χρονική περίοδο.

Ένα άλλο καθοριστικό θέμα είναι η αποφυγή ανθρώπινου λάθους, ιδιαίτερα εκείνου που συνδέεται με την κόπωση, την πίεση χρόνου και τη γνωστική υπερφόρτωση. Η τεχνητή νοημοσύνη μπορεί να εντοπίζει πρότυπα συμπεριφοράς και καταστάσεις αυξημένου ρίσκου, προσφέροντας προειδοποιήσεις και υποστήριξη. Για παράδειγμα, σε μακρινό ταξίδι με περιορισμένο πλήρωμα, ένα σύστημα τεχνητής νοημοσύνης μπορεί να παρατηρεί καθυστερημένες αντιδράσεις, ασυνήθιστες αλλαγές πορείας ή συχνές διορθώσεις τιμονιού. Ένας αξιωματικός που κατανοεί αυτές τις ενδείξεις ζητά έγκαιρα ενίσχυση ή αλλαγή βάρδιας, προλαμβάνοντας σοβαρό λάθος.

Βασικό θέμα επίσης είναι η βελτίωση της τεχνικής αξιοπιστίας και η πρόληψη βλαβών. Μέσω της ανάλυσης δεδομένων από μηχανές και συστήματα, η τεχνητή νοημοσύνη μπορεί να προβλέπει αστοχίες πριν αυτές εκδηλωθούν. Στο μηχανοστάσιο, π.χ., η τεχνητή νοημοσύνη μπορεί να εντοπίζει μικρές, σταδιακές αυξήσεις στη θερμοκρασία ή τις δονήσεις μιας αντλίας χωρίς να έχει ενεργοποιηθεί συναγερμός. Ο μηχανικός που ξέρει να ερμηνεύει αυτά τα δεδομένα δεν περιμένει την αστοχία, αλλά προγραμματίζει έλεγχο ή αντικατάσταση στο επόμενο λιμάνι, διασφαλίζοντας τη συνεχή και ασφαλή λειτουργία του πλοίου.

Ιδιαίτερη σημασία έχει και η βελτιστοποίηση της κατανάλωσης καυσίμου και των εκπομπών. Η τεχνητή νοημοσύνη μπορεί να προτείνει ταχύτητες, πορείες και τρόπους λειτουργίας που μειώνουν την κατανάλωση και το περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Ένα σύστημα τεχνητής νοημοσύνης μπορεί π.χ. να προτείνει μικρή μείωση ταχύτητας και αλλαγή πορείας, ώστε να αποφευχθεί δυσμενές κύμα τις επόμενες ώρες.

Ποιες γνώσεις και δεξιότητες επιβάλλεται να αποκτήσουν στην εκπαίδευσή τους οι μελλοντικοί ναυτικοί, αλλά και οι εργαζόμενοι στα ναυτιλιακά γραφεία, προκειμένου να χρησιμοποιούν αποτελεσματικά την τεχνητή νοημοσύνη στη διακυβέρνηση του πλοίου;

Για να μπορέσει ο εργαζόμενος στη ναυτιλία να αξιοποιήσει αποτελεσματικά τα πλεονεκτήματα της τεχνητής νοημοσύνης, χρειάζεται να αποκτήσει

ένα πλέγμα γνώσεων και δεξιοτήτων που ενσωματώνονται στη ναυτική εκπαίδευση και καλλιεργούνται τόσο μέσα από τα μαθήματα όσο και από συμπληρωματικές εκπαιδευτικές διαδικασίες. Η τεχνητή νοημοσύνη δεν αποτελεί ξεχωριστό αντικείμενο, αλλά εργαλείο που διαπερνά σειρά θεμάτων στη ναυτιλία.

Σε επίπεδο γνώσεων, ο σπουδαστής πρέπει να αποκτήσει λειτουργική κατανόηση της τεχνητής νοημοσύνης και των δεδομένων που χρησιμοποιεί στη ναυτιλία. Αυτή η γνώση μπορεί να ενταχθεί σε μαθήματα όπως η ναυσιπλοΐα, τα ηλεκτρονικά όργανα ναυτιλίας, τα λοιπά ναυτικά όργανα και τα συστήματα γέφυρας, όπου οι σπουδαστές μαθαίνουν πώς τα δεδομένα από ραντάρ, AIS, ECDIS και καιρό συνδυάζονται και πώς τα έξυπνα συστήματα παράγουν εισηγήσεις. Παράλληλα, σε μαθήματα κανονισμών και ασφάλειας μπορεί να εισαχθεί η κατανόηση των ορίων της αυτοματοποίησης και της ανθρώπινης ευθύνης στη διακυβέρνηση του πλοίου.

Απαιτείται επίσης η ενσωμάτωση παιδείας ανάλυσης μεγάλων δεδομένων μέσα στα υφιστάμενα μαθήματα. Οι σπουδαστές πρέπει να κατανοούν πώς παράγονται και χρησιμοποιούνται τα δεδομένα του πλοίου, πώς συνδυάζονται από έξυπνα συστήματα και πώς η ποιότητά τους επηρεάζει τις εισηγήσεις της τεχνητής νοημοσύνης.

Σε επίπεδο δεξιοτήτων, κομβική είναι η ικανότητα λήψης αποφάσεων υπό αβεβαιότητα και η διασταύρωση πληροφοριών. Αυτές οι δεξιότητες καλλιεργούνται κυρίως μέσα από εργαστηριακά μαθήματα και προσομοιωτές, όπου η τεχνητή νοημοσύνη μπορεί να χρησιμοποιείται για τη δημιουργία δυναμικών σεναρίων με ατελή ή αντικρουόμενα δεδομένα. Ο σπουδαστής μαθαίνει να μην ακολουθεί αυτόματα τις εισηγήσεις του συστήματος, αλλά να τις εντάσσει στη συνολική επιχειρησιακή εικόνα.

Ιδιαίτερη σημασία έχει η ανάπτυξη δεξιοτήτων συνεργασίας ανθρώπου και συστήματος και διαχείρισης φόρτου πληροφορίας. Αυτές μπορούν να αποκτηθούν μέσα από μαθήματα και ασκήσεις BRM, όπου η τεχνητή νοημοσύνη ενσωματώνεται ως «μέλος» της γέφυρας και όχι ως οντότητα που αποφασίζει. Η τεχνητή νοημοσύνη αλλάζει τη δυναμική της γέφυρας και της ομαδικής λήψης αποφάσεων, και οι σπουδαστές πρέπει να εκπαιδεύονται στο πώς συνεργάζονται με έξυπνα συστήματα χωρίς να χάνουν τον ενεργό τους καθοριστικό ρόλο.

Παράλληλα, απαιτούνται δεξιότητες κριτικής σκέψης και αξιολόγησης αποφάσεων, οι οποίες καλλιεργούνται μέσα από ανάλυση πραγματικών ναυτικών ατυχημάτων. Σε μαθήματα ασφάλειας και διαχείρισης κινδύνου, η χρήση εργαλείων τεχνητής νοημοσύνης επιτρέπει στους σπουδαστές να εξετάζουν εναλλακτικά σενάρια και αποφάσεις και να κατανοούν τις συνέπειές τους.

Τέλος, εξαιρετικά σημαντική είναι η καλλιέργεια στάσεων και αξιών που σχετίζονται με την ανθρώπινη ευθύνη. Ο σπουδαστής πρέπει να διαμορφώσει από νωρίς σαφή επίγνωση ότι, ανεξάρτητα από το επίπεδο αυτοματοποίησης και τις δυνατότητες της τεχνητής νοημοσύνης, η ευθύνη παραμένει ανθρώπινη. Αυτό απαιτεί ηθική ωριμότητα, αίσθηση καθήκοντος και ικανότητα να λαμβάνει αποφάσεις ακόμα και όταν τα αυτόνομα συστήματα οδηγούν σε αντικρουόμενες απόψεις.

Συμπερασματικά, η ύπαρξη της τεχνητής νοημοσύνης δεν αναιρεί σε καμία περίπτωση την ανάγκη καλής εκπαίδευσης ώστε οι απόφοιτοι να γνωρίζουν πολύ καλά το αντικείμενο το οποίο υπηρετούν αλλά και τις παραμέτρους που το επηρεάζουν. Και αυτό διότι, όπως ήδη αναφέρθηκε, η τεχνητή νοημοσύνη είναι ένα εργαλείο που δίνει τόσο σωστή απάντηση όσο σωστή είναι η ερώτηση ή τα στοιχεία με τα οποία τροφοδοτείται. Και βέβαια η σωστή ερώτηση απαιτεί αναβαθμισμένη γνώση και κατάρτιση.

Δεν έχουμε φτάσει στο σημείο πλήρους αξιοποίησης των AI τεχνολογιών



του **Δρος Γεωργίου Δ. Πατέρα**,
Deputy Chairman, Contships Management Inc.

Η παράδοση και η «εξάρτηση από το παρελθόν» διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην ιστορία της διαχείρισης πλοίων στην Ελλάδα. Τη σημερινή εποχή, η ναυτιλιακή βιομηχανία εξακολουθεί να αντιστέκεται στην αλλαγή; Υπάρχει φόβος απέναντι σε αυτή τη νέα ψηφιακή εποχή;

Η εύκολη απάντηση είναι όχι. Το θαύμα της ελληνικής ναυτιλίας ξεκίνησε μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, όταν και χάσαμε μεγάλο μέρος του στόλου μας. Παρ' όλα αυτά, η ελληνική ναυτιλία επιβίωσε τότε, πάνω από όλα επειδή ήταν

Το AI συντελεί στο να γνωρίζουμε πόσα πλοία είναι διαθέσιμα στην αγορά κάθε φορά και εάν υπάρχει ή όχι ανταγωνισμός. Στο τέλος όμως ο πλοιοκτήτης είναι αυτός που θα αποφασίσει σε τι είδους διαπραγμάτευση θα προβεί με τον ναυλωτή.

ευπροσάρμοστη. Θα αναφέρω τρία ακόμα παραδείγματα, τα οποία αναδεικνύουν τον τρόπο σκέψης του Έλληνα πλοιοκτήτη. Υπογραμμίζω τη λέξη «πλοιοκτήτης», και όχι «εφοπλιστής», καθώς υπάρχει μεγάλη διαφορά μεταξύ των δύο εννοιών. Αρχικά, κατά τον 20ό αιώνα, οι Έλληνες άρχισαν να χρησιμοποιούν πετρέλαιο diesel για τις μηχανές των πλοίων, ενώ νωρίτερα είχαν πρωτοπορήσει με την ταυτόχρονη χρήση πανιών και προπέλας. Όλες οι βιομηχανίες επιθυμούσαν να κρατήσουν για εκείνες το πετρέλαιο, αφήνοντας τελικά σε εμάς τα κατάλοιπα-residual fuels. Οι πλοιοκτήτες τότε δεν πτοήθηκαν. Αντ' αυτού, κατασκεύασαν τις δίχρονες μηχανές χαμηλών στροφών, προκειμένου αυτές να μπορούν να κάψουν τα residual fuels. Έπειτα, η ναυτιλία προσαρμόστηκε ξανά, όταν, μετά από ορισμένα δυστυχήματα με δεξαμενόπλοια, τα διπλά κύτη των πλοίων έγιναν η νέα πραγματικότητα. Ακόμα, όταν τα λιμάνια δεν διέθεταν πόρους για να υποστηρίξουν τη λειτουργία γερανογεφυρών, φτιάξαμε εμείς οι ίδιοι πλοία με κρένια.

Το συμπέρασμα που εξάγουμε από όλα αυτά είναι ότι η ναυτιλία προσαρμόζεται πάντα στις εκάστοτε συνθήκες. Προσωπικά θεωρώ ότι δεν έχουμε φτάσει στο σημείο πλήρους αξιοποίησης των AI τεχνολογιών, αλλά βρισκόμαστε ακόμη στο στάδιο του machine learning. Η τεχνητή νοημοσύνη είναι ένα πάρα πολύ χρήσιμο εργαλείο, το οποίο μας επιτρέπει να εξάγουμε συμπεράσματα πολύ πιο γρήγορα. Σε ό,τι αφορά τη ναυτιλία, η τεχνητή νοημοσύνη δεν θα μας παρέχει στρατηγικές διοικητικές λύσεις στο γραφείο. Αυτή είναι μια λανθασμένη αντίληψη. Μπορεί όμως να μας βοηθήσει με διάφορες άλλες εφαρμογές, όπως το weather routing. Εκεί, τα οφέλη του machine learning είναι πολλά, οπότε και εμείς «αγκαλιάζουμε» αυτή την τεχνολογία. Υπάρχει όμως ένας βαθμός μέχρι τον οποίο μπορούμε να βασιστούμε στο AI.

Ποιος θα επωμιστεί το κόστος αυτής της νέας ψηφιακής μετάβασης; Η νέα εποχή θα οδηγήσει σε μείωση του αριθμού των παικτών/stakeholders στη ναυτιλία;

Οι επιχειρήσεις υπάρχουν για να είναι κερδοφόρες, και αυτός είναι και ο λόγος που πολλοί νέοι σήμερα επιλέγουν τον κλάδο της ναυτιλίας. Το AI ήρθε για να μείνει και τα επόμενα χρόνια θα καταστεί ακόμα πιο σημαντικό για τις εταιρείες μας. Ένας περιορισμός που πρέπει να αναφερθεί είναι η ενέργεια που απαιτείται για τη χρήση του AI. Η παράμετρος αυτή παραβλέπεται μιλώντας για την τεχνητή νοημοσύνη. Οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί, από την άλλη, όπως το ETS και το FuelEU Maritime, δεν προωθούν την πράσινη μετάβαση, αντιθέτως πρόκειται για φοροεισπρακτικούς μηχανισμούς. Στην εταιρεία μας πληρώσαμε πέρυσι 4,5 εκατ. ευρώ για το ETS και ο αντίκτυπος στον τελικό καταναλωτή ήταν το 1/10 του ενός cent.

Είμαι αρκετά μεγάλος να θυμάμαι ότι οι μεγάλες πετρελαϊκές εταιρείες ήταν επτά και αγόραζαν τα πλοία για να ελέγχουν την αγορά. Όμως καμία εταιρεία δεν μπορούσε να προβλέψει την πετρελαϊκή κρίση του '73, όπως το AI δεν μπορούσε να προβλέψει την κρίση από τις επιθέσεις των Χούθι, που άλλαξε τα δρομολόγια και συνέβαλε στην άνοδο των ναύλων. Στην κρίση του '73, οι εν λόγω πετρελαϊκές εταιρείες έμειναν με όλα αυτά τα πλοία που δεν μπορούσαν να ναυλώσουν και αναγκάστηκαν να αφανιστούν οικονομικά, με αποτέλεσμα να μείνουν μόνο τέσσερις. Γι' αυτό πάντοτε θα υπάρχει ο μικρός πλοιοκτήτης. Γιατί δεν θέλει καμία μεγάλη εταιρεία να έχει υπό την ιδιοκτησία της όλα τα πλοία που είναι διαθέσιμα στην αγορά. Οι εταιρείες αυτές επιλέγουν να διατηρούν έναν ελάχιστο αριθμό πλοίων και, αναλόγως της πορείας της ναυλαγοράς, να ναυλώνουν ή όχι πλοία άλλων εταιρειών. Το μεγάλο πλεονέκτημα του Έλληνα πλοιοκτήτη είναι ότι λαμβάνει πολύ γρήγορα αποφάσεις. Κάτι τέτοιο δεν ισχύει για τα μεγάλα conglomerates, που θα πρέπει να συγκαλέσουν το διοικητικό συμβούλιο, τις επιτροπές και τα νομικά συμβούλια, προκειμένου να πάρουν μια απόφαση, ενώ ταυτόχρονα η αγορά μπορεί να γυρίσει και να χάσουν μια ευκαιρία. Η βάση για το ελληνικό ναυτιλιακό θαύμα είναι η γρήγορη απόφαση και το hands-on know how.

Θεωρείτε ότι η τεχνητή νοημοσύνη μπορεί να εφαρμοστεί στον ίδιο βαθμό από όλες τις χώρες στον ίδιο χρόνο; Η ελληνική ναυτιλιακή αγορά μπορεί να αφομοιώσει τις εφαρμογές που παρουσιάζονται σε μια πλατφόρμα ναυλώσεων ή οι διαπροσωπικές σχέσεις θα συνεχίσουν να παίζουν σημαντικό ρόλο;

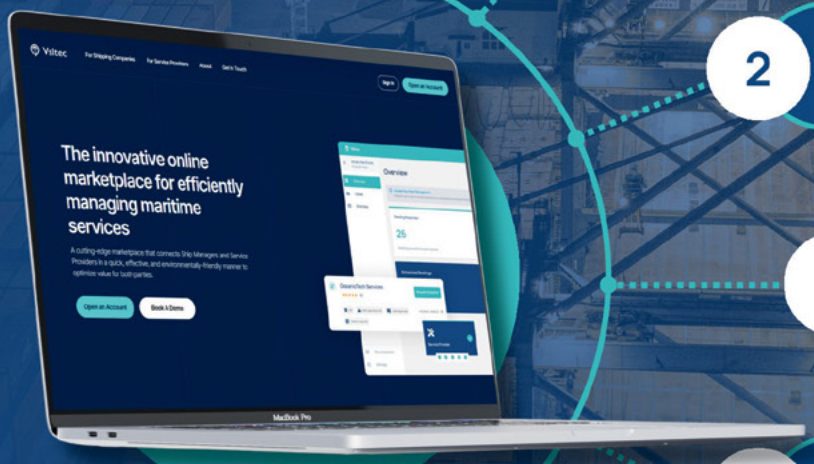
Ο Έλληνας πλοιοκτήτης είναι asset provider. Η λήψη της απόφασης έγκειται στη δημιουργία κέρδους για την επιχείρηση. Το AI συντελεί στο να γνωρίζουμε πόσα πλοία είναι διαθέσιμα στην αγορά κάθε φορά και εάν υπάρχει ή όχι ανταγωνισμός. Στο τέλος όμως ο πλοιοκτήτης είναι αυτός που θα αποφασίσει σε τι είδους διαπραγμάτευση θα προβεί με τον ναυλωτή. Ο ναυλωτής πάντα θα προσπαθεί να μας ζορίσει και όσες χάρες και να του κάνουμε αύριο θα τις έχει ξεχάσει.

Η σύνδεση στο διαδίκτυο από το πλοίο είναι δεδομένο πως είναι ένα σχετικά δύσκολο εγχείρημα. Πλέον όμως υπάρχουν νέες τεχνολογίες και εφαρμογές, όπως αυτή του δορυφορικού ίντερνετ μέσω του Starlink. Θεωρείτε ότι θα υπάρξει κάποια ανάλογη κατεύθυνση για την εφαρμογή του AI; Θα γίνεται δηλαδή εξωτερική ανάθεση της εφαρμογής του, όπως και με το Starlink; Ή θα προτιμήσουν οι διάφορες εταιρείες να αναπτύξουν τα δικά τους AI εργαλεία;

Τα εργαλεία AI τα οποία θα χρησιμοποιεί η εκάστοτε εταιρεία θα πρέπει να είναι εξατομικευμένα, δηλαδή κομμένα και ραμμένα στις ανάγκες και στο business plan της εταιρείας. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των εταιρειών για την ανάπτυξη των βέλτιστων AI εργαλείων και εφαρμογών θα επιφέρει επιπλέον ανάπτυξη στον χώρο.

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

Βρισκόμαστε στην πρώτη φάση της εξέλιξης της τεχνητής νοημοσύνης



του **Ευάγγελου Σφακιωτάκη**,
Chief Operating Officer,
Diana Shipping Services S.A.

Βρισκόμαστε ακόμη σε πρώιμη φάση του ανταγωνισμού για τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη λύσεων ψηφιακού μετασχηματισμού στον ναυτιλιακό κλάδο;

Είναι γνωστό ότι οδεύουμε προς μια αυτόνομη ναυτιλία. Σήμερα υπάρχει ακόμη η αμφιβολία για το εάν, χρησιμοποιώντας την τεχνητή νοημοσύνη, οι άνθρωποι της ναυτιλίας λαμβάνουν σωστές αποφάσεις. Σε βάθος χρόνου, και καθώς ωριμάζουν οι AI εφαρμογές μέσω του machine learning, η λήψη αποφάσεων θα ανατεθεί στην εκάστοτε τεχνολογική λύση. Αντίστοιχα, πρέπει να προετοιμαστούμε και εμείς ως άνθρωποι, καθώς ο ρόλος μας αλλάζει, λειτουργώντας ως ελεγκτικός κρίκος προς το σύστημα που θα κληθεί να παίρνει αποφάσεις. Για να το σχηματοποιήσουμε λίγο, ας δούμε το χαρακτηριστικό παράδειγμα της αεροπορικής βιομηχανίας που προηγείται της ναυτιλίας σε αυτόν τον τομέα και της πλοήγησης του αεροπλάνου. Οι πιλότοι είναι εκεί για να επιβεβαιώνουν σήμερα ότι το αυτόνομο σύστημα πλοήγησης κάνει καλά τη δουλειά του.

Σαφώς και στη ναυτιλία υπάρχουν ιδιαιτερότητες και ως κλάδος σήμερα βρισκόμαστε πολύ μακριά από εκείνο το σημείο. Από το σύνολο των δραστηριοτήτων μιας ναυτιλιακής εταιρείας, περίπου το 10-15% είναι υποβοηθούμενο από την τεχνητή νοημοσύνη. Πρόκειται δηλαδή για ένα πολύ μικρό υποσύνολο των δραστηριοτήτων μιας ναυτιλιακής εταιρείας, πολλώ δε μάλλον των δραστηριοτήτων πάνω στο πλοίο. Σε αυτή την πρώτη φάση εξέλιξης και εμπέδωσης AI εφαρμογών, το AI μας βοηθά κυρίως στην ανάλυση. Αν δεν περιοριστούμε στο κομμάτι της προσομοίωσης και της ανάλυσης, αλλά προσεγγίσουμε το AI ως μέρος ενός τρίπτυχου που αποτελείται από αυτό, την ψηφιοποίηση των ναυτιλιακών διαδικασιών και τις διαθέσιμες ή αναδυόμενες ρομποτικές λύσεις, τότε και οι προμηθευτές θα μπορέσουν να αναπτύξουν και να παράσχουν τις κατάλληλες λύσεις, λαμβάνοντας υπόψη και τις πραγματικές απαιτήσεις γραφείων και πλοίων. Άρα, δρομολογούνται συνέργειες πάνω σε απτά business cases, που συνδέουν τον τρόπο με τον οποίο δουλεύουμε στα πλοία, την ανάγκη του χρήστη, με τις εταιρείες παροχής τέτοιων λύσεων, προκειμένου να έχουμε τα κατάλληλα AI εργαλεία για να πλοηγηθούμε με ασφάλεια στο μέλλον.

Τι συμβαίνει με τα πιο «έξυπνα» συστήματα ναυλώσεων; Μεταβάλλουν τους όρους του ανταγωνισμού αλλά και τα ίδια τα επαγγέλματα των ναυλώσεων αυτές οι πλατφόρμες;

Νομίζω πως ναι. Πρόσφατα είχα την ευκαιρία να επισκεφθώ μια εταιρεία στην Κοπεγχάγη, η οποία εξειδικεύεται στις ναυλώσεις. Είδα από κοντά την εμπορική διαχείριση διακοσίων και πλέον πλοίων από μια μικρή ομάδα ανθρώπων και ένα σύστημα AI με τη χρήση ψηφιακών διδύμων (digital twins) που μπορούσαν να προβλέψουν πώς θα αναμένεται να κινηθεί το κάθε πλοίο στο προσεχές διάστημα με βάση τα εμπορικά και τεχνικά χαρακτηριστικά του, τις απαιτήσεις του πλου, καιρικές συνθήκες, περιορισμούς ναυσιπλοΐας και λιμένων, διαθεσιμότητα φορτίων, παράθυρα φόρτωσης και εκφόρτωσης, κ.λπ. Συνδυάζοντας τα δεδομένα για τα διαθέσιμα πλοία και τα εμπορικά ταξίδια στην περιοχή και τον χρόνο ενδιαφέροντος, αυτή η ομάδα μπορούσε να κάνει τις λεγόμενες «τριγωνικές ναυλώσεις», προκειμένου τα υπό ναύλωση πλοία να αυξήσουν το μεταφορικό τους έργο και να μειώσουν την πλεύση σε ballast. Σε ερώτηση πόσος χρόνος θα απαιτείτο και ποια θα ήταν η πιστότητα εάν όλη αυτή η διαδικασία επρόκειτο να πραγματοποιηθεί μόνο από ομάδα εξειδικευμένων ανθρώπων, η απάντηση ήταν αποστομωτική. Δεν είναι σήμερα εφικτό να αποκτήσεις σε λίγα μόνο δευτερόλεπτα την πλήρη εικόνα και μια πρόγνωση του πώς θα κινηθεί ένα πλοίο και πώς θα είναι αποδοτικότερο από οικονομική σκοπιά χωρίς τη χρήση του AI συστήματος, ανεξαρτήτως του αριθμού των εργαζομένων που θα είχες διαθέσιμο.

Η τεχνολογία αυτή έχει εισέλθει προσώρας μόνο σε λίγους οίκους ναυλώσεων, αλλά, καθώς το κόστος τέτοιων συστημάτων μειώνεται, είναι ξεκάθαρο ότι τέτοιες τεχνικές θα ενταχθούν στις δραστηριότητες οικονομικής διαχείρισης και ναυλώσεων των πλοίων σε μεγαλύτερη κλίμακα.

Πώς συμβάλλει σήμερα η τεχνητή νοημοσύνη στον περιορισμό των περιστατικών πειρατείας;

Στις μέρες μας υπάρχουν διάφορες τεχνολογικές λύσεις διαθέσιμες για την καταπολέμηση των περιστατικών πειρατείας. Παραδείγματος χάριν, επάνω στα πλοία τοποθετούνται από αρκετές εταιρείες προηγμένες κάμερες στραμμένες προς τον περιβάλλοντα χώρο του πλοίου. Μέσω αυτών, το πλήρωμα μπορεί να αντιληφθεί δυνητικούς κινδύνους ή ναυτιλιακά εμπόδια, τα οποία δεν θα μπορούσε να εντοπίσει με γυμνό μάτι. Ακόμα και τις νυχτερινές ώρες ή υπό συνθήκες περιορισμένης ορατότητας, αυτές οι κάμερες μπορούν να εντοπίσουν στόχους και, το σημαντικότερο, με τη συνδρομή AI εφαρμογών, να αναγνωρίσουν αν πρόκειται για κάποιο εμπορευματοκιβώτιο που έχει πέσει στη θάλασσα, για μια σημαδούρα ή για μια ομάδα πειρατών εντός μικρού ταχύπλοου σκάφους. Η πρόωρη ειδοποίηση περί ύπαρξης κάποιου κινδύνου μέσω εφαρμογής της τεχνητής νοημοσύνης είναι ιδιαίτερα κρίσιμη για την αποσόβηση επεισοδίων πειρατείας.

Το AI είναι εδώ για να προτείνει λύσεις



του **Ιάσονα Ζαχαριουδάκη**,
Operational Technology & Energy Manager,
Latsco Marine Management Inc.

Το στέλεχος του μέλλοντος που θα ασχοληθεί με τα θέματα διαχείρισης ενέργειας ποιες γνώσεις πρέπει να έχει, πού να κατευθυνθεί και τι πρέπει (εάν πρέπει) να προσέξει;

Η διαχείριση της ενέργειας και των σχετικών εκπεμπόμενων ρύπων συνιστά μια νέα δραστηριότητα στη βιομηχανία μας, η οποία υπαγορεύεται από τις απαιτήσεις των όλο και περισσότερων και περιπλοκότερων περιβαλλοντικών κανονισμών και της ανάγκης για ακόμα μεγαλύτερο έλεγχο και αξιοπιστία των σχετικών δεδομένων. Αυτή η νέα πραγματικότητα στη βιομηχανία μας, μαζί με τη διαχρονική ανάγκη για ελαχιστοποίηση του κόστους λειτουργίας του πλοίου, καθιστούν ακόμα πιο αναγκαία τη διαχείριση της ενέργειάς του. Συνεπώς, ένα τμήμα διαχείρισης ενέργειας μιας ναυτιλιακής επιχείρησης δεν θα πρέπει να θεωρείται ένα τμήμα που αποτυπώνει σε περιοδικές αναφορές δεδομένα, αλλά ένα τμήμα που συμβαδίζει με τον νέο τρόπο λειτουργίας μιας ναυτιλιακής εταιρείας και έχει μέλη συγκεκριμένου προφίλ γνώσεων. Οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί έχουν όντως αλλάξει τον τρόπο λειτουργίας του κλάδου.

Ερχόμενος ευθέως στο ερώτημά σας, ο υπεύθυνος ενός τμήματος διαχείρισης ενέργειας θα πρέπει να μπορεί να επικοινωνεί με το πλοίο, να αντιλαμβάνεται το λειτουργικό προφίλ του ώστε οι συντασσόμενες αναφορές και οι λειτουργικές εφαρμογές να είναι πρακτικές και εφαρμόσιμες. Το στέλεχος αυτό θα πρέπει να χαρακτηρίζεται από data driven mindset, να αντιλαμβάνεται δηλαδή την αξία της ακρίβειας των δεδομένων και να έχει την ικανότητα να συσχετίζει αυτά, πόσω μάλλον όταν αυτά συνήθως προέρχονται από διαφορετικές πηγές με διαφορετικά πρωτόκολλα επικοινωνίας. Δίχως άλλο, η βασική αρχή παραμένει η ίδια: κανένα μέγεθος δεν βελτιστοποιείται εάν δεν μετράται και εάν τα δεδομένα δεν είναι ακριβή.

Επιπλέον, ο υπεύθυνος ενός τέτοιου τμήματος οφείλει να παρακολουθεί συνεχώς και να αποκτά πλήρη γνώση όλων των περιβαλλοντικών κανονισμών. Υφιστάμενοι κανονισμοί αναθεωρούνται, νέοι κανονισμοί προτάσσονται –CII, FuelEU, EU ETS– και η ανάγκη για σαφή, προσεκτική ερμηνεία αυτών είναι απαραίτητη ώστε να μεταφραστούν αυτοί τελικά σε σχετικές αναφορές και εργαλεία χρήσιμα για τη λειτουργία της ναυτιλιακής εταιρείας. Τα παραπάνω αποτυπώνουν τα πλέον κρίσιμα χαρακτηριστικά του ρόλου, αναγνωρίζοντας ότι το εύρος και η πολυπλοκότητά του εκτείνονται πέραν αυτών.

Μπορεί η τεχνητή νοημοσύνη να θεωρηθεί αξιόπιστη μέσα στο πολυσύνθετο περιβάλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας;

Αν η απάντηση έπρεπε να συμπυκνωθεί σε μία λέξη, για το σήμερα θα ήταν «εν μέρει». Η αξιοπιστία ήταν και θα είναι ζητούμενο για κάθε εφαρμογή, είναι κανόνας όλων των αγορών. Το ίδιο ισχύει και για τις εφαρμογές τεχνητής νοημοσύνης στη ναυτιλιακή βιομηχανία, πολλώ δε μάλλον εφόσον καλούμαστε να διαχειριστούμε ανθρώπινο δυναμικό, ως το πλέον κρίσιμο στοιχείο, πέραν των πάγιων υψηλής αξίας. Η θεωρία της τεχνητής νοημοσύνης είναι ήδη ανεπτυγμένη και οι αλγόριθμοι συνεχώς αλλάζουν και βελτιώνονται.

Η επίτευξη της αξιοπιστίας έχει πλέον μεταφερθεί πρωτίστως στην παροχή φθηνής ενέργειας, στη δημιουργία των αναγκαίων υποδομών, στην ακρίβεια και στον όγκο των δεδομένων, ώστε να υποστηριχτούν οι εφαρμογές AI και τα αποτελέσματα αυτών να είναι τόσο ακριβή όσο απαιτείται.

Στηρίζοντας την παραπάνω θέση, και ειδικότερα μέσω της επίδρασης των δεδομένων στην αξιοπιστία των εφαρμογών AI στη ναυτιλία, θα μπορούσαμε να αναφέρουμε ως παράδειγμα ότι όλα τα πλοία δεν είναι των ίδιων υψηλών τεχνικών προδιαγραφών, δεν διαθέτουν την ίδια ψηφιακή ωριμότητα, δεν συλλέγουν όλες τις αναγκαίες παραμέτρους και, συνεπώς, δεν τροφοδοτούν αυτές τις εφαρμογές AI με τον απαιτούμενο όγκο ποιοτικών δεδομένων. Αυτή η έλλειψη ακρίβειας και όγκου δεδομένων περιορίζει, εκ προοιμίου, τις δυνατότητες των εφαρμογών τεχνητής νοημοσύνης, καθιστώντας τες «εν μέρει» αξιόπιστες και αφήνοντας σε δεύτερη μοίρα τις υποδομές και την ενέργεια.

Παρά ταύτα, οφείλουμε να αναγνωρίσουμε την πρόοδο που έχει επιτευχθεί μέχρι σήμερα με πολλές πλατφόρμες AI, οι οποίες, όταν τροφοδοτούνται με δεδομένα καλής ποιότητας και μεγάλου όγκου, καταφέρνουν, με τους υφιστάμενους αλγορίθμους και τον τεχνολογικό εξοπλισμό, να περιγράφουν σε μεγάλο βαθμό πολύπλοκες διεργασίες, όπως το predictive maintenance και τον καθορισμό της ιδανικής πορείας του πλοίου.

Συνοψίζοντας, υπάρχουν ήδη εφαρμογές τεχνητής νοημοσύνης στο πολυσύνθετο περιβάλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας με σημαντική/«εν μέρει» αξιοπιστία.

Αναμφίβολα, η τεχνητή νοημοσύνη είναι ήδη εδώ ως νέο εργαλείο και προτείνει λύσεις, όμως ο ανθρώπος φαίνεται να παραμένει ακόμη απολύτως απαραίτητος για τον έλεγχο της αξιοπιστίας αυτών και της επιλογής. Το πώς θα διαμορφωθεί αυτό στο μέλλον και ποιος θα ειναι ο βαθμός αλληλεξάρτησης μεταξύ ανθρώπου και τεχνολογίας παραμένει ανοιχτό. Το AI είναι εδώ για να προτείνει λύσεις

Η σύνδεση στο διαδίκτυο από το πλοίο είναι δεδομένο πως είναι ένα σχετικά δύσκολο εγχείρημα. Πλέον όμως υπάρχουν νέες τεχνολογίες και εφαρμογές, όπως αυτή του δορυφορικού ίντερνετ μέσω του Starlink. Θεωρείτε ότι θα υπάρξει κάποια ανάλογη κατεύθυνση για την εφαρμογή του AI;

Θα γίνεται δηλαδή εξωτερική ανάθεση της εφαρμογής του, όπως και με το Starlink; Ή θα προτιμήσουν οι διάφορες εταιρείες να αναπτύξουν τα δικά τους AI εργαλεία;

Ακόμα και όταν οι απαιτήσεις σε επεξεργασία δεδομένων και αυτοματοποίηση αποφάσεων αυξηθούν σημαντικά, η ανάπτυξη των αντίστοιχων εφαρμογών από την ίδια την εταιρεία εκτιμάται ότι θα είναι δυσανάλογα δαπανηρή από άποψη κόστους-οφέλους. Συνεπώς, οι έτοιμες λύσεις της αγοράς –εξωτερική ανάθεση– φαίνεται να συνεχίζουν να αποτελούν πιο ρεαλιστική επιλογή.

Βρισκόμαστε μπροστά στον τέταρτο τεχνολογικό μετασχηματισμό της ναυτιλίας



του καθ. **Γιάννη Θεοτοκά**, Προέδρου του Τμήματος Ναυτιλίας του Πανεπιστημίου Πειραιώς

Έχουν κατανοηθεί επαρκώς οι κίνδυνοι από την ανεπαρκή ή ελλιπή εφαρμογή της τεχνητής νοημοσύνης στη ναυτιλία;

Σκέφτηκα ότι θα ήταν καλό να ρωτήσω το ίδιο το AI τι κινδύνους ενέχει η εφαρμογή του, και ειδικά στον κλάδο της ναυτιλίας. Πολλά από αυτά που πρότεινε ήταν ήδη μεταξύ των όσων είχα σημειώσει ο ίδιος. Όμως, έλαβα απαντήσεις με συστηματικό τρόπο, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι ήταν σε μορφή που θα μπορούσα να χρησιμοποιήσω αυτούσια. Για την απάντηση στο ερώτημα, λοιπόν, οδηγήθηκα στην αναζήτηση και στην επεξεργασία στοιχείων ο ίδιος. Οι κίνδυνοι του AI από την εφαρμογή του, τόσο στη ναυτιλία όσο και σε κάθε άλλο χώρο, είναι υπαρκτοί και δεν έχουν κατανοηθεί. Θα περάσει πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα ώστε να κατανοηθούν, και όσο αυξάνεται η εφαρμογή του θα υπάρχουν προκλήσεις και κίνδυνοι, όπως και με όλες τις τεχνολογικές καινοτομίες που έχουν εισαχθεί στη ναυτιλία.

Στη ναυτιλία, βέβαια, τα δεδομένα ενδέχεται να είναι λίγο διαφορετικά, διότι το πεδίο διαφέρει. Από τη μία έχουμε το πλοίο, όπου η χρήση του AI μας προσφέρει χρήσιμες πληροφορίες, και από την άλλη έχουμε το γραφείο. Ένα στοιχείο που πρέπει να λάβουμε υπόψη έχει να κάνει και με το ποιο είναι το άτομο που χρησιμοποιεί τις δυνατότητες της τεχνητής νοημοσύνης, αλλά και με το πόσο ικανό είναι να αμφισβητήσει το AI. Φοβάμαι ότι, εάν ο κόσμος που καλείται να αξιοποιήσει τα πλεονεκτήματα του AI, και ιδιαίτερα πάνω στο πλοίο, δεν εκπαιδευτεί ταυτόχρονα και στην αμφισβήτηση του AI, ούτως ώστε να εισάγει και τη δική του γνωσιακή ικανότητα στη λήψη των αποφάσεών του, ο κίνδυνος θα ελλοχεύει στη γωνία. Η άκριτη χρήση των όσων προτείνονται από το AI ισοδυναμεί με την υλοποίηση μιας απόφασης, τη λογική της οποίας δεν έχει κατανοήσει. Όσο έξυπνο και αν είναι το άτομο που θα υλοποιήσει αυτή την απόφαση, εάν δεν έχει εντρυφήσει στο αντικείμενο, εάν δεν έχει καταλάβει τις παραμέτρους του προβλήματος που οδήγησαν στη λήψη μιας συγκεκριμένης απόφασης, αυτή δεν θα εφαρμοστεί σωστά.

Παράλληλα, όσο περισσότερο βασιζόμαστε στο AI, χωρίς την εκπαίδευση στη χρήση του, αλλά και την αμφισβήτησή του, ο κίνδυνος του να ξεχάσουμε αυτά που γνωρίζουμε είναι έντονος. Κάθε φορά που χρησιμοποιούμε την τεχνητή νοημοσύνη, είναι αναγκαίο να παρεμβαίνουμε και να προσθέτουμε στο AI τη δική μας νοημοσύνη, ώστε να προσαρμόσουμε στα δικά μας δεδομένα τις προτάσεις του και, εν τέλει, τις αποφάσεις που καλούμαστε να υλοποιήσουμε.

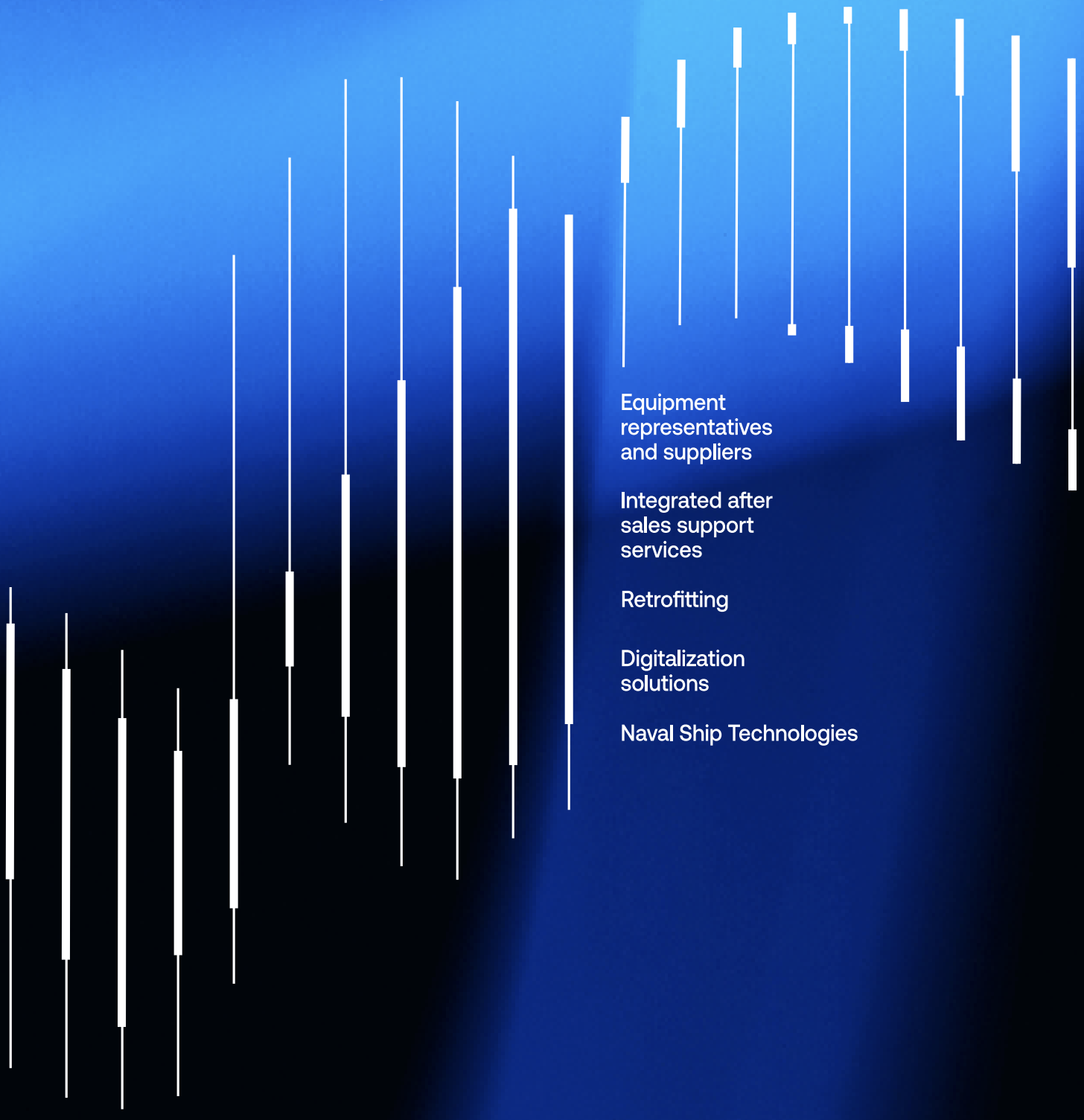
Ταυτόχρονα, από τη χρήση του AI προκύπτουν και νομικής φύσεως ζητήματα, αφού το καθεστώς σε σχέση με τις ευθύνες που απορρέουν από τη χρήση της τεχνητής νοημοσύνης παραμένει απροσδιόριστο, ενώ στις σημαντικές προκλήσεις από τη χρήση του, ανάμεσα στους άλλους παράγοντες, πρέπει να προσθέσουμε και τον κίνδυνο των κυβερνοεπιθέσεων.

Ποιος θα επωμιστεί το κόστος αυτής της νέας ψηφιακής μετάβασης; Θα οδηγήσει η νέα εποχή σε μείωση του αριθμού των παικτών/stakeholders στη ναυτιλία;

Βρισκόμαστε μπροστά σε έναν μεγάλο τεχνολογικό μετασχηματισμό. Είναι ο τέταρτος μεγάλος τεχνολογικός μετασχηματισμός στην εξέλιξη της ναυτιλίας, που συνδυάζει την εισαγωγή της ψηφιοποίησης με την αποανθρακοποίηση.

Στην εξέλιξη της ναυτιλίας, όλοι οι μετασχηματισμοί είχαν κερδισμένους και χαμένους, κάτι που παρατηρείται και τώρα. Οι κερδισμένοι είναι αυτοί που θα είναι στην πρώτη γραμμή της ψηφιακής μετάβασης, διαθέτοντας παράλληλα και τους αναγκαίους πόρους για να επενδύσουν στις ευκαιρίες που θα διαπιστώσουν ότι υπάρχουν με την εφαρμογή του AI, οι οποίες είναι πολλές. Από την άλλη πλευρά, οι χαμένοι θα έλεγα ότι είναι δύο κατηγοριών. Η μία περιλαμβάνει αυτούς που προσεγγίζουν φοβικά το αντικείμενο και εκ των πραγμάτων θα μείνουν πίσω στις εξελίξεις. Η δεύτερη περιλαμβάνει τις επιχειρήσεις που αντικειμενικά δεν μπορούν να ακολουθήσουν διότι στερούνται των αναγκαίων πόρων. Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται μικρότερου μεγέθους διαχειρίστριες επιχειρήσεις της ελληνικής και ελληνόκτητης ναυτιλίας, που δεν έχουν τη δυνατότητα να επενδύσουν εκτεταμένα και να αποκτήσουν τα δεδομένα που θα τους επιτρέψουν να αναπτύξουν αλγορίθμους προσαρμο-

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

σμένους στις ανάγκες τους, και σε αυτό το σημείο θα υστερούν συγκριτικά με επιχειρήσεις που διαθέτουν τεράστιους στόλους και παράγουν την πληροφορία που κάνει τα συστήματά τους να αυτοβελτιώνονται. Ως εκ τούτου, αυτές οι επιχειρήσεις θα βρεθούν μπροστά σε ένα δίλημμα: να συνεχίσουν ως έχουν τις δραστηριότητές τους στην αγορά, εστιάζοντας κατά κύριο λόγο στην αξιοποίηση των ευκαιριών που δίνει το volatility της ναυτιλίας και οι βραχυχρόνιας στόχευσης αγορές και πωλήσεις πλοίων, ή να δοκιμάσουν άλλους τρόπους προσαρμογής στα νέα δεδομένα. Στους άλλους τρόπους περιλαμβάνονται είτε οι συνεργασίες μεταξύ των επιχειρήσεων για την από κοινού αξιοποίηση πόρων είτε η ανάθεση σε third party management.

Για όποιον παρατηρεί τις εξελίξεις στον κλάδο, είναι σαφές ότι τα τελευταία χρόνια υπάρχει είσοδος στον Πειραιά μεγάλων ανεξάρτητων εταιρειών διαχείρισης πλοίων, οι οποίες επενδύουν εκτεταμένα στο να δημιουργήσουν τις πλατφόρμες και τα εργαλεία που θα επιτρέψουν στους πελάτες τους να αξιοποιούν όλα τα πλεονεκτήματα από τη χρήση του AI στο κομμάτι του predictive maintenance, του energy performance αλλά και στο πεδίο της λειτουργικής διαχείρισης εν γένει.

Θα ήθελα να κλείσω με ένα στοιχείο που λέω συχνά στους φοιτητές μας, το οποίο είναι πάρα πολύ σημαντικό στην προσπάθεια αυτών των επιχειρήσεων που θέλουν να συμβαδίζουν με τις εξελίξεις. Όποιος παρατηρεί τις εξελίξεις στην ελληνική ναυτιλία θα δει ότι έχει μεταφερθεί και εδώ αυτό που συμβαίνει διεθνώς, ένας «πόλεμος ταλέντων». Οι επιχειρήσεις ανταγωνίζονται μεταξύ τους για να προσελκύσουν τα καλύτερα ταλέντα. Σε αυτόν τον ανταγωνισμό, αυτό που διεθνώς καταγράφεται, καταγράφεται και στην ελληνική περίπτωση. Τα καλύτερα ταλέντα είναι αυτά που συνδυάζουν νοημοσύνη δύο ειδών: α) την ικανότητα να αναπτύσσουν συναισθηματική νοημοσύνη με τα soft skills και β) την ικανότητα να αναπτύσσουν τεχνολογική/ψηφιακή νοημοσύνη, να έχουν δηλαδή τη δυνατότητα, σε όποια θέση και αν βρεθούν, να μπορούν να χτίσουν πάνω στα δεδομένα, και έτσι να γίνονται ακόμα πιο ανταγωνιστικοί.

Η τεχνολογία AI επαναπροσδιορίζει την ανάπτυξη της ναυτιλιακής επιχείρησης;



της καθ. **Μαρίας Λάμπρου**,
Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Ποιο ήταν το έναυσμα για τη συγγραφή του επιστημονικού συγγράμματος *Artificial Intelligence in Shipping – The State of Digital Innovation*;

Το βιβλίο γράφτηκε δύο χρόνια πριν, ενώ ήδη ήταν ευδιάκριτη η ανάγκη να συζητήσουμε ευρύτερα και αναλυτικότερα τα τεχνολογικά χαρακτηριστικά του AI, καθώς επίσης να δούμε εξίσου προσεκτικά πώς μετασχηματίζονται ψηφιακά οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις – συγκεκριμένα με την επίδραση του AI. Συνήθως γράφονται βιβλία όταν έχει συγκεντρωθεί επαρκής και ώριμη γνώση, με σκοπό αυτή να οργανωθεί, να διαχυθεί και να εδραιωθεί. Το συγκεκριμένο βιβλίο γράφτηκε μάλλον νωρίς και στοχεύει πρωτίστως στο να οριοθετήσει και να αναλύσει τα βασικά, νέα διοικητικά και τεχνολογικά ζητήματα που αναδύονται με την ανάπτυξη και την αξιοποίηση της τεχνητής νοημοσύνης, και παράλληλα να συμβάλει στην επικαιροποίηση και στη διεύρυνση του επιστημονικού πεδίου στο οποίο εντάσσεται, δηλαδή τη διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και την ψηφιακή τεχνολογία και καινοτομία.

Το βιβλίο όντως ακολουθεί τη «διεπιστημονική» μεθοδολογική προσέγγιση, η οποία είναι διαδεδομένη στη μελέτη νέων, σύνθετων φαινομένων και προβλημάτων, όπως η ανάπτυξη και η αξιοποίηση της τεχνητής νοημοσύνης στη ναυτιλία. Έχει διανυθεί ήδη αρκετή απόσταση και μπορούμε να αξιοποιήσουμε και να ενοποιήσουμε κατά το δυνατό τη γνώση που έχει ήδη συγκεντρωθεί στα βασικά πεδία της μηχανικής υπολογιστών, της στρατηγικής διοίκησης, της διαχείρισης ψηφιακής καινοτομίας, των πληροφοριακών συστημάτων – περιοχές που αποτελούν τις θεμελιώσεις και στο δικό μας επιστημονικό πεδίο (διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και μηχανική συστημάτων θαλάσσιων μεταφορών), και αυτό ακριβώς κάνει το βιβλίο· δηλαδή, κατ' αρχάς «μεταφέρει» και συνθέτει ενδιαφέρουσες και ισχυρές ερμηνευτικές και κανονιστικές διοικητικές θεωρίες στα συμφραζόμενα της ναυτιλίας για την καλύτερη αξιοποίηση της τεχνολογίας AI και την ανάπτυξη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Πιστεύω ότι συμβάλλει στο να καταλάβουμε καλύτερα και να διαχειριστούμε αντίστοιχα τους περιορισμούς, τις επιφυλάξεις, τις καθυστερήσεις στην ανάπτυξη τεχνολογίας ή την ενσωμάτωση τεχνολογίας AI στη στρατηγική και στις λειτουργίες των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Επίσης να σκεφτούμε πώς διαφορετικές τεχνολογίες (αρχιτεκτονικές, εφαρμογές, κυρίαρχα πρότυπα) διαμορφώνονται, ωριμάζουν και υιοθετούνται εν τέλει ευρέως στον κλάδο, ποιες στρατηγικές υποστηρίζουν αυτή τη μετάβαση, με ποια διαδικασία καινοτομίας «δοκιμάζουμε» διαθέσιμες λύσεις και σε ποιες λειτουργικές περιοχές, πόσο ανεκτικοί είμαστε σε ανώριμα επιχειρηματικά μοντέλα, δύσκολες στη διακυβέρνησή τους συμμαχίες και συνεργασίες. Όλα

αυτά έχουν ήδη χαρτογραφηθεί και μας λένε τόσο πολλά και πρακτικά εφαρμόσιμα όταν «μεταφραστούν» και μεταφερθούν στο δικό μας πεδίο, τη ναυτιλία.

Με το βιβλίο θέλησα να δώσω, επιπρόσθετα, μια πιο κοντινή ματιά στα πρωταρχικά ζητήματα του μάνατζμεντ που συζητούν τη φύση της επιχείρησης, να σκεφτούμε τον ρόλο των ανθρώπων στις οικονομίες και στις επιχειρήσεις μας και την ίδια τη λογική (τον σκοπό) του μάνατζμεντ, τη θεσμική επιχειρηματικότητα, ειδικότερα δηλαδή θέματα που ενδιαφέρουν κυρίως ερευνητές και εξετάζουν σήμερα τον τρόπο με τον οποίο η φύση μιας επιχείρησης και η φύση του μάνατζμεντ αλλάζουν με την ενσωμάτωση του AI. Για παράδειγμα, ποιες είναι οι συνέπειες από την εκχώρηση καθηκόντων στους αλγορίθμους, πώς επαναπροσδιορίζονται ο έλεγχος, ο συντονισμός, η νέα εκδοχή αυτονομίας δράσης και λήψης αποφάσεων στη ναυτιλιακή επιχείρηση, στο πλοίο.

Πρωτίστως επέλεξα να προβάλω ένα θετικό, εποικοδομητικό επιχείρημα, εστιάζοντας στο πώς η αξιόπιστη ανάπτυξη AI στη ναυτιλία ανάγεται, εξηγείται και καθοδηγείται από καλές πρακτικές και γνωστές και εξελισσόμενες μεθοδολογίες μηχανικής, όπως οι τυπικές προδιαγραφές, οι τεχνικές για επικύρωση, αλλά και οι καλές πρακτικές στην αλυσίδα ανάπτυξης μοντέλων μηχανικής μάθησης, τα πρότυπα και οι οδηγίες διαχείρισης κινδύνου για την κυβερνοασφάλεια.

Πιστεύω ότι η συγγραφή του βιβλίου ήταν αποτέλεσμα διδακτικού και ερευνητικού ενστίκτου, γράφτηκε οργανικά και όχι στρατηγικά, με την πρόθεση να συμβάλει στον ακαδημαϊκό διάλογο και εξίσου στην καθημερινή πρακτική της ναυτιλιακής κοινότητας. Η πρόθεση ήταν να συμπληρώσω τον επιστημονικό διάλογο κατά τρόπο που να υποστηρίζει καλύτερα την εργασία των μηχανικών και των επιστημόνων διοίκησης καθώς σχεδιάζουν, υλοποιούν και προσαρμόζουν τις λύσεις AI στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, να είναι χρήσιμο σε φοιτητές, νέα ή και ώριμα στελέχη της ναυτιλίας, μηχανικούς και διοικητικούς επιστήμονες. Δεν είναι βιβλίο για shipping sophisticates, αλλά για όλους όσοι δραστηριοποιούνται στον κλάδο και ενδιαφέρονται γι' αυτό το πεδίο.

Η τεχνητή νοημοσύνη στη διαχείριση πλοίων και εταιρειών αποτελεί ένα εργαλείο «μόνο για λίγους» στον κλάδο των μεταφορών και της εφοδιαστικής αλυσίδας;

Αποφεύγω να κάνω προσωπικές εκτιμήσεις. Πιστεύω όμως ότι θα χρειαζόμασταν μελέτες ανάλυσης σεναρίων και στρατηγικής προοπτικής διερεύνησης, που θα μας έδιναν την ευκαιρία όχι μόνο να αποτυπώσουμε και να εκτιμήσουμε, αλλά επιπλέον να επηρεάσουμε την κατεύθυνση. Το ερώτημα είναι τι κάνουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που δεν έχουν το μέγεθος, τους πόρους, τις ικανότητες ή το μοντέλο διακυβέρνησης που τους επιτρέπει να εκμεταλλευτούν άμεσα τα πλεονεκτήματα από την αξιοποίηση της τεχνητής νοημοσύνης. Τι κάνουν δηλαδή για να αποφύγουν το AI risk exposure, συγκρινόμενοι με τους μεγάλους ναυτιλιακούς ομίλους, που αναπτύσσουν εσωτερικά τεχνολογία και κάνουν έρευνα και ανάπτυξη AI.

Νομίζω ότι υπάρχουν συγκεκριμένα βήματα που μπορούν να ακολουθήσουν, αυτό ουσιαστικά που λέει η δική μας θεωρία αλλά και οι πρακτικές οδηγίες



Συνήθως λέω ότι η δέσμευσή μας να σχεδιάζουμε αξιόπιστα AI συστήματα που έχουν στον πυρήνα τους τον άνθρωπο δεν είναι καθόλου βέβαιο ότι θα υλοποιηθεί με τη μελλοντική, συνεχή εξέλιξη του AI. Ένα συνδεόμενο κεντρικό ζήτημα σε αυτή την πορεία διαμόρφωσης της τεχνολογίας και της εφαρμογής της είναι η εμπιστοσύνη στα μοντέλα, στα δεδομένα αλλά και στους δρώντες στην ανάπτυξη και στην εμπορική εκμετάλλευση συστημάτων, στη διακυβέρνηση των οικοσυστημάτων AI.

στη διαχείριση καινοτομίας. Οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να είναι από νωρίς στο παιχνίδι και να έχουν ορατή μια «διαδικασία καινοτομίας» για το AI. Κατ' αρχάς, είναι αναγκαίο να «σκανάρουν» το περιβάλλον στο οποίο λειτουργούν και να γνωρίζουν τι κάνουν οι άλλες εταιρείες, ποιες είναι οι αναδυόμενες και οι ώριμες τεχνολογίες και εφαρμογές AI. Κατά περίπτωση, είναι δόκιμο να εφαρμόζουν πιλοτικά νέες λύσεις, σε μικρότερη κλίμακα, και όχι μόνο να ενσωματώνουν εφαρμογές AI όταν είναι πλέον ώριμες. Με αυτόν τον τρόπο, με το μοντέλο «exploit and explore», καλλιεργούμε την τεχνολογική και οργανωσιακή AI ικανότητα της ναυτιλιακής επιχείρησης, ώστε να ενσωματώσουμε αποτελεσματικά, βαθμιαία, την τεχνητή νοημοσύνη στις λειτουργίες και στη στρατηγική μας. Δεν πρέπει επίσης να αγνοηθεί ότι και η αγορά των προμηθευτών τεχνολογικών λύσεων θα πρέπει να «εκπαιδευτεί» ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες, στο context των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Θα αντικαταστήσει το AI τον ανθρώπινο παράγοντα στη ναυτιλιακή βιομηχανία;

Το ζήτημα σχετικά με το σε ποιο βαθμό και με ποια ακριβώς κριτήρια θα σχεδιάσουμε το ευρύτατα συζητούμενο «συμβιωτικό μοντέλο ανθρώπου-μηχανής» και στη ναυτιλία είναι κεντρικό. Αυτό που συζητάμε σήμερα οριζόντια και συνεπώς και στη ναυτιλία είναι πως οι τεχνολογίες και οι εφαρμογές AI ουσιαστικά καθορίζουν τον νέο οργανωσιακό σχεδιασμό της ναυτιλιακής επιχείρησης. Σήμερα κάνουμε έρευνα και εξετάζουμε πώς θα επανασχεδιάσουμε τους οργανισμούς μας και θα αναπτύξουμε αντίστοιχα τα ώριμα χαρακτηριστικά της AI τεχνολογίας (λειτουργικότητα, μοντέλα που αξιοποιούνται), σε ποιες περιπτώσεις θα επιμείνουμε στον τεχνολογικό εμπλουτισμό των αρμοδιοτήτων των στελεχών και των ναυτικών και σε ποιες περιπτώσεις πρέπει να εγκρίνουμε την υποκατάσταση των αρμοδιοτήτων στις διαφορετικές θέσεις εργασίας με τις αντίστοιχες λύσεις που θα προσφερθούν στην αγορά ψηφιακών λύσεων (και, φυσικά, αντίστοιχα τις συνέπειες και την ευθύνη για την αναβάθμιση και την εξέλιξη των δεξιοτήτων). Εξετάζουμε το πώς ακριβώς, συμβιωτικά, ναυτικοί, στελέχη σε κάθε τμήμα και θέση εργασίας, λήπτες αποφάσεων σε μεσαίο και υψηλότερο επίπεδο συνεργάζονται με τον αλγόριθμο.

Η τεχνολογία AI στη ναυτιλία αναπτύσσεται σήμερα με δύο βασικές κατηγορίες μοντέλων και πεδίων εφαρμογών, τις αυτοματοποιημένες λειτουργίες πλοίου και των εμπορικών λειτουργιών, τόσο με agentic AI μοντέλα και αρχιτεκτονικές όσο και εφαρμογές generative AI σε διαλογική σχέση με τα στελέχη, τους ανθρώπους της ναυτιλιακής. Παράλληλα, είναι υπό διαμόρφωση το νέο μοντέλο οργάνωσης της ναυτιλιακής επιχείρησης και αφορά ακριβώς τον επανασχεδιασμό των διαδικασιών, των ροών εργασίας, των νέων θέσεων εργασίας και των αναγκαίων δεξιοτήτων.

Τα μοντέλα μηχανικής μάθησης εξελίσσονται συνεχώς και η έρευνα που λαμβάνει χώρα για τις λειτουργίες των πλοίων ενσωματώνει τάχιστα αυτή την πρόοδο, και έτσι έχουμε σημαντικά αποτελέσματα ήδη με την αξιοποίηση μοντέλων «κλασικής και βαθιάς μηχανικής μάθησης» για λειτουργίες πλοίου – πλοήγηση, καθορισμό πορείας, διαχείριση ενέργειας και περιβαλλοντική συμμόρφωση, παρακολούθηση εξοπλισμού και συντήρηση (assisted, augmented ή αυτόνομες λειτουργίες). Επίσης αναπτύσσεται νέα έρευνα με αρχιτεκτονικές που αξιοποιούν επιπλέον generative AI τόσο για το πλοίο όσο και στις εμπορικές λειτουργίες, όπως οι ναυλώσεις.

Η τρέχουσα «συμβιβαστική κατανόηση» είναι ότι θα μεταβούμε, έτσι, σε ένα κοινά αποδεκτό μοντέλο συμβιωτικής, συνεργατικής σχέσης με τους αλγορίθμους όπου εμείς τα στελέχη, οι εργαζόμενοι (όπου δεν υπάρχει «υποκατάσταση»), κάνουμε την επικύρωση των αποτελεσμάτων, των προβλέψεων και των συστάσεων με την κριτική επίβλεψή μας και είμαστε (συν)υπεύθυνοι για την τελική αποδοχή των αποτελεσμάτων των AI συστημάτων. Συνήθως λέω ότι η δέσμευσή μας να σχεδιάζουμε αξιόπιστα AI συστήματα που έχουν στον πυρήνα τους τον άνθρωπο δεν είναι καθόλου βέβαιο ότι θα υλοποιηθεί με τη μελλοντική, συνεχή εξέλιξη του AI. Ένα συνδεόμενο κεντρικό ζήτημα σε αυτή την πορεία διαμόρφωσης της τεχνολογίας και της εφαρμογής της είναι η εμπιστοσύνη στα μοντέλα, στα δεδομένα αλλά και στους δρώντες στην ανάπτυξη και στην εμπορική εκμετάλλευση συστημάτων, στη διακυβέρνηση των οικοσυστημάτων AI. Ποιοι είναι αντίστοιχα οι θεσμοί και οι μηχανισμοί δημιουργίας εμπιστοσύνης και αποδοχής των αναδυόμενων λύσεων AI στη ναυτιλία; Αν και με ποια τεχνικά, διαδικαστικά, ρυθμιστικά μέσα αναπτύσσονται και λειτουργούν οι προσφερόμενες λύσεις AI και πώς συμβαδίζουν με την ευρύτερη, κυρίαρχη θέση για το τι συνιστά την αξιόπιστη, υπεύθυνη ανάπτυξη και χρήση τεχνολογίας και εφαρμογών AI.

Η τροχιά εξέλιξης του AI στη ναυτιλία θα καθοριστεί από την τροχιά εξέλιξης των επιμέρους τεχνολογιών AI, και αυτές είναι πολλές και διαφορετικές. Αν οι πάροχοι τέτοιων λύσεων θα επιμείνουν να επενδύουν και το κατά πόσο εμείς από την πλευρά της ζήτησης θα επιμείνουμε να δοκιμάζουμε, να συνδιαμορφώνουμε και να ενσωματώνουμε τις εφαρμογές θα καθορίσει την εξέλιξη της τεχνητής νοημοσύνης, συμπεριλαμβανομένης της κυρίαρχης αντίληψης για το τι συνιστά αξιόπιστη, υπεύθυνη AI με πυρήνα τον άνθρωπο.

Πλέον όμως υπάρχουν νέες τεχνολογίες και εφαρμογές, όπως αυτή του δορυφορικού ίντερνετ μέσω του Starlink. Θεωρείτε ότι θα υπάρξει κάποια ανάλογη κατεύθυνση για την εφαρμογή του AI; Θα γίνεται δηλαδή εξωτερική ανάθεση της εφαρμογής του, όπως και με το Starlink, ή θα προτιμήσουν οι διάφορες εταιρείες να αναπτύξουν τα δικά τους AI εργαλεία;

Προς το παρόν, το τυπικό μοντέλο που εφαρμόζεται από τις ναυτιλιακές εταιρείες ευρύτερα δεν ακολουθεί αυτή την κατεύθυνση. Όπως αναφέρω και στο βιβλίο, αναδύονται νέα επιχειρηματικά μοντέλα, τα οποία μια ναυτιλιακή εταιρεία μπορεί να σχεδιάσει και να υλοποιήσει. Κατά περίπτωση, οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να αναπτύσσουν και να παρέχουν τεχνολογία AI, να επανατοποθετηθούν στην πλευρά της προσφοράς τεχνολογίας, υποδομών και νέων ψηφιακών επιχειρηματικών μοντέλων με κορμό το AI. Αυτή η κατεύθυνση είναι δυνατή, δεν συνιστά όμως το επιχειρηματικό μοντέλο κυρίαρχου ρεύματος στο περιβάλλον της ναυτιλίας.

Πράγματι, σε αυτό το πλαίσιο, νέες ευκαιρίες για ψηφιακή ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα και νέα επιχειρηματικά μοντέλα αναδύονται, συνεχώς επεκτείνονται και εξελίσσονται, για παράδειγμα οι πλατφόρμες ενισχύονται με τους νεότερους αλγορίθμους μηχανικής μάθησης, νέες υπηρεσίες προστίθενται κατ' αρχάς κυρίως για πρόβλεψη και εν μέρει για αυτοματοποιημένες συναλλαγές και λειτουργίες. Και βεβαίως οι νέες ευκαιρίες αναδύονται όχι μόνο για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις αλλά και για όλους του δρώντες στο οικοσύστημα, νηογνώμονες, παρόχους εξοπλισμού, λογισμικού, υπηρεσιών – ακριβώς στην πλευρά της παραγωγής, της δημιουργίας τεχνολογιών AI για εστιασμένες ναυτιλιακές λύσεις όχι μόνο στη χρήση AI. AI-first, maritime-context first είναι το αντίστοιχο επιχειρηματικό μοντέλο. Υπό αυτή την έννοια, έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον σήμερα να παρατηρήσουμε τον τρόπο που διαμορφώνονται η δομή και η φύση του ναυτιλιακού ψηφιακού οικοσυστήματος (δύο τουλάχιστον παράλληλων οικοσυστημάτων για τεχνικές και εμπορικές AI λύσεις), δηλαδή με ποιες στρατηγικές και ικανότητες οι νέοι ή εδραιωμένοι παίκτες αναπτύσσουν τεχνολογία AI, υπηρεσίες υποδομής και εξοπλισμού και πώς αυτή η δυναμική επηρεάζει τον κλάδο συνολικότερα.

Βασικός πυλώνας το AI, αλλά ο τελευταίος λόγος στον ανθρώπινο παράγοντα



του καθ. **Δημήτρη Λυρίδη**, Σχολή Ναυπηγών Μηχανολόγων Μηχανικών, ΕΜΠ

Έχετε ασχοληθεί αρκετά με θέματα επιχειρησιακής απόδοσης. Θεωρείτε ότι η ψηφιοποίηση περιορίζεται μόνο στη βελτίωση της επιχειρησιακής απόδοσης ή υπάρχουν τομείς που μπορούν ή έχουν ήδη αναπτυχθεί;

Η ψηφιοποίηση δεν περιορίζεται μόνο στο κομμάτι της επιχειρησιακής απόδοσης. Υπάρχουν διάφορες κατηγορίες στις οποίες η τεχνητή νοημοσύνη μπορεί να συνεισφέρει. Ωστόσο, η ψηφιοποίηση στη ναυτιλία είναι πολύ ευρύτερη. Είναι αλλαγή στον τρόπο που «διοικείται» η λειτουργία του πλοίου και του στόλου.

Παραθέτω τους τομείς στους οποίους ήδη η τεχνητή νοημοσύνη επιδρά θετικά:

Α) Βεβαίως το performance monitoring είναι το πρώτο όφελος. Performance, αλλά σε επίπεδο λειτουργικής αλήθειας. Performance monitoring στη ναυτιλία δεν σημαίνει «ένα γράφημα κατανάλωσης». Σημαίνει ότι μπορώ να απαντήσω σε ερωτήματα όπως:

- «Αυτό που πληρώνω σε καύσιμο πού πάει;»
- «Πότε άρχισε η απόκλιση;»
- «Είναι θέμα καιρού ή θέμα hull/propeller condition;»
- «Είναι θέμα χειρισμών;»
- «Είμαι εντός εγγυημένων καταναλώσεων ανά σενάριο ναυλοσυμφώνου;»

Β) Αξιοπιστία και ασφάλεια: Συμβάντα που μπορούν να επηρεάσουν ακόμα και το off-hire του πλοίου. Όταν έχω δεδομένα και διαγνωστική ανάλυση, μπορώ να προγραμματίσω καλύτερα τη συντήρηση του πλοίου, να προβλέψω φθορά, να οργανώσω επιθεωρήσεις και καθαρισμούς όταν πραγματικά αξίζουν. Και αυτό δεν είναι μόνο θέμα οικονομίας. Είναι θέματα ανθεκτικότητας (resilience) της λειτουργίας του πλοίου.

Γ) Συμμόρφωση και τεκμηρίωση: Σήμερα η συμμόρφωση έχει καταστεί ζήτημα δεδομένων. Και η παρακολούθηση επιδόσεων δεν είναι αποκομμένη – συνδέεται με πρακτικές/πρότυπα του κλάδου και με κανονιστικές υποχρεώσεις. Αυτό το κομμάτι είναι κρίσιμο, γιατί μειώνει τον χειροκίνητο φόρτο, μειώνει τα λάθη reporting και αυξάνει αξιοπιστία έναντι audits.

Δ) Στρατηγική επενδύσεων – να μην αγοράζεις «στα τυφλά». Εδώ είναι το μεγάλο παιχνίδι. Υπάρχουν δεκάδες λύσεις: τεχνολογίες, λειτουργικά μέτρα, καύσιμα, συστήματα. Το ερώτημα δεν είναι «υπάρχει λύση;». Είναι «ποια λύση αξίζει γι' αυτό το πλοίο, αυτή τη γραμμή/αγορά, αυτόν τον χρονικό ορίζοντα;». Και εδώ η φιλοσοφία είναι ακριβώς αυτή:

> Η ψηφιοποίηση δεν είναι ένα «παράλληλο» project. Είναι ο τρόπος να κάνεις την πράσινη μετάβαση μετρήσιμη, προβλέψιμη και επαναλήψιμη. Χωρίς αυτήν, η πράσινη μετάβαση μένει σε επίπεδο προθέσεων.

να βοηθήσει τους φορείς να κινούνται προς βέλτιστο συνδυασμό λύσεων ανά περίπτωση, με κριτήρια ωριμότητας, ενεργειακού οφέλους, δυναμικού αποανθρακοποίησης, κόστους και ασφάλειας, και τελικά να καταλήγεις σε έναν ρεαλιστικό οδικό χάρτη – όχι μια λίστα ευχών.

Ε) Ανθρώπινος παράγοντας και «organizational learning». Η ψηφιοποίηση δεν είναι «να αντικαταστήσουμε ναυτικούς ή μηχανικούς». Είναι να τους δώσουμε εργαλεία που μειώνουν την αβεβαιότητα, κάνουν τη γνώση επαναλήψιμη και επιτρέπουν σε μια εταιρεία να μαθαίνει συστηματικά από τον στόλο της. Είναι να μετρήσουμε και να αξιολογήσουμε ακόμα και τις μη τεχνικές δεξιότητές τους και, αν γίνεται, με κατάλληλες παρεμβάσεις να τις βελτιώσουμε. Η ψηφιοποίηση ξεκινά ως εργαλείο απόδοσης, αλλά ωριμάζει ως εργαλείο ασφάλειας, συμμόρφωσης, επένδυσης και ανθεκτικότητας (resilience). Και χωρίς αυτά, δεν υπάρχει σοβαρή πράσινη μετάβαση.

Πώς η ψηφιοποίηση συμπληρώνει και υποστηρίζει την πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας;

Πράσινη μετάβαση χωρίς ψηφιοποίηση... είναι σαν να λες «θα μειώσω καύσιμο», αλλά να μην έχεις ακριβές κοντέρ. Δεν γίνεται. Η ψηφιοποίηση υποστηρίζει την πράσινη μετάβαση της ναυτιλίας σε ορισμένα διακριτά στάδια.

Στάδιο 1: Μετράω σωστά – γιατί αλλιώς δεν ξέρω τι βελτιώνω. Η πράσινη μετάβαση σήμερα δεν είναι μόνο «να κάψουμε λιγότερο». Είναι να μπορούμε να το αποδείξουμε, να το επαναλάβουμε και να το κάνουμε σε κλίμακα. Και η τεχνική βάση αυτού είναι το monitoring με σωστά δεδομένα και σωστά KPIs. Αυτό συνδέεται και με τις έννοιες ενεργειακής αποδοτικότητας που χρησιμοποιεί ο κλάδος (EEDI, SEEMP, EEOI κ.λπ.) και με αισθητήρες/παρακολούθηση περιβαλλοντικών και λειτουργικών παραμέτρων.

Στάδιο 2: Από το monitoring πάω στη διάγνωση. Δηλαδή: «Γιατί ανέβηκε η κατανάλωση;». Εκεί μπαίνει το πρακτικό κομμάτι: γάστρα/προπέλα/μηχανές. Αν βλέπω ότι σταδιακά ξεφεύγω από το «αναμενόμενο», ίσως έχω fouling, ίσως έχω κακή ρύθμιση, ίσως θέλω διαφορετικό timing σε συντήρηση ή υποβρύχιο έλεγχο/καθαρισμό. Αυτά είναι κλασικά παραδείγματα όπου η ψηφιοποίηση μετατρέπεται σε καθαρό «πράσινο» αποτέλεσμα, γιατί μειώνει καύσιμο χωρίς να αλλάξω τίποτα δραστικά στο hardware.

Στάδιο 3: Από τη διάγνωση πάω στην πρόβλεψη – και εδώ η AI γίνεται πραγματικά χρήσιμη. Και εδώ μπορώ να δώσω ένα χειροπιαστό παράδειγμα από τη δουλειά μας: Δουλέψαμε ένα pipeline που παίρνει ως είσοδο λειτουργικές και περιβαλλοντικές μεταβλητές –όπως ταχύτητα πλοίου, κατεύθυνση πλοίου, ταχύτητα και διεύθυνση ανέμου, διεύθυνση κύματος, ύψος κύματος, περίοδο κύματος– και βγάζει πρόβλεψη κατανάλωσης. Και δεν σταματάει εκεί: Υπάρχει και δεύτερο βήμα, που λέει αν αυτό το «σενάριο» είναι viable ή non-viable, δηλαδή αν είναι επιχειρησιακά αποδεκτό με βάση περιορισμούς λειτουργίας (load diagram check).

Αυτό είναι τεράστιο για την πράσινη μετάβαση, γιατί αποφεύγεις το κλασικό λάθος: να σου προτείνει το σύστημα μια «οικονομική» ταχύτητα/πορεία, που στην πράξη δεν στέκει ή δεν είναι αποδεκτή.

Και μάλιστα εδώ μιλάμε για μεγάλη κλίμακα δεδομένων (εκατομμύρια εγγραφές στην εκπαίδευση) και πολύ καθαρή δομή μοντέλων (π.χ. νευρωνικό με δύο κρυφά επίπεδα ή XGBoost, και αξιολόγηση με σφάλματα/μετρικές). Επίσης, ενδιαφέρον σημείο: στο validation παρουσιάζονται οι στατιστικές του dataset και οι συσχετίσεις – π.χ. η ταχύτητα έχει ισχυρή συσχέτιση με την κατανάλωση, ενώ κάποιες μετεωρολογικές μεταβλητές επηρεάζουν λιγότερο σε αυτό το συγκεκριμένο δείγμα.

Στάδιο 4: Από την πρόβλεψη στη βελτιστοποίηση. Εδώ είναι το «πράσινο» στην καθημερινότητα:

- Speed management.
- Routing και weather routing.
- Προγραμματισμός συντήρησης.
- Έλεγχος αποκλίσεων ανά ταξίδι.
- «Μαθαίνω» πώς συμπεριφέρεται το συγκεκριμένο πλοίο – όχι το θεωρητικό πλοίο.

Στάδιο 5: Ψηφιακά δίδυμα – για να δοκιμάζω σενάρια πριν πληρώσω το κόστος. Το δυνατό σημείο των ψηφιακών διδύμων είναι ότι σου επιτρέπουν να κάνεις «what-if» σε μια ενιαία εικόνα: δεδομένα, μοντέλο και λειτουργία. Και στην ανάλυση που έγινε, είναι σαφές ότι αυτό ανοίγει δρόμο για περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά οφέλη, με την προϋπόθεση ότι δουλεύουμε και την ερμηνευσιμότητα/ακρίβεια των μοντέλων. Άρα, η ψηφιοποίηση δεν είναι ένα «παράλληλο» project. Είναι ο τρόπος να κάνεις την πράσινη μετάβαση μετρήσιμη, προβλέψιμη και επαναλήψιμη. Χωρίς αυτήν, η πράσινη μετάβαση μένει σε επίπεδο προθέσεων.

Θα αντικαταστήσει το AI τον ανθρώπινο παράγοντα στη ναυτιλιακή βιομηχανία;

Εγώ βλέπω ότι σύντομα το AI θα καθορίζει τα πάντα και ο άνθρωπος θα είναι υπεύθυνος για την τελική λήψη της απόφασης.

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

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

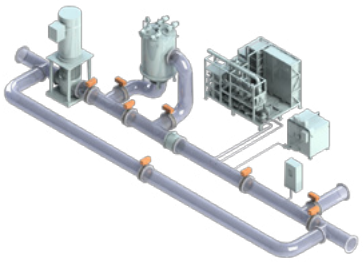
Comparison of Existing model Purimar™ of Ballast Water Treatment System, with the new Eco-Purimar™ (without electrolysis unit, TRO unit, chemicals, sensors' calibration, and flow meters except one unit)

Space-saving design

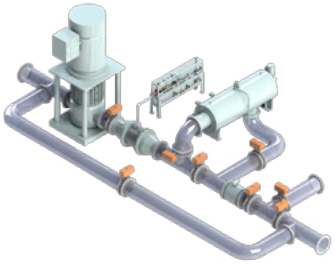
Anti-corrosion & Coating protection

Non-toxic byproducts

Cost saving



Purimar™

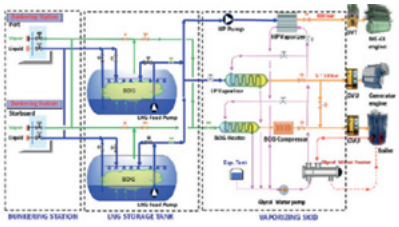


Eco-Purimar™

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



Ναυτιλιακές Επενδύσεις 2025



Ανάλυση της ερευνητικής ομάδας των *Ναυτικών Χρονικών*

*Τα δεδομένα προέρχονται από τη VesselsValue αποκλειστικά για τα *Ναυτικά Χρονικά* και εξήχθησαν στα τέλη Δεκεμβρίου του 2025.

Με την ευγενική χορηγία TURBO GENERAL Worldwide Service • Spares • Repairs

Το 2025 άφησε μια μάλλον γλυκιά γεύση για τις ναυλαγορές των διαφόρων τύπων πλοίων, απόρροια των γεωπολιτικών εξελίξεων, που και το περασμένο έτος έφεραν τα πάνω κάτω στα εμπορικά πρότυπα.

Εντός του έτους, οι ημερήσιοι ναύλοι των δεξαμενόπλοιων για μεταφορά πετρελαίου σε κύριες αγορές κατέγραψαν ένα εντυπωσιακό ράλι, το οποίο στις αρχές Δεκεμβρίου ανήλθε έως και το 467%. Οι ναύλοι ανέκαμψαν σημαντικά μετά την αύξηση της παραγωγής στη Μέση Ανατολή, σε συνδυασμό με την υψηλότερη ζήτηση στην Ασία μετά τις αμερικανικές κυρώσεις σε δύο ρωσικούς πετρελαϊκούς γίγαντες.

BULK CARRIERS

20	$815 εκατ.

TANKERS

37	$4,17 δισ.

CONTAINERSHIPS

63	$4,75 δισ.

LNG CARRIERS

8	$2,14 δισ.

LPG CARRIERS

16	$3,4 δισ.

Πόσα πλοία και πόσης αξίας παρήγγειλαν οι κορυφαίες πέντε εταιρείες ελληνικής διαχείρισης με βάση το ύψος των επενδύσεών τους το 2025;

Στα dry, μετά το πρώτο «ράθυμο» εξάμηνο, η αποδυνάμωση του δολαρίου ώθησε τους ναύλους σε υψηλότερα επίπεδα. Ρόλο έπαιξαν επίσης οι μακρύτερες αποστάσεις πλεύσης των πλοίων, καθώς, ελέω αμερικανικών δασμών, η Κίνα κατά κύριο λόγο εισήγαγε σιτηρά από τη Νότια Αμερική αντί των ΗΠΑ. Νέα πηγή αισιοδοξίας για την αγορά, κυρίως των Capesizes, συνιστά η έναρξη του πολυαναμενόμενου έργου Simandou στη Γουινέα, που θα αυξήσει τις ροές σιδηρομεταλλεύματος.

Εν τω μεταξύ, το κόστος μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου από τις ΗΠΑ στην Ευρώπη ανέβηκε, στα τέλη του έτους, στο υψηλότερο επίπεδο των τελευταίων δύο ετών, καθώς νέα έργα στη Βόρεια Αμερική δέσμευσαν περισσότερα πλοία για την παράδοση του καυσίμου.

Σε επίπεδα-ρεκόρ για τη μετά Covid εποχή έκλεισε το 2025 για τη ναυλαγορά των containerships, με τη ζήτηση να παραμένει ισχυρή σε όλες τις κατηγορίες πλοίων και τους ναύλους να διατηρούνται σε υψηλά επίπεδα, σύμφωνα με την Alphaliner. Παρά τις γεωπολιτικές αναταράξεις, τους δασμούς και τις αθρόες παραδόσεις νεότευκτων, η αγορά επέδειξε αξιοσημείωτη ανθεκτικότητα, ωθούμενη κυρίως από τις εκτροπές δρομολογίων μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας και την απρόσμενη αύξηση των διακινούμενων όγκων φορτίων μεταξύ βορρά και νότου (North-South trades).

Λαμβάνοντας υπόψη τη γενικότερη αισιοδοξία για την πορεία των ναυλαγορών, αν και «μαύροι κύκνοι» αναδύονται ανά πάσα στιγμή, κάτι που γνωρίζουν καλά όσοι δραστηριοποιούνται στην εν λόγω επιχειρηματική δραστηριότητα, τα *Ναυτικά Χρονικά*, τα οποία στο πρώτο τεύχος του νέου έτους, διαχρονικά, παρουσιάζουν δεδομένα για τις ναυτιλιακές επενδύσεις, επιχειρούν και φέτος να καταγράψουν τον παλμό στην πρωτογενή αγορά. Άλλωστε, οι επενδυτικές κινήσεις στο μέτωπο των παραγγελιών εν πολλοίς αντανακλούν το πώς βλέπουν οι πλοιοκτήτες τις προοπτικές των ναυλαγορών μεσοπρόθεσμα.

Στο πλαίσιο αυτό, στις σελίδες που ακολουθούν, παρουσιάζονται αποκλειστικά δεδομένα της VesselsValue για τις κορυφαίες σε όρους αξίας στόλου εταιρείες, ανεξαρτήτως του αν αυτές προχώρησαν σε κάποια παραγγελία, αλλά και για τις κορυφαίες εταιρείες σε όρους αξίας των παραγγελιών που τοποθέτησαν. Η διαφορά στη φετινή ανάλυση έγκειται στο ότι παρουσιάζονται ξεχωριστά δεδομένα για τις μεγαλύτερες σε αξία επενδύσεις εταιρειών τόσο διεθνών όσο και ελληνικών συμφερόντων. Σε κάθε περίπτωση, λαμβάνοντας υπόψη ότι τα δεδομένα εξήχθησαν στα τέλη Δεκεμβρίου του 2025, είναι πιθανό να εντοπίζονται διαφορές στο μέγεθος ή στην αξία ορισμένων συναλλαγών σε σχέση με σήμερα.

Επισημαίνεται επίσης ότι το παρόν αφιέρωμα αφορά αποκλειστικά αξία επενδύσεων και όχι αριθμό πλοίων που παραγγέλθηκαν. Συνεπώς, οι κατατάξεις της VesselsValue που παρουσιάζονται παρακάτω έχουν διαμορφωθεί με γνώμονα αυτό το κριτήριο. Με άλλα λόγια, ενδέχεται να υπάρχουν ελληνικών ή ξένων συμφερόντων εταιρείες που έχουν προβεί σε παραγγελίες μεγαλύτερου αριθμού πλοίων συγκριτικά με τις πέντε πρώτες, αλλά η αξία αυτών των επενδύσεων να είναι μικρότερη και συνεπώς αυτές οι εταιρείες να μη συγκαταλέγονται στην πεντάδα.

Bulk Carriers

Η ασιατική κυριαρχία και η ευρωπαϊκή «σφήνα»

Η ασιατική κυριαρχία στα bulk carriers επιβεβαιώθηκε για ακόμα μία χρονιά, με τις τέσσερις από τις πέντε εταιρείες με τους πιο ακριβούς στόλους να είναι ασιατικών συμφερόντων.

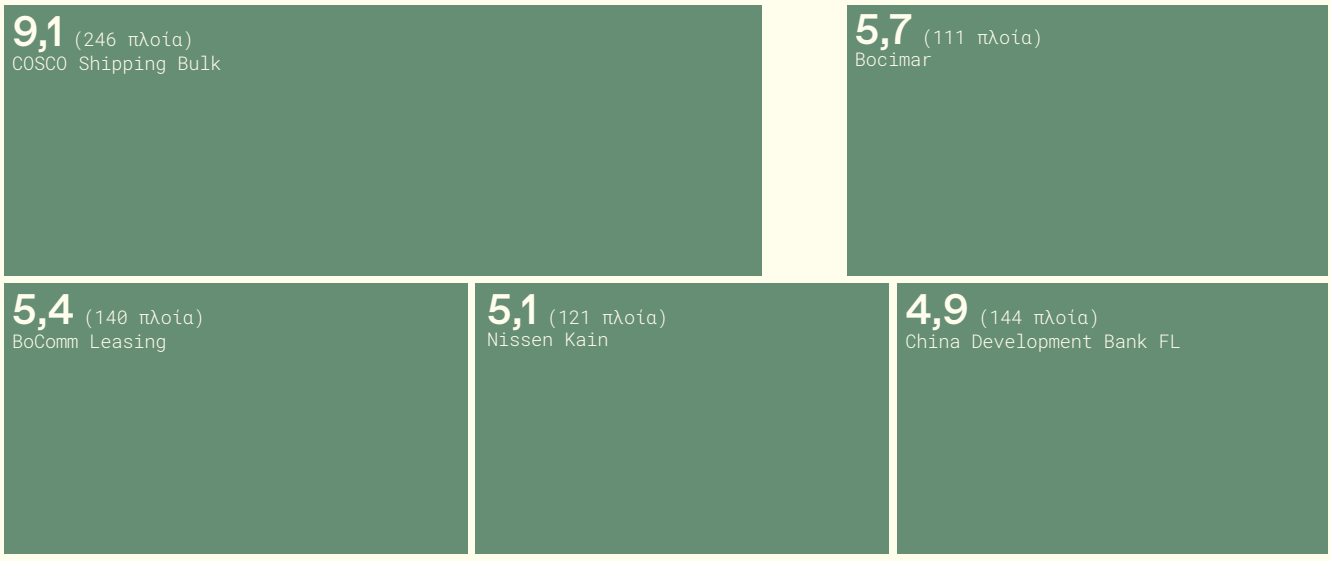
Αναλυτικότερα, πρώτη στη λίστα είναι η COSCO Shipping Bulk, με τα 246 υπό διαχείριση bulk carriers να ανέρχονται σε αξία στα $9,1 δισ. Η Bocimar, η οποία είναι η μόνη μη ασιατική εταιρεία στην πεντάδα, βρίσκεται στη δεύτερη θέση με 111 bulk carriers και αξία στόλου στα $5,7 δισ. Η Bocimar μάλιστα διαχειρίζεται τον μικρότερο αριθμό πλοίων μεταξύ των εταιρειών στην κορυφαία πεντάδα, δείγμα ότι τα πλοία της είναι ίσως πιο σύγχρονα. Στην τρίτη θέση συναντάται η BoComm Leasing με 140 bulk carriers, στα $5,4 δισ., ενώ ακολουθεί η Nissen Kaiun με 121 bulk carriers, η αξία των οποίων ανέρχεται στα $5,1 δισ. Την πεντάδα κλείνει ένα ακόμα ασιατικό χρηματοπιστωτικό ίδρυμα, πέραν της BoComm Leasing: η China Development Bank FL διαχειρίζεται έναν στόλο 144 πλοίων με αξία στα $4,9 δισ. Η μόνη διαφορά σε σχέση με την κορυφαία πεντάδα των εταιρειών διαχείρισης bulk carriers πέρυσι είναι ότι στην πεντάδα εισήλθε η Bocimar και έμεινε εκτός η Star Bulk.

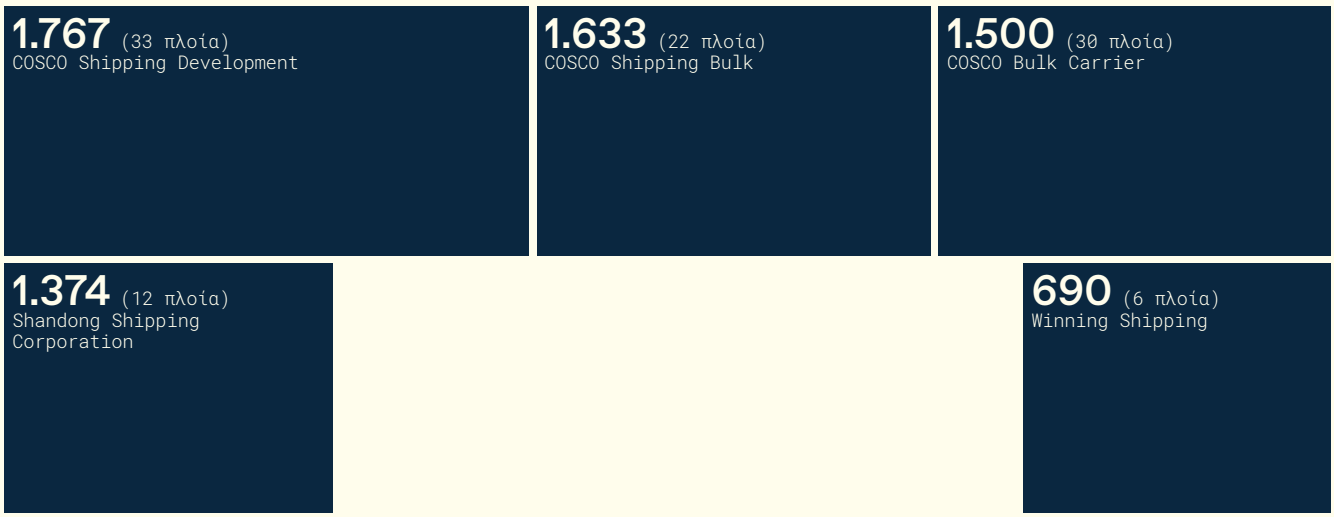
«Μονοπώλιο» της COSCO οι παραγγελίες

Η προσφορά στέλνει αισιόδοξα μηνύματα για την πορεία των ναύλων το ερχόμενο έτος, με το orderbook να κινείται σε εξαιρετικά χαμηλά επίπεδα. Στην κατεύθυνση αυτή, το έτος που μας πέρασε οι νέες παραγγελίες για ναυπηγήσεις bulk carriers κυμάνθηκαν σε χαμηλά πενταετίας και είναι ενδεικτικό ότι για το χρονικό διάστημα Ιανουάριος-Νοέμβριος διαμορφώθηκαν σε 325, βάσει της Allied.

Σύμφωνα με τα δεδομένα της Vessels-Value, που εξασφάλισαν αποκλειστικά τα *Ναυτικά Χρονικά*, οι 103 από αυτές τοποθετήθηκαν από τις κορυφαίες πέντε εταιρείες με βάση την αξία των συναλλαγών. Ειδικότερα, τρεις Cosco συναντώνται στην κορυφή: η COSCO Shipping Development θα καταβάλει $1,8 δισ. για ναυπηγήσεις 33 bulk carriers, ενώ μία ακόμα εταιρεία που εντάσσεται στο κινεζικό conglomerate, η COSCO Shipping Bulk, τοποθέτησε παραγγελίες για 22 bulk carriers έναντι $1,6 δισ. Η COSCO Bulk Carrier θα ενισχύσει τον στόλο της με 30 νεότευκτα bulk carriers έναντι $1,5 δισ. Η Shandong Shipping Corporation βρίσκεται στην τέταρτη θέση των εταιρειών με τις υψηλότερες σε αξία επενδύσεις σε νεότευκτα bulk carriers, καθώς παρήγγειλε δώδεκα, με αξία $1,4 δισ. Το χάσμα με τις τρεις προαναφερθείσες εταιρείες σε ό,τι αφορά τον αριθμό παραγγελθέντων πλοίων καταδεικνύει

Γράφημα 1
Οι κορυφαίες πέντε εταιρείες διαχείρισης bulk carriers σε όρους αξίας στόλου (σε δισ. δολάρια)





Γράφημα 2
Οι κορυφαίες πέντε διεθνείς εταιρείες σε παραγγελίες bulk carriers το 2025 σε όρους αξίας (εκατ. δολάρια)

ότι η Shandong παρήγγειλε μεγαλύτερης αξίας bulk carriers. Στα $690 εκατ. ανέρχεται η αξία των παραγγελιών bulk carriers της Winning Shipping, η οποία πέρυσι συνέδεσε το όνομά της με μια πολύ σημαντική εξέλιξη για τον κλάδο των Capesizes. Συγκεκριμένα, με πλοίο της εκκίνησαν οι εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος από το Simandou project στη Γουινέα, ενώ όλες οι κινήσεις της συνδέονται με το εν λόγω μεταλλευτικό έργο.

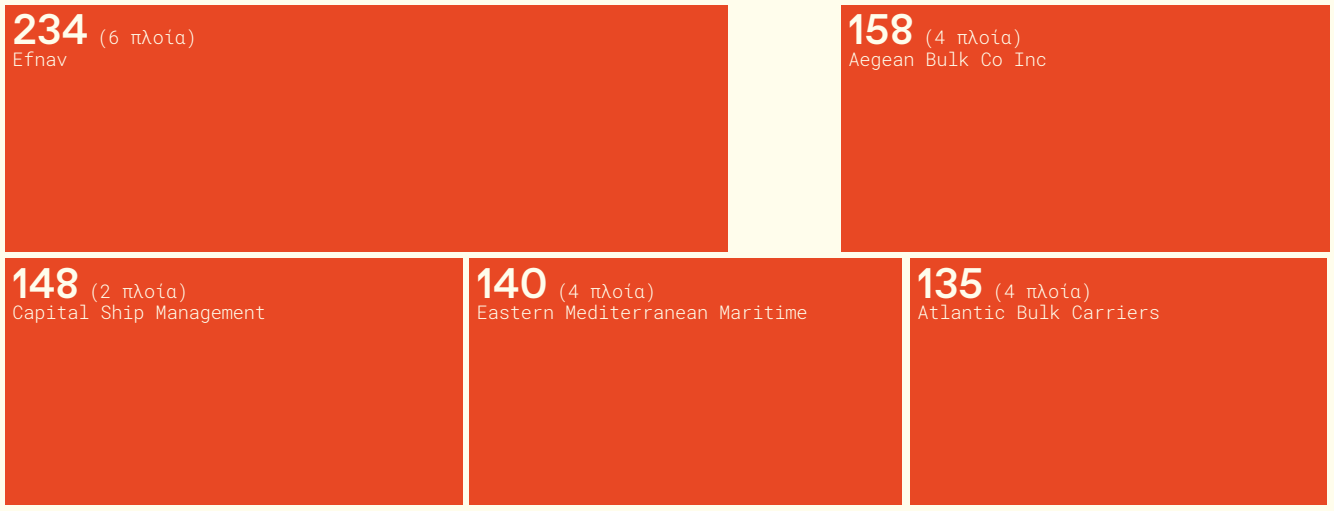
Οι ελληνικές παραγγελίες

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα δεδομένα για τις κινήσεις των ελληνικών συμφερόντων εταιρειών στο πεδίο των παραγγελιών bulk carriers, παρά το γεγονός ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες δεν παρέκκλιναν από τη γενική τάση και εμφανίστηκαν φειδωλοί στις επενδύσεις τους στο συγκεκριμένο segment.

Η Efnav, μετά από απουσία ετών από την πρωτογενή αγορά, προέβη σε παραγγελία έξι bulk carriers και βρέθηκε στην κορυφή, δεδομένου ότι η αξία αυτών ανήλθε στα $234 εκατ. Ακολουθεί η Aegean Bulk Co Inc με τέσσερα υπό ναυπήγηση bulk carriers, αξίας $158 εκατ., ενώ δύο πλοία παρήγγειλε η Capital Ship Management, με τη συναλλαγή να ανέρχεται στα $148 εκατ. Η Eastern Mediterranean Maritime θα διαθέσει $140 εκατ. για τέσσερα νεότευκτα και την πεντάδα κλείνει η Atlantic Bulk Carriers με τέσσερα νεότευκτα για $135 εκατ.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η μοναδική ελληνική συμμετοχή στην κορυφαία δεκάδα παγκοσμίως για παραγγελίες bulk carriers στην περσινή έρευνα, η Sea Traders, δεν βρέθηκε φέτος στη λίστα με τις υψηλότερες παραγγελίες των εταιρειών ελληνικών συμφερόντων, βάσει της VesselsValue.

Γράφημα 3
Οι κορυφαίες πέντε εταιρείες ελληνικών συμφερόντων σε παραγγελίες bulk carriers το 2025 σε όρους αξίας (εκατ. δολάρια)



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

Green shipping & ESG solutions
• Innovative maritime technologies
• Sustainable shipping practices

www.green-marine.gr

Civil and Marine consulting services
Ship inspections and repairs
Representations - Drone services (land, offshore, underwater)
CFD consulting services & propulsion products
Wind Assisted Propulsion System (WASP)

www.thoe-marine.com

THOE MARINE

Civil & Marine Representations & Services

VSLJOIN

1ST SEAMEN COMMUNITY

Connect with Shipping Companies
Connect with Seafares
Create your online CV

www.vesseljoin.com

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**

Δεξαμενόπλοια

«Σαρώνουν» οι Έλληνες διεθνώς

Δυναμική είναι η παρουσία των ελληνικών συμφερόντων εταιρειών στην πεντάδα με τους υψηλότερους σε αξία στόλους. Συγκεκριμένα, τρεις από τις πέντε εταιρείες είναι γαλανόλευκου χρώματος.

Την πρώτη θέση καταλαμβάνει παγκοσμίως η Dynacom Tankers, με τα 108 δεξαμενόπλοιά της να αποτιμώνται στα $7,2 δισ. Υπενθυμίζεται ότι, και στην αντίστοιχη περσινή έρευνα, η εταιρεία με επικεφαλής τον κ. Προκοπίου ήταν στην κορυφή, με αξία στόλου τότε στα $6,98 δισ. Η Frontline, με 73 πλοία αξίας $6,4 δισ., βρέθηκε στη δεύτερη θέση, ενώ ελληνικό αποτύπωμα έχουμε στις επόμενες δύο θέσεις: η Maran Tankers διαχειρίζεται, σύμφωνα με τη VesselsValue, 64 δεξαμενόπλοια, με την αξία τους να ανέρχεται περίπου στα $6,1 δισ. Η Tsakos Energy Navigation είναι μια ανάσα μακριά από τα 80 δεξαμενόπλοια (διαχειρίζεται 79 πλοία), με την αξία του στόλου της να προσεγγίζει τα $6 δισ. Την πεντάδα κλείνει η AET, της οποίας ο στόλος των 59 πλοίων υπολογίζεται από τη VesselsValue στα $5,3 δισ.

Ως γενικό σχόλιο, η φετινή κορυφαία πεντάδα είναι κατά τα τέσσερα πέμπτα ίδια με την περσινή, με μόνη εξαίρεση την είσοδο φέτος της Tsakos Energy Navigation και την έξοδο της Bank of Communications Financial Leasing.

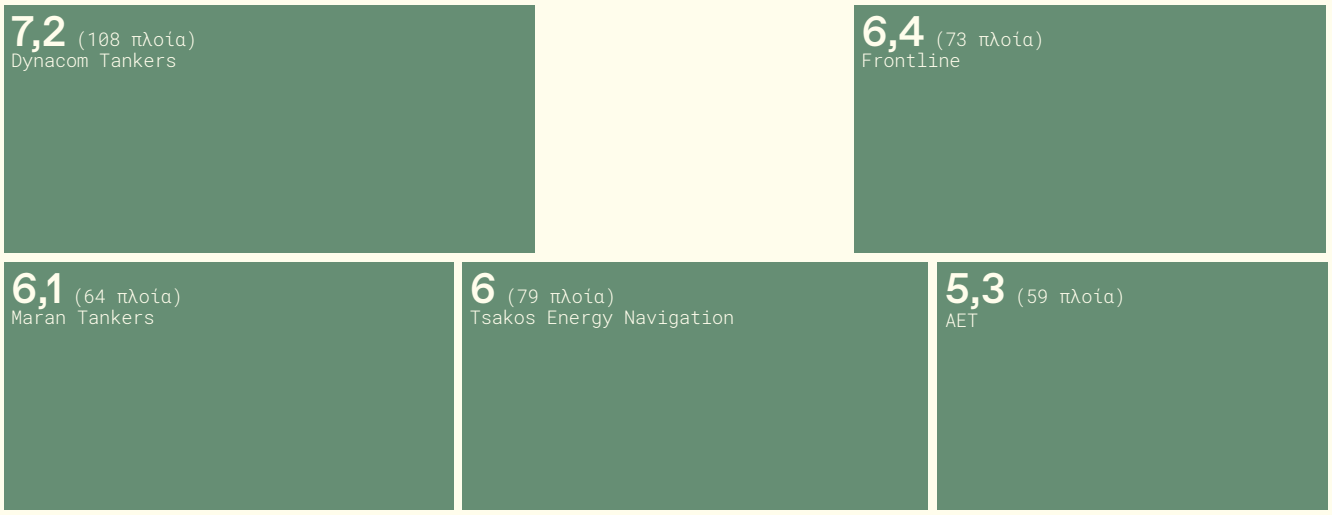
Η ακτινογραφία των παραγγελιών από διεθνείς «παίκτες»

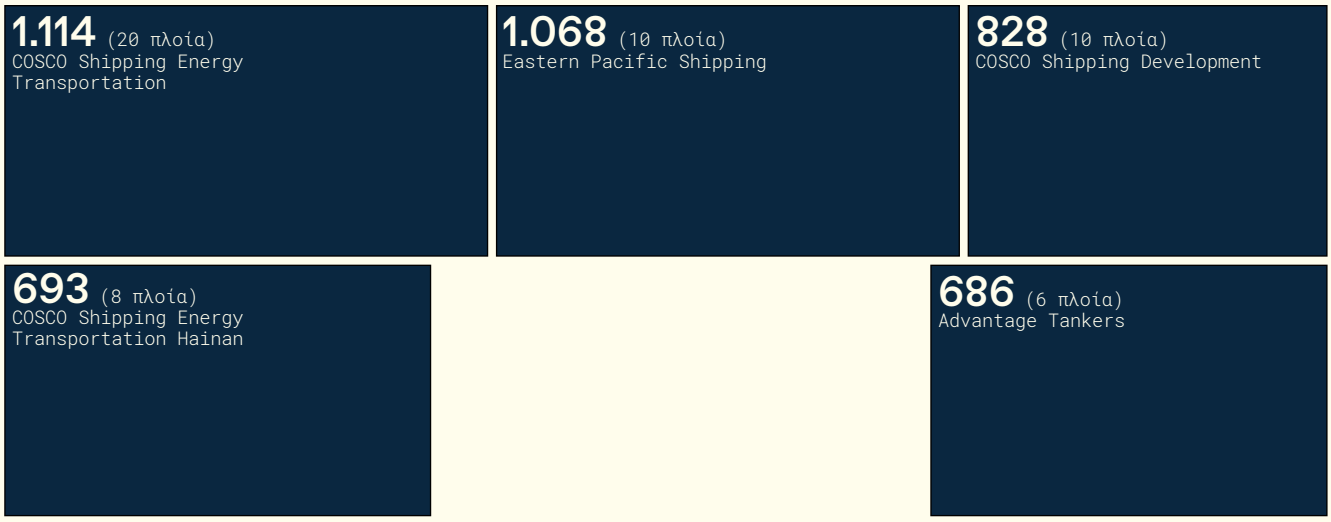
Τη χρονιά που μας πέρασε, εταιρείες του ομίλου COSCO κυριάρχησαν και στις παραγγελίες tankers όπως και στις παραγγελίες bulk carriers (βλ. προηγούμενη ανάλυση).

Αναλυτικότερα, η COSCO Shipping Energy Transportation παρήγγειλε 20 δεξαμενόπλοια έναντι $1,1 δισ., η COSCO Shipping Development θα εντάξει στο μέλλον δέκα νεότευκτα αξίας $828 εκατ. και οι παραγγελίες της COSCO Shipping Energy Transportation Hainan ήταν για οκτώ δεξαμενόπλοια πέρυσι, με την αξία της συναλλαγής να ανέρχεται σε $693 εκατ. Οι προαναφερθείσες εταιρείες βρέθηκαν στην πρώτη, στην τρίτη και στην τέταρτη θέση αντίστοιχα.

Η Eastern Pacific Shipping παρήγγειλε 10 δεξαμενόπλοια ($1,07 δισ.) και βρέθηκε στη δεύτερη θέση. Την ασιατική κυριαρχία στις παραγγελίες ανακόπτει η Advantage Tankers, η οποία ιδρύθηκε μόλις το 2015 και έχει έδρα την Ελβετία. Η εταιρεία παρήγγειλε έξι δεξαμενόπλοια, με τη συνολική της επένδυση να ανέρχεται στα $686 εκατ.

Γράφημα 4
Οι κορυφαίες πέντε εταιρείες διαχείρισης δεξαμενόπλοιων σε όρους αξίας στόλου (σε δισ. δολάρια)





Γράφημα 5
Οι κορυφαίες πέντε διεθνείς εταιρείες σε παραγγελίες δεξαμενόπλοιων το 2025 σε όρους αξίας (εκατ. δολάρια)

Ποιες ελληνικών συμφερόντων εταιρείες πρωταγωνίστησαν στο μέτωπο των παραγγελιών

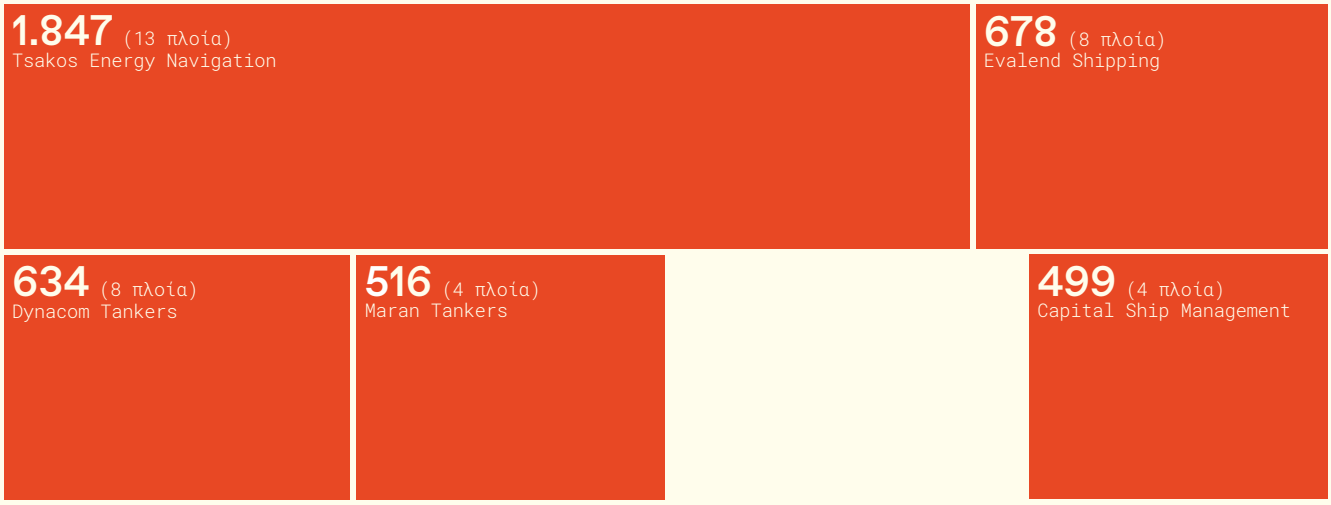
Η Tsakos Energy Navigation συνέχισε και πέρυσι την έντονη δραστηριότητά της στο μέτωπο των νεοναυπηγήσεων, καθώς η επένδυσή της αφορά 13 δεξαμενόπλοια έναντι $1,8 δισ. Τα εννέα από αυτά μάλιστα είναι DP2 Shuttle tankers, που έχουν ναυλωθεί ήδη στην Petrobras Transporte S.A. για 15 χρόνια. Αν λάβουμε υπόψη και τα δεδομένα που αναλύθηκαν για τις παραγγελίες των διεθνών «παικτών», γίνεται αντιληπτό ότι η εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης εταιρεία με επικεφαλής τον Δρα Νικόλα Π. Τσάκο ήταν η κορυφαία παγκοσμίως βάσει υψηλότερων παραγγελιών (τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε αξία), ενώ με σημαντική διαφορά ακολούθησε η EPS (βλ. προηγούμενη ανάλυση).

Η Evalend Shipping τοποθέτησε παραγγελίες για οκτώ δεξαμενόπλοια αξίας $678 εκατ., ενώ οκτώ ακόμα δεξαμενόπλοια αξίας $634 εκατ. πρόσθεσε στο ήδη υπάρχον orderbook η Dynacom Tankers.

Μετά από απουσία κάποιων χρόνων, η Maran Tankers επανήλθε πέρυσι στον στίβο των παραγγελιών VLCCs. Συγκεκριμένα, η εταιρεία με επικεφαλής την κ. Μαρία Αγγελικούση θα ενισχύσει τον στόλο της με τέσσερα νεότευκτα VLCCs από νοτιοκορεατικά ναυπηγεία. Το κόστος της επένδυσης ανέρχεται στα $516 εκατ.

Την πεντάδα κλείνει η Capital Ship Management με παραγγελίες για τέσσερα δεξαμενόπλοια αξίας $500 εκατ. Υπενθυμίζεται ότι η εταιρεία του ομίλου του οποίου ηγείται ο κ. Βαγγέλης Μαρινάκης βρέθηκε στην κορυφαία πεντάδα των ελληνικών παραγγελιών bulkers (δύο πλοία έναντι $148 εκατ.).

Γράφημα 6
Οι κορυφαίες πέντε εταιρείες ελληνικών συμφερόντων σε παραγγελίες δεξαμενόπλοιων το 2025 σε όρους αξίας (εκατ. δολάρια)



Containerships

Ανοίγει η ψαλίδα στα κουτιά

Η MSC άνοιξε την ψαλίδα με τη δεύτερη CMA CGM σε ό,τι αφορά τόσο τον αριθμό όσο και την αξία του στόλου που διαχειρίζονται. Η άνοδος αυτής της διαφοράς των δύο έγκειται στο γεγονός ότι πέρυσι η εταιρεία αγόρασε 59 containerships έναντι $1,7 δισ., την ίδια ώρα που ο γαλλικός κολοσσός ενίσχυσε τον υπό διαχείριση στόλο του κατά 39 πλοία αξίας $1,9 δισ.

Έτσι, ο στόλος της MSC σήμερα αριθμεί 714 πλοία, με την αξία του να ανέρχεται στα $48 δισ., ενώ αυτός της CMA CGM αποτελείται από 349 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η αξία των οποίων αγγίζει τα $34,4 δισ. Οι αντίστοιχοι αριθμοί στην περσινή ανάλυση ήταν $39,8 δισ. και $31,7 δισ.

Όπως πέρυσι, η Moller-Maersk AS διατήρησε την τρίτη θέση. Ο στόλος της απαρτίζεται από 337 πλοία αξίας $29 δισ. Οι Evergreen Marine Corp. και COSCO Shipping Lines Co., με αντίστοιχες αξίες στόλων στα $23 δισ. και $18,2 δισ., συμπληρώνουν το top-5. Η μόνη διαφορά που εντοπίζεται στην κορυφαία πεντάδα σε σχέση με πέρυσι είναι ότι η COSCO Shipping Lines Co. εκτόπισε τη Seaspan Corporation. Επιβεβαιώνεται συνεπώς και φέτος ότι η είσοδος-έξοδος εταιρειών στις πρώτες θέσεις, με βάση τις αξίες των στόλων, είναι αρκετά πιο δύσκολη στη συγκεκριμένη αγορά, που χαρακτηρίζεται από υψηλά επίπεδα συγκέντρωσης.

Γράφημα 7
Οι κορυφαίες πέντε εταιρείες διαχείρισης containerships σε όρους αξίας στόλου (σε δισ. δολάρια)

Αλλαγή σκηνικού στις παραγγελίες

Το 2025 σηματοδότησε ένα έτος-ρεκόρ για τις παραγγελίες containerships. Σύμφωνα με δεδομένα της Linerlytica, στα τέλη του περασμένου έτους, το orderbook απαρτιζόταν από 11,6 εκατ. TEUs, ενώ ως αναλογία του υφιστάμενου στόλου άγγιξε το 35%.

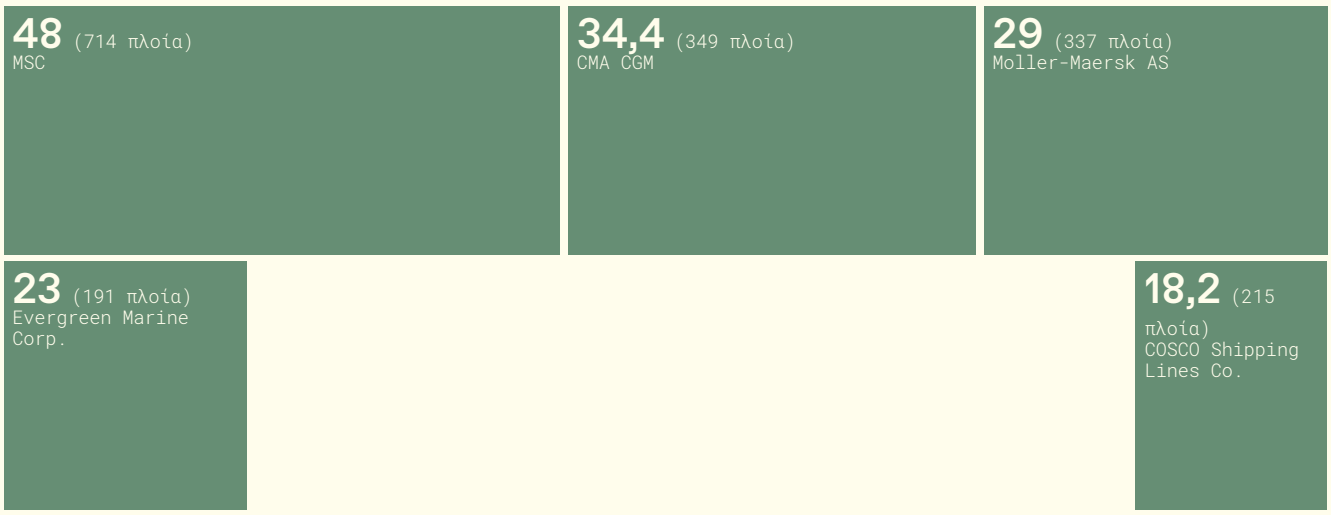
Υπό αυτό το πρίσμα, ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα δεδομένα για τις στρατηγικές κινήσεις ανανέωσης των στόλων των liners. Η ανάλυση των δεδομένων για τις εταιρείες με τις υψηλότερες σε αξία επενδύσεις σε παραγγελίες αποκαλύπτει ορισμένες σημαντικές διαφορές σε σχέση με την κινητικότητα του 2024. Κατ' αρχάς, η CMA CGM έριξε από το πρώτο βάθρο την MSC. Συγκεκριμένα, το 2025 η CMA CGM, η οποία πέρυσι βρισκόταν στην όγδοη θέση της σχετικής λίστας με επενδύσεις $2,7 δισ., παρήγγειλε 35 containerships προς $6,3 δισ. το 2025.

Ακολουθεί η Evergreen, η οποία για 25 νεότευκτα containerships θα δαπανήσει $4,7 δισ. Η ταϊβανέζικη εταιρεία δεν ήταν καν στη δεκάδα στην περσινή ανάλυση, δείγμα ότι το 2025 επανήλθε δυναμικά στον στίβο των παραγγελιών.

Η HMM, η οποία επίσης απουσίαζε από το top-10 των εταιρειών με τις μεγαλύτερες παραγγελίες, τα επόμενα χρόνια θα δει τον στόλο να αναπτύσσεται με 22 νεότευκτα containerships, μετά την παραγγελία που τοποθέτησε πέρυσι. Η αξία της συναλλαγής ανέρχεται στα $3,7 δισ.

Είκοσι δύο νεότευκτα αξίας $3,5 δισ. ήταν η επένδυση της MSC το 2025. Η κορυφαία, βάσει αριθμού πλοίων και αξίας στόλου, liner εταιρεία το 2024 είχε προβεί σε παραγγελίες ύψους $11,7 δισ., επένδυση δηλαδή σχεδόν δυόμισι φορές πάνω. Πέμπτη, βάσει αξίας επένδυσης, βρίσκεται η OOCL, η οποία παρήγγειλε 14 πλοία έναντι $3,1 δισ.

Εταιρείες όπως η Maersk, η Hapag-Lloyd και η Wan Hai Lines, που στην περσινή ανάλυση κατέλαβαν τη δεύτερη, την



Investing in **people**!

TURBO GENERAL

Worldwide Service · Spares · Repairs

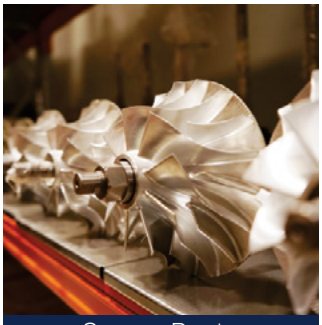
Member of:
www.**ageneralgroup**.com

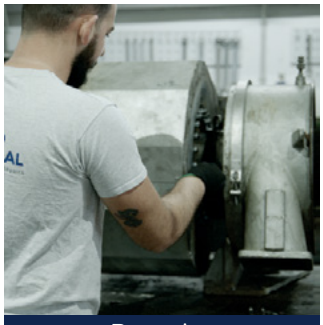
www.**turbogeneral**.com



Our workshops: Piraeus | Shanghai | Singapore | Tuzla

Global partner network presence in major ports worldwide.


• Spare Parts •


• Repairs •


• Machining •

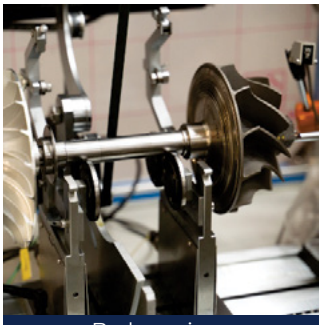

• Balancing •

ABB • MAN • MET • NAPIER • PBS • KBB • HOLSET • KKK • IHI

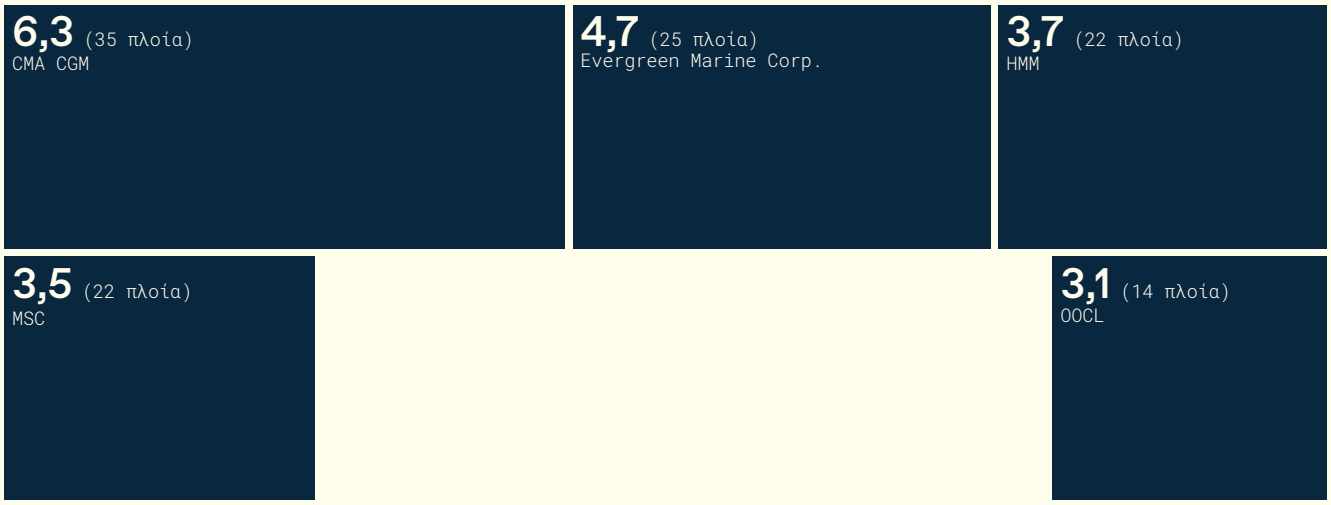
LRQA CERTIFIED ISO 45001 | LRQA CERTIFIED ISO 9001 | LRQA CERTIFIED ISO 14001 | Associate Member of INTERCARGO | impa International Marine Purchasing Association | Cosmos Nautical Training Centre | MEMBER OF W.I.M.A. | St. Nicholas

NATO OTAN NATO Support and Procurement Agency | SAP ANID:AN1200540948 | PRODIGY MARINE SOLUTIONS | Vsltec | JiBe | MESPAS MESPAS ID: 411-CW9 | ProcureShip PS ID: 2460 | ShipServ TradeNet ID: 69906

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

T.: (+30) **210 400 27 25**
Fax: (+30) 210 400 57 09

technical@turbogeneral.com
sales@turbogeneral.com



Γράφημα 8
Οι κορυφαίες πέντε διεθνείς εταιρείες σε παραγγελίες containerships το 2025 σε όρους αξίας (δισ. δολάρια)

τρίτη και την τέταρτη θέση αντίστοιχα, στη φετινή έρευνα δεν βρίσκονται στην πεντάδα. Ένα άλλο δεδομένο άξιο σχολιασμού είναι η πτώση του όγκου κεφαλαίων που θα καταβληθούν για τις εν λόγω επενδύσεις. Το 2024, οι πέντε κορυφαίες εταιρείες είχαν παραγγείλει containerships αθροιστικής αξίας $30 δισ. Το 2025, η αξία των συναλλαγών του top-5 διαμορφώθηκε σε $21,3 δισ.

Μπαράζ επενδύσεων και από τους Έλληνες

Ο όμιλος Capital, πέραν της τρίτης θέσης στις παραγγελίες bulk carriers και της πέμπτης θέσης στις παραγγελίες δεξαμενόπλοιων, το 2025 κυριάρχησε στις παραγγελίες containerships τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε αξία. Ειδικότερα, η Capital Containers Ship Management παρήγγειλε 29 πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνολικής αξίας $2,3 δισ.

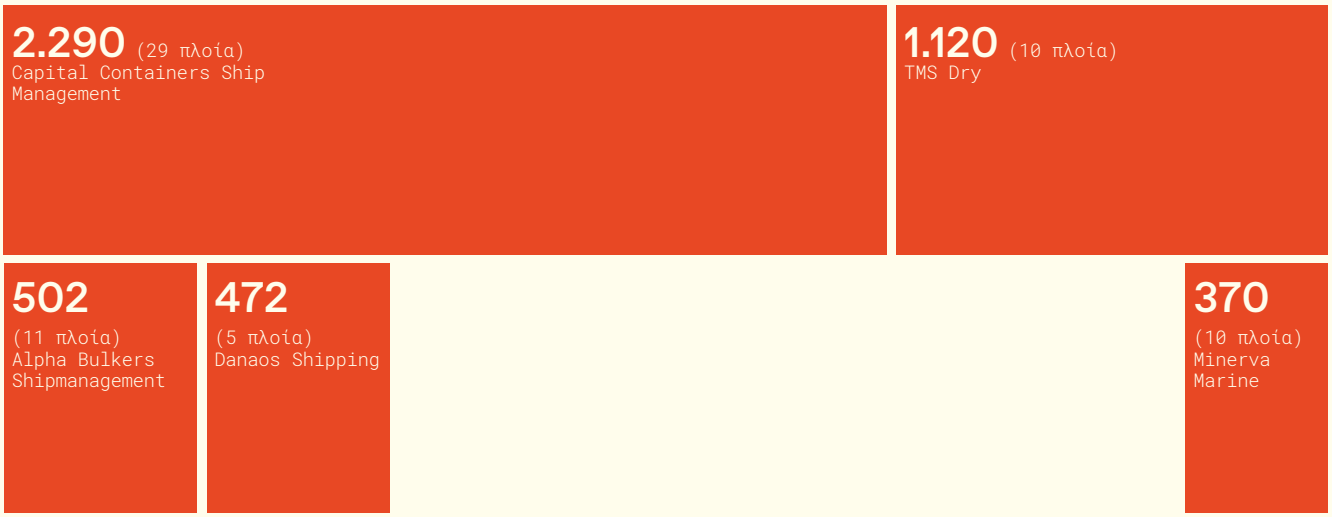
Με διαφορά από την πρώτη θέση, η TMS Dry, η επένδυση της οποίας ανήλθε στα $1,12 δισ. για παραγγελίες 10 πλοίων, ενώ υπάρχει η δυνατότητα επέκτασης της συμφωνίας για άλλα δύο.

Στροφή προς τα containerships έκανε και η Alpha Bulkers, η οποία τοποθέτησε παραγγελία για 11 containerships έναντι $502 εκατ. Η εταιρεία φέρεται να έχει μοιράσει τις παραγγελίες σε τρεις κινεζικούς ναυπηγικούς ομίλους και σε τρεις κατηγορίες μεγεθών. Πρόκειται για πλοία κατανάλωσης συμβατικών καυσίμων και μεταφορικής ικανότητας 1.800, 3.000 και 4.700 TEUs.

Την ενίσχυση του στόλου της συνεχίζει και η Danaos Shipping, η οποία δαπάνησε $472 εκατ. για παραγγελίες πέντε containerships το 2025.

Δέκα πλοία παρήγγειλε η Minerva Marine, η αξία των οποίων υπολογίζεται από τη VesselsValue στα $370 εκατ. Το ενδιαφέρον εδώ είναι ότι η Minerva Marine, η οποία εισήλθε στην αγορά των containerships το 2022, επικεντρώθηκε σε feeder containerships, όπως το ίδιο έπραξαν και πολλές άλλες εταιρείες ελληνικών συμφερόντων, όπως η W Marine.

Γράφημα 9
Οι κορυφαίες πέντε εταιρείες ελληνικών συμφερόντων σε παραγγελίες containerships το 2025 σε όρους αξίας (εκατ. δολάρια)



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 hadling
Flying Teams of Engineers

Representations:

SKF RecondOil DISTRIBUTOR	WSK Separator	SHIPTECH	BLUESOUL	SAMOA	DIVE SQUAD	Poly Marine Fender Systems
Circular use of oil filtration	Official Separator Service Station	Global Ship Inspection Services	CCS/LNG, Hydrogen (Bastion IMO Type-B Tank & Type- C Tank)	Air Operated Diaphragm Pumps (AODD)	Underwater services in singapore	Fenders for Tugboats & Working Vessels (highly resistant and lightweight fenders for tugboats and working vessels)
WAYLIT	NANHAIAIRBAG	Midea HICONICS	VMC	aerospring hydroponics	SHIPSONIC	DPR
Marine Boilers, Burners, Boiler Auxiliaries	Marine Pneumatic Fenders & Airbags	Energy Storage System (ESS)	Marine Compressors	Hydroponic fresh food	Ultrasonic Antifouling Solution	Propeller Repairs New Blades Fabrication & Supply

LRQA ISO 45001 | LRQA ISO 9001 | LRQA ISO 14001 | Associate Member of INTERCARGO | impa International Marine Purchasing Association | Cosmos Nautical Training Centre | MEMBER OF W.I.M.A.

SAP ANID:AN11200555026 | PRODIGY MARINE SOLUTIONS | Vsltec | JiBe | MESPAS MESPAS ID: QU8-IHH | ProcureShip PS ID: 2463 | 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

91 Poseidonos Str. - 124 62 Skaramangas, Attica, Greece

LNG Carriers

Η ελληνική παρουσία στην πεντάδα

Ελληνική παρουσία συναντάμε και στην αγορά των LNG carriers, δείγμα ότι οι Έλληνες πλοιοκτήτες διατηρούν την ισχύ τους στις αγορές των πλοίων μεταφοράς ενεργειακών αγαθών, παρά τις αλλεπάλληλες προκλήσεις.

Η MOL διατηρεί σταθερά τη θέση της ως η κορυφαία εταιρεία διαχείρισης LNG carriers με βάση την αξία του στόλου της. Στα τέλη του 2025, ο στόλος της των 69 πλοίων διαμορφώθηκε σε αξία στα $13,7 δισ. Πάντως, σε σχέση με την περσινή κατάταξη, η αξία του στόλου της MOL καταγράφει πτώση: το 2024 ο στόλος της MOL σε αξία ανερχόταν σε $16,3 δισ.

Η Qatar Gas Transport Co. ξεπέρασε την NYK Line και ουσιαστικά «έσπασε» το ιαπωνικό δίπολο MOL και NYK Line, που διατηρούνταν στην κορυφή τα έτη 2022, 2023 και 2024. Ο στόλος του καταριανού κολοσσού ανέρχεται στα 66 πλοία αξίας $12,6 δισ.

Η NYK Line διαχειρίζεται 59 LNG carriers αξίας $11,1 δισ., κατακτώντας την τρίτη θέση μεταξύ των εταιρειών με τους μεγαλύτερους σε αξία στόλους LNG carriers. Ο ιαπωνικός κολοσσός θα μας απασχολήσει ακόμα περισσότερο τα επόμενα χρόνια, καθώς σχεδιάζει να αυξήσει τον στόλο του κατά 50% έως τις αρχές του 2029. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η NYK Line επιθυμεί να ανταποκριθεί στην παγκοσμίως αυξανόμενη ζήτηση για LNG. Εάν το σχέδιό της στεφθεί με επιτυχία, έως το 2029 θα διαθέτει 130 LNG carriers.

Για τέταρτο συναπτό έτος, η Maran Gas Maritime διεκδικεί μια θέση στο top-5. Η εταιρεία του Ομίλου Αγγελικούση διαχειρίζεται στόλο 37 πλοίων αξίας $7,9 δισ. Στα μέσα του περασμένου Νοεμβρίου, η Maran Gas ενίσχυσε τον στόλο της με ένα επιπλέον νεότευκτο ελληνικής σημαίας, το «Maran Gas Syros».

Την πεντάδα κλείνει το χρηματοπιστωτικό ίδρυμα BoComm Leasing. Υπενθυμίζεται ότι η BoComm Leasing είναι στην τρίτη θέση των εταιρειών bulk carriers με τους μεγαλύτερους στόλους, δείγμα της δυναμικής επέκτασης των leasing houses στον ναυτιλιακό στίβο. Ο στόλος που διαχειρίζεται αριθμεί 36 LNG carriers με αξία στα $7,8 δισ.

Οι εκκωφαντικές απουσίες και η «βουτιά» των παραγγελιών

Στο μέτωπο των παραγγελιών των εταιρειών διεθνών συμφερόντων (εκτός ελληνικών), ενδιαφέρον παρουσιάζουν δύο στοιχεία: α) καμία από τις εταιρείες που βρίσκεται στην κορυφαία πεντάδα των εταιρειών διαχείρισης LNG carriers βάσει αξίας στόλου (βλ. αμέσως προηγούμενη ανάλυση) δεν συγκαταλέγεται στην πεντάδα των εταιρειών με τις υψηλότερες σε αξία παραγγελίες και β) συγκριτικά με την περσινή ανάλυση, τόσο ο αριθμός των πλοίων που παραγγέλθηκαν όσο και τα ποσά που θα δαπανηθούν είναι σημαντικά μειωμένα.

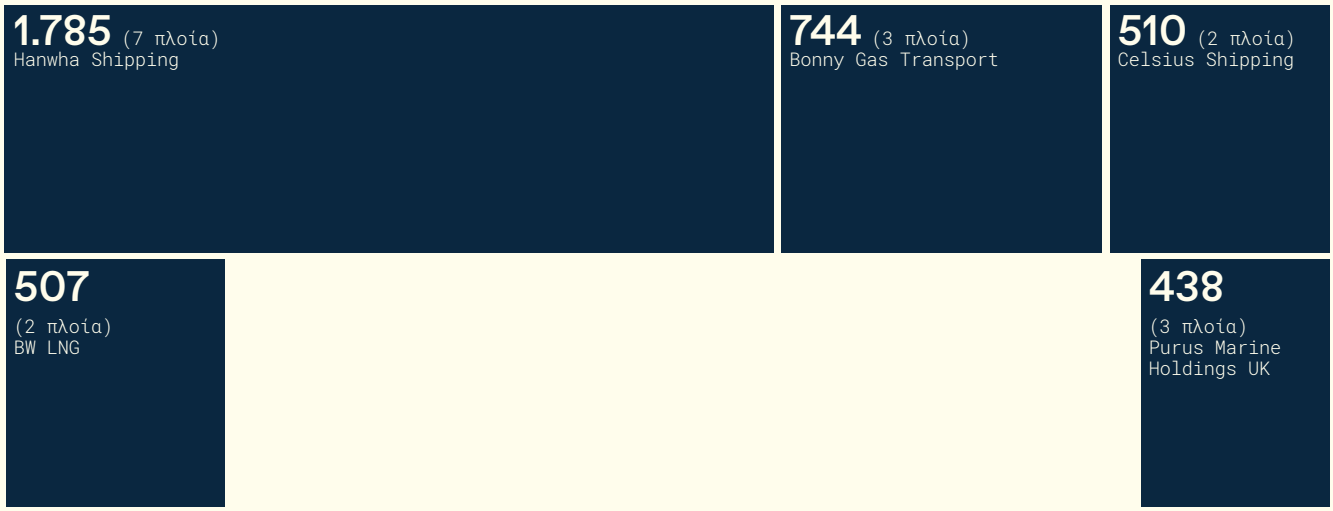
Η Hanwha Shipping παρήγγειλε το 2025 επτά LNG carriers αξίας $1,8 δισ. Για να κατανοήσει κανείς τη διαφορά μεγεθών, στην περσινή ανάλυση την πρώτη θέση κατείχε η Qatar Gas, με 26 παραγγελίες αξίας $6,8 δισ.

Τον περασμένο Νοέμβριο, η Bonny Gas Transport, ο ναυτιλιακός βραχίονας της Nigeria LNG, τοποθέτησε παραγγελία για τρία LNG carriers αξίας $744 εκατ. Η παραγγελία τοποθετήθηκε στα ναυπηγεία Hudong-Zhonghua Shipbuilding, με αναμενόμενη παράδοση το 2029. Η Bonny Gas Transport διατηρεί το δικαίωμα προαίρεσης για τρία ακόμα παρόμοιου τύπου πλοία. Διαφαίνεται συνεπώς ότι η Νιγηρία ποντάρει στις θαλάσσιες μεταφορές LNG, ενισχύοντας τον υπό διαχείριση και υπό ναύλωση στόλο LNG carriers.

Τρίτη θέση για την Celsius Shipping, η οποία θα παραλάβει τα επόμενα χρόνια δύο LNG carriers μετά την παραγγελία του 2025. Η αξία της συναλλαγής ανέρχεται στα $510 εκατ. Κατά πόδας η BW LNG, με παραγγελίες για δύο νεότευκτα, τα οποία θα κοστίσουν $507 εκατ. Τα πλοία θα κατασκευαστούν από τη

Γράφημα 10
Οι κορυφαίες πέντε εταιρείες διαχείρισης LNG carriers σε όρους αξίας στόλου (σε δισ. δολάρια)





Γράφημα 11
Οι κορυφαίες πέντε διεθνείς εταιρείες σε παραγγελίες LNG carriers το 2025 σε όρους αξίας (εκατ. δολάρια)

Hyundai και εκτιμάται ότι θα παραδοθούν στις αρχές του τέταρτου τριμήνου του 2028.

Η Purus Marine, παρά το γεγονός ότι παρήγγειλε ένα παραπάνω πλοίο από τις BW LNG και Celsius Shipping, βρέθηκε στην πέμπτη θέση, καθώς η αξία του deal υπολογίζεται στα $438 εκατ.

Τα δεδομένα για τους Έλληνες

Αναφορικά με τις επενδύσεις των ελληνικών συμφερόντων εταιρειών, προκύπτει ότι όλες παρήγγειλαν ίδιο αριθμό πλοίων αλλά διαφορετικής αξίας.

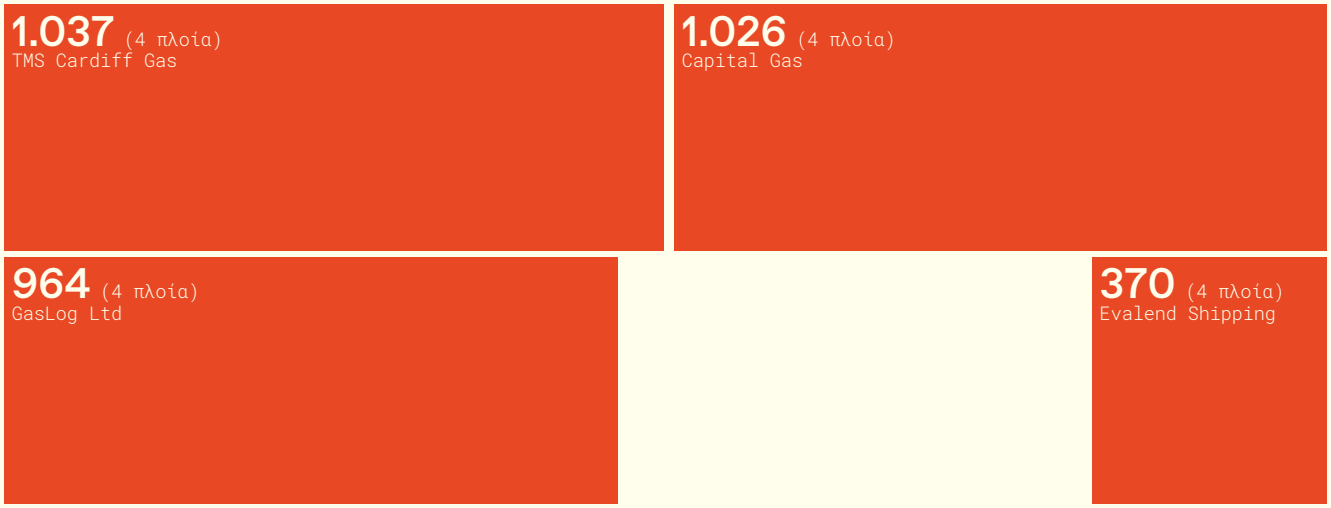
Η TMS προχώρησε σε συμφωνία με τα ναυπηγεία της Samsung, η οποία αποτιμάται στα $1,037 δισ. Τα νεότευκτα LNG carriers αναμένεται να παραδοθούν το 2028.

Σε απόσταση αναπνοής η Capital Gas, με την αξία της παραγγελίας της να ανέρχεται στα $1,026 δισ. Τα πλοία θα κατασκευάσει η HD Hyundai Samho, με την παράδοση να προβλέπεται στο δεύτερο εξάμηνο του 2028.

Στα $964 εκατ. ανέρχεται η αξία της παραγγελίας της GasLog, η οποία συμφώνησε για την κατασκευή των εν λόγω πλοίων με την κινεζική Jiangnan Shipyard. Πρόκειται μάλιστα για την πρώτη τέτοια συμφωνία της GasLog με κινεζικό ναυπηγείο, καθώς η GasLog επέλεγε τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας αποκλειστικά για νεοναυπηγήσεις.

Τέλος, η Evalend Shipping θα ενισχύσει τον στόλο της με τέσσερα πλοία τροφοδοσίας LNG, αξίας $370 εκατ. Το γεγονός ότι η συγκεκριμένη παραγγελία αφορά πλοία τροφοδοσίας και όχι μεταφοράς LNG εξηγεί την απόκλιση της αξίας της συναλλαγής συγκριτικά με τις προαναφερθείσες. Η HD Hyundai Mipo έχει αναλάβει την κατασκευή των εν λόγω πλοίων, των οποίων η χωρητικότητα ανέρχεται σε 18.000 κ.μ.

Γράφημα 12
Οι κορυφαίες τέσσερις εταιρείες ελληνικών συμφερόντων σε παραγγελίες LNG carriers το 2025 σε όρους αξίας (εκατ. δολάρια)



170 πλοία

διαχειρίζονται αθροιστικά οι πέντε κορυφαίες, βάσει αξίας στόλου, εταιρείες διαχείρισης LPG carriers.

LPG Carriers

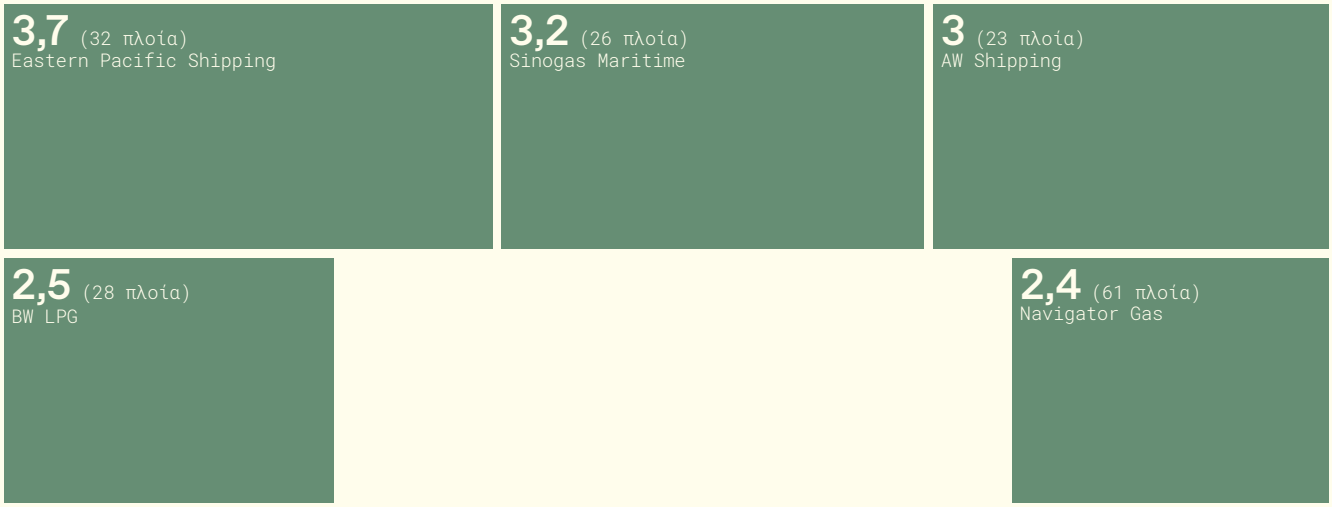
Τα δεδομένα της VesselsValue για τις κορυφαίες, βάσει αξίας στόλου, εταιρείες διαχείρισης LPG carriers καταδεικνύουν ότι στη συγκεκριμένη αγορά οι θέσεις των πρωταγωνιστών δύσκολα αμφισβητούνται. Η άλλη μεγάλη αγορά των υγραεριοφόρων είναι συνεπώς μια niche αγορά, στην οποία δύσκολα εισέρχονται ή εξέρχονται εταιρείες.

Για του λόγου το αληθές, η Eastern Pacific Shipping βρίσκεται στην κορυφή με αξία στόλου στα $3,7 δισ. Στη δεύτερη θέση συναντάται η Sinogas Maritime, με υπό διαχείριση στόλο 26 πλοίων μεταφοράς υγροποιημένου πετρελαϊκού αερίου και αξία στα $3,2 δισ.

Η κοινοπραξία των ADNOC L&S και Wanhua Chemical, AW Shipping, έρχεται τρίτη, καθώς ο υπό διαχείριση στόλος της των 23 LPG carriers αγγίζει σε αξία τα $3 δισ. Η συγκεκριμένη εταιρεία παρέλαβε πέρυσι δύο αδελφά very large ethane carrier (VLECs). Αξίζει να σημειωθεί ότι τα αριθμητικά δεδομένα (αριθμός πλοίων και αξία στόλου) για τις τρεις πρώτες εταιρείες που αναφέρθηκαν είναι παρόμοια σε σύγκριση με την αντίστοιχη περσινή έρευνα.

Η BW LPG, η οποία πέρυσι ήταν έκτη, στη φετινή ανάλυση αναρριχήθηκε δύο θέσεις και καταλαμβάνει την τέταρτη θέση, καθώς αύξησε την αξία του στόλου της κατά $200 εκατ. Ο στόλος της απαρτίζεται από 28 LPG carriers αξίας $2,5 δισ. Πέμπτη θέση για τη Navigator Gas, η οποία ναι μεν διαχειρίζεται 61 πλοία, σχεδόν δηλαδή διπλάσια από την πρώτη EPS, ωστόσο η αξία τους είναι στα $2,4 δισ. Ο λόγος είναι ότι η μεν EPS διαχειρίζεται κυρίως Medium-sized Gas Carriers (MGCs) and Very Large Gas Carriers (VLGCs), ενώ η Navigator Gas πλοία με μεταφορική ικανότητα κατά κύριο λόγο 22.000 κ.μ., τα οποία, σε σύγκριση με τα μεγαλύτερα LPG carriers, είναι σαφώς πιο φθηνά.

Γράφημα 13
Οι κορυφαίες πέντε εταιρείες διαχείρισης LPG carriers σε όρους αξίας στόλου (σε δισ. δολάρια)




DORIAN LPG
Our Mission is to arrange safe, reliable, clean and trouble-free transportation.
NO SMOKING
SAFETY FIRST
PRESERVE
CONSERVE
www.dorianlpg.com

$1,6 δισ.

δαπάνησαν οι πέντε κορυφαίες εταιρείες, βάσει αξίας επενδύσεων, διαχείρισης LPG carriers σε παραγγελίες νεότευκτων.

Στα χνάρια των παραγγελιών LNG carriers και οι παραγγελίες LPG carriers

Όπως και στην περίπτωση των LNG carriers, καμία από τις εταιρείες του top-5 που προαναφέρθηκαν δεν βρίσκεται στις κορυφαίες εταιρείες με βάση την αξία των παραγγελιών που τοποθετήθηκαν πέρυσι.

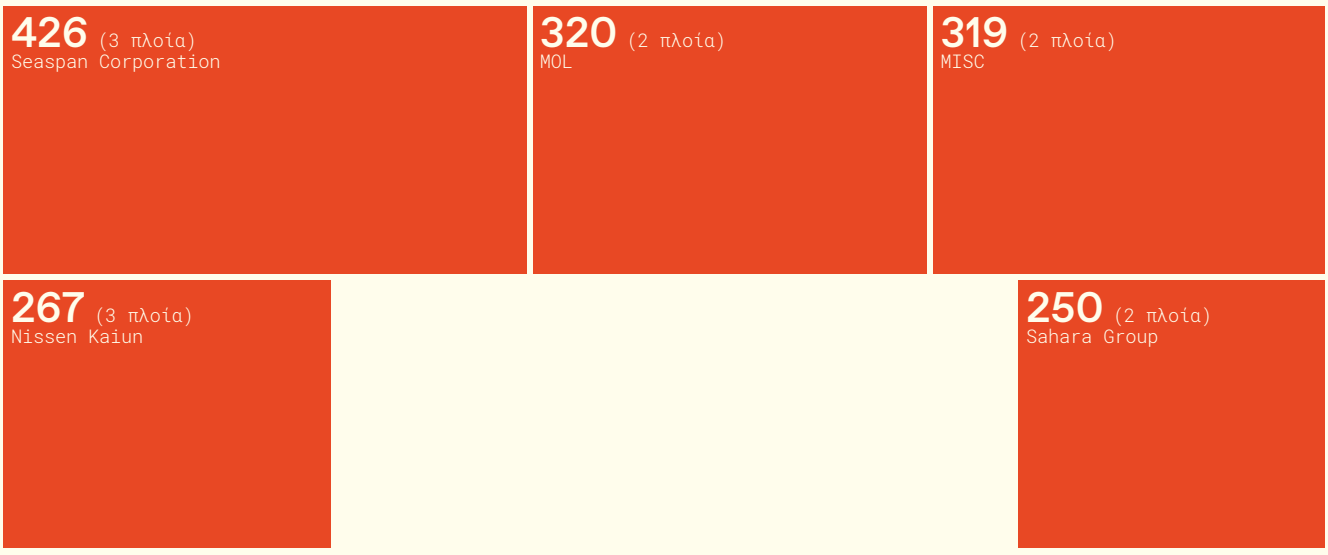
Ενδιαφέρον παρουσιάζει ακόμα η πτώση στα δαπανηθέντα κεφάλαια για νεοναυπηγήσεις LPG carriers. Ενδεικτικά, η πρώτη πέρυσι Eastern Pacific Shipping είχε προβεί σε παραγγελίες ύψους κοντά στα $2 δισ., ενώ φέτος η Seaspan βρίσκεται στην πρώτη θέση, έχοντας παραγγείλει τρία LPG carriers προς $426 εκατ.

Ακολουθεί η MOL, η οποία παρήγγειλε δύο πλοία αξίας $320 εκατ., ενώ κατά πόδας η MISC με παραγγελία επίσης για δύο πλοία έναντι $319 εκατ. Ο ναυτιλιακός βραχίονας της κρατικής ενεργειακής εταιρείας της Μαλαισίας προέβη στην παραγγελία δύο VLECs μεταφορικής ικανότητας 100.000 κ.μ., τα οποία συγκαταλέγονται «στα μεγαλύτερα του είδους τους». Τη ναυπήγηση των εν λόγω πλοίων έχει αναλάβει η νοτιοκορεατική HD Korea Shipbuilding & Offshore Engineering (HD KSOE).

Μια άλλη ασιατική εταιρεία, η Nissen Kaiun, συμπληρώνει την πρώτη τετράδα. Οι παραγγελίες της για τρία πλοία ανέρχονται σε αξία στα $267 εκατ. Η Sahara Group, το conglomerate με έδρα τη Νιγηρία, προέβη στην παραγγελία δύο πλοίων VLAC 93.000 κ.μ., που θα μεταφέρουν είτε LPG είτε αμμωνία. Τα πλοία που θα κατασκευάσει η Ulsan της Hyundai Heavy Industries θα παραδοθούν, σύμφωνα με τον προγραμματισμό, το δεύτερο εξάμηνο του 2028.

Με βάση τα δεδομένα της VesselsValue, μόνο η Benelux Overseas προέβη σε παραγγελία για LPG carriers και συνεπώς δεν παρατίθεται ξεχωριστή ανάλυση για τις κινήσεις των Greeks. Η Benelux Overseas παρήγγειλε δύο πλοία έναντι $241 εκατ.

Γράφημα 14
Οι κορυφαίες πέντε εταιρείες σε παραγγελίες LPG carriers το 2025 σε όρους αξίας (εκατ. δολάρια)



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

S&P market 2025

Η μεγάλη σκακιέρα των αγοραπωλησιών σε ξηρό και υγρό φορτίο

Το έτος 2025 θα καταγραφεί στα ναυτιλιακά χρονικά ως μια περίοδος δομικής ανασύνταξης και στρατηγικής επανατοποθέτησης για την παγκόσμια ναυτιλία. Σε ένα περιβάλλον που σημαδεύτηκε από έντονες γεωπολιτικές ανακατατάξεις, την εδραίωση νέων εμπορικών δρόμων και την πίεση για περιβαλλοντική συμμόρφωση, η δευτερογενής αγορά πλοίων λειτούργησε ως ο βασικός μηχανισμός προσαρμογής του κλάδου.

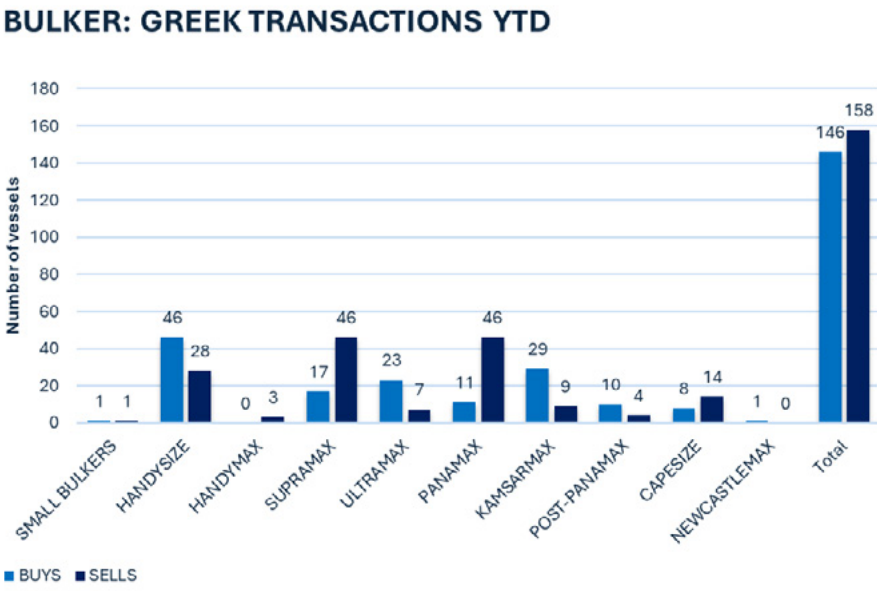


του **Δημήτρη Ρουμελιώτη**,
Research Analyst
της Xclusiv Shipbrokers

Με συνολικά 1.210 συναλλαγές στους δύο κυρίαρχους κλάδους –775 στα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου (bulkers) και 435 στα δεξαμενόπλοια (tankers)– οι πλοιοκτήτες κλήθηκαν να πάρουν κρίσιμες αποφάσεις για το μέλλον των στόλων τους.

Σε αυτή τη δυναμική σκακιέρα, η Ελλάδα και η Κίνα αναδείχθηκαν στους απόλυτους ρυθμιστές της αγοράς S&P, ακολουθώντας ωστόσο εκ διαμέτρου αντίθετες φιλοσοφίες. Ενώ η Κίνα επικεντρώθηκε στην επιθετική επέκταση της χωρητικότητάς της για να θωρακίσει την ενεργειακή και μεταφορική της ασφάλεια, η ελληνική ναυτιλία επιβεβαίωσε για άλλη μία φορά την κυριαρχία της ως ο κορυφαίος «Asset Player» παγκοσμίως, εφαρμόζοντας μια στρατηγική ανανέωσης που βασίζεται στην πώληση παλαιότερων πλοίων σε περιόδους υψηλών αξιών και στην επανεπένδυση σε πιο ποιοτικό και νεότερο ηλικιακά τονάζ.

Στον κλάδο του ξηρού φορτίου, το 2025 ήταν η χρονιά της ευελιξίας. Η αγορά στράφηκε ξεκάθαρα προς τα μεσαίου μεγέθους πλοία, τα οποία προσφέρουν την απαραίτητη προσαρμοστικότητα σε ένα εμπορικό τοπίο που μεταβάλλεται διαρκώς, λόγω των περιφερειακών συγκρούσεων και των αλλαγών στις ροές των εμπορευμάτων. Τα πλοία τύπου Handysize αναδείχθηκαν στην πιο εμπορική κατηγορία της αγοράς, καταγράφοντας 196 πωλήσεις, αριθμός που αντιστοιχεί στο 25% του συνολικού όγκου συναλλαγών στα bulkers. Η ζήτηση αυτή τροφοδοτήθηκε από την ανάγκη για πλοία που μπορούν να προ-



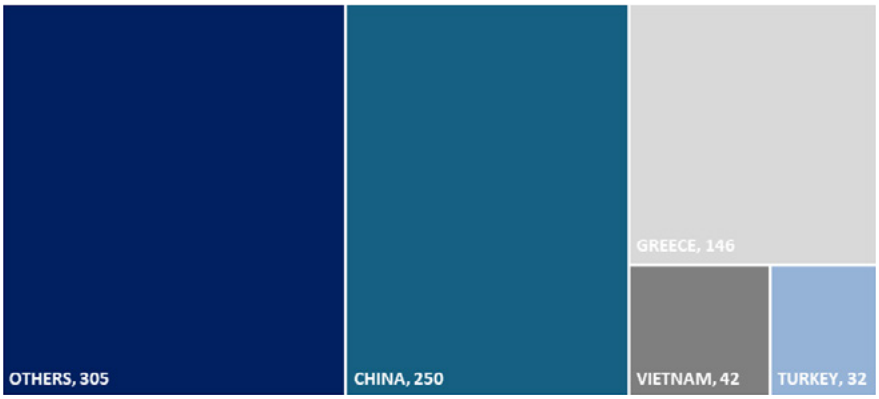
Γράφημα 1
Η κατανομή των αγοραπωλησιών των Ελλήνων πλοιοκτητών ανά τύπο bulk carrier

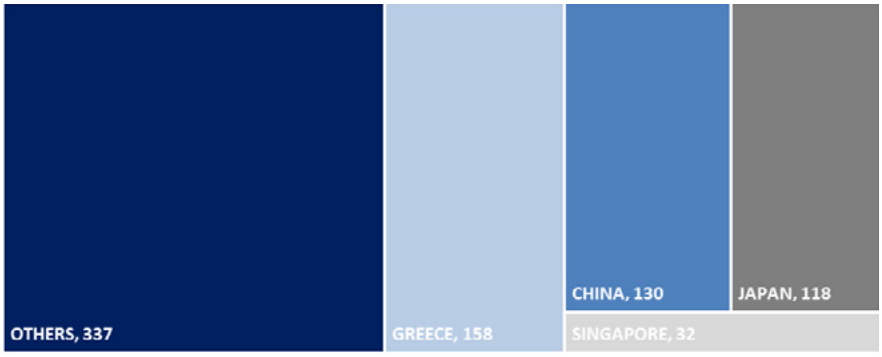
σεγγίσουν ένα ευρύ φάσμα λιμένων με περιορισμένες υποδομές, ειδικά στις αναπτυσσόμενες αγορές της Νοτιοανατολικής Ασίας και της Αφρικής. Από κοντά ακολούθησαν τα Supramax με 170 πωλήσεις, αντιπροσωπεύοντας το 22% της αγοράς, και μαζί με τις 77 αγοραπωλησίες Ultramax, επιβεβαίωσαν ότι το «μεσαίο» τμήμα του στόλου αποτελεί πλέον τη ραχοκοκαλιά της παγκόσμιας τροφοδοσίας. Ταυτόχρονα, τα πλοία τύπου Panamax και Kamsarmax διατήρησαν μια σταθερή και δυναμική παρουσία με 169 συνολικές κινήσεις (90 Panamax και 79 Kamsarmax), ενώ στην κορυφή της πυραμίδας οι «γίγαντες» των θαλασσών, τα Capesize και τα Newcastlemax, κατέγραψαν συνολικά 86 συναλλαγές. Η δραστηριότητα στα μεγαλύτερα μεγέθη παρέμεινε πιο συγκεντρωμένη, αντανακλώντας τις στρατηγικές κινήσεις των μεγάλων μεταλλευτικών ομίλων, των ισχυρών πλοιοκτητών και των κρατικών οντοτήτων της Κίνας.

Η ηλικιακή ανάλυση των συναλλαγών στα bulkers αποκαλύπτει μια ιδιαίτερα ορθολογική προσέγγιση από την πλευρά των επενδυτών. Το «smart money» το 2025 τοποθετήθηκε με συντριπτική πλειοψηφία στη «χρυσή» δεκαπενταετία. Η ηλικιακή ομάδα 11-15 ετών κυριάρχησε απόλυτα με 355 πωλήσεις, γεγονός που δείχνει ότι οι αγοραστές αναζήτησαν πλοία με χαμηλότερο κόστος κτήσης σε σχέση με τα νεότευκτα, τα οποία όμως διατηρούν ακόμη σημαντική υπολειπόμενη διάρκεια ζωής και ικανοποιητική λειτουργική απόδοση. Η κινητικότητα σε αυτή την ομάδα παρουσίασε αξιοσημείωτες διακυμάνσεις κατά τη διάρκεια του έτους, φτάνοντας στο απόγειό της τον Σεπτέμβριο με 46 συναλλαγές, μια περίοδο κατά την οποία παραδοσιακά η αγορά αναθερμαίνεται μετά την καλοκαιρινή ραστώνη. Στον αντίποδα, τα πολύ μοντέρνα πλοία ηλικίας 0-5 ετών αποτέλεσαν μόλις το 7% των συναλλαγών με 56 πωλήσεις, κυρίως λόγω της έλλειψης διαθέσιμου τονάζ και των εξαιρετικά υψηλών τιμών που ζητούσαν οι πωλητές, οι οποίες σε πολλές περιπτώσεις πλησίαζαν τις τιμές των νέων παραγγελιών.

Περνώντας στον κλάδο των δεξαμενόπλοιων, η εικόνα της αγοράς το 2025 υπήρξε ακόμα πιο περίπλοκη και έντονα επηρεασμένη από τις γεωπολιτικές εξελίξεις. Ο τομέας των προϊόντων πετρελαίου ηγήθηκε της δραστηριότητας, με τα MR2 να αναδεικνύονται στον απόλυτο πρωταγωνιστή της χρονιάς. Με 137 πωλήσεις, τα MR2 κατέλαβαν το 31% της συνολικής δραστηριότητας στα tankers, καθώς η παγκόσμια αναδιάταξη της διύλισης –με το κλείσιμο παλαιών διυλιστηρίων στη Δύση και την άνοδο νέων μονάδων στη Μέση Ανατολή και στην Ασία– αύξησε κατακόρυφα τις ανάγκες για μεταφορά καθαρών προϊόντων. Τα Aframax και τα Suezmax ακολούθησαν με 67 και 59 πωλήσεις αντίστοιχα, καλύπτοντας τις ανάγκες για μεταφορές αργού πετρελαίου σε μεσαίες αποστάσεις, ενώ τα VLCC κατέγραψαν 54 συναλλαγές, δείχνοντας μια αναζωπύρωση του ενδιαφέροντος για τις μεγάλες διαδρομές από τον Ατλαντικό προς την Ασία.

Γράφημα 2
Η κατανομή των πωλήσεων bulk carriers βάσει της εθνικότητας των αγοραστών





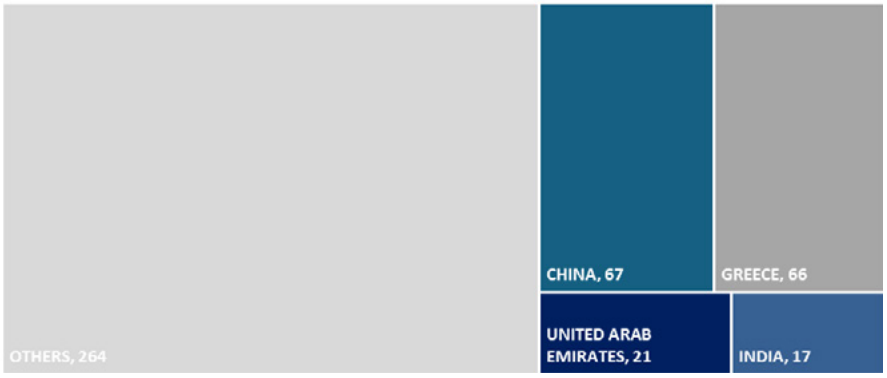
Γράφημα 3
Η κατανομή των πωλήσεων bulk carriers βάσει της εθνικότητας των πωλητών

Ένα από τα πλέον εντυπωσιακά χαρακτηριστικά της αγοράς tankers το 2025 ήταν η ηλικιακή κατανομή των πλοίων που άλλαξαν χέρια, η οποία διέφερε ριζικά από εκείνη των bulkers. Εδώ παρατηρήθηκε μια «έκρηξη» στις πωλήσεις πλοίων μεγαλύτερης ηλικίας, με την κατηγορία 16-20 ετών να συγκεντρώνει 186 πωλήσεις, αντιπροσωπεύοντας σχεδόν το 43% της συνολικής αγοράς δεξαμενόπλοιων. Αυτή η τάση συνδέεται άρρηκτα με το φαινόμενο των «αγνώστου ιδιοκτησίας» αγοραστών, οι οποίοι κατέλαβαν την πρώτη θέση στην αγορά των tankers με 166 πλοία ή το 38,2% του συνόλου. Η αδιαφάνεια αυτή στις συναλλαγές, σε συνδυασμό με την προτίμηση σε παλαιότερο τονάζ, υπογραμμίζει την ύπαρξη ενός παράλληλου συστήματος μεταφορών, που εξυπηρετεί φορτία υπό καθεστώς κυρώσεων, όπου η χαμηλή τιμή κτήσης και η δυνατότητα ανάληψης ρίσκου υπερτερούν των τεχνικών προδιαγραφών.

Σε αυτό το περιβάλλον, η ελληνική ναυτιλία επιβεβαίωσε για άλλη μία φορά την ικανότητά της να διαβάζει τον ναυτιλιακό κύκλο και να κινείται με ακρίβεια χειρουργού. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες λειτούργησαν ως ο «ρυθμιστής» της παγκόσμιας αγοράς, όντας οι κορυφαίοι πωλητές παγκοσμίως και στους δύο κλάδους. Στον τομέα του ξηρού φορτίου, η Ελλάδα παρέδωσε 158 πλοία, αντιπροσωπεύοντας το 20,4% των παγκόσμιων πωλήσεων. Η στρατηγική τους ήταν σαφής: επιθετική αποεπένδυση από το παλαιότερο τονάζ. Το 62% των ελληνικών πωλήσεων στα bulkers αφορούσε πλοία άνω των 16 ετών, με ιδιαίτερη έμφαση στα Supramax (46 πωλήσεις) και στα Panamax (46 πωλήσεις). Με αυτόν τον τρόπο, οι ελληνικές εταιρείες κεφαλαιοποίησαν τις υψηλές αξίες των μεταχειρισμένων, «καθαρίζοντας» τους στόλους τους από πλοία που θα αντιμετώπιζαν δυσκολίες στη ναύλωση λόγω ηλικίας και κανονισμών. Ταυτόχρονα, ως αγοραστές, οι Έλληνες επένδυσαν σε 146 πλοία, εστιάζοντας στα Handysize (46 πλοία) και στα Kamsarmax (29 πλοία). Στην κατηγορία των Kamsarmax, μάλιστα, η προτίμησή τους στράφηκε σε πιο ποιοτικά assets, αγοράζοντας 13 πλοία κάτω των 10 ετών, γεγονός που καταδεικνύει την πρόθεσή τους να παραμείνουν ανταγωνιστικοί με σύγχρονο και αποδοτικό στόλο.

Ανάλογη ήταν η εικόνα και στα δεξαμενόπλοια, όπου η Ελλάδα αναδείχθηκε ο No 1 πωλητής διεθνώς με 80 πλοία, παραχωρώντας κυρίως Aframax (27 πλοία) και MR2 (16 πλοία). Είναι χαρακτηριστικό ότι το 60% αυτών των πωλήσεων αφορούσε πλοία άνω των 16 ετών, εκμεταλλευόμενοι τη δίψα της αγοράς για άμεσα διαθέσιμο τονάζ, ανεξαρτήτως ηλικίας. Στο σκέλος των αγορών, οι ελληνικές κινήσεις ήταν πιο επιλεκτικές, με 66 πλοία, εστιάζοντας σχεδόν αποκλειστικά στην κατηγορία των MR2 με 32 αγορές. Η προτίμηση σε πλοία ηλικίας 6-15 ετών (23 πλοία) στον τομέα των MR2 δείχνει μια στροφή προς πλοία που μπορούν να εγγυηθούν μακροχρόνια εμπορική απασχόληση με τους κορυφαίους ναυλωτές (oil majors).

Στην αντίπερα όχθη, η Κίνα ακολούθησε μια διαμετρικά αντίθετη πορεία, λειτουργώντας ως ο μεγαλύτερος αγοραστής πλοίων παγκοσμίως. Η κινεζική στρατηγική το 2025 ήταν ξεκάθαρα επεκτατική και ποσοτική. Στα bulkers, οι Κινέζοι αγόρασαν 250 πλοία, καταλαμβάνοντας το 32,3% της παγκόσμιας



Γράφημα 4
Η κατανομή των πωλήσεων δεξαμενόπλοιων βάσει της εθνικότητας των αγοραστών



Δύναμή μας, οι άνθρωποί μας!

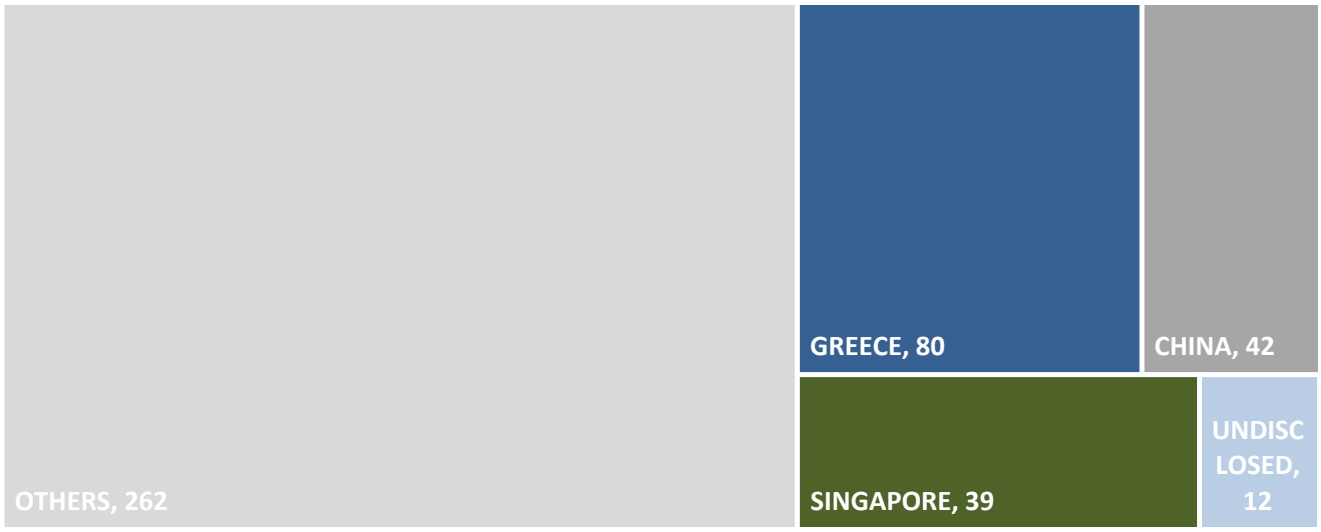
'Megaron Makedonia' | 367, Syngrou Avenue | P.O. Box 79141 (Amfithea) | Athens 17564
Telephone: +30 210 9480700-9 | E-mail: shipmgrs@tsakoshellas.gr | www.tsakoshellas.gr

TSAKOS SHIPPING AND TRADING S.A.

TEN LTD
TSAKOS ENERGY NAVIGATON LTD

TSAKOS HYUNDAI
MARSHALL ISLANDS

TCB



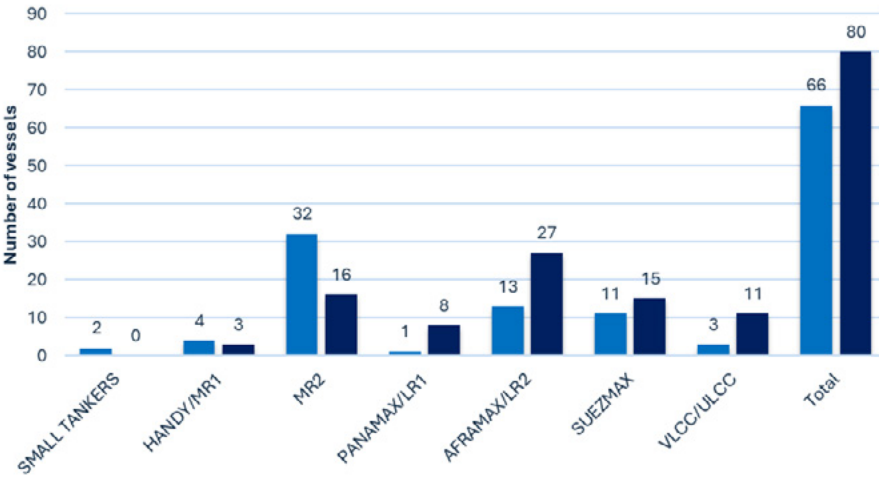
Γράφημα 5
Η κατανομή των πωλήσεων δεξαμενόπλοιων βάσει της εθνικότητας των πωλητών

αγοράς, ενώ στα tankers κατέλαβαν τη δεύτερη θέση (πίσω από τους «αγνώστου ιδιοκτησίας») με 67 αγορές. Η κίνηση αυτή της Κίνας δεν είναι απλώς επενδυτική, αλλά έχει βαθιά εθνικό χαρακτήρα, καθώς η χώρα επιδιώκει να ελέγξει πλήρως τις θαλάσσιες μεταφορές των πρώτων υλών που απαιτεί η οικονομία της, μειώνοντας την εξάρτησή της από τρίτους παρόχους ναυτιλιακών υπηρεσιών.

Η σύγκριση των δύο αγορών, ξηρού και υγρού φορτίου, αναδεικνύει ορισμένες κρίσιμες διαφορές, που θα καθορίσουν την πορεία της ναυτιλίας το 2026. Το dry bulk παραμένει μια αγορά πιο «παραδοσιακή» και διαφανής, όπου η ηλικία των 15 ετών αποτελεί το βασικό ορόσημο για τις επενδύσεις και η Κίνα ορίζει τους κανόνες της ζήτησης. Αντίθετα, η αγορά των tankers έχει καταστεί εξαιρετικά «πολιτικοποιημένη» και ευμετάβλητη, με τον «σκιώδη στόλο» να δημιουργεί μια τεχνητή ζήτηση για παλαιότερα πλοία (16-20 ετών), η οποία κρατά τις αξίες των μεταχειρισμένων σε επίπεδα δυσανάλογα με τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους. Η παρουσία άλλων εθνικοτήτων, όπως το Βιετνάμ με 42 αγορές bulkers και η Τουρκία με 32 αγορές, δείχνει ότι η περιφερειακή δύναμη στη ναυτιλία μετατοπίζεται, με νέους παίκτες να αναζητούν μερίδιο στην παγκόσμια πίτα.

Κλείνοντας την ανασκόπηση του 2025, το συμπέρασμα είναι σαφές: η ελληνική ναυτιλία παραμένει ο αδιαμφισβήτητος ηγέτης στη διαχείριση assets. Πουλώντας συνολικά 238 πλοία και αγοράζοντας 212 σε όλους τους τύπους, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ολοκλήρωσαν έναν εντυπωσιακό κύκλο ανανέωσης 450 πλοίων. Κατάφεραν να αντλήσουν τεράστια ρευστότητα από το παρελθόν τους και να τη διοχετεύσουν σε πλοία που θα είναι εμπορεύσιμα και αποδοτικά για την επόμενη δεκαετία. Καθώς μπαίνουμε στο 2026, η αγορά S&P θα κληθεί να αντιμετωπίσει την πρόκληση της «πράσινης» μετάβασης. Η αξία των πλοίων δεν θα ορίζεται πλέον μόνο από το DWT ή το έτος ναυπήγησης, αλλά από το περιβαλλοντικό τους αποτύπωμα και τη συμμόρφωσή τους με τους κανονισμούς CII και EEXI. Σε αυτό το νέο τοπίο, η εμπειρία των Ελλήνων στην επιλογή των σωστών assets και η ικανότητά τους να κινούνται γρήγορα στις αλλαγές του κύκλου θα αποτελέσουν για άλλη μία φορά το συγκριτικό πλεονέκτημα που θα κρατήσει την ελληνική σημαία και τα ελληνικά συμφέροντα στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Γράφημα 6
Η κατανομή των αγοραπωλησιών των Ελλήνων πλοιοκτητών ανά τύπο δεξαμενόπλοιου



ENTERPRISES
SHIPPING AND TRADING S.A.



- Technical Management
- Crew Management
- Provisions Procurement Management
- Insurance Arrangements & Risk Management
- Accounting
- New Building Supervision
- Chartering & SnP

Agility and Performance,
delivery on time, every time

estsa.gr

Ναυλαγορές 2025

Η ακτινογραφία μιας χρονιάς δομικού μετασχηματισμού

Επικεφαλής Ερευνητικής Ομάδας «Shipping Analytics»:

Δρ Μιχάλης Τσατσαρώνης

Ερευνητές:

Αναστασία Βιτζηλαίου, Θεοχάρης Καρασαββίδης, Αμαλία Μανιά

Η ετήσια ανασκόπηση της ναυτιλιακής αγοράς για το 2025, όπως αποτυπώνεται στην εκτενή έρευνα της ερευνητικής ομάδας «Shipping Analytics» του Τμήματος Διαχείρισης Λιμένων και Ναυτιλίας του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών, καταγράφει μια περίοδο βαθιών διαρθρωτικών αλλαγών. Το 2025 δεν ήταν απλώς μια χρονιά μετάβασης, αλλά η αφετηρία μιας νέας πραγματικότητας για το παγκόσμιο εμπόριο, όπου η γεωπολιτική αστάθεια λειτούργησε ως ο κυρίαρχος ρυθμιστής των ναύλων. Η κρίση στην Ερυθρά Θάλασσα, η οποία καθιερώθηκε ως η «νέα κανονικότητα», ανάγκασε την πλειονότητα του παγκόσμιου στόλου σε μόνιμη αναδρομολόγηση μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, μεταβάλλοντας ριζικά τα δεδομένα της προσφοράς και της ζήτησης χωρητικότητας.

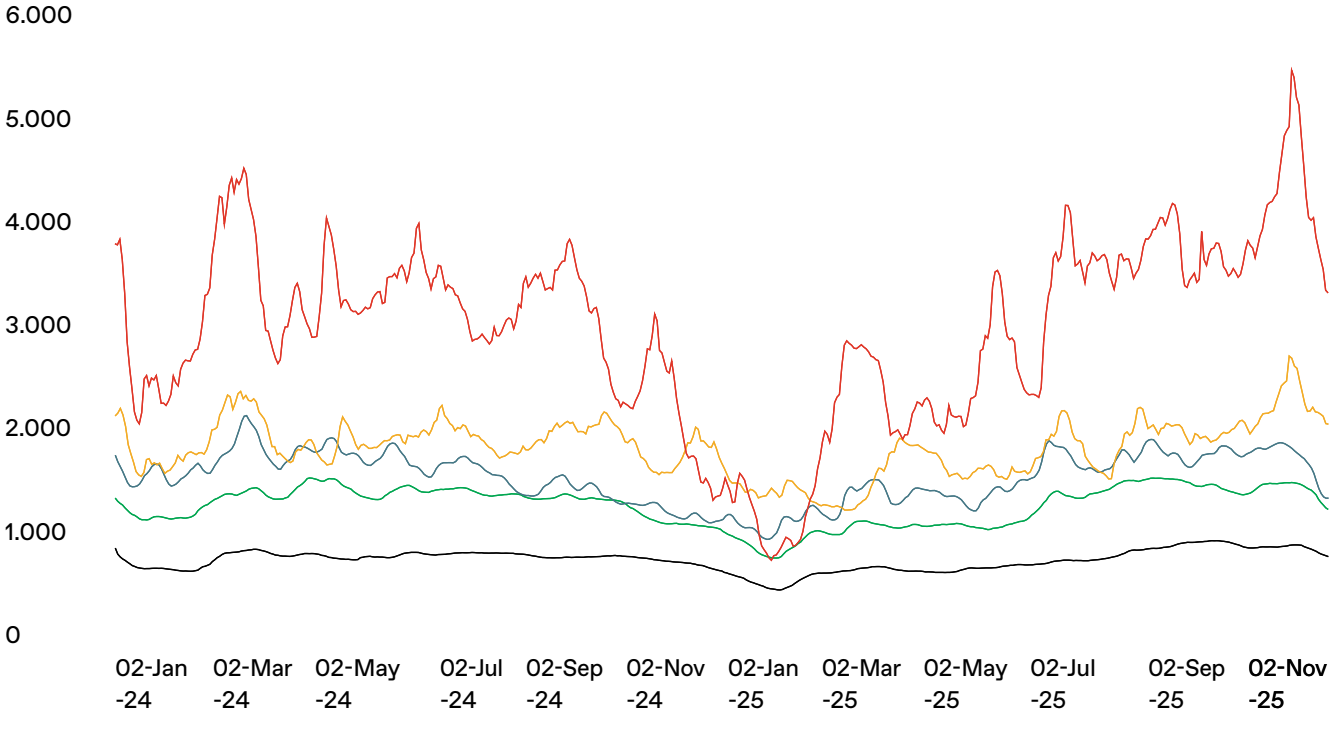
	Baltic Exchange Handysize Index	Baltic Exchange Capesize Index	Baltic Exchange Supramax Index	Baltic Exchange Panamax Index	Baltic Exchange Dry Index
2 Years Average	682,57	2.646,24	1.185,35	1.525,6	1.717,89
1 Year Average	661,74	2.567,98	1.129,36	1.484,5	1.680,96
% Annual Change	26,4%	189,4%	23,9%	28,2%	88,3%
Annual Percentile	65th	81st	52nd	27th	53rd
Annual Max	885,00	5.387,00	1.493,00	2.006,00	2.845,00
Annual Min	371	711	602	748	715

Πίνακας 1
Ανάλυση Ναυλαγοράς Ξηρού Φορτίου
Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέων

Η ανθεκτικότητα και η μεταβλητότητα του ξηρού φορτίου

Στον τομέα των bulk carriers, η χρονιά χαρακτηρίστηκε από μια συνεχή πάλη μεταξύ της παραδοσιακής ζήτησης πρώτων υλών και των νέων εμποδίων στις εμπορικές οδούς. Η πορεία της ναυλαγοράς, όπως απεικονίζεται στο διάγραμμα 1 (Δείκτες Αγοράς Ξηρού Φορτίου), έδειξε μια αγορά δύο ταχυτήτων. Σύμφωνα με τον πίνακα 1, ο δείκτης Baltic Exchange Dry Index (BDI) έκλεισε το έτος με μια εντυπωσιακή άνοδο 88,3%, ωστόσο η εσωτερική κατανομή αυτής της ανόδου αποκαλύπτει την ευαισθησία του κλάδου. Τα πλοία κατηγορίας Capesize υπήρξαν οι μεγάλοι κερδισμένοι, με τον δείκτη BCI να εκτινάσσεται κατά 189,4%. Η άνοδος αυτή τροφοδοτήθηκε από την ανάγκη της Κίνας να διασφαλίσει αποθέματα σιδηρομεταλλεύματος από τη Βραζιλία, σε μια περίοδο κατά την οποία οι εμπορικές εντάσεις με την Αυστραλία και οι εποχιακές καθυστερήσεις στις φορτώσεις του Ειρηνικού περιόρισαν τη διαθέσιμη χωρητικότητα. Αντίθετα, οι δείκτες για τα Panamax (BPI) και Supramax (BSI) παρουσίασαν πιο συγκρατημένη άνοδο (28,2% και 23,9% αντίστοιχα), καθώς επηρεάστηκαν από τη μείωση της ευρωπαϊκής ζήτησης για άνθρακα και τις αναταράξεις στις εξαγωγές σιτηρών λόγω της κλιμάκωσης των συγκρούσεων στη Μαύρη Θάλασσα. Εξωτερικά δεδομένα δείχνουν ότι, προς το τέλος του 2025, η

Διάγραμμα 1
Δείκτες Ναυλαγοράς Ξηρού Φορτίου
Πηγή: Clarksons' Intelligence



προσφορά πλοίων Panamax στον Ειρηνικό έφτασε σε χαμηλά επίπεδα πολλών εβδομάδων, γεγονός που κράτησε τους ναύλους σε βιώσιμα επίπεδα, παρά τη γενικότερη επιβράδυνση της παγκόσμιας ανάπτυξης.

Δεξαμενόπλοια: Η γεωπολιτική ως καταλύτης κερδοφορίας

Ο τομέας των δεξαμενόπλοιων αναδείχθηκε στον αδιαμφισβήτητο πρωταγωνιστή της χρονιάς, λειτουργώντας σε ένα περιβάλλον όπου κάθε γεωπολιτική κρίση μετέτρεπε τις μεγάλες αποστάσεις σε κέρδος. Οι Δείκτες Αγοράς Δεξαμενόπλοιων (διάγραμμα 2) αντικατοπτρίζουν μια αγορά σε διαρκή ένταση. Ο πίνακας 2 επιβεβαιώνει την κυριαρχία του κλάδου, με τον δείκτη BDTI (Crude) να σημειώνει ετήσια αύξηση 42,3% και τον δείκτη BCTI (Products) να εκτινάσσεται κατά 88,3%.

Η κερδοφορία των VLCCs ενισχύθηκε από τη στρατηγική στροφή της Ευρώπης προς το πετρέλαιο του Ατλαντικού και των ΗΠΑ, αντικαθιστώντας πλήρως τις ρωσικές ροές. Η κρίση στην Ερυθρά Θάλασσα πρόσθεσε περίπου 10-15 ημέρες σε κάθε ταξίδι από τον Περσικό Κόλπο προς την Ευρώπη, απορροφώντας τεράστιο μέρος της προσφοράς και οδηγώντας τους ναύλους σε επίπεδα που θύμιζαν τις χρυσές εποχές της προηγούμενης δεκαετίας. Επιπλέον, η εμφάνιση νέων δασμών από τη διοίκηση των ΗΠΑ στα τέλη του 2025 δημιούργησε μια προληπτική αύξηση της ζήτησης για αποθήκευση και μεταφορά πριν από την πλήρη εφαρμογή των μέτρων, γεγονός που στήριξε τη ναυλαγορά κατά το τέταρτο τρίμηνο.

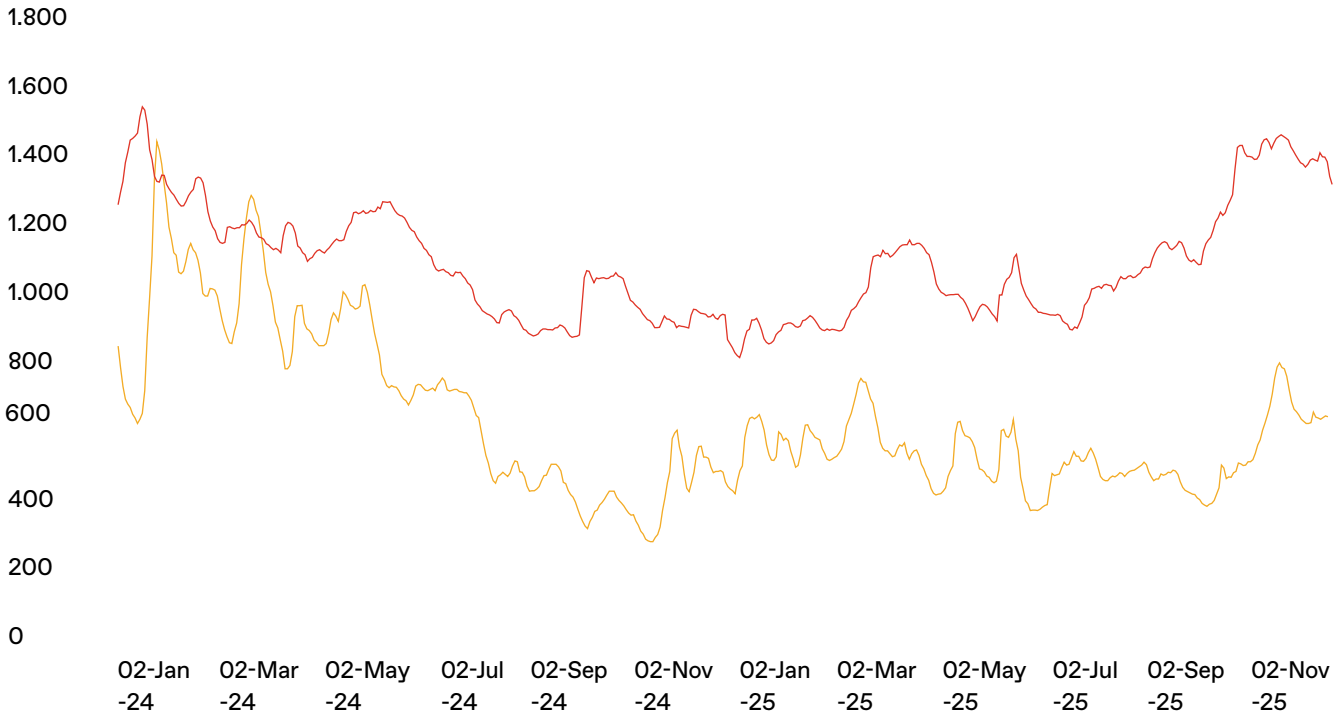
	BDTI Index	BCTI Index
2 Years Average	1.081,41	1.717,89
1 Year Average	1.068,89	1.680,96
% Annual Change	42,3%	88,3%
Annual Percentile	84th	53rd
Annual Max	1.468	2.845
Annual Min	799	715

Πίνακας 2
Ανάλυση Ναυλαγοράς Δεξαμενόπλοιων
Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέων

Containers: Διαχείριση υπερπροσφοράς σε ένα εχθρικό περιβάλλον

Στον αντίποδα, ο κλάδος των εμπορευματοκιβωτίων βρέθηκε σε μια δίνη προκλήσεων. Οι Δείκτες Αγοράς Εμπορευματοκιβωτίων (διάγραμμα 3) δείχνουν μια συνεχή πίεση, με τον δείκτη CCFI να καταγράφει πτώση 24% σε ετήσια βάση, σύμφωνα με τον πίνακα 3. Η αγορά κλήθηκε να απορροφήσει

Διάγραμμα 2
Δείκτες Ναυλαγοράς Δεξαμενόπλοιων
Πηγή: Clarksons' Intelligence



	Clarksons Average Containership Earnings ($/day)	CCFI Composite Container Freight Rate Index
2 Years Average	38.973	1.372
1 Year Average	45.287	1.200
% Annual Change	10%	-24%
Annual Max	46.630	1.561
Annual Min	42.201	973

Πίνακας 3
Ανάλυση Ναυλαγοράς Εμπορευματοκιβωτίων
Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέων

Διάγραμμα 3
Δείκτες Ναυλαγοράς Εμπορευματοκιβωτίων
Πηγή: Clarksons' Intelligence

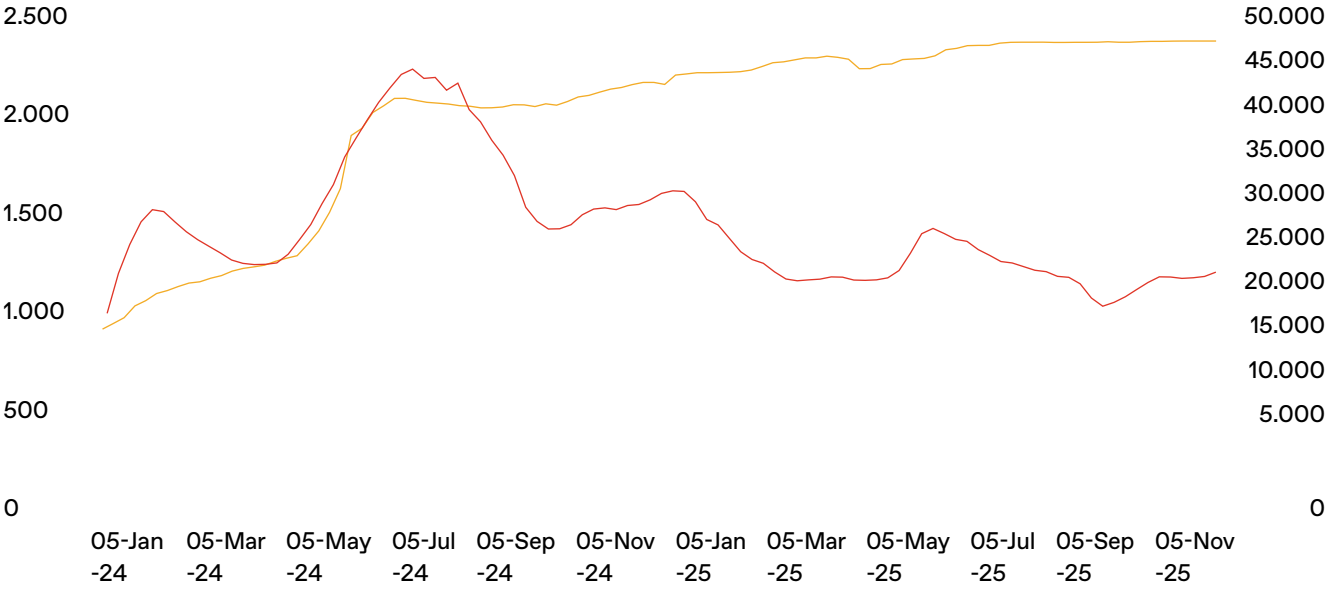
μια ιστορικά υψηλή παράδοση νέων πλοίων, η οποία θα είχε οδηγήσει σε κατάρρευση των ναύλων αν δεν υπήρχε η ανάγκη αναδρομολόγησης μέσω του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας.

Η αναδρομολόγηση αυτή λειτούργησε ως «σωσίβιο», καθώς αύξησε τη ζήτηση σε TEU-miles κατά περίπου 17% το 2024 και το 2025. Ωστόσο, η δομική υπερπροσφορά παραμένει το μεγάλο αγκάθι. Οι ναυτιλιακές συμμαχίες εφάρμοσαν επιθετικές πολιτικές «blank sailings» και μείωσης ταχύτητας για να συγκρατήσουν την πτώση. Εξωτερικές αναλύσεις επισημαίνουν ότι οι νέοι δασμοί που ανακοινώθηκαν από τις ΗΠΑ για τα κινεζικής κατασκευής πλοία και προϊόντα από τον Οκτώβριο του 2025 άρχισαν ήδη να επηρεάζουν το κόστος μεταφοράς, το οποίο αναμένεται να μετακυλιστεί στους τελικούς καταναλωτές μέσα στο 2026.

LNG και LPG: Η ενεργειακή ασφάλεια στο προσκήνιο

Ο τομέας των gas carriers βίωσε μια χρονιά εξαιρετικής δυναμικής, υποκινούμενος από την παγκόσμια στροφή προς καθαρότερες πηγές ενέργειας και την ανάγκη απεξάρτησης από το ρωσικό φυσικό αέριο. Οι Δείκτες Αγοράς LNG (διάγραμμα 4) και οι τιμές spot που καταγράφονται στον πίνακα 4 δείχνουν μια εντυπωσιακή εικόνα: οι ναύλοι για τα πλοία 174K CBM σημείωσαν ετήσια άνοδο 263%, με τις τιμές να ξεπερνούν τα $110.000 την ημέρα κατά το τέταρτο τρίμηνο.

Η ζήτηση για LNG στην Ευρώπη παρέμεινε ο βασικός μοχλός ανάπτυξης, καθώς το υγροποιημένο αέριο αντικατέστησε οριστικά το αέριο των αγωγών. Παράλληλα, η επέκταση των τερματικών σταθμών στις ΗΠΑ και η αυξημένη ζήτηση από την Ασία (Κίνα και Ινδία) δημιούργησαν ένα περιβάλλον στενότητας στην προσφορά πλοίων. Στην αγορά των LPG, η σταθερότητα των ναύλων υποστηρίχθηκε από τις αυξημένες εξαγωγές προπανίου από τις ΗΠΑ, αν και η υπερπροσφορά νέων VLGCs άρχισε να ασκεί πιέσεις προς το τέλος του έτους, όπως φαίνεται στις προβλέψεις για το 2026.



	LNG 160K CBM Spot Rate ($/day)	LNG 145K CBM Spot Rate ($/day)	LNG 174K CBM Spot Rate ($/day)	BLPG Assessment: 44,000mt LPG ($/Tonne)
2 Years Average	33.243	16.517	45.668	64,18
1 Year Average	24.293	6.870	37.188	66,21
% Annual Change	341%	263%	263%	22,3%
Annual Max	91.500	28.000	110.000	89,75
Annual Min	2.750	500	7.500	30

Πίνακας 4
Ανάλυση Ναυλαγοράς LNG και LPG carriers
Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέων

Το κανονιστικό πλαίσιο και η μετάβαση στο 2026

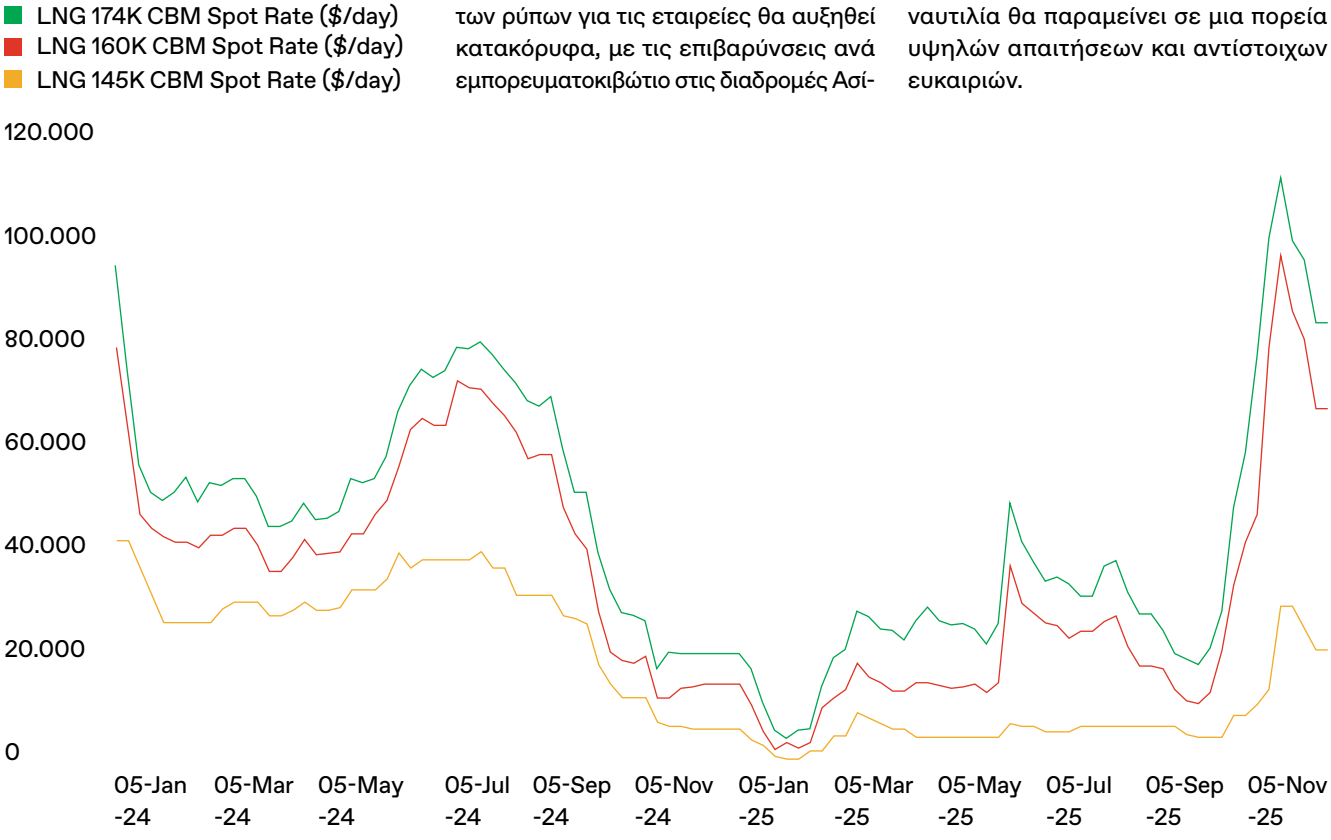
Ένα από τα σημαντικότερα κεφάλαια του 2025 ήταν η προετοιμασία για το 2026, έτος κατά το οποίο οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί αποκτούν την πλήρη ισχύ τους. Η εφαρμογή του EU ETS, η οποία το 2025 κάλυπτε το 70% των εκπομπών, από την 1η Ιανουαρίου 2026 επεκτείνεται στο 100%, ενώ συμπεριλαμβάνει πλέον και το μεθάνιο και το υποξείδιο του αζώτου. Αυτό σημαίνει ότι το κόστος των ρύπων για τις εταιρείες θα αυξηθεί κατακόρυφα, με τις επιβαρύνσεις ανά εμπορευματοκιβώτιο στις διαδρομές Ασία-Ευρώπη να αναμένεται να αυξηθούν κατά 40-50% μέσα στο πρώτο τρίμηνο του 2026.

Επιπλέον, ο κανονισμός FuelEU Maritime, που ξεκίνησε το 2025, επιβάλλει στις εταιρείες να μειώσουν την ένταση των αερίων του θερμοκηπίου των καυσίμων τους. Η στρατηγική του «pooling» (ομαδοποίηση πλοίων) και του «banking» (αποθήκευση πιστώσεων από το 2025 για το 2026) αποτελούν πλέον καθημερινότητα για τα τμήματα λειτουργίας των ναυτιλιακών εταιρειών.

Συμπεράσματα

Το 2025 απέδειξε ότι η ναυτιλία δεν είναι πλέον ένας απομονωμένος κλάδος μεταφορών, αλλά ο κεντρικός παράγοντας της παγκόσμιας γεωπολιτικής σκακιέρας. Καθώς εισερχόμαστε στο 2026, η ικανότητα μιας εταιρείας να διαχειρίζεται το ανθρακικό της αποτύπωμα και να πλοηγείται μέσα από δασμούς, κυρώσεις και κλειστές διώρυγες θα είναι ο μοναδικός παράγοντας που θα καθορίσει την επιτυχία της. Οι ναυλαγορές μπορεί να δείχνουν σημάδια κόπωσης σε ορισμένους τομείς, όπως τα Containers, όμως η ανάγκη για ενεργειακή ασφάλεια και η αναδιάταξη των εμπορικών οδών εγγυώνται ότι η ναυτιλία θα παραμείνει σε μια πορεία υψηλών απαιτήσεων και αντίστοιχων ευκαιριών.

Διάγραμμα 4
Δείκτες Ναυλαγοράς LNG carriers
Πηγή: Clarksons' Intelligence



Andriaki Shipping Co. Ltd.

Since 1953



Heading towards new business frontiers and innovations while staying true to our family tradition for excellence, continuous improvement and dedication to environmental sustainability and respect for our people

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

EFKRANTI AWARDS 2019 CONTRIBUTION TO MARITIME EDUCATION

9, Fragoklissias str, 151 25 Maroussi, Greece

Tel: 2106152300

www.andriaki.gr

Οι τεχνολογίες που θα καταστήσουν το πλοίο του μέλλοντος ανταγωνιστικό και ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα



του **Σπύρου Ζολώτα**,
Vice President, South Europe, Marine, RINA

Η ανταγωνιστικότητα της ναυτιλίας καθορίζεται όλο και περισσότερο από την ικανότητά της να απαλλαχθεί από τις εκπομπές άνθρακα, διατηρώντας παράλληλα ασφαλή, αξιόπιστη και οικονομικά αποδοτική λειτουργία.

Το πλοίο του μέλλοντος θα συνδυάζει τεχνολογίες προτεραιότητας στην απόδοση, ευέλικτη επιλογή καυσίμου και πληρώματα υψηλής εξειδίκευσης για την αντιμετώπιση της αβεβαιότητας στις αγορές ενέργειας και τους κανονισμούς. Αντί για μια μονοσήμαντη καινοτομία, η ανταγωνιστικότητα θα προκύψει από σωρευτικές βελτιώσεις στον σχεδιασμό, στην πρόωση, στην ψηφιοποίηση και στην ανθρώπινη απόδοση, που εφαρμόζονται ρεαλιστικά και σε κλίμακα.

Ενέργεια και πρόωση: Αποδοτικότητα τώρα, ευελιξία καυσίμου στη συνέχεια

Βραχυπρόθεσμα, η ενεργειακή απόδοση αποφέρει την πιο άμεση περιβαλλοντική και οικονομική απόδοση. Οι προηγμένες μορφές γάστρας, οι αναβαθμίσεις της προπέλας, η βελτίωση υδροδυναμικής με αέρα, η ανάκτηση απορριπτόμενης θερμότητας και η βελτιστοποίηση του ταξιδιού μειώνουν την κατανάλωση χωρίς να βασίζονται σε εξωτερικές αλυσίδες εφοδιασμού καυσίμου. Ταυτόχρονα, οι πλοιοκτήτες πρέπει να προετοιμαστούν για ένα μέλλον πολλαπλών καυσίμων. Το LNG, η μεθανόλη, η αμμωνία, το υδρογόνο και τα προηγμένα βιοκαύσιμα παρουσιάζουν ξεχωριστές προκλήσεις ασφάλειας, αποθήκευσης και χειρισμού. Η κρυογονική φύση του LNG απαιτεί αυστηρές διαδικασίες. Η ευφλεκτότητα και η πυκνότητα αποθήκευσης του υδρογόνου απαιτούν αυστηρές διαδικασίες. Η τοξικότητα της αμμωνίας απαιτεί ολοκληρωμένους ελέγχους κινδύνου και η μεταβλητή σύνθεση των βιοκαυσίμων μπορεί να επηρεάσει τις εναποθέσεις του κινητήρα, την απόδοση και τα διαστήματα συντήρησης. Η ανταγωνιστικότητα θα εξαρτηθεί από την ετοιμότητα της μηχανικής, επιλέγοντας τεχνολογίες που μειώνουν τα καύσιμα σήμερα, διατηρώντας παράλληλα την ευελιξία για το αύριο.

Ψηφιοποίηση: Λειτουργίες βάσει δεδομένων και ασφαλής αυτονομία

Τα ψηφιακά εργαλεία μετατρέπουν τα δεδομένα πλοίων και στόλου σε αποφάσεις που μπορούν να εφαρμοστούν. Τα δεδομένα αισθητήρων υψηλής συχνότητας, η συνδεσιμότητα IoT και οι πλατφόρμες ανάλυσης επιτρέπουν την προγνωστική συντήρηση, τη συγκριτική αξιολόγηση της απόδοσης καυσίμου και τη δρομολόγηση με βάση τον καιρό. Η πορεία προς τις αυτόνο-



μες δυνατότητες είναι σταδιακή: υποστήριξη αποφάσεων σήμερα, εποπτευόμενη αυτοματοποίηση αύριο. Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έγκειται στην αξιόπιστη ποιότητα δεδομένων, στις ασφαλείς αρχιτεκτονικές στον κυβερνοχώρο και στις διεπαφές ανθρώπου-μηχανής με επίκεντρο το πλήρωμα που ενισχύουν την επίγνωση της κατάστασης (situational awareness) αντί να την αντικαθιστούν.

Ο RINA προωθεί την ψηφιακή διαχείριση πλοίων ενσωματώνοντας τεχνητή νοημοσύνη (AI) και δεδομένα σε πραγματικό χρόνο, αναλυτικά στοιχεία και εργαλεία συμμόρφωσης στις καθημερινές λειτουργίες. Μέσω ψηφιακών πλατφορμών όπως η SERTICA και το Leonardo, οι πλοιοκτήτες μπορούν να παρακολουθούν την απόδοση, να επαληθεύουν τις εκπομπές και να αλληλεπιδρούν δυναμικά με τις υπηρεσίες της κλάσης. Αυτή η προσέγγιση όχι μόνο εξορθολογίζει τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς, αλλά δίνει επίσης τη δυνατότητα στους πλοιοκτήτες να προβλέπουν προκλήσεις και να λαμβάνουν τεκμηριωμένες αποφάσεις, υποστηρίζοντας τη μετάβαση από τη «reactive» στην «proactive» διαχείριση στόλου.

Σχεδιασμός και υλικά: Retrofit-Ready Engineering

Τα πλοία που θα είναι έτοιμα για το μέλλον πρέπει να σχεδιάζονται με δυνατότητες μετασκευών. Τα αρθρωτά συστήματα καυσίμου, οι προσαρμόσιμες διατάξεις δεξαμενών και οι χώροι εξοπλισμού που έχουν μέγεθος για εναλλακτικές τεχνολογίες μειώνουν τον κίνδυνο διάρκειας ζωής. Τα ελαφριά υλικά, οι βελτιωμένες επιστρώσεις και η υδροδυναμική που βασίζεται σε CFD μειώνουν περαιτέρω την αντίσταση και τη συντήρηση. Ο σχεδιασμός για την ασφάλεια είναι αδιαπραγμάτευτος: οι σαφείς διατάξεις διαχωρισμού, εξαερισμού, ανίχνευσης και αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης για νέα καύσιμα πρέπει να ενσωματωθούν από την αρχική ιδέα έως την υλοποίηση.

Κανονισμός και ασφάλεια: Μετατρέποντας τη συμμόρφωση σε πλεονέκτημα

Τα εξελισσόμενα πλαίσια, που καλύπτουν την ικανότητα του πληρώματος, τα συστήματα καυσίμων, την ένταση των εκπομπών και την ψηφιακή ανθεκτικότητα, διαμορφώνουν τις επενδυτικές αποφάσεις. Οι ανταγωνιστικοί διαχειριστές στόλων αντιμετωπίζουν τη συμμόρφωση ως σύστημα απόδοσης: τυποποιημένες διαδικασίες, διαπιστευμένη εκπαίδευση, ισχυρή τεκμηρίωση και συνεχής βελτίωση. Η σαφήνεια και η εναρμόνιση είναι απαραίτητες για την κλίμακα, αλλά οι ηγέτες κινούνται νωρίς, χτίζοντας εσωτερικές ικανότητες που προβλέπουν μελλοντικούς κανόνες και ελέγχους.

Λιμάνια και οικοσυστήματα: Υποδομές και ολοκληρωμένη διαχείριση

Η ετοιμότητα από την ξηρά (ανεφοδιασμός καυσίμων, υπηρεσίες ασφαλείας και διαθεσιμότητα ισχύος) θα καθορίσει τον πρακτικό ρυθμό μετάβασης σε νέα καύσιμα. Η συνεργασία με λιμάνια, προμηθευτές και παρόχους τεχνολογίας διασφαλίζει ότι οι επενδύσεις από την πλευρά του πλοίου ευθυγραμμίζονται με τις υποδομές του πραγματικού κόσμου. Ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός σε όλα τα οικοσυστήματα πλοίων, στόλων και λιμανιών ελαχιστοποιεί τους χρόνους διακοπής λειτουργίας και μεγιστοποιεί τη χρήση μέτρων απόδοσης, όπως η ισχύς στην ξηρά και οι βελτιστοποιημένοι χρόνοι διεκπεραίωσης.

Ο ανθρώπινος παράγοντας: Δεξιότητες, κουλτούρα ασφάλειας και διαχείριση αλλαγών

Η τεχνολογία προσφέρει αξία μόνο μέσω κατάλληλων ανθρώπων, που μπορούν να τη χειριστούν, να τη συντηρήσουν και να τη βελτιώσουν με ασφάλεια. Τα πληρώματα πρέπει να κατακτήσουν γνώσεις σχετικά με τα νέα καύσιμα, ψηφιακές ροές εργασίας και διαλειτουργική

Η τεχνολογία προσφέρει αξία μόνο μέσω κατάλληλων ανθρώπων, που μπορούν να τη χειριστούν, να τη συντηρήσουν και να τη βελτιώσουν με ασφάλεια. Τα πληρώματα πρέπει να κατακτήσουν γνώσεις σχετικά με τα νέα καύσιμα, ψηφιακές ροές εργασίας και διαλειτουργική συνεργασία.

συνεργασία. Σήμερα, η κατάρτιση στα εναλλακτικά καύσιμα παραμένει ελλιπής: τα προγράμματα σπουδών και οι ειδικευμένοι εκπαιδευτές σπανίζουν και οι επενδύσεις σε προσομοιωτές και πρακτικές εγκαταστάσεις καθυστερούν. Τα δομημένα προγράμματα μαθητείας και αναβάθμισης δεξιοτήτων γεφυρώνουν το χάσμα. Συνδυάζουν τη μάθηση στην τάξη με τον καθοδηγούμενο χρόνο στη θάλασσα, ευθυγραμμίζονται με τις απαιτήσεις STCW (Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών) και τώρα πρέπει να επεκταθούν στην «έξυπνη» ναυτιλία, στην περιβαλλοντική διαχείριση, στη διαχείριση κρίσεων και στην ψυχική ευεξία. Μια ισχυρή κουλτούρα ασφάλειας με σαφείς διαδικασίες, ασκήσεις και συνεχή μάθηση στηρίζει την επιτυχή υιοθέτηση πολύπλοκων συστημάτων.

Ο RINA υποστηρίζει το ανθρώπινο στοιχείο της μετάβασης της ναυτιλίας μέσω ενός δομημένου χαρτοφυλακίου εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων που καλύπτουν εναλλακτικά καύσιμα και ενεργειακά προϊόντα, ψηφιακές λειτουργίες πλοίων και soft skills για επαγγελματίες της ναυτιλίας. Αυτά τα προγράμματα συνδυάζουν τεχνικές γνώσεις με πρακτικές καταστάσεις (case studies), που μαθαίνουν να αναπτύσσουν ικανότητες, να ενισχύουν την κουλτούρα ασφάλειας και να υποστηρίζουν την ασφαλή υιοθέτηση νέων τεχνολογιών.

Συνεργασία: Δημιουργία ικανοτήτων μέσω συνεργασιών

Η μετάβαση της ναυτιλίας είναι μια ομαδική προσπάθεια. Οι πλοιοκτήτες, οι ακαδημίες, οι προμηθευτές τεχνολογίας και οι νηογνώμονες πρέπει να αναπτύξουν από κοινού διαπιστευμένα προγράμματα που συνδυάζουν τη θεωρία με την πρακτική έκθεση σε εξοπλισμό και καύσιμα. Η ανταλλαγή γνώσεων –μέσω κοινών πιλοτικών προγραμμάτων, ανοιχτών διδαγμάτων και τυποποίησης– επιταχύνει την ασφαλή υιοθέτηση και μειώνει την επικάλυψη προσπαθειών σε ολόκληρο τον κλάδο.

Ένας πρακτικός οδικός χάρτης για πλοιοκτήτες και διαχειριστές στόλων

Για να χαράξουν μια πρακτική πορεία προς την ανταγωνιστικότητα, οι πλοιοκτήτες και οι διαχειριστές θα πρέπει να ξεκινήσουν εστιάζοντας σε μετασκευές ενεργειακής απόδοσης που προσφέρουν σαφείς αποδόσεις. Από τα πρώτα στάδια σχεδιασμού, είναι απαραίτητο να δημιουργηθεί ευελιξία για πολλαπλές επιλογές καυσίμου και να δοθεί προτεραιότητα σε ισχυρά μέτρα ασφαλείας. Ταυτόχρονα, η δημιουργία ισχυρών ψηφιακών θεμελίων, που θα περιλαμβάνουν τη διακυβέρνηση δεδομένων, τα προηγμένα αναλυτικά στοιχεία και την ασφαλή συνδεσιμότητα στον κυβερνοχώρο, θα είναι το κλειδί για το ξεκλείδωμα των λειτουργικών βελτιώσεων. Η επένδυση στην ικανότητα του πληρώματος είναι εξίσου ζωτικής σημασίας, διασφαλίζοντας ότι οι ναυτικοί γνωρίζουν καλά τα εναλλακτικά καύσιμα, τις ψηφιακές λειτουργίες και την ηγεσία. Η έγκαιρη σύμπλεξη με λιμάνια και προμηθευτές βοηθά στην ευθυγράμμιση της ανάπτυξης υποδομών με τις επιχειρησιακές ανάγκες, ενώ τα πιλοτικά έργα παρέχουν ένα πολύτιμο μέσο για τη δοκιμή λύσεων, τη διαχείριση του κινδύνου και την κλιμάκωση επιτυχημένων καινοτομιών.

Συμπέρασμα: Η τεχνολογία και ο ανθρώπινος παράγοντας θα οδηγήσουν σε βιώσιμη ανταγωνιστικότητα

Το πλοίο του μέλλοντος θα είναι ανταγωνιστικό επειδή είναι αποτελεσματικό, προσαρμόσιμο και λειτουργεί από εξαιρετικά ικανούς επαγγελματίες τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά. Σε ένα τοπίο όπου οι επιλογές καυσίμων είναι αβέβαιες και οι υποδομές ανέτοιμες, ο ρεαλισμός και η ευελιξία είναι δυνατά σημεία. Συνδυάζοντας τα βραχυπρόθεσμα κέρδη αποδοτικότητας με τη μακροπρόθεσμη ετοιμότητα και επενδύοντας στον ανθρώπινο παράγοντα, οι πλοιοκτήτες μπορούν να «ταξιδέψουν» τη μετάβαση με σιγουριά και να δημιουργήσουν διαρκή πλεονεκτήματα για το μέλλον προς όφελος όλης της κοινωνίας μας.

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.



Με το βλέμμα του ναυτικού

Credit: EPA/YAHYA ARHAB

Ο ορίζοντας

Πυρηνική ενέργεια στα πλοία: Μηδενικές εκπομπές άνθρακα και προβλήματα εφαρμογής

Οι πυρηνικές βιομηχανίες προετοιμάζονται για αυξημένη ανάπτυξη τεχνολογίας πριν από το επόμενο σημαντικό στάδιο της ενεργειακής μετάβασης. Η ναυτιλιακή βιομηχανία απαιτεί συμμορφούμενες, αξιόπιστες πηγές ενέργειας ή βιώσιμα καύσιμα για να διατηρήσουν αποτελεσματικές ναυτιλιακές και υπεράκτιες βιομηχανίες.

Η μελέτη του νηογνώμονα Lloyd's Register με τη συνεργασία του NorthStandard παρέχει πληροφορίες για την ανάπτυξη προϊόντων πυρηνικής ενέργειας για εμπορική ναυτιλία ή για υπεράκτιες βιομηχανίες. Στόχος του είναι να βοηθήσει τις ομάδες έργου να πλοηγηθούν σε κανονιστικές, νομικές και οικονομικές προκλήσεις.

Η πρώτη υιοθέτηση πυρηνικής τεχνολογίας για ένα εμπορικό ποντοπόρο πλοίο μπορεί να προσφέρει ένα ασφαλές πρότυπο για την κλιμάκωση στη ναυπήγηση περισσότερων πλοίων που χρησιμοποιούν πυρηνική ενέργεια και να ανοίξει τον δρόμο για την ανάπτυξη ενός εναρμονισμένου διεθνούς πλαισίου, καθώς η πυρηνική ενέργεια μπαίνει στον χάρτη για την ενεργειακή μετάβαση των εμπορικών ναυτιλιακών και υπεράκτιων βιομηχανιών.

Τα μεγάλης κλίμακας έργα πυρηνικών σταθμών ηλεκτροπαραγωγής συχνά βλέπουν υπερβολική αύξηση κόστους και χρονοδιαγράμματος, που αποδίδεται στη μοναδικότητα αυτών των έργων, λόγω του μεγέθους και της διαφορετικότητας από τα ισχύοντα.

Ο συνδυασμός θαλάσσιων, μικρών υπεράκτιων πυρηνικών έργων, ενσωματω-



του Καπτ. Γ. Γεωργούλη

από τη γέφυρα

μένων στο πυρηνικό ρυθμιστικό πλαίσιο, δύναται να οδηγήσει σε συστήματα που μπορούν να έχουν άμεση ανάπτυξη και να έχουν αδειοδοτηθεί για εύκολη ενσωμάτωση. Όταν αναπτύσσονται σε μικρότερη κλίμακα, όπως π.χ. για τη ναυτιλία, είναι ευκολότερη η έγκριση για την κατασκευή και την εγκατάσταση πυρηνικών προϊόντων, ειδικά των μικρών αρθρωτών αντιδραστήρων (Small Modular Reactors – SMR). Οι μικροί αρθρωτοί αντιδραστήρες είναι προηγμένες πυρηνικές μονάδες ισχύος έως 300 MW, που προσφέρουν ευελιξία, χαμηλές εκπομπές άνθρακα και δυνατότητα μεταφοράς συναρμολογημένων τμημάτων.

Ωστόσο, το ισχύον νομικό πλαίσιο και οι κανονισμοί, οι κώδικες και τα πρότυπα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) δεν προβλέπουν επαρκώς ορισμένες πτυχές της πυρηνικής τεχνολογίας. Υπάρχουν νομικές ασάφειες σχετικά με την ασφάλεια, την προστασία και την ευθύνη. Από τον Οκτώβριο του 2025, ούτε οι παγκόσμιες ναυτιλιακές ρυθμιστικές αρχές ούτε οι πυρηνικές ρυθμιστικές αρχές έχουν δηλώσει τις απόψεις ή τις οδηγίες τους σχετικά με τις εμπορικές ή ιδιωτικές πυρηνικές εφαρμογές στην εμπορική ναυτιλία και στις υπεράκτιες βιομηχανίες.

Η παγκόσμια γεωγραφική δραστηριότητα των εμπορικών πλοίων προσθέτει προβλήματα στην κανονιστική πολυπλοκότητα. Η έλλειψη εναρμονισμένων διεθνών πλαισίων και στρατηγικών επιβολής των γεωγραφικών ορίων θα θέσει προκλήσεις για την ανάπτυξη, τη λειτουργία και τον πιθανό παροπλισμό των εφαρμογών πυρηνικής ενέργειας. Ως εκ τούτου, είναι επιτακτική ανάγκη να δημιουργηθεί ένα πλαίσιο για την αδειο-

δότηση των πυρηνικών μονάδων:

- Πυρηνική ασφάλεια (nuclear safety).
- Προστασία (security).
- Διασφάλιση (safeguard).
- Συντονισμός των παγκόσμιων γεωγραφικών λειτουργιών αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης.
- Σύναψη συμφωνιών ευθύνης, ώστε να διασφαλιστεί ότι οι λύσεις πυρηνικής ενέργειας μπορούν να αναπτυχθούν με τα παγκόσμια αποδεκτά πρότυπα ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας.

Μεγάλα πρόστιμα σε πλοία που διατηρούν ενεργά τα μη εγκεκριμένα από την Κίνα δορυφορικά συστήματα επικοινωνιών στα χωρικά της ύδατα

Σε μια κρίσιμη στιγμή για τη ρύθμιση των θαλάσσιων τηλεπικοινωνιών, οι κινεζικές αρχές επέβαλαν κυρώσεις σε ξένο πλοίο για παράνομη λειτουργία της υπηρεσίας διαδικτύου Starlink της SpaceX εντός των χωρικών υδάτων της Κίνας. Η πρώτη αυτή ενέργεια επιβολής προστίμου σηματοδοτεί την αποφασιστικότητα της Κίνας να ελέγξει τις δορυφορικές επικοινωνίες στη θαλάσσια δικαιοδοσία της.

Οι αρχές λιμένα στο Ningbo, στην επαρχία Zhejiang, ανακάλυψαν την παραβίαση κατά τη διάρκεια μιας επιθεώρησης, όταν εντόπισαν μια χαρακτηριστική «μικροορθογώνια κεραία» τοποθετημένη στην κόντρα γέφυρα του πλοίου. Η Διοίκηση Ναυτικής Ασφάλειας του Ningbo επιβεβαίωσε ότι η συσκευή ήταν ένας τερματικός σταθμός δορυφόρου χαμηλής τροχιάς της Γης, που συνέχισε να μεταδίδει δεδομένα μετά την είσοδο του πλοίου στα κινεζικά ύδατα, παραβιάζοντας άμεσα τους εθνικούς κανονισμούς τηλεπικοινωνιών.

Ενώ οι αρχές δεν αποκάλυψαν την ταυτότητα του πλοίου ή το ακριβές ποσό του προστίμου, η υπόθεση αντιπροσωπεύει μια σημαντική τάση στην επιβολή των περιορισμών στις δορυφορικές επικοινωνίες στη θάλασσα από την Κίνα.

Η Starlink δεν έχει λάβει ποτέ άδεια λειτουργίας στην Κίνα, όπου οι ξένες τηλεπικοινωνιακές εταιρείες αντιμετωπίζουν αυστηρούς ελέγχους. Η κινεζική νομοθεσία απαιτεί όλη η δικτυακή κίνηση εντός της χώρας να διέρχεται από κρατικά διαχειριζόμενες πύλες, αλλά η Starlink μεταδίδει δεδομένα απευθείας σε ξένους δορυφόρους, παρακάμπτοντας πλήρως την εγχώρια υποδομή. Η Κίνα το θεωρεί αυτό μεγάλη απειλή για την εθνική ασφάλεια επικοινωνιών.

Η Starlink δεν έχει λάβει ποτέ άδεια λειτουργίας στην Κίνα, όπου οι ξένες τηλεπικοινωνιακές εταιρείες αντιμετωπίζουν αυστηρούς ελέγχους. Η κινεζική νομοθεσία απαιτεί όλη η δικτυακή κίνηση εντός της χώρας να διέρχεται από κρατικά διαχειριζόμενες πύλες, αλλά η Starlink μεταδίδει δεδομένα απευθείας σε ξένους δορυφόρους, παρακάμπτοντας πλήρως την εγχώρια υποδομή.

Η απαγόρευση δεν είναι απλώς θεωρητική. Σύμφωνα με τους κινεζικούς κανονισμούς, οποιαδήποτε χρήση ραδιοσυχνοτήτων απαιτεί επίσημη έγκριση και τα τερματικά Starlink –που λειτουργούν ως ραδιοπομποδέκτες– δεν έχουν λάβει ποτέ αυτή την άδεια.

Για τα πλοία, οι κανόνες είναι σαφείς: Τα τερματικά Starlink πρέπει να απενεργοποιούνται πριν εισέλθουν στα κινεζικά χωρικά ύδατα, τα οποία συνήθως ορίζονται ως «εντός 12 ναυτικών μιλίων από την ακτή». Ωστόσο, η επιβολή τους είναι δύσκολη λόγω δυσχερειών στην παρακολούθηση και στον εντοπισμό δορυφορικών μεταδόσεων στη θάλασσα.

Ο χρόνος δεν θα μπορούσε να είναι πιο σημαντικός για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Το Ningbo-Zhoushan κατατάσσεται ως το πλέον πολυσύχναστο λιμάνι στον κόσμο με βάση τη χωρητικότητα φορτίου, διαχειριζόμενο εκατομμύρια πλοία ετησίως. Πολλά ποντοπόρα πλοία έχουν υιοθετήσει το Starlink για τις ανώτερες ταχύτητές του σε σύγκριση με τα παραδοσιακά συστήματα ναυτιλιακών δορυφόρων, χρησιμοποιώντας το για υποστήριξη πλοήγησης, ευημερία πληρώματος και επιχειρησιακές επικοινωνίες.

Η έκθεση *Ningbo Daily* αναγνώρισε ότι η επιβολή περιορισμών σε ξένο δορυφορικό εξοπλισμό ήταν δύσκολη και πολλά ποντοπόρα πλοία συνέχιζαν να χρησιμοποιούν το Starlink εντός κινεζικών υδάτων, με τις σχετικές παραβιάσεις να παραμένουν για πολύ καιρό μη ανιχνεύσιμες. Αυτή η πρώτη ποινή υποδηλώνει ότι αυτές οι μέρες έχουν παρέλθει.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν να αντιμετωπίσουν ένα δίλημμα:

1. Να στραφούν σε εγκεκριμένες εναλλακτικές λύσεις όπως το σύστημα πλοήγησης Beidou της Κίνας ή τα τοπικά δίκτυα κινητής τηλεφωνίας όταν πλησιάζουν κινεζικά ύδατα, ή
2. Να διακινδυνεύσουν σημαντικά πρόστιμα, κατάσχεση εξοπλισμού, πιθανή κράτηση πλοίων και δαπανηρές λειτουργικές καθυστερήσεις.

Για μια βιομηχανία που λειτουργεί με περιορισμένα περιθώρια κέρδους και ακριβή χρονοδιαγράμματα, η συμμόρφωση προσθέτει ένα ακόμα επίπεδο δυσκολίας στις κινεζικές λιμενικές προσεγγίσεις.

Η δράση επιβολής αντικατοπτρίζει επίσης ευρύτερες εντάσεις σχετικά με την παγκόσμια ψηφιακή υποδομή. Το Starlink λειτουργεί σε περισσότερες από 140 χώρες και έχει γίνει απαραίτητο για τη θαλάσσια συνδεσιμότητα παγκοσμίως. Στην Κίνα ωστόσο, μαζί με τη Ρωσία, το Ιράν και τη Βόρεια Κορέα, παραμένει σταθερά αποκλεισμένο.

Κοιτάζοντας μπροστά, το μήνυμα για τους πλοιοκτήτες από το Ningbo είναι σαφές, δηλαδή η δορυφορική συνδεσιμότητα πρέπει να υποκύψει στην κυριαρχία. Με τις κινεζικές αρχές να δεσμεύονται για εντατικοποιημένες επιθεωρήσεις και επιβολή προστίμων, οι διαχειριστές πλοίων που καταπλέουν


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

Οι πυρκαγιές σε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θεωρούνται οι πλέον επικίνδυνες, διότι οι θάνατοι και οι σοβαροί τραυματισμοί το 2025 έφτασαν σε διψήφιο αριθμό. Η τραγική συνέπεια για τους ανθρώπους φαίνεται να προκύπτει κυρίως από την αντιμετώπιση πυρκαγιών, γεγονός που εγείρει σοβαρές επιφυλάξεις για την ασφάλεια της αντιμετώπισης πυρκαγιών εμπορευματοκιβωτίων επί του πλοίου.

σε κινεζικά λιμάνια θα πρέπει να ελέγχουν τον εξοπλισμό επικοινωνιών τους.

Πυρκαγιές στα πλοία εμπορευματοκιβωτίων: Πλαστά δηλωτικά φορτίου και αντιμετώπιση

Όταν εξετάσαμε τελευταία φορά τις πυρκαγιές σε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, σημειώσαμε ότι, για τη μεταφορά περίπου 250 εκατ. εμπορευματοκιβωτίων ετησίως, όλα πάνε καλά συνήθως. Παρ' όλα αυτά, μία μόνο πυρκαγιά αν ξεσπάσει σε εμπορευματοκιβώτιο, οι συνέπειες μπορεί να είναι πολύ σοβαρές, απειλώντας το πλοίο και τις ζωές των μελών του πληρώματος.

Ο τομέας των εμπορευματοκιβωτίων δεν είναι βέβαια ο μόνος που ταλανίζεται από πυρκαγιές φορτίου. Μεγάλη συχνότητα σε πυρκαγιές σημειώνεται επίσης σε οχήματα σε πλοία μεταφοράς αυτοκινήτων και Ro-Ro και σε άνθρακα σε πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου. Όμως οι πυρκαγιές σε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων θεωρούνται οι πλέον επικίνδυνες, διότι οι θάνατοι και οι σοβαροί τραυματισμοί φέτος έφτασαν σε διψήφιο αριθμό. Η τραγική συνέπεια για τους ανθρώπους φαίνεται να προκύπτει κυρίως από την αντιμετώπιση πυρκαγιών, γεγονός που εγείρει σοβαρές επιφυλάξεις για την ασφάλεια της αντιμετώπισης πυρκαγιών εμπορευματοκιβωτίων επί του πλοίου.

Υπάρχουν επίσης και άλλοι λόγοι για να επικεντρωθούμε στις πυρκαγιές εμπορευματοκιβωτίων:

- Το περιβαλλοντικό αποτύπωμα από πυρκαγιές που καίνε για εβδομάδες.
- Το φορτίο που χάνεται στη θάλασσα.
- Η επεξεργασία δεκάδων χιλιάδων τόνων υπολειμμάτων πυρκαγιάς και μολυσμένου νερού πυρόσβεσης, με τα ίδια τα πλοία να καταλήγουν μερικές φορές ναυάγια.
- Εκατοντάδες εκατομμύρια δολάρια για υπηρεσίες διάσωσης και λιμενικών καταφυγίων, επιπλέον διαχείριση φορτίου, επεξεργασία αποβλήτων και επισκευές πλοίου.

Ενώ οι έρευνες συνεχίζονται, οι μπαταρίες ιόντων λιθίου φαίνεται να είναι η κύρια αιτία πυρκαγιών σε εμπορευματοκιβώτια. Αυτό συμφωνεί με τον αυξανόμενο αριθμό περιπτώσεων που εντοπίστηκαν από την CINS (Cargo Incident Notification System) από πέρυσι και φορτίων που προκαλούν ανησυχία και έχουν καταγραφεί από την Ομάδα Ακεραιότητας Φορτίου (Cargo Integrity Group).

Οι πυρκαγιές που αφορούν μπαταρίες ιόντων λιθίου μπορεί να είναι αυτοσυντηρούμενες και να περιλαμβάνουν έκρηξη εύφλεκτων ατμών, αυξάνοντας τους κινδύνους για τους μεταφορείς. Ακόμα και αν δεν αποτελούν την πηγή πυρκαγιάς, όταν εμπλέκονται μπαταρίες λιθίου, ο περιορισμός και η κατάσβεση μιας πυρκαγιάς πιθανότατα θα γίνει πιο δύσκολα.

Σε ορισμένες από τις περιπτώσεις, οι πυρκαγιές περιορίστηκαν χάρη στις γρήγορες και αποφασιστικές ενέργειες του πληρώματος. Η έγκαιρη χρήση συσκευών πυρόσβεσης με τη διάνοιξη του εμπορευματοκιβωτίου ή του μόνιμου συστήματος CO_2 στα αμπάρια απέτρεψε σοβαρή επέκταση της πυρκαγιάς. Ωστόσο, σε πάνω από το ένα τρίτο των περιπτώσεων, ζητήθηκε εξωτερική βοήθεια από το πλοίο. Σε ορισμένες από αυτές, οι πυροσβέστες αντιμετώπισαν δυσκολίες στην εύρεση καταφυγίου, αυξάνοντας τον κίνδυνο για το πλοίο και το περιβάλλον.

Σε πολλές περιπτώσεις, οι φορητές ηλεκτρονικές συσκευές δεν δηλώθηκαν ως Επικίνδυνα Φορτία (Dangerous Goods). Οι πυρκαγιές που αφορούσαν μπαταρίες ιόντων λιθίου είχαν φορτία που δηλώθηκαν ψευδώς ως:

- Φορτιστές επί του πλοίου / όχι επικίνδυνο φορτίο / όχι μπαταρία
- Θήκη για tablet PC / όχι επικίνδυνο φορτίο / όχι μπαταρία
- Φώτα έκτακτης ανάγκης
- Μίνι ανεμιστήρες
- Κιτ λαμπτήρων έκτακτης ανάγκης
- Ηλιακοί φορτιστές
- Αξεσουάρ κινητών τηλεφώνων

Αυτές οι φαινομενικές ψευδείς δηλώσεις μπορούν να ερμηνευτούν από Ειδικές Διατάξεις στον κώδικα IMDG (International Maritime Dangerous Goods Code), οι οποίες εξαιρούν ορισμένες μπαταρίες λιθίου από τη δήλωση Επικίνδυνων Εμπορευμάτων (DG) του κώδικα. Η εξαίρεση εξαρτάται από τα όρια για την ενέργεια της μπαταρίας και άλλα κριτήρια, συμπεριλαμβανομένης της συσκευασίας, ιδίως για την προστασία των μπαταριών από βραχυκυκλώματα και ζημιές που μπορούν να προκαλέσουν θερμική διαρροή.

Η αντιμετώπιση της ψευδούς δήλωσης φορτίου είναι η πρώτη γραμμή άμυνας κατά των πυρκαγιών σε εμπορευματοκιβώτια και οι περιπτώσεις του 2025 υποδηλώνουν ότι αυτό εξακολουθεί να αποτελεί την κύρια πρόκληση του κλάδου. Οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων αντιμετωπίζουν αυτό το ζήτημα στο Παγκόσμιο Συμβούλιο Ναυτιλίας (WSC), το οποίο εισάγει φέτος ένα ψηφιακό εργαλείο ελέγχου φορτίου. Σαρώνει εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια σε πραγματικό χρόνο, χρησιμοποιώντας αναζητήσεις λέξεων-κλειδιών, αναγνώριση εμπορικών προτύπων και αλγορίθμους που βασίζονται στην τεχνητή νοημοσύνη για τον εντοπισμό πιθανών κινδύνων. Οι ειδοποιήσεις εξετάζονται από τους μεταφορείς και, όταν χρειάζεται, επαληθεύονται μέσω στοχευμένων επιθεωρήσεων, οι οποίες μπορούν πλέον να πραγματοποιηθούν άμεσα. Το 70% της παγκόσμιας χωρητικότητας εμπορευματοκιβωτίων έχει ήδη δεσμευτεί

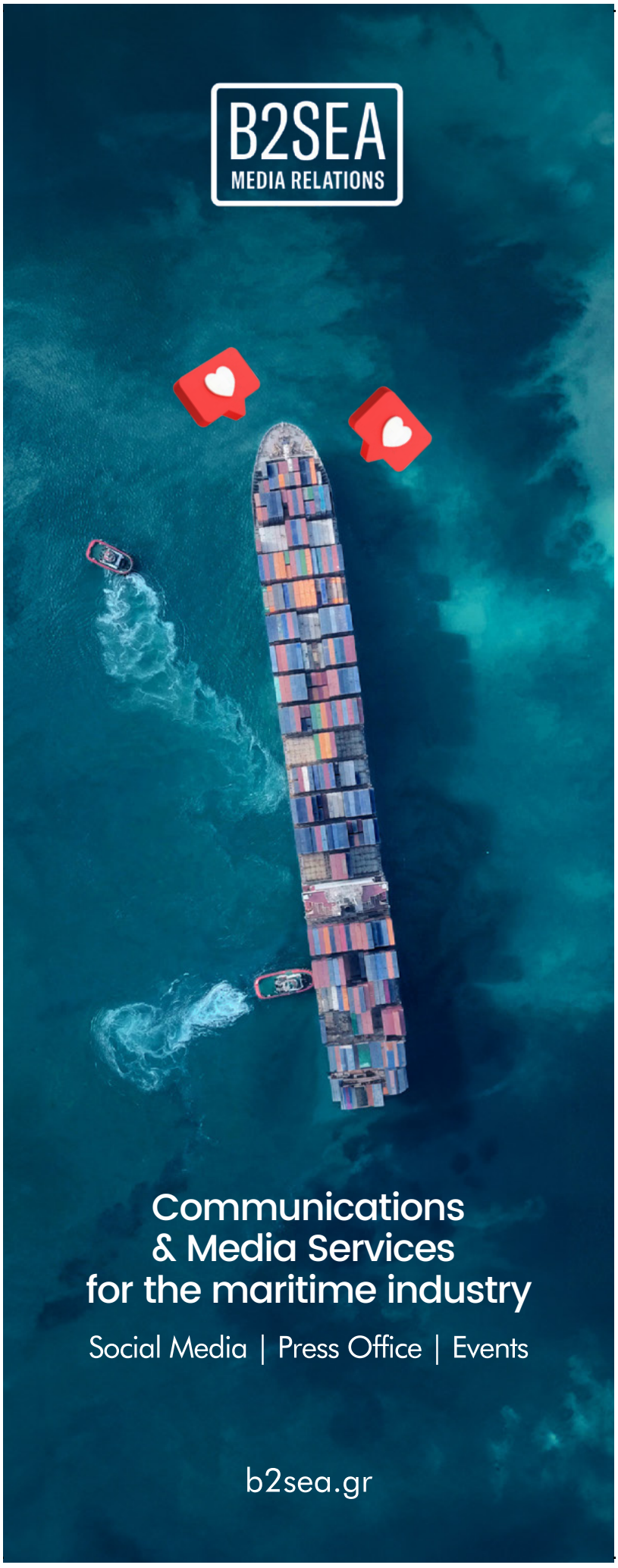
στο Πρόγραμμα Ασφάλειας Φορτίου. Απαιτείται ένα ευρύ και σφιχτό δίκτυο ώστε να αντιμετωπιστεί ένα περιστατικό το οποίο μπορεί να αποκαλύψει πολλά μη ασφαλή εμπορευματοκιβώτια από τον ίδιο αποστολέα. Ένα εμπορευματοκιβώτιο που απορρίπτεται από το προηγμένο εργαλείο ελέγχου μπορεί επίσης να καταλήξει στο πλοίο ενός άλλου μεταφορέα, υπογραμμίζοντας την ανάγκη ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τους φορτωτές που προκαλούν ανησυχία μεταξύ των μεταφορέων.

Κάποιοι μεταφορείς επιβάλλουν συμβατικές κυρώσεις για ψευδή δήλωση. Μερικοί μάλιστα απαγορεύουν ορισμένους τύπους εμπορευμάτων, ιδίως μεταχειρισμένα ηλεκτρικά οχήματα, αν και η εμπειρία από προηγούμενες απαγορεύσεις, για παράδειγμα το υποχλωριώδες ασβέστιο, υποδηλώνει ότι μια απαγόρευση μπορεί να δώσει κίνητρο σε φορτωτές για ψευδή δήλωση λόγω λιγότερων μεταφορέων που θα αναλάβουν το ρίσκο, φυσικά λόγω και υψηλότερου κόστους.

Οι εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων συνεργάζονται επίσης στις προσπάθειες του κλάδου να επιτρέψουν μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα στην ανταλλαγή ασφαλών εγγράφων μεταφοράς από τους φορτωτές στα οποία μπορούν να βασίζονται οι μεταφορείς.

Οι αναθεωρήσεις του κώδικα IMDG βοηθούν επίσης, επιβάλλοντας διατάξεις που μειώνουν τους κινδύνους. Η αυστηροποίηση των κανονισμών για τον άνθρακα αποδίδει ήδη καρπούς: Παραμένει φορτίο που προκαλεί ανησυχία λόγω πυρκαγιάς τα προηγούμενα χρόνια, αλλά φέτος δεν έχουν αναφερθεί αξιοσημείωτα περιστατικά.

Με περίπου 200 εκατομμύρια ελέγχους επικίνδυνων φορτίων, τα ύποπτα για πυρκαγιά εμπορευματοκιβώτια θα ξεφύγουν ακόμα και από το πιο αυστηρό πλαίσιο. Τελικά, η ευθύνη της ασφαλούς μεταφοράς έχει εναποτεθεί στα μέσα που διαθέτει το πλοίο για την καταπολέμηση της πυρκαγιάς, όπως και στα μέλη του πληρώματος, που καλούνται να ανιχνεύουν και να καταστέλλουν τις πυρκαγιές. Σε ολοένα και μεγαλύτερα πλοία, είναι μεγαλύτερη η πιθανότητα να υπάρχει ένα ύποπτο εμπορευματοκιβώτιο και είναι πλέον σαφές ότι οι απαιτήσεις πυροπροστασίας της SOLAS χρειά-



ζονται επικαιροποίηση. Οι κανονιστικές εργασίες που ακολουθούνται στον IMO και οι πρόσθετες απαιτήσεις που βρίσκονται υπό εξέταση περιλαμβάνουν:

- Φορητές υπέρυθρες θερμικές απεικονίσεις για την επιβεβαίωση και τον εντοπισμό ύποπτης πυρκαγιάς σε ένα εμπορευματοκιβώτιο.
- Δέσμες νερού ομίχλης (water mist) που μπορούν να ενεργοποιηθούν από ασφαλή απόσταση, ώστε να μην απαιτείται από τον χειριστή να είναι κοντά με το εμπορευματοκιβώτιο.
- Σταθερά ακροσωλήνια νερού (κανονάκια) για πλοία που έχουν σχεδιαστεί για να μεταφέρουν πέντε ή περισσότερες σειρές εμπορευματοκιβωτίων στο κατάστρωμα.
- Συστήματα προστασίας κάτω από το αμπάρι.

Τα μέσα του πλοίου και η εκπαίδευση του πληρώματος στις νέες απαιτήσεις τελικά μπορεί να μην είναι επαρκή όσο οι φορτωτές συνεχίζουν να δηλώνουν ψεύτικες ιδιότητες των φορτίων των εμπορευματοκιβωτίων και πολλές αρχές κράτους λιμένα να συνεχίζουν να «ανέχονται» αυτές τις δηλώσεις επικαλούμενες τον αριθμό των εμπορευματοκιβωτίων, τα μεγέθη των πλοίων και φυσικά την πίεση χρόνου των πλοίων στα λιμάνια.

Οι πυρκαγιές σε πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων άρχισαν να κλιμακώνονται αισθητά τη δεκαετία του 1990, όταν τα μεγαλύτερα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ήταν περίπου 8.000 TEUs. Εκείνη την εποχή, τα πιο συνηθισμένα φορτία που προκαλούσαν πυρκαγιά ήταν το υποχλωριώδες ασβέστιο και ο άνθρακας. Σήμερα, τα πλοία έχουν χωρητικότητα έως και 24.000 TEUs και οι μπαταρίες ιόντων λιθίου φαίνεται πλέον να αποτελούν σημαντική απειλή. Με τις μπαταρίες ιόντων λιθίου πλέον να συνιστούν αναπόσπαστο κομμάτι του παγκόσμιου εμπορίου, ο κίνδυνος πυρκαγιών υψηλής σοβαρότητας είναι απίθανο να μειωθεί σύντομα.

Ενώ οι προσπάθειες της βιομηχανίας σε πολλά μέτωπα συνεχίζουν να αντιμετωπίζουν το πρόβλημα, η πρόκληση δεν είναι μόνο να αποτραπεί η επόμενη πυρκαγιά, αλλά και να περιοριστεί με ασφάλεια, προτού το κόστος σε ζωές και μέσα διαβίωσης αυξηθεί ακόμα περισσότερο.



Credit: EPA/SRI LANKAN AIR FORCE MEDIA HANDOUT

Τροποποίηση του θεσμικού πλαισίου για τα απολεσθέντα εμπορευματοκιβώτια στη θάλασσα

Σύμφωνα με την τελευταία έκθεση του Παγκόσμιου Συμβουλίου Ναυτιλίας (World Shipping Council – WSC), τα εμπορευματοκιβώτια που χάθηκαν στη θάλασσα το 2024 ανέρχονται σε 576. Ενώ οι αναφερόμενες απώλειες για το 2024 αντιπροσωπεύουν αύξηση σε σχέση με το προηγούμενο έτος, τα πλοία που απέφυγαν την Ερυθρά Θάλασσα και χρησιμοποίησαν τον θαλάσσιο διάδρομο του Ακρωτηρίου της Καλής Ελπίδας, αυξάνοντας τον αριθμό των διελεύσεων κατά 191%, εκτέθηκαν σε ακραίες και απρόβλεπτες καιρικές και θαλάσσιες συνθήκες στην περιοχή.

Η Αρχή Ναυτιλιακής Ασφάλειας της Νότιας Αφρικής ανέφερε την απώλεια σχεδόν 200 εμπορευματοκιβωτίων μόνο σε αυτή την περιοχή (35% του συνόλου του 2024), κάτι που δεν συνέβη το 2025, αποδεικνύοντας την εξοικείωση των πλοίων με τις νέες συνθήκες. Πράγματι, η συντριπτική πλειοψηφία των εμπορευματοκιβωτίων μεταφέρεται χωρίς απώλειες. Αν αναλογιστεί κανείς ότι πάνω από 250 εκατομμύρια εμπορευματοκιβώτια μεταφέρθηκαν το 2024, ο αριθμός των απωλειών (576) παραμένει πάρα πολύ χαμηλός, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι είναι αποδεκτός.

Έχουν εισαχθεί διατάξεις στο Κεφάλαιο V της SOLAS (Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας) μέσω του Ψηφίσματος MSC.550(108), που περιγράφει λεπτομερώς τις απαιτήσεις για την αναφορά απώλειας εμπορευματοκιβωτίων που ισχύουν για κάθε πλοίο που μεταφέρει ένα ή περισσότερα εμπορευματοκιβώτια ή για κάθε πλοίο που παρατηρεί εμπορευματοκιβώτια που έχουν χαθεί στη θάλασσα. Οι πλοίαρχοι οφείλουν να αναφέρουν άμεσα τόσο την απώλεια όσο και την τυχόν παρατήρηση παρασυρόμενων εμπορευματοκιβωτίων στη θάλασσα. Αυτό διασφαλίζει την άμεση επικοινωνία με τα κοντινά πλοία, τις αρμόδιες παράκτιες αρχές και το κράτος σημαίας του πλοίου. Οι απαιτούμενες πληροφορίες περιλαμβάνουν την ταυτότητα του πλοίου, το στίγμα της απώλειας ή του παρατηρούμενου εμπορευματοκιβωτίου παρασυρόμενου στη θάλασσα, την ημερομηνία και την ώρα και, στον βαθμό που είναι

Group MARPO
Worldwide Corrosion Services
WILSON WALTON GREECE

Cathodic Protection Specialists

WILSON WALTON GREECE



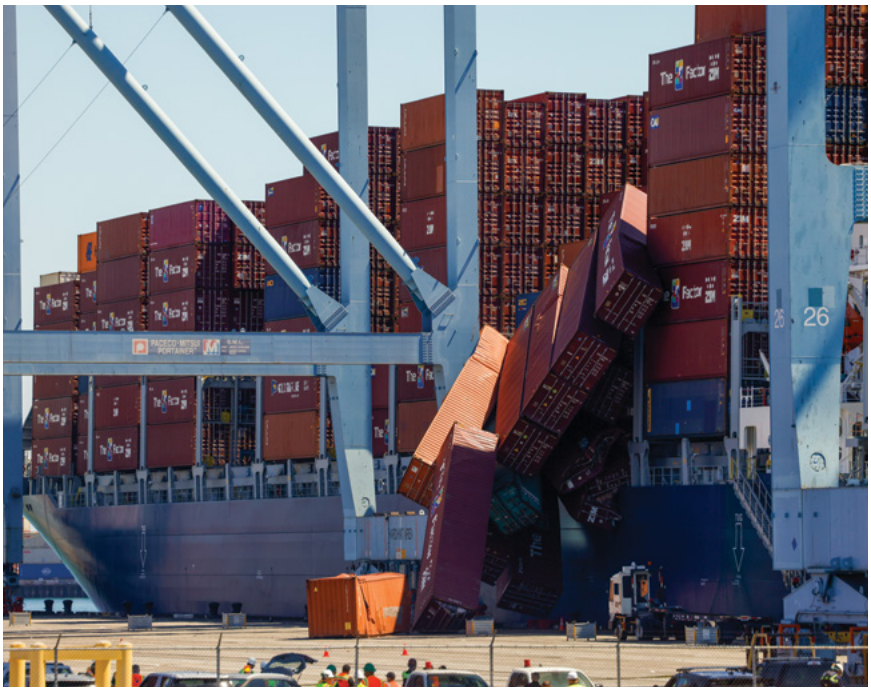




- High Quality Galvanic Anodes Aluminum and Zinc Alloyed
- Impressed Current Cathodic Protection (ICCP)
- Marine Growth Prevention Systems (MGPS)
- Large Stock of Spare Parts. Engineering Services including repair and design
- Large team of qualified and experienced engineers

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



Credit: EPA/CAROLINE BREHMAN

γνωστό, τον αριθμό των εμπορευματοκιβωτίων που έχουν χαθεί/παρασυρθεί, τις περιγραφές των εμπορευματοκιβωτίων (μέγεθος και τύπος) και εάν εμπλέκονται επικίνδυνα εμπορεύματα (με αριθμούς Ηνωμένων Εθνών – UN).

Η εγκύκλιος CCC.1/Circ.7 του IMO περιέχει ένα πρότυπο αναφοράς που έχει αναπτυχθεί για τα κράτη-μέλη. Αναγνωρίζεται ότι, κατά τη στιγμή της αρχικής αναφοράς, ενδέχεται να μην είναι όλες οι πληροφορίες διαθέσιμες, επομένως πιθανώς να χρειάζονται περισσότερες από μία αναφορές. Το συντομότερο δυνατό αναμένεται να πραγματοποιηθεί διεξοδική επιθεώρηση σε πλοίο που έχει χάσει εμπορευματοκιβώτια για την επαλήθευση των λεπτομερειών. Σε περίπτωση εγκατάλειψης ή αδυναμίας υποβολής αναφοράς από το πλοίο, η εταιρεία αναλαμβάνει, στον μέγιστο δυνατό βαθμό, τις υποχρεώσεις υποβολής αναφοράς.

Όπως αναφέρει το Παγκόσμιο Συμβούλιο Ναυτιλίας στην έκθεσή του, κάθε εμπορευματοκιβώτιο στη θάλασσα αποτελεί απειλή όχι μόνο για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, αλλά και για το θαλάσσιο περιβάλλον και τις ακτές.

Η Διεθνής Ομάδα (International Group)-μέλος του έργου TopTier του Ινστιτούτου Ναυτιλιακών Ερευνών της Ολλανδίας (Maritime Research Institute of the Netherlands – MARIN) ξεκίνησε το 2021 για να εξετάσει και να αξιολογήσει τις αιτίες των απωλειών εμπορευματοκιβωτίων. Το έργο συγκέντρωσε πάνω από 40 ενδιαφερόμενους φορείς, συμπεριλαμβανομένων κρατών σημαίας, ναυτιλιακών εταιρειών, νηογνωμόνων και κατασκευαστών εξοπλισμού. Οι αιτιώδεις παράγοντες είναι πολυάριθμοι και σύνθετοι. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι πολλοί ενδιαφερόμενοι φορείς της εφοδιαστικής αλυσίδας, συμπεριλαμβανομένων των φορτωτών, των μεταφορέων, διαχειριστών πλοίων, των τερματικών σταθμών και των φορτωτών, έχουν ρόλο στην υποστήριξη των πλοιοκτητών για την πρόληψη απωλειών εμπορευματοκιβωτίων.

Το έργο TopTier έχει προσδιορίσει πέντε θέματα ως ακολούθως:

- Επιχειρησιακές οδηγίες και περιορισμοί.
- Συνθήκες στη θάλασσα.
- Φόρτωση, στοιβασία, επικύρωση των αντίστοιχων σχεδίων.
- Ιδιότητες αντοχής και ζητήματα υπολογισμού (τεχνικό πρότυπο υπολογισμού και εξοπλισμός ασφάλισης εμπορευματοκιβωτίων).
- Προγράμματα επιθεώρησης (εξοπλισμός ασφάλισης και πρόσδεσης εμπορευματοκιβωτίων).

Οι πλοιοκτήτες, οι διαχειριστές και οι πλοίαρχοι θα πρέπει να εξοικειωθούν με τους τροποποιημένους κανονισμούς SOLAS και να προετοιμαστούν για να διασφαλίσουν την έγκαιρη συμμόρφωση. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει την αναθεώρηση και την ενημέρωση των Συστημάτων Διαχείρισης Ασφάλειας (SMS), ώστε οι ομάδες γέφυρας να καθοδηγούνται επαρκώς σχετικά με τις νέες υποχρεώσεις αναφοράς και να τηρούν τα κατάλληλα αρχεία.

Πρέπει, τέλος, να παρασχεθεί εκπαίδευση προς τους πλοιάρχους και τα πληρώματα όχι μόνο των πλοίων που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια, αλλά και των πλοίων που παρατηρούν εμπορευματοκιβώτια παρασυρόμενα στη θάλασσα, ώστε αυτά να επαληθεύονται από απολεσθέντα που έχουν αναφερθεί και να ταυτοποιούνται, να εντοπίζονται και να ελέγχονται από τα μέσα που διαθέτουν τα παράκτια κράτη (περιπολικά ανοικτής θαλάσσης), ιδιαίτερα αυτά που λόγω του φορτίου τους αποτελούν κίνδυνο για το θαλάσσιο περιβάλλον.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

NAFTIKA CHRONIKA

Ναυτιλιακές ειδήσεις 24/7



www.naftikachronika.gr

@naftikachronika

95NX

Η δύναμη της συνέχειας

J.H.I. Steamship Co.: Δυναμική ανάπτυξη με ναυπηγήσεις bulk carriers και δεξαμενόπλοιων

Η J.H.I. Steamship Co., συνέχεια της Samos Steamship Co., υπό την ιδιοκτησία και την ηγεσία του κ. Ιωάννη Ιγγλέση, συνεχίζει την ανάπτυξη στον τομέα των δεξαμενόπλοιων τύπου Aframax.

Ο στρατηγικός στόχος της εταιρείας είναι η ανάπτυξη ενός ισορροπημένου και σύγχρονου στόλου, που θα περιλαμβάνει τόσο δεξαμενόπλοια όσο και πλοία ξηρού φορτίου μεγάλης χωρητικότητας. Σε αυτή την κατεύθυνση, η J.H.I. Steamship Co. έχει ξεκινήσει ένα σημαντικό πρόγραμμα νέων κατασκευών, προχωρώντας με ένα bulk carrier από το ναυπηγείο Oshima στην Ιαπωνία, το οποίο ήδη παραδόθηκε στις 11/11/2025, ένα Aframax από το ναυπηγείο Sumitomo στην Ιαπωνία, που θα παραδοθεί στις 20/1/2026, καθώς και τρία δεξαμενόπλοια Aframax από το ναυπηγείο K Shipbuilding Co., Ltd στη Νότια Κορέα, με παράδοση το διάστημα 2027-2028.



Επιπλέον, βρίσκονται υπό κατασκευή δύο νεότευκτα τύπου Capesize από ιαπωνικά ναυπηγεία (JMU) και ένα ακόμα Aframax από το ναυπηγείο Sumitomo, τα οποία αναμένεται να παραδοθούν το 2026, σηματοδοτώντας μια ολοκληρωμένη στρατηγική ανάπτυξης και στους δύο τομείς, ξηρού και υγρού φορτίου.

Συνολικά, επτά νεότευκτα επιβεβαιώνουν τη δέσμευση της J.H.I. Steamship Co. να ενισχύσει την παρουσία της στη ναυτιλιακή αγορά.

Η επένδυση της J.H.I. Steamship Co. σε υψηλών προδιαγραφών πλοία αποδεικνύει μια σαφή στρατηγική ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού εντός της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Ο Ιωάννης Ιγγλέσης εξακολουθεί να έχει υπό τη διαχείριση της Samos Steamship Co. επτά δεξαμενόπλοια.



Ο κ. Ιωάννης Ιγγλέσης, επικεφαλής της J.H.I. Steamship Co.



Επιμέλεια: Θεανώ Κρασσά

Τεχνολογία & ναυπηγική

Αυξημένο ενδιαφέρον για τις λύσεις αιολικής πρόωσης

Καθώς η υποβοήθηση πρόωσης από τον άνεμο έχει πλέον καθιερωθεί ως τεχνικά ώριμη λύση στη ναυτιλία, η εφαρμογή προηγμένων αεροδυναμικών τεχνολογιών, όπως τα αυτόνομα συστήματα με ενεργό αναρρόφηση, ενισχύει περαιτέρω την ενεργειακή απόδοση των πλοίων. Οι εταιρείες bound4blue και Amasus Shipping ολοκλήρωσαν με επιτυχία την εγκατάσταση ενός συστήματος eSAIL, ύψους 22 μ., στο πλοίο γενικού φορτίου «Fluvius Tavy», στο ναυπηγείο Astander στο Σανταντέρ της Ισπανίας.

Από τεχνική άποψη, τα αυτόνομα eSAILs παράγουν άντωση μέσω της ροής αέρα πάνω σε αεροδυναμικά διαμορφωμένη επιφάνεια. Η εφαρμογή αναρρόφησης ως μεθόδου ενεργού ελέγχου του οριακού στρώματος περιορίζει την αποκόλληση της ροής και αυξάνει σημαντικά τον συντελεστή άντωσης. Έτσι, επιτρέπονται επίπεδα άντωσης που μπορούν να είναι έως και πολλαπλάσια σε σύγκριση με συμβατικά άκαμπτα πανιά αντίστοιχου μεγέθους. Το σύστημα λειτουργεί αυτόνομα, προσαρμόζοντας τη λειτουργία του στις επικρατούσες μετεωρολογικές συνθήκες και στην πορεία του πλοίου, χωρίς να απαιτείται ενεργή παρέμβαση από το πλήρωμα.

Η εγκατάσταση στο «Fluvius Tavy» πραγ-



ματοποιήθηκε σε μία μόνο επίσκεψη στο ναυπηγείο, εντός του προγραμματισμένου διαστήματος συντήρησης του πλοίου. Οι απαραίτητες δομικές και ηλεκτρολογικές προσαρμογές στο κατάστρωμα ολοκληρώθηκαν εκ των προτέρων, ώστε η πλήρως προ-πιστοποιημένη μονάδα να τοποθετηθεί με διαδικασία τύπου «plug-and-play».

Επιπλέον, σύμφωνα με την bound4blue, το νέο σύστημα αναμένεται να επιφέρει διψήφια ποσοστά μείωσης στην κατανάλωση καυσίμου και στις εκπομπές CO_2. Η συγκεκριμένη εγκατάσταση αποτελεί τη δεύτερη συνεργασία των δύο εταιρειών και ταυτόχρονα ένα σημαντικό τεχνολογικό ορόσημο, καθώς πρόκειται για το μεγαλύτερο σύστημα ιστίου ενεργού αναρρόφησης που έχει τοποθετηθεί μέχρι σήμερα σε πλοίο γενικού φορτίου. Το έργο έρχεται σε συνέχεια της επιτυχημένης εγκατάστασης δύο eSAILs ύψους 17 μ. στο πλοίο «Eems Traveller» της Amasus, τα οποία ήταν τα πρώτα του είδους τους σε αυτή την κατηγορία πλοίων.

Credit: bound4blue



Capital Clean Energy Carriers Corp.: Παγκόσμια πρωτιά στη ναυτιλία υγροποιημένου διοξειδίου του άνθρακα

Ένα νέο ορόσημο για τη ναυτιλία υγροποιημένου διοξειδίου του άνθρακα σημείωσε η Capital Clean Energy Carriers Corp., καθώς το νεότευκτο «ACTIVE» ολοκλήρωσε με επιτυχία τις πρώτες εντατικές δοκιμές μεγάλης κλίμακας με CO_2. Το πλοίο, τύπου Multigas Carrier και χωρητικότητας 22.000 κ.μ., ναυπηγείται στα ναυπηγεία Hyundai Mipo Dockyard και πέρασε από μια απαιτητική διαδικασία διάρκειας δύο εβδομάδων, για την πλήρη επικύρωση των δεξαμενών και των συστημάτων διαχείρισης φορτίου. Τον συντονισμό και την τεχνική επίβλεψη είχε η ομάδα της Capital Gas Ship Management.

Το «ACTIVE» ξεχωρίζει ως το πρώτο πλοίο παγκοσμίως που ενσωματώνει τεχνολογία χαμηλής πίεσης νέας γενιάς (8.0 barg / -55°C) για τη μεταφορά LCO_2. Η συγκεκριμένη τεχνολογία αυξάνει τη μεταφορική ικανότητα και μειώνει το κόστος λειτουργίας, προσφέροντας σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε έναν κλάδο που βρίσκεται ακόμη στα πρώτα στάδια ανάπτυξης. Σύμφωνα με την εταιρεία, το πλοίο αναμένεται να επιτύχει το χαμηλότερο μοναδιαίο κόστος ναύλου στον αναδυόμενο τομέα της ναυτιλίας LCO_2.

Η ολοκλήρωση των δοκιμών έρχεται σε μια περίοδο κατά την οποία η βιομηχανία δέσμευσης και αποθήκευσης άνθρακα (CCS) αναζητά λύσεις μεγάλης κλίμακας για να περάσει από την πιλοτική φάση στην εμπορική ωρίμανση. «Ανυπομονούμε να δούμε το "ACTIVE" να διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη μεταφορά CO_2 σε βιομηχανική κλίμακα και να στηρίζει έργα που θα διαμορφώσουν το επόμενο κεφάλαιο της παγκόσμιας απανθρακοποίησης», σημειώνει η εταιρεία.

Παρθενική δοκιμή για το μεγαλύτερο παγκοσμίως πλοίο με ηλεκτρική μπαταρία

Η τεχνολογία πλήρους ηλεκτροκίνησης

πλοίων, βασισμένη σε συστήματα αποθήκευσης ενέργειας μεγάλης κλίμακας και ηλεκτρική πρόωση υψηλής ισχύος, πέρασε σε νέα ιστορική φάση στις 14 Δεκεμβρίου 2025. Το μεγαλύτερο battery-electric πλοίο που έχει κατασκευαστεί ποτέ τέθηκε σε λειτουργία και ολοκλήρωσε με επιτυχία την πρώτη του δοκιμή ηλεκτροκίνησης στο Χόμπαρτ της Τασμανίας. Η Incat Tasmania σημείωσε, έτσι, ένα παγκόσμιο πρωτόγνωρο επίτευγμα, που επαναπροσδιορίζει τα τεχνολογικά όρια της σύγχρονης ναυπηγικής.

Το πλοίο, γνωστό ως Hull 096, έχει μήκος 130 μ. και μπορεί να μεταφέρει έως 2.100 επιβάτες και περισσότερα από 220 οχήματα. Με την ενεργοποίηση του συστήματος ηλεκτρικής πρόωσης, το Hull 096 έγινε όχι μόνο το μεγαλύτερο battery-electric πλοίο στον κόσμο, αλλά και το μεγαλύτερο ηλεκτρικό όχημα οποιουδήποτε τύπου που έχει κατασκευαστεί έως σήμερα. Για πρώτη φορά, ένα πλοίο τέτοιου μεγέθους, βάρους και μεταφορικής ικανότητας λειτούργησε αποκλειστικά με ενέργεια προερχόμενη από μπαταρίες.

Καρδιά του πλοίου αποτελεί το σύστημα αποθήκευσης ενέργειας, το οποίο περιλαμβάνει περισσότερους από 250 τόνους μπαταριών και προσφέρει συνολική εγκατεστημένη χωρητικότητα άνω των 40 μεγαβατωρών (MWh). Η κλίμακα αυτή είναι τετραπλάσια από οποιαδήποτε προηγούμενη ναυτιλιακή εγκατάσταση μπαταριών και αποδεικνύει ότι η ηλεκτροκίνηση δύναται πλέον να εφαρμοστεί, πέρα από μικρά ή βοηθητικά σκάφη, ακόμα και σε μεγάλα επιβατηγά πλοία υψηλών ενεργειακών απαιτήσεων.

Από περιβαλλοντική άποψη, το Hull 096 συνιστά σημαντικό βήμα προς τη ναυτιλία μηδενικών εκπομπών. Η πλήρης απουσία καύσης κατά τη λειτουργία του εξαλείφει τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, οξειδίων του αζώτου και σωματιδίων, ενώ παράλληλα μειώνει αισθητά τον θόρυβο και τους κραδασμούς. Τα οφέλη αυτά είναι ιδιαίτερα σημαντικά τόσο για το περιβάλλον όσο και για την ποιότητα ζωής επιβατών και πληρωμάτων, αλλά και για τις λιμενικές περιοχές όπου δραστηριοποιούνται τέτοια πλοία.

Η σχεδίαση και η κατασκευή του πλοίου στο Χόμπαρτ αναδεικνύουν την Τασμανία ως κέντρο προηγμένης ναυπηγικής και επιβεβαιώνουν τη μετάβαση της βιομηχανίας σε βιώσιμες τεχνολογίες υψηλής απόδοσης. Η συγκεκριμένη δοκιμή αποτελεί την πρώτη από μια σειρά τεχνικών και επιχειρησιακών δοκιμών που θα ακολουθήσουν τους επόμενους μήνες, πριν το πλοίο αναχωρήσει για τη Νότια Αμερική.

Latsco και LR ανοίγουν νέους ορίζοντες για τις επιθεωρήσεις πλοίων

Η ταχεία πρόοδος των ψηφιακών τεχνολογιών και της τηλεμετρίας εισάγει μια νέα εποχή για την κλάση πλοίων, ανοίγοντας τον δρόμο για πιο ασφαλείς, «έξυπνες» και περιβαλλοντικά αποδοτικές διαδικασίες. Στο πλαίσιο αυτό, ο Lloyd's Register (LR) και η Latsco ολοκλήρωσαν με επιτυχία μια πρωτοποριακή δοκιμή απόδειξης εγκυρότητας νέου προτύπου ψηφιακής διασφάλισης κλάσης. Η συγκεκριμένη δοκιμή αποδεικνύει πως τα δεδομένα πραγματικής λειτουργίας ενός πλοίου μπορούν να καλύψουν πλήρως τις απαιτήσεις των επιθεωρήσεων κλάσης, διατηρώντας αμετάβλητο το επίπεδο τεχνικής ακρίβειας και ασφάλειας.

Το έργο υλοποιήθηκε στο δεξαμενόπλοιο «Hellas Margarita» κατά τη διάρκεια ενεργού ταξιδιού προς τη Σιγκαπούρη, εφαρμόζοντας την εγκεκριμένη διαδικασία Digital Survey Test Procedure του LR. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, η τεχνική ομάδα πραγματοποίησε απομακρυσμένες δοκιμές. Πιο συγκεκριμένα, καταγραφή και επαλήθευση κρίσιμων συστημάτων, συναγερμών, χειρισμών, διακοπών λειτουργίας και μηχανισμών ασφαλείας βοηθητικών μηχανών. Για όλους τους ελέγχους χρησιμοποιήθηκαν ακατέργαστα λειτουργικά δεδομένα, όπως αυτά παράγονται σε πραγματικό χρόνο από τα συστήματα παρακολούθησης του πλοίου. Εν συνεχεία, ακολούθησε φυσική επιθεώρηση, η οποία επιβεβαίωσε ότι το επίπεδο αξιοπιστίας που παρείχε η ψηφιακή διαδικασία ισοδυναμεί πλήρως με εκείνο της παραδοσιακής επιτόπιας επιθεώρησης. Τα αποτελέσματα ενίσχυσαν την άποψη ότι οι μεθοδολογίες που βασίζονται σε δεδομένα μπορούν όχι μόνο να εξισώσουν, αλλά και ενδεχομένως να υπερβούν την τεχνική διασφάλιση των συμβατικών πρακτικών.

Παρότι το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο απαιτεί ακόμη φυσική παρουσία για πολλές επιθεωρήσεις, το έργο LR – Latsco αποδεικνύει ότι τα επαληθευμένα λειτουργικά δεδομένα μπορούν μελλοντικά να επιτρέψουν πιο ευέλικτες, διαφανείς και κλιμακούμενες διαδικασίες συμμόρφωσης. Με λιγότερες φυσικές επιθεωρήσεις και περισσότερη αξιοποίηση ψηφιακών δεδομένων, ο κύκλος ζωής της κλάσης γίνεται πιο αποδοτικός.

Μετά την επιτυχία του έργου, οι δύο οργανισμοί σχεδιάζουν την επέκταση της μεθοδολογίας σε περισσότερα πλοία και συστήματα, με στόχο τη δημιουργία ενός πιλοτικού πλαισίου. Το έργο εντάσσεται στο Digital Transformation Research Programme του LR, το οποίο εξετάζει πώς οι ψηφιακές τεχνολογίες μπορούν να αυξήσουν την απόδοση και την ασφάλεια του στόλου.

130 μ.
το μήκος του μεγαλύτερου παγκοσμίως πλοίου με ηλεκτρική μπαταρία.

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

Ενέργεια &

Οι τελευταίες εξελίξεις στο ενεργειακό μέτωπο

Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος

Η νέα πραγματικότητα για τις επενδύσεις στην ενέργεια

Οι έντονοι γεωπολιτικοί τριγμοί του 2025, αν και προξένησαν ερωτηματικά ως προς την κατεύθυνση της διεθνούς σκηνής στο θέμα της ενέργειας, δεν αποτέλεσαν ανασταλτικό παράγοντα για επενδύσεις, τόσο στον ενεργειακό κλάδο ευρύτερα όσο και στις τεχνολογίες καθαρής ενέργειας ειδικότερα.

Σύμφωνα μάλιστα με το World Economic Forum, οι επενδύσεις στον ενεργειακό κλάδο αθροιστικά ξεπέρασαν σε αξία τα $3,3 τρισ., ενώ τα $2,2 τρισ. εξ αυτών επενδύθηκαν στον τομέα της πράσινης ενέργειας. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει ότι, ενώ οι απόψεις περί καθαρής ενεργειακής μετάβασης διίστανται, η προσπάθεια γι' αυτή τη μετάβαση συλλογικά παραμένει ανθεκτική μέχρι και σήμερα.

Ωστόσο, όπως υπογραμμίζει και το World Economic Forum, το 2026 θα αποτελέσει ένα έτος κατά το οποίο οι στόχοι περί καθαρής ενεργειακής μετάβασης θα ιεραρχηθούν σε αντίστοιχα επίπεδα με την ανάπτυξη της βιομηχανίας. Ουσιαστικά, αυτό σημαίνει ότι η κατασκευή εργοστασίων για την ενίσχυση της βιομηχανίας θα είναι εξίσου σημαντική με την ανάπτυξη ηλιακών και αιολικών πάρκων για την υποβοήθηση της ενεργειακής μετάβασης.

Πρόκειται για έναν αγώνα στον οποίο η Κίνα διαφαίνεται να έχει το πάνω χέρι, εφόσον στο ενεργειακό της μείγμα (από πλευράς επενδύσεων) κυρίαρχη θέση κατέχουν οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, ενώ οι υδρογονάνθρακες έρχονται σε δεύτερη μοίρα. Αναλογικά, οι επιδόσεις και άλλων οικονομιών, όπως η Ινδία και η Ευρωπαϊκή Ένωση, είναι εξίσου αξιόλογες επί του θέματος.



«Μαχαίρι» στις ευρωπαϊκές εισαγωγές ρωσικού φυσικού αερίου

Χαμηλό δεκαετιών σημειώνουν οι εξαγωγές ρωσικών υδρογονανθράκων προς την υπόλοιπη Ευρώπη. Ειδικότερα, σύμφωνα με το Reuters, οι εξαγωγές ρωσικού φυσικού αερίου μέσω αγωγών προς την Ευρώπη συρρικνώθηκαν κατά 44% το

φυσικοί πόροι



Credit: EPA/HANNIBAL HANSCHKE

2025 και βρίσκονται πλέον σε αντίστοιχα χαμηλά επίπεδα με αυτά της δεκαετίας του 1970. Την ίδια στιγμή, η Ευρωπαϊκή Ένωση, από την πλευρά της, χαράσσει πορεία πλήρους εξάλειψης των εισαγωγών υδρογονανθράκων από τη Ρωσία, το αργότερο έως και το 2027.

Στο παρελθόν, οι εν λόγω εξαγωγές της Ρωσίας προς την Ευρώπη μέσω αγωγών ανέρχονταν σε εκατοντάδες δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα, επιφέροντας υψηλά κέρδη στη χώρα. Μάλιστα, το οικονομικό έτος 2018-2019, οι εξαγωγές της Ρωσίας προς την Ευρώπη άγγιξαν το ιστορικά υψηλό επίπεδο των 175-180 δισ. κ.μ. Το 2025, οι αντίστοιχες εξαγωγές διαμορφώθηκαν σε μόλις 18 δισ. κ.μ., μέσω του υποθαλάσσιου αγωγού TurkStream, σύμφωνα με το Reuters. Παρ' όλα αυτά, ετησίως, οι εξαγωγές φυσικού αερίου από τη Ρωσία μέσω του αγωγού αυξήθηκαν κατά περίπου 7% σε σχέση με το 2024.

Οι χώρες που προμηθεύονται ακόμη φυσικό αέριο μέσω του αγωγού TurkStream είναι κατά βάση η Τουρκία και δευτερευόντως η Σερβία, η Ουγγαρία και η Σλοβακία. Βέβαια, ορισμένες από τις εξαγωγές φυσικού αερίου της Ρωσίας καταφθάνουν στην Ευρώπη και μέσω πλοίων μεταφοράς LNG.

Το πρώτο FSRU της Σιγκαπούρης με την υπογραφή της MOL

Συμφωνία χρηματοδότησης με τις Japan Bank for International Cooperation (JBIC), Mitsubishi UFJ Financial Group, Inc. (MUFG), DBS Bank Ltd. (DBS), Oversea-Chinese Banking Corporation Limited (OCBC) και Standard Chartered Bank (Singapore) Ltd. (SCB) υπέγραψε η Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (MOL) για νεότευκτο FSRU, το οποίο θα διαχειρίζεται η Singapore LNG Corporation Pte Ltd (SLNG) και θα λειτουργεί ως ο δεύτερος τερματικός σταθμός LNG της Σιγκαπούρης.

Το συγκεκριμένο έργο σηματοδοτεί την πρώτη εγκατάσταση μιας μονάδας FSRU στη Σιγκαπούρη, η οποία εξαρτάται από το εισαγόμενο φυσικό αέριο για το 95% περίπου της εγχώριας παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας.

Πράσινο φως για τον μεγαλύτερο πυρηνικό σταθμό του κόσμου στην Ιαπωνία

Η πρόσφατη πολιτική επικύρωση από το περιφερειακό συμβούλιο της Niigata για την επαναλειτουργία του πυρηνικού σταθμού Kashiwazaki-Kariwa συνιστά μια τομή για την ενεργειακή στρατηγική της Ιαπωνίας, δεκαπέντε έτη μετά το ατύχημα της Φουκουσίμα.

Η εξέλιξη αυτή επιτρέπει στην TEPCO, τον διαχειριστή της Φουκουσίμα, να θέσει ξανά σε λειτουργική ετοιμότητα τον μεγαλύτερο πυρηνικό σταθμό παγκοσμίως, συνολικής ισχύος 8,2 GW. Ο σχεδι-

70%
η συμμετοχή των εισαγόμενων ορυκτών καυσίμων στην ηλεκτροπαραγωγή της Ιαπωνίας.

ασμός προβλέπει την επανεκκίνηση του πρώτου εκ των επτά αντιδραστήρων, με την προοπτική ένταξης μιας μονάδας 1,36 GW στο δίκτυο το επόμενο έτος και μιας δεύτερης περί το 2030.

Η κίνηση αυτή υπηρετεί τον κεντρικό σχεδιασμό της Πρωθυπουργού Sanae Takaichi για τη θωράκιση της ενεργειακής ασφάλειας και τον περιορισμό της εξάρτησης από εισαγόμενα ορυκτά καύσιμα (LNG και άνθρακα), τα οποία καλύπτουν το 70% της παραγωγής και επιβαρύνουν το εμπορικό ισοζύγιο με 10,7 τρισ. γεν ($68 δισ.) ετησίως. Δεδομένης της προβλεπόμενης αύξησης της ζήτησης από τα κέντρα δεδομένων AI, το Τόκιο στοχεύει πλέον στον διπλασιασμό του μεριδίου της πυρηνικής ενέργειας στο 20% του ενεργειακού μείγματος έως το 2040.

Ωστόσο, το εγχείρημα προσκρούει σε ισχυρές κοινωνικές αγκυλώσεις. Παρά τη δέσμευση της TEPCO για επενδύσεις 100 δισ. γεν στην τοπική οικονομία, πρόσφατες έρευνες καταδεικνύουν ότι το 60% των κατοίκων θεωρεί τις συνθήκες επανεκκίνησης επικίνδυνες, ενώ το 70% εκφράζει δυσπιστία προς τον φορέα εκμετάλλευσης. Η επενδυτική κοινότητα, αντιθέτως, υποδέχτηκε θετικά την εξέλιξη, με τη μετοχή της TEPCO να καταγράφει άνοδο 2%.

Το γαλλικό ενεργειακό «παράδοξο»

Σε φάση «δομικής αποσύνδεσης» προσφοράς και ζήτησης εισέρχεται η γαλλική αγορά ενέργειας, σύμφωνα με την Kpler, καθώς τα θεμελιώδη μεγέθη υποδεικνύουν πλέον καθεστώς διαρθρωτικής υπερπροσφοράς.

Η δυναμική αυτή τροφοδοτείται από τη σύγκλιση δύο παραγόντων. Αφενός τις εξαιρετικές προοπτικές των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας για το 2025 και αφετέρου την πλήρη επιχειρησιακή επαναφορά του πυρηνικού στόλου, ο οποίος, μετά την κρίση συντήρησης του 2022 και την ισχυρή ανάκαμψη του 2024, λειτουργεί πλέον σε πλήρεις ρυθμούς.

Είναι άξιο αναφοράς ότι η Γαλλία κατέρριψε το ιστορικό ρεκόρ του 2002 (77 TWh), επιτυγχάνοντας καθαρές εξαγωγές ηλεκτρικής ενέργειας της τάξεως των 89 TWh το 2024. Η επίδοση αυτή αποκτά ιδιαίτερη βαρύτητα δεδομένης της στασιμότητας που παρουσιάζει η εγχώρια ζήτηση, δημιουργώντας ένα σαφές χάσμα παραγωγής-κατανάλωσης.

Ωστόσο, η τρέχουσα υπερβάλλουσα παραγωγική ικανότητα έρχεται σε μια κομβική συγκυρία. Ο πυρηνικός στόλος της χώρας οδεύει προς το «Grand Carénage» –το μείζον πρόγραμμα συντήρησης και αναβάθμισης για την επέκταση του ορίου ζωής των μονάδων που προσεγγίζουν τα 40 έτη λειτουργίας–, γεγονός που αναμένεται να δοκιμάσει εκ νέου τις ισορροπίες του συστήματος.

Η TotalEnergies, τροφοδότης ενέργειας για τα κέντρα δεδομένων της Google

Την υπογραφή σύμβασης προμήθειας ηλεκτρικής ενέργειας, διάρκειας 21 ετών, με την Google ανακοίνωσε η TotalEnergies, δεσμευόμενη για την παροχή 1 TWh ανανεώσιμης ενέργειας προς υποστήριξη των κέντρων δεδομένων του τεχνολογικού ομίλου στη Μαλαισία.

Η ενέργεια θα παράγεται από το νέο ηλιακό εργοστάσιο Citra Energies, η κατασκευή του οποίου έχει προγραμματιστεί για τις αρχές του 2026, με τη σύμβαση προμήθειας να τίθεται σε ισχύ από το πρώτο τρίμηνο του επόμενου έτους. Η κίνηση αυτή ακολουθεί αντίστοιχη συμφωνία που υπεγράφη τον Νοέμβριο για την τροφοδοσία των εγκαταστάσεων της Google στο Οχάιο των ΗΠΑ.

Η στρατηγική συνεργασία αναδεικνύει τις πιέσεις που ασκεί η «κούρσα» της τεχνητής νοημοσύνης στο ενεργειακό ισοζύγιο. Οι τεχνολογικοί κολοσσοί αναζητούν πλέον απευθείας λύσεις παραγωγής ενέργειας, καθώς οι ραγδαία αυξανόμενες απαιτήσεις των κέντρων δεδομένων συχνά υπερβαίνουν τη διαθέσιμη δυναμικότητα των εγχώριων δικτύων.

POLEMBROS SHIPPING

In Pursuit of Excellence



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

Commodities

Ξηρά φορτία

ΑΝΘΡΑΚΑΣ

Βουτιά πενταετίας για τις διά θαλάσσης αποστολές θερμικού άνθρακα

Την πρώτη ετήσια πτώση από το 2020 κατέγραψαν το 2025 οι παγκόσμιες διά θαλάσσης αποστολές θερμικού άνθρακα, με τον συνολικό όγκο να διαμορφώνεται στους 945 εκατ. τόνους, μειωμένος κατά 5% έναντι του προηγούμενου έτους. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Kpler, η αρνητική αυτή τάση αποδίδεται στη μείωση των εισαγωγών κατά 7% από την Ασία, η οποία συγκεντρώνει το 89% της παγκόσμιας ζήτησης.

Καταλυτικός παράγοντας, η συρρίκνωση των ροών προς τους δύο «γίγαντες» της κατανάλωσης, όπως αναφέρει δημοσίευμα του Reuters. Η Κίνα, ο κορυφαίος εισαγωγέας, κατέγραψε πτώση 12%, με τις εισαγωγές να διαμορφώνονται σε 305 εκατ. τόνους, και η Ινδία 3% (157 εκατ. τόνοι). Η εξέλιξη αυτή είναι απόρροια της ενίσχυσης της εγχώριας εξόρυξης αλλά και της ραγδαίας διείσδυσης των καθαρών πηγών ενέργειας, με το μερίδιο του άνθρακα στο ενεργειακό αποτύπωμα της Κίνας να υποχωρεί στο ιστορικό χαμηλό του 55,3% και της Ινδίας κάτω από το 70%.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η μεταβολή της Ινδίας, η οποία, λόγω πλεονάζουσας παραγωγής, προχώρησε στην έκδοση αδειών εξαγωγής. Το γεγονός αυτό αναμένεται να εντείνει τον ανταγωνισμό και να πιέσει τα περιθώρια κέρδους παραδοσιακών εξαγωγικών χωρών, όπως η Ινδονησία και η Αυστραλία, από τις αρχές του 2026. Μάλιστα, σύμφωνα με τους αναλυτές, τα δεδομένα υποδεικνύουν πιθανή κορύφωση των παγκόσμιων εξαγωγών και μελλοντική συρρίκνωση του κλάδου.

Η Ινδία μπροστά σε διλήμματα για το μέλλον του άνθρακα

Η Ινδία δεν έχει λάβει καμία απόφαση σχετικά με την επέκταση του τεράστιου στόλου παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από άνθρακα μετά το 2035, δήλωσε πρόσφατα στο Reuters ο Υπουργός Ενέργειας της χώρας, Pankaj Agarwal.

«Η Ινδία θέλει να εξασφαλίσει τις ενεργειακές της ανάγκες», δήλωσε ο Agarwal στο Reuters στο περιθώριο εκδήλωσης, προσθέτοντας ότι, έως το 2035, η Ινδία στοχεύει σε 307 GW ηλεκτρικής ισχύος από άνθρακα. «Θα ήταν πρόωρο να πούμε τι θέλουμε να κάνουμε μετά το 2035», δήλωσε ο Ινδός αξιωματούχος.

Πρόσφατα δημοσιεύματα του διεθνούς Τύπου τόνιζαν ότι οι Αρχές της Ινδίας εξετάζουν το ενδεχόμενο σημαντικής αύξησης της δυναμικότητας των σταθμών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας πέραν της τρέχουσας ημερομηνίας κορύφωσης της επέκτασης του άνθρακα το 2035 και ότι θα μπορούσαν να συνεχίσουν την κατασκευή σταθμών άνθρακα τουλάχιστον έως το 2047.

Εάν το σχέδιο για την επέκταση του στόλου παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από άνθρακα έως το 2047 προχωρήσει, η Ινδία θα μπορούσε να διαθέτει έως και 420 GW δυναμικότητας παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από άνθρακα έως εκείνο το έτος, σχεδόν το διπλάσιο του



Επιμέλεια: Γιάννης Θεοδωρόπουλος



τρέχοντος επιπέδου, ή μια τεράστια αύξηση 87% από το 2025, ανέφερε το Bloomberg.

Παρά την άνοδο των ΑΠΕ, η Ινδία βασίζεται αρκετά στον άνθρακα, ο οποίος αντιπροσωπεύει το 60% του ενεργειακού της μείγματος.

ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑ – ΧΑΛΥΒΑΣ

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.

«Φτερά» στα οικονομικά της Αυστραλίας από τις εξαγωγές σιδηρομεταλλεύματος

Άνοδο των εσόδων από τις εξαγωγές εμπορευμάτων βλέπει η Αυστραλία για το 2026, καθώς συνεχίζεται το ράλι του χρυσού και το σιδηρομετάλλευμα αποδεικνύεται ανθεκτικό, παρά τη μειωμένη παραγωγή χάλυβα της Κίνας.

Η αξία όλων των εξαγωγών πρώτων υλών θα ανέλθει στα $253 δισ. κατά το οικονομικό έτος που λήγει τον Ιούνιο του 2026, σχεδόν 4% υψηλότερα από την προ τριών μηνών εκτίμηση, σύμφωνα με την τριμηνιαία έκθεση της κυβέρνησης, *Resources and Energy Quarterly*.

Μετά από μια σύντομη περίοδο σταθεροποίησης, ο χρυσός επανέλαβε την άνοδό του τις τελευταίες εβδομάδες. Η τιμή του σιδηρομεταλλεύματος, του μεγαλύτερου εξαγωγικού προϊόντος της Αυστραλίας, έχει υποστηριχθεί από την ανασύσταση των αποθεμάτων στην Κίνα, αν και η αντιπαράθεση μεταξύ της BHP Group και της China Mineral Resources Group Co. έχει διαταράξει το εμπόριο, σύμφωνα με την έκθεση.

Οι τιμές του σιδηρομεταλλεύματος προβλέπεται πως θα μειωθούν μόνο σταδιακά έως το 2027, καθώς νέα προσφορά εισέρχεται στην αγορά και η ζήτηση χάλυβα εξασθενεί. Σύμφωνα με την έκθεση, η τιμή αναφοράς αναμένεται να κυμανθεί κατά μέσο όρο στα $85 ανά τόνο το 2026 και στα $82 το 2027, από $93 το 2024.

Σε δυσθεώρητα ύψη οι διά θαλάσσης μεταφορές χάλυβα

Δύο εβδομάδες πριν από την εκπνοή του 2025, η παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά χύδην ξηρού φορτίου κατέγραψε ένα σημαντικό ορόσημο, με τις διά θαλάσσης ροές χάλυβα και προϊόντων αυτού να αγγίζουν επίπεδα-ρεκόρ. Οι εκφορτώσεις από τα bulk carriers είχαν –το διάστημα αυτό– υπερβεί ήδη τους 226 εκατ. μετρικούς τόνους, επίδοση που ξεπέρασε κατά 3,2% τους συνολικούς όγκους που διακινήθηκαν ολόκληρο το 2024.

Η δομή της ζήτησης αποκαλύπτει μια ενδιαφέρουσα γεωγραφική κατανομή. Η αύξηση των εισαγωγών τροφοδοτείται όχι μόνο από παραδοσιακούς κόμβους, όπως η Τουρκία, η Ινδονησία και η Ταϊλάνδη, αλλά και από ένα ευρύ φάσμα αναδυόμενων ή μικρότερων αγορών, συμπεριλαμβανομένων των ΗΑΕ, της Σαουδικής Αραβίας, της Ταϊβάν, του Ηνωμένου Βασιλείου, των Φιλιππίνων και του Πακιστάν. Το στοιχείο αυτό επιβεβαιώνει τον ιστορικά υψηλό βαθμό διαφοροποίησης της συγκεκριμένης αγοράς, όπου ακόμα και ο κορυφαίος εισαγωγέας παγκοσμίως, οι ΗΠΑ, ελέγχει λιγότερο από το 8% του συνολικού μεριδίου.

Στο σκέλος της προσφοράς, η Κίνα παγιώνει τον ρόλο της ως ο αδιαφιλονίκητος ρυθμιστής των ροών. Με εξαγωγές που ανέρχονταν σε 81,4 εκατ. τόνους μέχρι τα τέλη του 2025, το Πεκίνο καλύπτει πλέον περίπου το 36,1% της παγκόσμιας διακίνησης, καταγράφοντας μια επιθετική ετήσια άνοδο εξαγωγών κατά 15,4%.

5% άνοδο, στους 2,43 δισ. τόνους, εκτιμάται ότι θα καταγράψει η παγκόσμια παραγωγή σιτηρών.

ΣΙΤΗΡΑ

Το παζλ της παγκόσμιας παραγωγής σιτηρών που δείχνει... ρεκόρ

Σε επίπεδα-ρεκόρ θα ανέλθει το 2025/26 η παγκόσμια παραγωγή σιτηρών, με το International Grains Council (IGC) να εκτιμά ότι θα καταγραφεί αύξηση 5% σε ετήσια βάση, στους 2,43 δισ. τόνους.

Οι εκτιμήσεις για την παραγωγή σιταριού των Ρωσίας, ΕΕ, Αργεντινής και Αυστραλίας έχουν αναθεωρηθεί προς τα επάνω, υποστηρίζοντας τα τελικά αποθέματα. Η Βραζιλία εκτιμάται ότι θα συγκομίσει 177,1 εκατ. τόνους σόγιας το 2025/26, διατηρώντας τη δυναμική της στον παγκόσμιο χάρτη εξαγωγών και εκκινώντας νωρίτερα τις αποστολές ενόψει του νέου εμπορικού έτους. Την ίδια στιγμή, ο FAO «βλέπει» ότι τα αποθέματα δημητριακών θα αυξηθούν στους 916 εκατ. τόνους.

Πάντως, ενώ θεωρητικά η αυξανόμενη προσφορά θα μπορούσε να παράσχει στήριξη στα μεσαίου μεγέθους bulk carriers, η πορεία των ναύλων θα εξαρτηθεί και από άλλους παράγοντες.

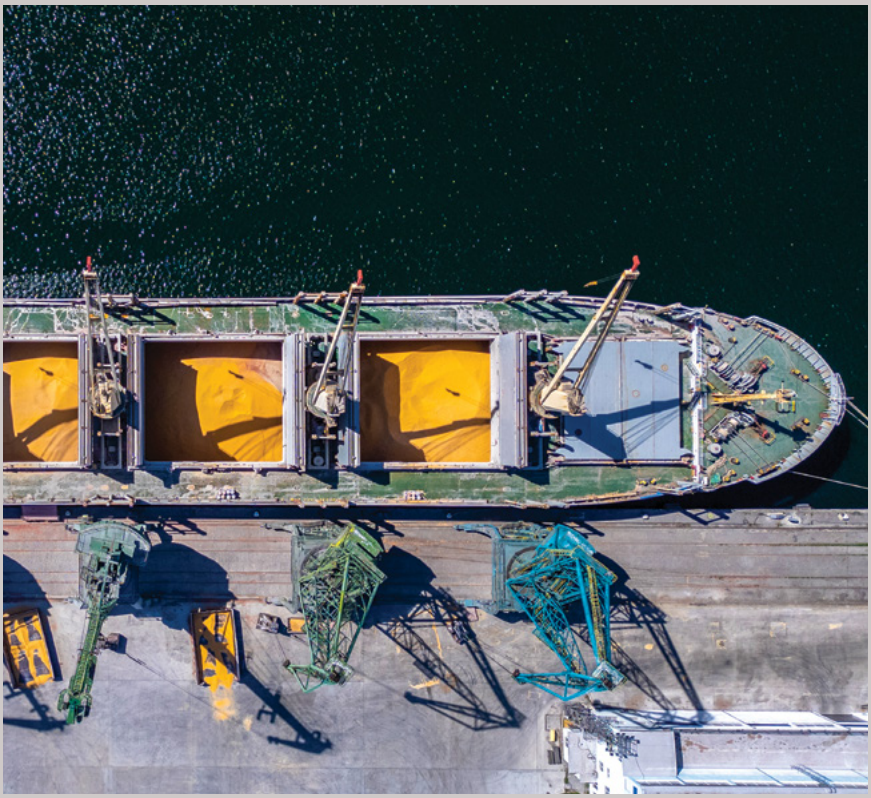
Στα σκαριά η δημιουργία κολοσσού σιτηρών στη Ρωσία

Η δεύτερη μεγαλύτερη τράπεζα της Ρωσίας, η VTB, σχεδιάζει να δημιουργήσει έναν μεγάλο όμιλο γεωργικής εκμετάλλευσης από κρατικοποιημένα περιουσιακά στοιχεία που είχε αγορά-



Atlantic Bulk Carriers Management Ltd.

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



σει σε νότιες περιοχές τον Δεκέμβριο του 2024, δήλωσε σε διεθνή ΜΜΕ ο Διευθύνων Σύμβουλος της VTB, Αντρέι Κόστιν.

Ο ίδιος δήλωσε ότι ο νέος όμιλος θα εστιάσει στην εγχώρια επεξεργασία σιτηρών και άλλων αγροτικών προϊόντων και άφησε να εννοηθεί ότι η εταιρεία θα μπορούσε να πωληθεί σε μεταγενέστερο στάδιο. «Άλλωστε, θα πρέπει να αναπτύξουμε προϊόντα υψηλής προστιθέμενης αξίας, όχι μόνο για την επεξεργασία ελαίου, αλλά πιθανώς και σιτηρών», δήλωσε ο κ. Κόστιν.

Τα περιουσιακά στοιχεία κρατικοποιήθηκαν το 2023, μετά την έκδοση εντάλματος σύλληψης για τον πρώην ιδιοκτήτη τους Αντρέι Κοροβάικο και τον συνεταίρο του Αρκάντι Τσεμπάνοφ, που κατηγορήθηκαν για διαφθορά. Και οι δυο τους αυτή τη στιγμή διαμένουν στο εξωτερικό. Τα περιουσιακά στοιχεία έχουν ενσωματωθεί στην εταιρεία που φέρει την ονομασία Agrocomplex Labinski.

Η εταιρεία Labinski, που διαθέτει μια έκταση γης 24 εκατ. στρεμμάτων, παράγει σιτηρά, γάλα, ζάχαρη και άλλα αγροτικά προϊόντα. Η εταιρεία λέει ότι εξάγει έως 400.000 μετρικούς τόνους σιτηρών και ελαιούχων σπόρων.

ΣΙΤΑΡΙ

Οι τελευταίες εκτιμήσεις για προσφορά και ζήτηση σιταριού

Αυξημένες προμήθειες και αυξημένη κατανάλωση σιταριού αναμένει για το έτος 2025/2026 το αμερικανικό Υπουργείο Γεωργίας, όπως σημειώνει στην έκθεση WASDE του περασμένου Δεκεμβρίου.

Αναλυτικότερα, οι παγκόσμιες προμήθειες θα αυξηθούν κατά 7,5 εκατ. τόνους, στους 1,098 δισ. τόνους, ως αποτέλεσμα της αύξησης της παραγωγής από κύριες εξαγωγικές χώρες. Ενδεικτικά, το αμερικανικό υπουργείο εκτιμά ότι η παραγωγή στον Καναδά θα διαμορφωθεί στα επίπεδα-ρεκόρ των 40 εκατ. τόνων το 2025/2026, ενώ αντίστοιχα η Αργεντινή θα δει την παραγωγή της να ανέρχεται στο ιστορικό υψηλό των 24 εκατ. τόνων.

Η εκτίμηση για την παγκόσμια κατανάλωση είναι αναθεωρημένη προς τα επάνω κατά 4,1 εκατ. τόνους, στους 823 εκατ. τόνους. Το εμπόριο σιταριού, σύμφωνα με το αμερικανικό Υπουργείο Γεωργίας, θα διαμορφωθεί σε 218,7 εκατ. τόνους, με οδηγό τις εξαγωγές από Αυστραλία, Καναδά και Αργεντινή, που θα αντισταθμίσουν τις μειώσεις των εξαγωγών από Τουρκία και Ουκρανία.

ΣΟΓΙΑ

Πιστή στις δεσμεύσεις της η Κίνα;

Η Κίνα εισήγαγε τουλάχιστον 8 εκατ. τόνους αμερικανικής σόγιας το 2025, με αποτέλεσμα ο κορυφαίος παγκοσμίως εισαγωγέας του αγροτικού προϊόντος να οδεύει προς την εκπλήρωση των δεσμεύσεων του περασμένου Οκτωβρίου.

Μάλιστα, κρατικοί εισαγωγείς συνέχισαν να κλείνουν φορτία προς το τέλος του έτους, παρατείνοντας μια «δαιμονιώδη» αγοραστική δραστηριότητα που ξεκίνησε τον Οκτώβριο και διατηρεί έναν ρυθμό που έχει καθησυχάσει τους Αμερικανούς εξαγωγείς, οι οποίοι κατά τα άλλα είναι επιφυλακτικοί ότι η δέσμευση του Πεκίνου ενδέχεται να μην υλοποιηθεί.

Υπενθυμίζεται ότι, σύμφωνα με όσα ενημέρωσε ο Λευκός Οίκος μετά τη συνάντηση Τραμπ-Σι Τζινπίνγκ, η Κίνα είχε δεσμευτεί να εισαγάγει 12 εκατ. τόνους αμερικανικής σόγιας έως το τέλος του έτους. Αμερικανοί αξιωματούχοι έσπευσαν να διασαφηνίσουν ότι η προθεσμία παρατάθηκε τελικά έως τα τέλη Φεβρουαρίου του 2026. Το Πεκίνο δεν έχει επιβεβαιώσει τη δέσμευση, ωστόσο προέβη άμεσα στη μείωση των δασμών για τις εισαγωγές σόγιας από τις ΗΠΑ, ενώ ήρε απαγορεύσεις σε τρεις Αμερικανούς εξαγωγείς.

Η επιστροφή των κινεζικών εισαγωγών είναι ευπρόσδεκτα νέα για τους Αμερικανούς εξαγωγείς και μια υπενθύμιση ότι τα αγοραστικά πρότυπα μπορούν να αλλάξουν άρδην, αν και η κανονικότητα στις ροές αργεί. Ακόμα και όταν το Πεκίνο δέχεται αμερικανικές αποστολές, οι κρατικές εταιρείες έχουν αγοράσει μεγάλες ποσότητες σόγιας από τη Βραζιλία και την Αργεντινή.

Σχεδόν το 80% της σόγιας της Βραζιλίας κατευθύνθηκε στην Κίνα το 2025, με τις εξαγωγές μέχρι τον Νοέμβριο να αυξάνονται κατά 16% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Οι συγκεκριμένες ροές συνεχίστηκαν και τον Δεκέμβριο, σε μια περίοδο δηλαδή που οι πωλήσεις είναι εποχικά ασθενέστερες και η επερχόμενη συγκομιδή της Βραζιλίας προβλέπεται να είναι στα υψηλότερα επίπεδά της.

PROMINENCE MARITIME



Navigating Excellence

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

Υγρά φορτία



ΑΡΓΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ

OPEC+: Σταθερή η παραγωγή το πρώτο τρίμηνο

Τη διατήρηση της παραγωγής πετρελαίου του σε σταθερά επίπεδα το πρώτο τρίμηνο του 2026 επιβεβαίωσε πρόσφατα ο OPEC+, καθώς οκτώ κράτη-μέλη επανέλαβαν τη δέσμευσή τους για σταθερότητα της αγοράς.

Σαουδική Αραβία, Ρωσία, Ιράκ, ΗΑΕ, Κουβέιτ, Καζακστάν, Αλγερία και Ομάν συναντήθηκαν ηλεκτρονικά στις 4 Ιανουαρίου, προκειμένου να αξιολογήσουν τις συνθήκες και τις προοπτικές της πετρελαϊκής αγοράς. Η ομάδα αυτών των χωρών επανέλαβε την απόφασή της να παύσει τις προγραμματισμένες αυξήσεις της παραγωγής τον Φεβρουάριο και τον Μάρτιο.

Μάλιστα, σε κοινή τους ανακοίνωση, οι οκτώ παραγωγοί αναφέρουν ότι οι τρέχουσες συνθήκες της αγοράς παραμένουν υποστηρικτικές, υπογραμμίζοντας τα σχετικά χαμηλά παγκόσμια αποθέματα ως ένδειξη ότι η αγορά πετρελαίου είναι ισορροπημένη, παρά την απότομη πτώση των τιμών πέρυσι. Οι τιμές του πετρελαίου μειώθηκαν περισσότερο από 18% το 2025, η πιο απότομη ετήσια πτώση μετά την πανδημία, καθώς η αύξηση της προσφοράς ξεπέρασε τη ζήτηση και αυξήθηκαν οι ανησυχίες για την αυξανόμενη υπερπροσφορά.

Η ομάδα των οκτώ τόνισε επίσης ότι οι προηγουμένως ανακοινωθείσες εθελοντικές περικοπές παραγωγής ύψους 1,65 εκατ. βαρελιών ημερησίως θα μπορούσαν να επιστραφούν στην αγορά είτε εν μέρει είτε πλήρως, ανάλογα με τις εξελισσόμενες συνθήκες της αγοράς, και μόνο σταδιακά. Οι παραγωγοί τόνισαν ότι η ευελιξία παραμένει κεντρικής σημασίας στη στρατηγική τους, συμπεριλαμβανομένης της επιλογής παράτασης ή αντιστροφής πρόσθετων εθελοντικών προσαρμογών, όπως οι περικοπές των 2,2 εκατ. βαρελιών ημερησίως που ανακοινώθηκαν τον Νοέμβριο του 2023.

Δύσκολο το εγχείρημα Τραμπ με το πετρέλαιο της Βενεζουέλας

Ο Πρόεδρος των ΗΠΑ, Ντόναλντ Τραμπ, δεσμεύτηκε να «ανακτήσει» τα πετρελαϊκά αποθέματα της Βενεζουέλας και να τα διοχετεύσει στην παγκόσμια αγορά μετά τη σύλληψη του Μαδούρο.

Ωστόσο, η αξιοποίηση των τεράστιων πετρελαϊκών αποθεμάτων της Βενεζουέλας μόνο εύκολο εγχείρημα δεν είναι και θα αντιμετωπίσει σωρεία προκλήσεων από τις ανεπαρκείς υποδομές και τα νομικά εμπόδια έως την αβεβαιότητα για την ηγεσία στο Καράκας και την υπερβάλλουσα προσφορά πετρελαίου στην παγκόσμια αγορά, τονίζουν οι ειδικοί.

Η Βενεζουέλα διαθέτει τα μεγαλύτερα αποθέματα πετρελαίου στον κόσμο, τα οποία εκτιμάται ότι ανέρχονται σε περίπου 303 δισ. βαρέλια. Ωστόσο, το μερίδιό της χώρας στην παγκόσμια παραγωγή παραμένει μικρό. Η εκτιμώμενη παραγωγή της ήταν 860.000 βαρέλια την ημέρα (bpd) τον Νοέμβριο, λιγότερο από το 1% του παγκόσμιου συνόλου, σε σύγκριση με 3,7 εκατ. βαρέλια/ημέρα κατά τη διάρκεια της κορύφωσης της παραγωγής το 1970.

Η παρακμή του πετρελαϊκού τομέα έχει αποδοθεί στις συνδυασμένες επιπτώσεις των αμερικανικών κυρώσεων και των ετών υποεπένδυσης, κακοδιαχείρισης και διαφθοράς από την πολιτική ηγεσία της Βενεζουέλας.

Ενώ η κυβέρνηση Τραμπ θα μπορούσε να ενισχύσει την προσφορά βραχυπρόθεσμα αίροντας τις κυρώσεις, η αποκατάσταση της παραγωγής της Βενεζουέλας σε επίπεδα που πλησιάζουν τα μέγιστα θα απαιτούσε τεράστιες επενδύσεις και πιθανότατα θα χρειαστούν χρόνια, σύμφωνα με αναλυτές της αγοράς ενέργειας.

«Οι πετρελαϊκές υποδομές της Βενεζουέλας βρίσκονται σε κακή κατάσταση στο σύνολό τους, λόγω έλλειψης συντήρησης τόσο για τον εξοπλισμό όσο και για τις πετρελαιοπηγές», δήλωσε στο Al Jazeera ο Scott Montgomery, ειδικός σε θέματα ενέργειας στο Πανεπιστήμιο της Ουάσιγκτον. «Η κρατική πετρελαϊκή εταιρεία PDVSA είναι γνωστό ότι υποφέρει από διαφθορά και έλλειψη εμπειρογνωμοσύνης –πολλοί άρτια εκπαιδευμένοι άνθρωποι έχουν εγκαταλείψει τη χώρα για να εργαστούν



αλλού– και δεν μπόρεσε να επενδύσει στον πετρελαϊκό τομέα της χώρας», πρόσθεσε.

Ο Thomas O'Donnell, ενεργειακός και γεωπολιτικός αναλυτής με έδρα το Βερολίνο της Γερμανίας, εκτίμησε ότι η Βενεζουέλα θα μπορούσε να επιστρέψει στην κορύφωση της παραγωγής σε πέντε έως επτά χρόνια υπό τις «βέλτιστες» συνθήκες, συμπεριλαμβανομένης μιας ειρηνικής μεταβίβασης εξουσίας.

Ιστορικό ρεκόρ εισαγωγών και στρατηγική συσσώρευση αποθεμάτων στην Κίνα

Η ενεργειακή αγορά παρακολουθεί μια πρωτοφανή κινητικότητα στην Ασία, καθώς ο Δεκέμβριος εξελίχθηκε σε μήνα-ορόσημο για τις κινεζικές ροές αργού πετρελαίου. Τα δεδομένα καταδεικνύουν μια σαφή τάση προς ιστορικό υψηλό όλων των εποχών στις διά θαλάσσης εισαγωγές, οι οποίες εκτιμάται ότι υπερέβησαν το φράγμα των 12,5 εκατ. βαρελιών ημερησίως (bpd). Οι τρέχοντες ρυθμοί εκφόρτωσης, που ήδη κινούνται σταθερά άνω των 12,2 εκατ. bpd, προεξοφλούν την περαιτέρω ενίσχυση των εισροών. Ωστόσο, το στοιχείο που προσδίδει ειδικό βάρος στην ανάλυση δεν είναι μόνο ο όγκος των εισαγωγών, αλλά και η τελική τους κατεύθυνση. Η μαζική αυτή εισροή φορτίων συμπίπτει χρονικά με την εκτίναξη των χερσαίων αποθεμάτων στο επίπεδο-ρεκόρ των 1,2 δισ. βαρελιών. Οι εξειδικευμένες δορυφορικές μετρήσεις της Kpler επιβεβαιώνουν πως οι επιπλέον ποσότητες διοχετεύονται απευθείας στις δεξαμενές αποθήκευσης και όχι απαραιτήτως στην άμεση κατανάλωση.

Η ταυτόχρονη αυτή κορύφωση εισαγωγών και αποθεματοποίησης αποκαλύπτει τον στρατηγικό σχεδιασμό του Πεκίνου. Η Κίνα δεν καλύπτει απλώς τρέχουσες ενεργειακές ανάγκες, αλλά εκμεταλλεύεται τη συγκυρία για να θωρακίσει τα στρατηγικά της αποθέματα, δημιουργώντας ένα ισχυρό «μαξιλάρι» ασφαλείας έναντι μελλοντικών διακυμάνσεων της αγοράς.

Οι κυρώσεις στη Ρωσία και η αναδιάταξη του ευρωπαϊκού χάρτη διυλίσεων

Οι κυρώσεις που στοχεύουν τους ρωσικούς πετρελαϊκούς κολοσσούς επιβάλλουν πλέον έναν στρατηγικό ανασχηματισμό του ευρωπαϊκού τομέα διύλισης, σύμφωνα με την Kpler. Περίπου 765.000 βαρέλια ημερησίως (kbd), ποσότητα που αντιστοιχεί στο 6% της συνολικής δυναμικότητας της περιοχής, βρίσκονται υπό καθεστώς έντονης πίεσης.

Διυλιστήρια σε χώρες όπως η Βουλγαρία, η Ουγγαρία και η Σερβία καλούνται να διαχειριστούν τη μειωμένη πρόσβαση σε αργό σε συνδυασμό με την αύξηση του κόστους συμμόρφωσης. Παράλληλα, ο κλάδος αντιμετωπίζει την άμεση απειλή αναγκαστικών αποεπενδύσεων ή ακόμα και κρατικοποιήσεων.

Αν και οι εξαιρέσεις που έχουν χορηγηθεί προσφέρουν βραχυπρόθεσμη ανακούφιση, οι επιπτώσεις είναι ήδη ορατές. Τα ισοζύγια διυλισμένων προϊόντων στην περιοχή αναμένεται να γίνουν ελλειμματικά, καθώς οι υποδομές στη Σερβία και στη Βουλγαρία λειτουργούν ήδη κάτω από τη παραγωγική τους ικανότητα ή έχουν αναστείλει πλήρως τη λειτουργία τους.

111 εκατ. μετρικούς τόνους εξήγαγαν οι ΗΠΑ το 2025, δηλαδή 20 εκατ. μετρικούς τόνους περισσότερους από το Κατάρ και 23 εκατ. τόνους περισσότερους από ό,τι εξήγαγαν το 2024.

ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ (LNG)

Ρεβυθούσα: «Sold out» στα slots εκφόρτωσης έως το 2035

Ένα ιστορικό ορόσημο για τις εγχώριες ενεργειακές υποδομές και την ευρωπαϊκή αγορά φυσικού αερίου καταγράφηκε μέσω της διαδικασίας δημοπρασιών του ΔΕΣΦΑ. Για πρώτη φορά στα χρονικά, το σύνολο των slots εκφόρτωσης υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) στον Τερματικό Σταθμό της Ρεβυθούσας έχει δεσμευτεί πλήρως για την ερχόμενη δεκαετία, καλύπτοντας την περίοδο από το 2026 έως το 2035.

Η εξέλιξη αυτή συνιστά αδιαμφισβήτητη επιβεβαίωση της στρατηγικής αναβάθμισης της Ελλάδας στον ευρωπαϊκό ενεργειακό χάρτη. Η μακροχρόνια δέσμευση της δυναμικότητας παγιώνει τη θέση της χώρας ως βασικής ενεργειακής πύλης, αναδεικνύοντας τη Ρεβυθούσα σε κρίσιμο κόμβο για τη διασφάλιση της ενεργειακής ασφάλειας της περιοχής.

Σύμφωνα με τον ΔΕΣΦΑ, η Ρεβυθούσα δεν εξυπηρετεί πλέον μόνο τις εθνικές ανάγκες, αλλά αναδεικνύεται σε πυλώνα σταθερότητας για την ευρύτερη περιοχή της Νοτιοανατολικής και Κεντρικής Ανατολικής Ευρώπης.

Εισροή αμερικανικού LNG στην Ουγγαρία

Η Ουγγαρία υπέγραψε στις 17 Δεκεμβρίου συμβόλαιο με τις ΗΠΑ για την παράδοση 400 εκατ. κ.μ. υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) ετησίως, δήλωσε ο Ούγγρος Υπουργός Εξωτερικών, Πέτερ Σιγιάρτο.

«Αυτό σημαίνει ότι, τα επόμενα πέντε χρόνια, 2 δισ. κ.μ. αμερικανικού LNG θα φτάσουν στην Ουγγαρία», πρόσθεσε ο ίδιος μέσω ανάρτησής του στην πλατφόρμα κοινωνικής δικτύωσης X.

Συμφωνία Woodside και BOTAŞ για μακροχρόνια προμήθεια LNG

Η Woodside και η τουρκική Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş. (BOTAŞ) υπέγραψαν συμφωνία μακροχρόνιας πώλησης και αγοράς (SPA) LNG.

Η συμφωνία ορίζει ότι η Woodside θα προμηθεύει στην BOTAŞ συνολικά περίπου 5,8 δισ. κ.μ. ισοδύναμου φυσικού αερίου ή 0,5 εκατ. τόνους LNG ετησίως, για μια περίοδο έως και εννέα ετών, με έναρξη το 2030. Η προμήθεια θα λαμβάνει χώρα από το υπό κατασκευή Louisiana LNG project στις ΗΠΑ και από άλλα περιουσιακά στοιχεία του χαρτοφυλακίου της Woodside.

Ο Εκτελεστικός Αντιπρόεδρος και Εμπορικός Διευθυντής της Woodside, Mark Abbotsford, δήλωσε: «Η συμφωνία προμήθειας με την BOTAŞ αποτελεί στρατηγικό ορόσημο για τη Woodside, δεδομένου ότι είναι η πρώτη μακροπρόθεσμη συμφωνία προμήθειας LNG με την τουρκική αγορά. Αποτελεί μία ακόμα απόδειξη της δύναμης και της ευελιξίας του διαφοροποιημένου χαρτοφυλακίου της Woodside και της ικανότητάς της να υλοποιεί τις παγκόσμιες φιλοδοξίες της.

»Η συμφωνία αντικατοπτρίζει την ενίσχυση των σχέσεων μεταξύ Τουρκίας και ΗΠΑ και ανοίγει τον δρόμο για τη Woodside να οικοδομήσει μια ευρύτερη στρατηγική σχέση με την BOTAŞ, η οποία υποστηρίζει την ενεργειακή ασφάλεια και την οικονομική ανάπτυξη των δύο χωρών».

Κίνα: Με αμείωτο ρυθμό οι εισαγωγές ρωσικού LNG, παρά τη λαίλαπα κυρώσεων

Το 2025, οι εξαγωγές LNG της Ρωσίας σφυροκοπήθηκαν ανελέητα με κυρώσεις, αυτό όμως δεν εμπόδισε την Κίνα να εισαγάγει διά θαλάσσης μεγάλες ποσότητες του ρωσικού ενεργειακού πόρου.

Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με το Reuters, ο οικονομικός γίγαντας της Ασίας εισήγαγε συνολικά 22 φορτία LNG από ρωσικές εγκαταστάσεις και υποδομές οι οποίες έχουν υποστεί κυρώσεις, τόσο από τις ΗΠΑ όσο και από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Από τα 22 αυτά φορτία με LNG, ένα προήλθε από τον τερματικό σταθμό LNG Portovaya, ενώ τα υπόλοιπα από τις εγκαταστάσεις του Arctic LNG 2. Σημειώνεται ότι οι κρατικές China National Petroleum Corp. (CNPC) και National Offshore Oil Corporation (CNOOC) κατέχουν μερίδιο 10% έκαστη στη μονάδα υγροποίησης Arctic LNG 2. Το σύνολο των ρωσικών εξαγωγών LNG εισήλθαν στην Κίνα μέσω του τερματικού LNG Beihai, στα νοτιοδυτικά της ασιατικής χώρας.

Απόλυτη κυριαρχία των ΗΠΑ στις εξαγωγές LNG

Οι ΗΠΑ πέτυχαν ένα ορόσημο στην ενέργεια, καθώς πλέον αποτελούν τη μόνη χώρα που εξήγαγε σε μόλις έναν χρόνο περισσότερους από 100 εκατ. μετρικούς τόνους LNG.

Οι ΗΠΑ, με οδηγό την εκκίνηση της παραγωγής από νέες μονάδες, εξήγαγαν 111 εκατ. μετρικούς τόνους το 2025, δηλαδή 20 εκατ. μετρικούς τόνους περισσότερους από το Κατάρ και 23 εκατ. τόνους περισσότερους απ' ό,τι εξήγαγαν το 2024.

Ως εκ τούτου, το περασμένο έτος οι αμερικανικές εξαγωγές LNG αντιπροσώπευσαν το ¼ των παγκόσμιων. Το ετήσιο ρεκόρ υποστηρίχτηκε από ένα ορόσημο τον περασμένο Δεκέμβριο: οι ΗΠΑ εξήγαγαν 11,5 εκατ. μετρικούς τόνους και κατέγραψαν ιστορικό υψηλό σε μηνιαίο επίπεδο. Η Ευρώπη παρέμεινε ο κορυφαίος εισαγωγέας αμερικανικού LNG τον περασμένο μήνα, καθώς εισήγαγε 9 εκατ. μετρικούς τόνους.

TMS CARDIFF GAS LTD
TMS TANKERS LTD

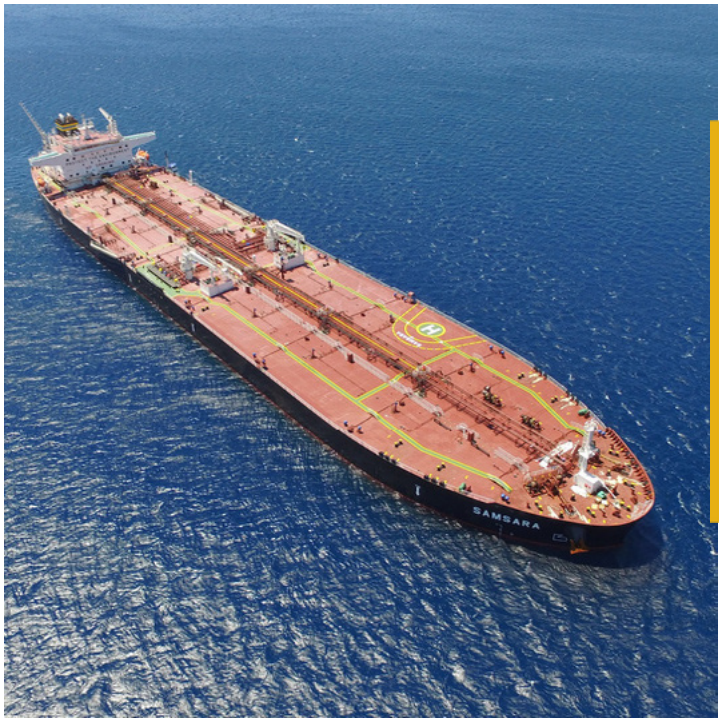


Teamwork Means Success

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



Επιμέλεια: Παναγιώτης Κόρακας

Άνθρωποι Πλοία Ιστορία



Στιγμιότυπο από την κοπή της πρωτοχρονιάτικης βασιλόπιτας στα γραφεία της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών τον Φεβρουάριο του 1981. Δεξιά στη φωτογραφία, ο αείμνηστος Αντώνης Ι. Χανδρής φαίνεται να κερδίζει το φλουρί. Λίγες εβδομάδες νωρίτερα είχε ολοκληρώσει τη θητεία του ως πρόεδρος της ΕΕΕ (Αρχείο *Ναυτικών Χρονικών*).

Με την ευγενική χορηγία
JOTUN



Η τελετή καθέλκυσης του δεξαμενόπλοιου «Nicholas J. Goulandris» έλαβε χώρα στις 2 Δεκεμβρίου 1963 στα ναυπηγεία Hitachi στην Innoshima της Ιαπωνίας για λογαριασμό του Οίκου Ν. Ι. Γουλανδρή. Η κατασκευή του πλοίου ολοκληρώθηκε το επόμενο έτος και, χάρη στην εντυπωσιακή –για τα δεδομένα της εποχής– χωρητικότητα των 65.000 dwt, χαρακτηρίστηκε ως μια «ναυαρχίς» για τον στόλο της N. J. Goulandris.



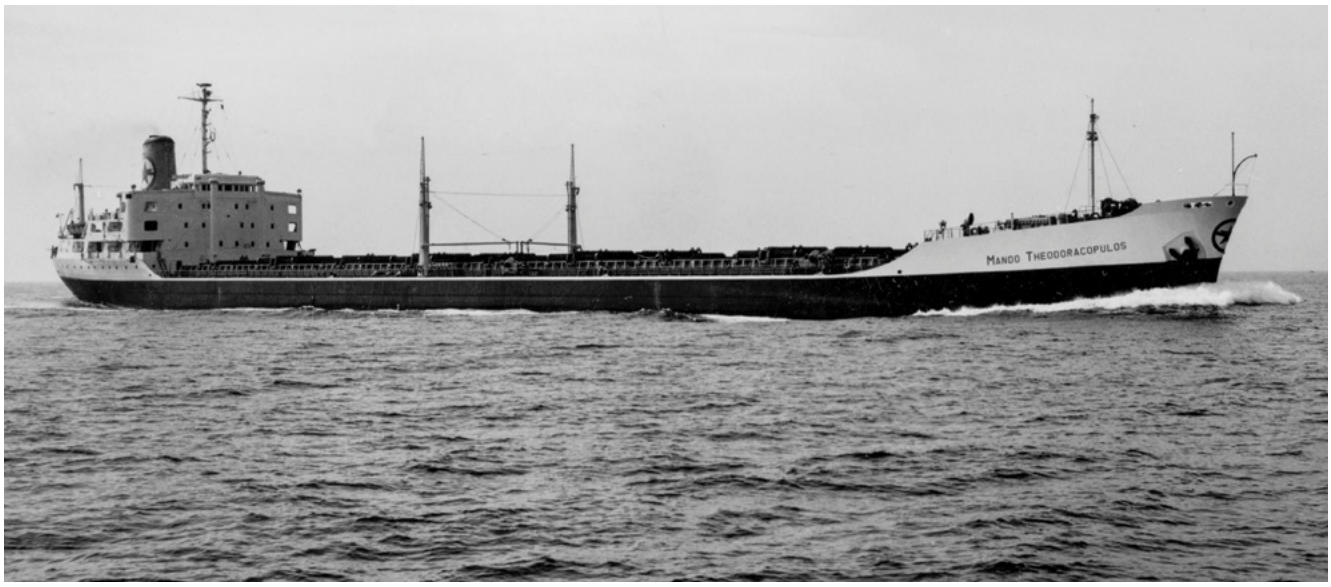


"ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ,,: Η ΝΑΥΑΡΧΙΣ

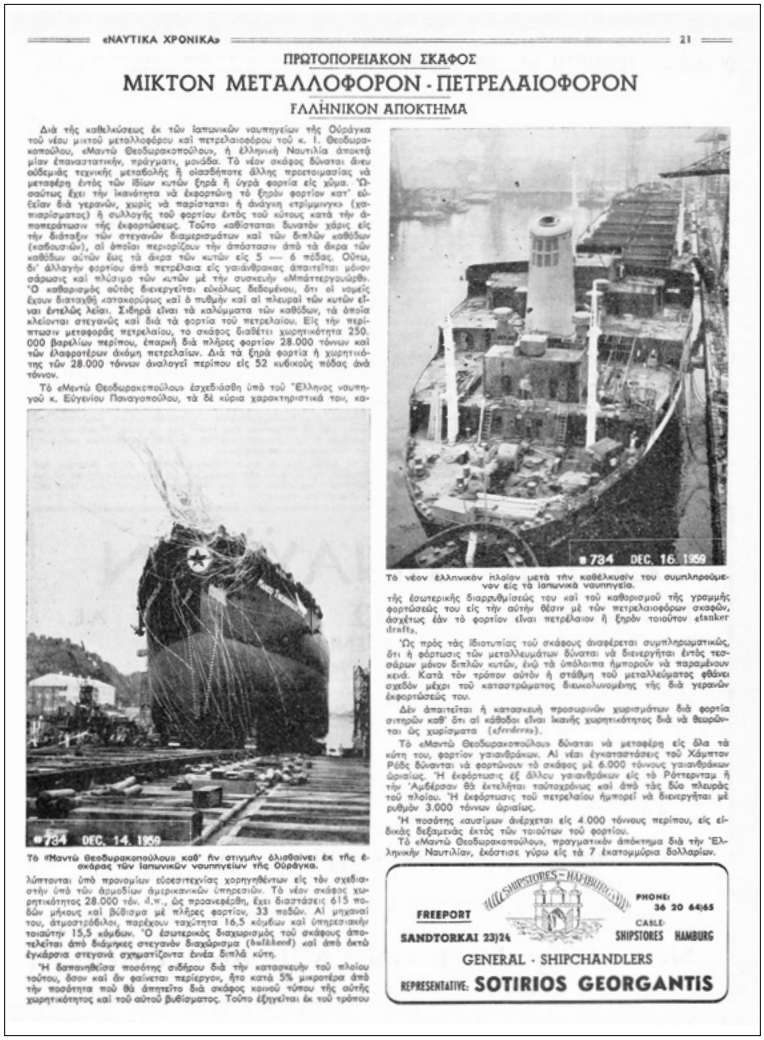
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ 65.000 ΤΟΝΝΩΝ.— ΚΑΘΕΛΚΥΣΘΗ ΑΠΟ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΙΝΟΣΙΜΑ

Απόκομμα από το τεύχος της 1ης Ιανουαρίου 1964 των *Ναυτικών Χρονικών*.

Ο Λεωνίδας Ι. Γουλανδρής φωτογραφίζεται με την ανάδοχο του «Nicholas J. Goulandris», Noriko Ikeda, θυγατέρα του Ιάπωνα Πρωθυπουργού Hayato Ikeda, στο πλαίσιο της τελετής καθέλκυσης του «Nicholas J. Goulandris» τον Δεκέμβριο του 1963.



«Η Ελληνική Ναυτιλία αποκτά μια επαναστατική, πράγματι, μονάδα»: Το «Mando Theodoracopulos» σχεδιάστηκε από τον Έλληνα ναυπηγό Ευγένιο Παναγόπουλο για λογαριασμό του Ιωάννη Θεοδωρακόπουλου και κατασκευάστηκε στα ναυπηγεία Uraga της Ιαπωνίας την περίοδο 1959-1960. Αποτέλεσε στην ουσία ένα από τα πρώτα εν ενεργεία O.B.O. του παγκόσμιου στόλου, έχοντας τη δυνατότητα να μεταφέρει είτε ξηρά φορτία, όπως σιτάρι, γαιάνθρακα ή σιδηρομετάλλευμα, είτε εναλλακτικά ένα πλήρες φορτίο πετρελαιοειδών.



«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» 21

ΠΡΩΤΟΠΟΡΕΙΑΚΟΝ ΣΚΑΦΟΣ

ΜΙΚΤΟΝ ΜΕΤΑΛΛΟΦΟΡΟΝ - ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΟΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΑΠΟΚΤΗΜΑ

Διὰ τῆς καθελκύσεως ἐκ τῶν Ἰαπωνικῶν ναυπηγείων τῆς Οὐράγκα τοῦ νέου μικτοῦ μεταλλοφόρου καὶ πετρελαιοφόρου τοῦ κ. Ι. Θεοδωρακοπούλου, «Μαντὼ Θεοδωρακοπούλου», ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἀποκτᾷ μίαν ἐπαναστατικήν, πράγματι, μονάδα. Τὸ νέον σκάφος δύναται ἀνευ οὐδεμιᾶς τεχνικῆς μεταβολῆς ἢ οἱασδήποτε ἄλλης προετοιμασίας νὰ μεταφέρῃ ἐντὸς τῶν ἰδίων κυττῶν ξηρὰ ἢ ὑγρὰ φορτία εἰς χύμα. Ὡσαύτως ἔχει τὴν ἱκανότητα νὰ ἐκφορτώνῃ τὸ ξηρὸν φορτίον κατ' εὐχέλειαν διὰ γερανῶν, χωρὶς νὰ παρίσταται ἡ ἀνάγκη ἐτερμμνγκς (γαπιαρίσματος) ἢ συλλογῆς τοῦ φορτίου ἐντὸς τοῦ κύτους κατὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς ἐκφορτώσεως. Τοῦτο καθίσταται δυνατὸν χάρις εἰς τὴν διάταξιν τῶν στεγανῶν διαμερισμάτων καὶ τῶν διπλῶν καθέδων (καδουσιῶν), αἱ ὁποῖαι περιορίζουν τὴν ἀπόστασιν ἀπὸ τὰ ἄκρα τῶν καθέδων αὐτῶν ἕως τὰ ἄκρα τῶν κυττῶν εἰς 5 — 6 πόδας. Οὕτω, δι' ἀλλαγὴν φορτίου ἀπὸ πετρέλαια εἰς γαιάνθρακας ἀπαιτεῖται μόνον σάρωσις καὶ πλύσιμο τῶν κυττῶν μὲ τὴν συσκευὴν «Μπάτεργουώρθ». Ὁ καθαρισμὸς οὗτος διενεργεῖται εὐκόλως δεδομένου, ὅτι αἱ γωνίαι ἔχουν διάταξιν κατακορύφως καὶ ὁ πυθμὴν καὶ αἱ πλευραὶ τῶν κυττῶν εἶναι ἐπιπλὸς λεῖαι. Σκόπιμα εἶναι τὰ καλύμματα τῶν καθέδων, τὰ ὁποῖα κλείονται στεγανῶς καὶ διὰ τὰ φορτία τοῦ πετρελαίου. Εἰς τὴν περίπτωσιν μεταφορᾶς πετρελαίου, τὸ σκάφος διαθέτει χωρητικότητα 250.000 βαρελίων περίπου, ἐπαρκῆ διὰ πλῆρες φορτίον 28.000 τόννων καὶ τῶν ἐλαφροτέρων ἀνάμη πετρελαίων. Διὰ τὰ ξηρὰ φορτία ἡ χωρητικότης τῶν 28.000 τόννων ἀναλογεῖ περίπου εἰς 52 κυβικοὺς πόδας ἀνὰ τόννον.

Τὸ «Μαντὼ Θεοδωρακοπούλου» ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τοῦ Ἕλληνος ναυπηγοῦ κ. Εὐγενίου Παναγοπούλου, τὰ δὲ κύρια χαρακτηριστικά του, κα-

Τὸ «Μαντὼ Θεοδωρακοπούλου» καθ' ἣν στιγμὴν ἐλισθαίνει ἐκ τῆς ἐξέδρας τῶν Ἰαπωνικῶν ναυπηγείων τῆς Οὐράγκα.

λύπτονται ὑπὸ προνομίων εὐρεστεχνίας χορηγηθέντων εἰς τὸν σχεδιαστὴν ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων ἀμερικανικῶν ὑπηρεσιῶν. Τὸ νέον σκάφος χωρητικότητος 28.000 τόν. d.w., ὡς προαναφέρθη, ἔχει διαστάσεις 615 ποδῶν μήκους καὶ βυθισμα μὲ πλήρες φορτίον, 33 ποδῶν. Αἱ μηχαναί του, ἀτμοστρόβιλοι, παρέχουν ταχύτητα 16,5 κόμβων καὶ ὑπηρεσιακὴν τοιαύτην 15,5 κόμβων. Ὁ ἐσωτερικὸς διαχωρισμὸς τοῦ σκάφους ἀποτελεῖται ἀπὸ διάμηκες στεγανὸν διαχώρισμα (bulkhead) καὶ ἀπὸ ἕκτὰ ἐγκάρσια στεγανὰ σχηματίζοντα ἕνδεκα διπλὰ κύτη.

Ἡ δαπανηθεῖσα ποσότης σιδήρου διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ πλοίου τούτου, ὅσον καὶ ἂν φαίνεται περίεργον, ἦτο κατὰ 5% μικροτέρα ἀπὸ τὴν ποσότητα ποὺ θὰ ἀπῃτεῖτο διὰ σκάφος κοινοῦ τύπου τῆς αὐτῆς χωρητικότητος καὶ τοῦ αὐτοῦ βυθίσματος. Τοῦτο ἐξηγεῖται ἐκ τοῦ τρόπου

Τὸ νέον ἑλληνικὸν πλοῖον μετὰ τὴν καθέλκυσίν του συμπληροῦμενον εἰς τὰ Ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα.

τῆς ἐσωτερικῆς διαρρυθμίσεώς του «αἱ τοῦ καθορισμοῦ τῆς γραμμῆς φορτώσεώς του εἰς τὴν αὐτὴν θέσιν μὲ τὸν πετρελαιοφόρων σκαφῶν, ἀσχέτως ἐὰν τὸ φορτίον εἶναι πετρέλαιον ἢ ξηρὸν τοιοῦτον «πάπκερ drafts».

Ὡς πρὸς τὰς ἰδιοτυπίας τοῦ σκάφους ἀναφέρεται συμπληρωματικῶς, ὅτι ἡ φόρτωσις τῶν μεταλλευμάτων δύναται νὰ διενεργῆται ἐντὸς τεσσάρων μόνον διπλῶν κυττῶν, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα ἡμποροῦν νὰ παραμένουν κενά. Κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν ἡ στάθμη τοῦ μεταλλεύματος φθάνει σχεδὸν μέχρι τοῦ καταστρώματος διευκολυνομένης τῆς διὰ γερανῶν ἐκφορτώσεώς του.

Δὲν ἀπαιτεῖται ἡ κατασκευὴ προσωρινῶν χωρισμάτων διὰ φορτία σιτηρῶν καθ' ὅτι αἱ κάθοδοι εἶναι ἱκανῆς χωρητικότητος διὰ νὰ θεωρῶνται ὡς χωρίσματα (ἐγκάρσια).

Τὸ «Μαντὼ Θεοδωρακοπούλου» δύναται νὰ μεταφέρῃ εἰς ὅλα τὰ κύτη του, φορτίον γαιανθράκων. Αἱ νέαι ἐγκαταστάσεις τοῦ Χάμπτον Ρόδς δύνανται νὰ φορτώνουν τὸ σκάφος μὲ 6.000 τόννους γαιανθράκων ὡριαίως. Ἡ ἐκφόρτωσις ἐξ ἄλλου γαιανθράκων εἰς τὸ Ρότερνταμ ἢ τὴν Ἀμβέρσαν θὰ ἐκτελῆται ταυτοχρόνως καὶ ἀπὸ τὰς δύο πλευρὰς τοῦ πλοίου. Ἡ ἐκφόρτωσις τοῦ πετρελαίου ἡμπορεῖ νὰ διενεργῆται μὲ ρυθμὸν 3.000 τόννων ὡριαίως.

Ἡ ποσότης «καυσίμων» ἀνέρχεται εἰς 4.000 τόννους περίπου, εἰς εἰδικὰς διεξωμένας ἐντὸς τῶν τοιούτων τοῦ φορτίου.

Τὸ «Μαντὼ Θεοδωρακοπούλου», πραγματικὸν ἀπόκτημα διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, ἐκόστισε γύρω εἰς τὰ 7 ἑκατομμύρια δολλαρίων.

SHIPSTORES - HAFENBEDARF
FREEPORT
PHONE: 36 20 64/65
CABLE: SHIPSTORES HAMBURG
SANDTORKAI 23/24
GENERAL - SHIPCHANDLERS
REPRESENTATIVE: SOTIRIOS GEORGANTIS

Αφιέρωμα των *Ναυτικών Χρονικών* στην καθέλκυση του «Mando Theodoracopulos», όπως δημοσιεύτηκε στο τεύχος της 15ης Ιανουαρίου 1960.

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



Εκτιμήσεις για ρεκόρ κερδοφορίας των αεροπορικών εταιρειών

Στα $41 δισ. εκτιμά η IATA τα αθροιστικά κέρδη των αεροπορικών εταιρειών το 2026, αυξημένα συγκριτικά με τα $39,5 δισ. το 2025, αν και το περιθώριο κέρδους θα παραμείνει αμετάβλητο στο 3,9%. Αν επιβεβαιωθεί, αυτός ο αριθμός θα αποτελεί ρεκόρ για τα κέρδη του κλάδου.

Το ποσοστό αυτό, αν και δεν βαίνει αυξανόμενο, δείχνει την ανθεκτικότητα των αεροπορικών εταιρειών σε ένα περιβάλλον που χαρακτηρίζεται από προκλήσεις, όπως η συμφόρηση στις εφοδιαστικές αλυσίδες, η υποτονική ανάπτυξη του εμπορίου και οι γεωπολιτικές εντάσεις. Άλλωστε, ο κλάδος δεν έχει καταγράψει, ιστορικά, περιθώριο κέρδους μεγαλύτερο του 5%. Από την άλλη, το συγκεκριμένο μέγεθος καθίσταται ανεπαρκές προκειμένου να απορροφήσει το κόστος της ενεργειακής μετάβασης.

Ανά επιβάτη, τα κέρδη του κλάδου το 2026 εκτιμώνται από την IATA σε $7,9, ενώ τα συνολικά έσοδα αναμένεται να αυξηθούν κατά 4,5%, στα $1.053 τρισ., με οδηγό την ισχυρή επιβατική κίνηση.

Στο μέτωπο των δαπανών, η εικόνα θα είναι ανάμεικτη. Οι μειωμένες τιμές καυσίμων θα αντισταθμιστούν από την αύξηση του κόστους που δεν σχετίζεται με τα καύσιμα, παρόλο που γενικά ο επιβραδυνόμενος πληθωρισμός θα συγκρατήσει τα κόστη, τονίζει η IATA. Πλέον το κόστος εργασίας είναι το υψηλότερο στον κλάδο, ξεπερνώντας το κόστος καυσίμων και αντιπροσωπεύοντας το 28% του συνολικού κόστους. Τέλος, τα κόστη συντήρησης θα αυξηθούν σημαντικά, απόρροια του γηρασμένου στόλου αεροσκαφών.

Η μεγαλύτερη σε απόσταση απευθείας πτήση στον κόσμο

Την επιχειρησιακή της εμβέλεια επεκτείνει δυναμικά η China Eastern Airlines, καθώς, σύμφωνα με την ίδια, εγκαινίασε τη μεγαλύτερη σε απόσταση απευθείας εμπορική πτήση στον κόσμο, η οποία συνδέει τη Σαγκάη με το Μπουένος Άιρες.

Η πτήση MU745, που αναχώρησε από το αεροδρόμιο Pudong, σηματοδοτεί μια νέα εποχή για τις υπερπόντιες αεροπορικές συνδέσεις, γεφυρώνοντας την Κίνα με τη Νότια Αμερική μέσω του Νότιου Ειρηνικού.

Το εγχείρημα περιλαμβάνει την κάλυψη μιας απόστασης σχεδόν 20.000 χλμ. (12.427 μιλίων), καθιστώντας επιχειρησιακά αναγκαία την πραγματοποίηση στάσης για ανεφοδιασμό στο Όκλαντ της Νέας Ζηλανδίας. Η αεροπορική

Επιμέλεια: Σπήλιος Βαρελάς



εταιρεία υποστηρίζει ότι η συγκεκριμένη διαδρομή θέτει νέο παγκόσμιο ρεκόρ για πτήση μονής κατεύθυνσης. Ταυτόχρονα, αναμένεται να μειώσει τον χρόνο ταξιδιού μεταξύ Κίνας και Νότιας Αμερικής κατά περισσότερες από τέσσερις ώρες. Η αεροπορική εταιρεία θα εκτελεί δύο πτήσεις μετ' επιστροφής την εβδομάδα στη νέα αυτή διαδρομή.

Κινέζοι αερομεταφορείς «σφίγγουν» τα χέρια με την Airbus

Ο μεγαλύτερος αερομεταφορέας της Κίνας, η Air China, προχώρησε πρόσφατα σε μια μεγαλειώδη παραγγελία 60 αεροσκαφών τύπου A320neo από την Airbus, έναντι του ποσού των $9,53 δισ.

Τα νέα αυτά αεροσκάφη θα παραδοθούν στον αερομεταφορέα εντός της πενταετίας 2028-2032. Προς το παρόν, όμως, προέχει η έγκριση της συναλλαγής από τους μετόχους της εταιρείας, αλλά και από συναφείς ρυθμιστικούς φορείς. Σύμφωνα με τη διοίκηση της Air China, πρόκειται για μια στρατηγική κίνηση, η οποία συνάδει με το μακροπρόθεσμο πλάνο της για ανανέωση του στόλου, βάσει των απαιτήσεων της ζήτησης για αερομεταφορές.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, το τελευταίο διάστημα, η Air China δεν αποτελεί τη μοναδική εταιρεία αερομεταφορών της Κίνας η οποία έχει στραφεί στην Airbus για την κατασκευή αεροσκαφών εκ μέρους της. Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με το Anadolu, η Spring Airlines και η Juneyao Airlines έχουν επίσης προχωρήσει σε παραγγελίες αθροιστικά 55 αεροσκαφών από την Airbus, έναντι περίπου συνολικά $8,228 δισ.

Eve: Παρθενική πτήση μη επανδρωμένου πρωτοτύπου eVTOL

Η Eve Air Mobility (Eve), εταιρεία που ειδικεύεται στην ανάπτυξη μιας σειράς λύσεων για την αγορά της αστικής εναέριας κινητικότητας (UAM), συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών αεροσκαφών κάθετης απογείωσης και προσγείωσης (eVTOL), ολοκλήρωσε την πρώτη πτήση του μη επανδρωμένου πρωτοτύπου eVTOL πλήρους κλίμακας στις εγκαταστάσεις δοκιμών της Embraer στο Gavião Peixoto, στην πολιτεία του Σάο Πάολο.

Η πρώτη αυτή πτήση σηματοδοτεί την έναρξη της φάσης δοκιμαστικών πτήσεων της Eve, με «εκατοντάδες πτήσεις» να έχουν προγραμματιστεί για το 2026, προκειμένου να υποστηριχτεί η διαδικασία πιστοποίησης.

Η Eve σχεδιάζει να κατασκευάσει έξι πρωτότυπα, που θα συμμορφώνονται πλήρως με τις προδιαγραφές, για τις ανάγκες της δοκιμαστικής εκστρατείας.

Οι αριθμοί της ναυτιλίας

2.531

πλοία παραγγέλθηκαν το 2025.

2,1 δισ.

μετρικοί τόνοι άνθρακα μεταφέρθηκαν διά θαλάσσης το 2025.

69%

το μερίδιο της Γουινέας στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο βωξίτη.

869

LNG carriers περιλαμβάνει ο παγκόσμιος στόλος.

160.000

θέσεις εργασίας (άμεσα και έμμεσα) προσφέρει η ναυτιλία στην Ελλάδα.

43%

του orderbook των chemical tankers θα παραδοθεί το 2026.

303 δισ. βαρέλια

τα αποθέματα πετρελαίου της Βενεζουέλας.

7,8%

το ποσοστό των γυναικών στη συνολική εγγεγραμμένη ναυτική απασχόληση στην Ελλάδα.

33.694.831 TEUs

η μεταφορική ικανότητα του παγκόσμιου στόλου containerships (δεδομένα Alphaliner 14ης Ιανουαρίου).


Centrofin
Management Inc.
SAFETY . INTEGRITY . EXCELLENCE
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

RINA

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

Our experience. Your growth.

RINA.ORG

